



UNIVERSIDAD DE GRANADA
LABORATORIO DE ANTROPOLOGÍA

**PRESENCIA ESPAÑOLA EN EL MUNDO, A
TRAVÉS DE LA EVOLUCIÓN NAVAL**

TESIS DOCTORAL

Guadalupe Chocano Higuera

Granada, 2008

Editor: Editorial de la Universidad de Granada
Autor: Guadalupe Chocano Higuera
D.L.: En trámite
ISBN: En trámite

PRESENCIA ESPAÑOLA EN EL MUNDO, A TRAVÉS DE LA EVOLUCIÓN NAVAL

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

Oh feliz nación española, cuán digna eres de loor en este mundo, que ningún peligro de muerte, ningún temor de hambre ni de sed ni de otros innumerables trabajos han tenido la fuerza para que hayas dejado de circular y navegar la mayor parte del mundo por mares jamás surcados y por tierras desconocidas de que nunca había oído hablar
(Almirante Julio Guillén)

De nada sirve a una nación estar rodeada de mares y disponer de muchos y cómodos puertos y de todas las ventajas naturales para ser potencia marítima, si no consigue a su pabellón desarrollo de navegaciones mercantiles, que son el alma del poder naval (Joaquín Sánchez de Toca)

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	7
CONCLUSIONES GENERALES.....	61
AGRADECIMIENTOS.....	63
ANEXOS.....	69
PRIMERA PARTE: MARINA DE VELA.....	71
<i>La Rábida y Cristóbal Colón.....</i>	73
<i>Proyecto Colombino del Descubrimiento.....</i>	87
<i>Las naves de Colón</i>	99
<i>La navegación oceánica en el siglo XVI. Los nautas peninsulares, primeros en marcar las reglas y leyes de navegación.....</i>	119
<i>Empresa de Hernando de Magallanes, culminación del proyecto colombino. Paralelismo entre Colón y Magallanes.....</i>	145
<i>La genovesidad de Cristóbal Colón según los documentos españoles de los siglos XV Y XVI</i>	165
<i>Los arcanos de Colón y la demarcación del Globo</i>	181
<i>Visión colombina de los indoamericanos.....</i>	221
<i>Connotaciones de la presencia de España en las Indias en el momento del contacto y descubrimiento</i>	327
<i>La enseñanza en Indias en el XVI.....</i>	367
<i>Decadencia del poder naval e imperio marítimo español desde el siglo XVII. Política de protección y fomento de las industrias navales</i>	383
SEGUNDA PARTE: MARINA A VAPOR.....	425
<i>Evolución del pensamiento naval. Don Antonio Maura.....</i>	427

INTRODUCCIÓN

El mar representa un valor fundamental en la vida del hombre, la riqueza de sus productos, animales, vegetales y minerales, son de gran utilidad para su subsistencia; pero, además, el mar constituye el medio indispensable de comunicación, así observado desde la antigüedad. Sus vías son las arterias fundamentales del comercio entre los estados, y de uso imprescindible para las naciones marítimas. Alcanzar el equilibrio entre los elementos marítimos de una nación sitúa a lo naval como factor indispensable, como garantía y representación política en tiempos de paz, y para protección y defensa en épocas de conflicto.

En tiempos de paz, las flotas mercantes desarrollan el tráfico marítimo pero, también, tanto en tiempos de paz, como para la guerra cuando los medios políticos-diplomáticos se agotan, las flotas militares adquieren esencial importancia en la resolución de conflictos y salvaguardan las comunicaciones marítimas. Es un hecho demostrable que el mar ha sido en el curso de los siglos el medio donde se han resuelto las luchas por la hegemonía mundial. Todos los pueblos marítimos, desde fenicios, griegos, cartagineses, romanos, árabes, turcos, españoles y portugueses, holandeses e ingleses, tienen en sus historias periodos de encumbramiento cuando fueron poderosos en el mar; pretendieron absorber el comercio marítimo, ostentando el monopolio del tráfico, y decayeron cuando, aún conservando su poder, no supieron defender su tráfico marítimo. El poder naval resulta indispensable para llevar a cabo la política expansiva que ha de defender y mantener las conquistas, desarrollar y proteger las comunicaciones y el tráfico marítimo. En ese orden, España, nación de condición esencialmente marítima, fue poderosa cuando tuvo la hegemonía en el mar, y perdió su influencia cuando decayó su poder naval.¹ Pero, además, el mar para España no era sólo cuestión de potencia, sino de supervivencia, como advertía en el siglo XVIII el gran Marqués de Ensenada a Fernando VI: *porque sin Marina no puede ser respetada la Monarquía, conservar los dominios de sus vastos estados, ni florecer esta Península.*

La Historia de la Monarquía hispánica nos muestra que los momentos de mayor grandeza político-militar coincidieron con el mayor expansionismo de la idea de Armada en muchos sectores de la sociedad, y no solamente entre sus profesionales y políticos. En el Siglo de Oro, el ambiente naval alcanzó a todos sus pueblos costeros y aún muchos del interior, que se resintieron pero a la vez

¹ Su condición marítima sigue siendo esencial después de perder sus territorios ultramarinos y africanos: la Península con 3.200 km de costa y 670 km de frontera por tierra continental, además de las cinco islas Baleares en el Mediterráneo, las islas de Alborán y Chafarinas, los peñones de Vélez y Alhucemas en la costa norte de África, y las plazas de Ceuta y Melilla, y más al sudoeste las islas Canarias (islas y plazas, desde el punto de vista de la comunicaciones ubicados en un haz de comunicaciones marítimas mundiales), muestran que el sistema de comunicaciones internas de España es en gran parte marítimo por imperativo geográfico.

propalaron la inquietud por las cuestiones navales. Los heroicos conquistadores, o los funcionarios reales o aquellos que alcanzaron a encumbrar su posición social, y también los sencillos soldados que regresaban de sus campañas en tierras lejanas, hablaban de los navíos y galeras que les habían llevado a los teatros de operaciones de tierras en Ultramar, de Europa y África. Incluso los que por sus infracciones habían sido castigados a galeras, con sus relatos de las calamidades y desventuras vividas, transmitían a las clases más humildes los afanes por las cosas del mar. Son numerosos los escritores de la época, y también del siglo XVII, los que vertieron en sus obras narraciones navales y opiniones sobre la materia.

La preocupación por las cuestiones navales siempre estuvo presente en algunos políticos, además de los técnicos, y siguió reflejándose en la literatura del XVIII, recogiendo novedades de movimientos de buques y acciones navales. Fue quizá el siglo XVIII el tiempo en que la opinión pública estuvo más cerca de los asuntos navales, seguramente porque se transmitió con más intensidad la importancia que tenía la Marina para el país. Fue el siglo de construcción de fastuosas flotas, apoyadas por el considerable esfuerzo del Tesoro, elogiadas por el incipiente periodismo de la época; a finales de siglo, era normal encontrar entre las principales noticias de las gacetas, novedades acerca de movimientos de buques o relatos de acciones navales.

La importancia del mar para España la revelaron autores del país pero, también personalidades de fuera señalaron su gran significado, como el erudito francés Moreau de Jonés que, a principios del siglo XIX, decía: *la multitud de términos de marina que los idiomas europeos han tomado de la lengua española son testimonio de la importancia marinera de España.*

No nos parece cierto el antiguo axioma español acerca del desinterés público por la Marina. Aunque tampoco pretendemos defender la existencia de una opinión masiva y permanente favorable a lo marítimo, pues tuvo muchos altibajos, esencial y fundamentalmente a causa de sus gobiernos, que no supieron o no pudieron impulsar la necesaria política naval que lo alimentara, o incluso que lo encauzara. La acción de los gobiernos no fomentó ni mantuvo el sentimiento marítimo, pese a la existencia de unas leyes adecuadas y favorables; tampoco ayudó más tarde la prensa que, incluso en sus denuncias a favor de la reconstrucción naval durante el último cuarto del siglo XIX, resultaba un eco, frecuentemente literal, de las voces de los parlamentarios.

Aún en la prensa de 1901 circulaba la idea, que no tuvo poca fortuna, de que *un país no puede vivir sin ejército pero sí puede vivir sin Marina.* El axioma desde luego que se podría aplicar a países como Bélgica o Suiza, pero en forma alguna a naciones marítimas como España que, necesitando fuerzas fijas de defensa interior que resuelve Ejército, también exige las móviles que evitan bloqueos y representan valor defensivo en islas y litoral.

El presente trabajo analiza el poder naval de la Monarquía hispánica, desde la Edad Moderna hasta la primera década del siglo XX: definición del poder naval; la expansión atlántica castellana, geopolítica colombina y nuevos elementos de geoestrategia, arte de navegación y política de descubrimientos; política exterior, sus fluctuaciones, y subordinación de la política naval, construcción naval, tratadistas, políticos y constructores; espíritu marítimo y matrícula de mar. En esa línea, palabras clave en el curso de la historia naval

son: poder naval, espíritu marítimo, geopolítica, geoestrategia, armada ofensiva y armada defensiva.

La evolución del poder naval, sus integrantes, variaron su desarrollo en el curso de los siglos: desde un excepcional impulso, la decadencia, y hasta su anulación que, sin embargo, no corrieron paralelos a los progresos de la técnica naval pues, aún en la peor de sus etapas, en el siglo XVII, se introdujeron importantes innovaciones.

El poder naval, como resultado de la política naval, y ésta subordinada a la política exterior, estuvo inicialmente impulsado por la existencia del espíritu marítimo español pero, otros factores contrarios que ni la mayor potencia hubiera podido soportar provocaron su caída: el permanente acoso de las potencias marítimas, el desgaste de las tripulaciones y una política exterior cuyo núcleo principal radicaba en Europa, con soluciones continentales muchas veces ajenas a la Corona y que, además, infirieron muy negativamente en el tráfico marítimo comercial, que es fuente y reserva del poder naval.

Desde el Descubrimiento, estuvo representada la dimensión comercial, en esa línea, los Reyes Católicos autorizaron viajes de descubrimiento y *rescate* -que así se llamaba la acción de comerciar-, en los que normalmente se capitulaba con un marino experimentado que, a su vez, había de recurrir a socios comerciantes para sufragar los gastos de expedición etc. y dividir los gastos del rescate sobrantes al correspondiente quinto real; sin embargo, con la excepción del reinado de Felipe II, la práctica anulación del acta de navegación de 1501 de los Reyes Católicos, por la heterogeneidad de intereses en el Imperio y los compromisos adquiridos en tratados con otras naciones, obstaculizó el comercio marítimo español, no favoreciendo el desarrollo del poder naval. Los monarcas españoles de los dos siglos siguientes atendieron preferentemente la adquisición y construcción de barcos para la guerra, en detrimento de los de comercio, con unos gobiernos en los que proliferaron grandes expertos en materias bélicas.

Como personajes más significativos en el ámbito marítimo, desde la época de los descubrimientos hasta comienzos del siglo XX, dedicamos mayor atención al descubridor don Cristóbal Colón y al estadista don Antonio Maura. Ambos representaron momentos decisivos en la historia marítima española; la hazaña del primero motivó el mayor expansionismo del espíritu marítimo de la Monarquía hispánica, y, mediante la enérgica palabra del segundo, se logró la recuperación del espíritu marítimo necesario para desarrollar la política naval y, en general marítima, adecuada a una nación esencialmente marítima.

Entre ambos personajes, Colón y Maura, median periodos de auténtico esplendor primero, con retrocesos y avances después, que nos trasladan la imagen de un poder de recuperación naval extraordinario e improvisado, capaz de sorprender a las demás potencias marítimas y hasta superar a la que será con el tiempo principal potencia, la inglesa.

El primero de los personajes a analizar, el Almirante descubridor, figura universal de gran trascendencia en el desarrollo de la Historia, dio comienzo al siglo de oro de los descubrimientos.

El Descubrimiento influyó decisivamente en todo el mundo occidental, culminando su proyecto con la vuelta al mundo de Magallanes, momento que significa la constatación de la esfericidad de la Tierra. La Monarquía hispánica retomó conciencia de su condición marítima, sentida la necesidad de comunicación con sus reinos ultramarinos, cuya vía había de ser el mar. Abrió

paso al reconocimiento de la Tierra, completando y desarrollando el sistema cartográfico, desde las antiguas cartas de rumbo, *portulanos* y el sistema moderno de Mercator (1569); impulsó e innovó la arquitectura naval, el arte de la navegación, la cosmografía y astronomía, alcanzando el techo que no fue superado hasta la navegación astronómica del XVIII etc. y todo ello abastecido de unos elementos obligados a toda nación marítima en los que el espíritu marítimo es, a nuestro juicio, el pilar que los fundamenta y que es susceptible de ser catapultado o defenestrado por la acción política. En cuanto a la segunda de las figuras sobre la que incidimos, el estadista Maura, lideró una larga campaña marítima durante más de 30 años. Su vida política ocupó principalmente el último cuarto del siglo XIX, centuria, a nuestro parecer, la más complicada de la Historia española, plena de complicaciones sociales, económicas, y dificultades políticas de todo orden: la invasión napoleónica, cambios dinásticos, emancipaciones americanas, guerras civiles, fomento industrial, primera república, alternancia de sistemas de gobierno...y cómo no, también una situación naval inquietante que abría el siglo XIX con una manifiesta carencia en el mantenimiento y abastecimiento de la flota y una pésima administración, problemática que resultaba más grave teniendo en cuenta el inmenso esfuerzo que representa el desarrollo de lo naval y marítimo, esto es, la Armada española y su Flota, además de la flota mercante y pesquera y sus industrias relacionadas. La Marina decimonónica atravesó diferentes fases, fundamentalmente marcadas por los periodos en los que se fraguó cada programa naval o, en su caso, una verdadera Ley de Escuadra; todo el proceso tuvo su reflejo en grandes debates parlamentarios, con el correspondiente eco en los medios de prensa que unas veces se mostraban muy favorables y otras como grandes opositores, creando más que transmitiendo la opinión pública real. La preocupación esencial era la creación de Flota pero, también fue tomando cuerpo la necesidad de reformar la administración de la Armada, medida que defenderá apasionadamente Maura como algo previo e indispensable a la Flota. Finalmente, el estadista mallorquín consiguió, con el apoyo unánime del Parlamento, la aceptación y recuperación de un espíritu público por entonces inexistente o desemperezado, incluso opuesto a toda regeneración naval de la Monarquía hispana.

El trabajo que realizamos responde a una investigación profunda y continuada durante muchos años, y de sus frutos incorporamos, como anexos, diferentes análisis, divididos en dos partes, *La Marina de vela*, y la *Marina a vapor*. En la primera, incluimos unos artículos concernientes a la figura de Cristóbal Colón, y materias relacionadas con el Descubrimiento; en la misma parte, aunque de forma más resumida, exponemos en anexo correspondiente la situación naval-marítima española de los siglos XVII y XVIII, esto es, su decadencia y la extraordinaria recuperación naval a que llevaron sus grandes defensores, sin que en ninguna de las dos centurias cesara la innovación constructora; en cuanto a la existencia de la *Marina Ilustrada*, y sus connotaciones geoestratégicas, es materia de singular interés sobre la que incidimos en la presente introducción. Seguidamente, en la *segunda parte* de los anexos, introducimos una exposición absolutamente novedosa en esta tesis: presentamos un amplio estudio, pormenorizado, de lo naval y marítimo en el siglo XIX, centuria que supuso una época de notables intentos de renovación de parte de muchos que pretendieron mejorar y modernizar la Marina, pero que también lo fue de frustración; abordamos, pues, la evolución

marítima del pensamiento decimonónico naval español y el intento de recuperación después del desastre del 98.

La 1ª Parte de los anexos la integran: *La Rábida y Cristóbal Colón* (1989), *Proyecto Colombino del Descubrimiento* (1992); *Las naves de Colón* (1990); *La navegación oceánica en el siglo XVI. Los nautas peninsulares, primeros en marcar las reglas y leyes de navegación* (2001); *Empresa de Hernando de Magallanes, culminación del proyecto colombino. Paralelismo entre Colón y Magallanes* (1991); *La genovesidad de Cristóbal Colón según los documentos españoles de los siglos XV Y XVI* (1990); *Los arcanos de Colón y la demarcación del Globo* (2006); *Visión colombina de los indoamericanos* (2006); *Connotaciones de la presencia de España en las Indias en el momento del contacto y descubrimiento* (1997); *La enseñanza en Indias en el XVI* (1991); *Decadencia del poder naval e imperio marítimo español desde el siglo XVII. Política de protección y fomento de las industrias navales* (2004). Y en la 2ª Parte: *Evolución del pensamiento naval. Don Antonio Maura* (2008)²

Debemos contemplar en profundidad los aspectos navales para poder apreciar su trascendencia en la historia, la presencia de personajes decisivos en la trayectoria oceánica española que demandaron un poder naval fuerte, siendo conscientes de su importancia para constituir una nación poderosa. En esa línea, analizamos proyectos de excepcional valor, como es la gestación del Descubrimiento de América y sus primeras connotaciones, población aborigen y primeras circunstancias de la transculturación, la actividad de destacados constructores y tratadistas navales, marinos estrategas y también ilustrados, políticos y estadistas y, sobre todo ello, la existencia de una política naval, o su carencia y el espíritu marítimo de la nación.

La metodología que hemos empleado ha sido el análisis historiográfico, y una amplia, diríamos exhaustiva, búsqueda de datos en archivos nacionales y privados. Además del estudio comparado de diferentes relaciones y su contraste con las fuentes originales, aportamos una abundante documentación inédita, esencialmente la concerniente al siglo XIX que explica y justifica las ideas y propuestas de Antonio Maura para la reconstrucción del poder naval español.

² Independientemente de los trabajos anexos, citamos los títulos de algunos de los demás estudios que hemos realizado sobre materias relacionadas: *Naves del Descubrimiento. La Santa María, La Pinta y La Niña*. Inst. de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1985 (2ª ed. Madrid, 1988); *La Gallega o Santa María o Nao capitana del Descubrimiento*. La Coruña, 1987; *La Santa María, La Pinta y La Niña*. Biblioteca Quinto Centenario (ed. bilingüe inglés-español) Madrid, 1991; *Las naves de Colón*. Universidad Hispanoamericana de la Rábida. Huelva-Sevilla, 1991; *Cristóbal Colón en la corte de Castilla antes del Descubrimiento*. *Rev. Gral. de Marina*, nº extraordinario agosto-septiembre, Madrid, 1988; *Cristóbal Colón, incógnitas de su muerte (1506-1902) Primeros Almirantes de las Indias* (en colab. con A. Colón de Carvajal) Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2 vols., galardonada con el premio nacional de la Armada española, *Virgen del Carmen 1992*; *La cuna y orígenes de Cristóbal Colón*. Real Academia de la Mar. Madrid, 2006; *Los resultados de los análisis científicos colombinos corroboran la documentación histórica*. Universidad de Valladolid, 2006; *Últimos días y muerte de Cristóbal Colón*. Fondazione Casa America. Genova, 2006; *Biografía de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria, y Biografía de don Blas de Lezo*. En *España y el Mar en el siglo de Carlos III* (obra coordinada por Palacio Atard) Madrid, 1989; *El 98 en el Parlamento*. *Revista de Historia Militar*, n. 87. Ministerio de Defensa, Madrid, 2000; *Concepción marítima de don Antonio Maura. Cuadernos de Pensamiento Naval*, n. 4, Madrid 2004; *La Escuela de Guerra Naval. 75 años de Historia* (prólogo del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada) Ministerio de Defensa, Madrid, 1999 (2ª ed. Madrid, 2002); *Curso de Guerra Naval. Últimas lecciones 1925-1999*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2000 (2ª ed. Madrid, 2002)

Cuando los historiadores se ocuparon del poder naval, lo presentaron normalmente como episodios aislados de combates y campañas, victorias y desastres, sin conexión con el proceso general de la historia de las naciones. Hasta el último cuarto del siglo XIX, no se emprendió el estudio completo del proceso de formación y fomento de la Armada.

No pretendemos entrar en valoraciones de las campañas navales, pues nuestro objetivo principal es mostrar un cuadro de evoluciones del poder naval, de las leyes referentes a su desarrollo orgánico y de las circunstancias en que se movió la política naval y, de forma más específica, la política de construcción naval de los diferentes gobiernos.

La política exterior es el árbitro de la política naval; así, sin un objetivo marcado por la política exterior, carece de sentido la naval. En la Monarquía española no siempre se produjo una política exterior establecida; su discontinuidad, o la errática gestión a que nos condujeron compromisos, como los desafortunados *Pactos de Familia* con Francia, no permitieron una política naval continuada; además, y en gran medida provocado por los tratados citados, el desgaste naval fue permanente. Hasta la independencia de los territorios americanos, los monarcas españoles hubieron de hacer frente en Europa a la Berbería, a ingleses, holandeses y franceses, y a los ataques de corsarios y piratas de todas las naciones en aguas del Atlántico y Pacífico americano.

Para la defensa de sus territorios, y sus comunicaciones con la metrópoli, la Corona española fue consciente de la necesidad de poder naval, así lo demuestran los informes y ordenanzas de cada reinado, tanto técnicos como políticos. Se construyeron muchos barcos, pero no siempre respondían a un programa fijado, sino a servicios determinados en momentos determinados.

Incidimos en la construcción naval y en el espíritu marítimo, elementos esenciales del poder naval que se habían desarrollado en los reinos medievales españoles, hasta el punto que, junto a Portugal, constituía España una nación preparada para poder acometer la hazaña descubridora de Cristóbal Colón.

Podría definirse el poder naval como el conjunto de fuerzas navales militares indispensable para conquistar y mantener el dominio del mar, y que, siendo elemento fundamental de toda nación marítima, no puede adquirirse ni sustentarse sin el apoyo marítimo de la nación, esto es, la flota pesquera y mercante e industrias relacionadas con la mar. El concepto de poder marítimo es más amplio, siendo sus componentes los elementos que emplea el poder naval para lograr el dominio del mar. Factores del poder marítimo son los geográficos, físicos y demográficos, es decir, situación geográfica, configuración física, extensión territorial, número de habitantes, idiosincrasia, espíritu marítimo, situación económica y acción de sus gobiernos.

La nación contaba con los elementos necesarios, es decir, posición geográfica privilegiada, configuración física, incluyendo en ésta los productos naturales y el clima, extensión territorial de costas, número de habitantes y naturaleza de estos habitantes, pero muchas veces fallarán otros de carácter condicionante: los gobiernos, su efecto sobre el poder naval, el comercio y la industria. De todos es sabido que la política naval de los gobiernos puede ejercer una influencia decisiva sobre el carácter de los ciudadanos, de manera que la acción política sea el elemento que desarrolla o desvirtúa sus tendencias

–como fueron los casos tan evidentes de la marina inglesa y holandesa-, y no el carácter del país como formuló el norteamericano Mahan.

Se ha argumentado que España no percibió la importancia del poder naval como arma de estrategia de dominio hasta muy tarde, sin embargo, creemos que las marinas ibéricas contaban con un pasado pujante al respecto; albergaban una tradición marítima de primer orden las marinas catalana, valenciana y mallorquina, esto es, la marina aragonesa, además de la cántabra y la castellana, que rivalizaban en el siglo XV con las más poderosas de Europa – veneciana y genovesa fundamentalmente-, con un desarrollado comercio en este continente y en el africano. Como apunta José Llavador: *La Península Ibérica a fin del siglo XV era en muchos aspectos la región mejor equipada de Europa para la expansión marítima.*³

La formación de sus primeras marinas militares, más propiamente dicho naves reales, construidas a expensas de la monarquía, fueron coetáneas, en Castilla con Fernando III el Santo, y en Aragón con Jaime I el Conquistador. Sus gobiernos habían cifrado el engrandecimiento de sus reinos en asuntos navales; Castilla se volcaba al Océano Atlántico europeo y al Norte africano, mientras que el reino de Aragón se abría fundamentalmente al Mediterráneo.⁴ Existían tres espacios económicos bien determinados: el Atlántico Norte, el Mediterráneo y la costa noroeste africana. En el Atlántico Norte, en su proyección al núcleo de Brujas, privaba la Marina de Castilla; resulta de gran interés destacar la importancia de la marina castellana, la denominada Hermandad de la Marina de Castilla que, a la manera de la Hansa, intercambiaba sus productos desde el puerto de Laredo y los de Galicia hasta Brujas, alcanzando a tener la moneda castellana en el comercio marítimo la mayor categoría de intercambio mediado el siglo XIV. El segundo espacio de las marinas ibéricas lo constituía el Mediterráneo, como herencia del romano, liderado por los aragoneses; y un tercero, el que se ha dado en denominar últimamente *Mediterráneo atlántico*, que se dirigía a la costa occidental africana, y que tenía como riqueza fundamental el comercio de esclavos. El siglo lo ocuparon múltiples guerras, conformando la denominada *guerra de los cien años*, cuya pretensión fundamental, litigada entre Francia e Inglaterra, estribaba en alcanzar el dominio del mar, estimando su núcleo en el Canal de la Mancha. Aquellas luchas llevaron a la alianza castellana con los franceses, por el matrimonio de Pedro I con Blanca, pretendiendo Inglaterra romper la línea de Laredo con Flandes; el acuerdo supuso el apoyo castellano en la recuperación de la bahía de La Rochela, en la famosa batalla de ese nombre, en 1371, cuando Gil Ambrosio Bocanegra, almirante de Enrique II de Castilla, derrotó a la escuadra inglesa mandada por lord Pembroke; posteriormente, en 1419, la escuadra castellana vencía a las flotas inglesa y hanseática frente a La Rochela, resultando de ello la práctica exclusividad de los marinos vascos en tan importante puerto atlántico.

³ *Jurisdicción marítima y la práctica jurídica en Sevilla (siglo XVI)* Llavador, José, y Trueba, Eduardo. Valencia, 1993, p. 24. Interesante tratado sobre la jurisdicción marítima en el XVI, la Casa de Contratación... apoyado con una completa bibliografía.

⁴ La expansión castellana culminaba con la incorporación de Canarias (después del Descubrimiento de las Indias, iniciadas las primeras exploraciones por los caballeros normandos Bethencourt y Bracamonte) más adelante, impulsada por el cardenal Cisneros, durante la regencia de Castilla de Fernando el Católico, se llegaron a tomar algunas plazas del norte africano, Mazalquivir, Peñón de Vélez de la Gomera, Orán, Bujía y Trípoli para asegurar el predominio español en la costa norteafricana y detener la piratería que ponía en peligro las costas de la Península.

Desde las coronas castellana y aragonesa se venían dictando una serie de códigos y códigos componiendo una importante legislación de protección a la navegación y construcción naval, junto con una organización autónoma, las cofradías, que proveía las necesidades del tráfico marítimo. Además de la legislación para la marina mercante como para la real contenida en la *Partidas* de Alfonso el Sabio, sobre personal, consideraciones de guerra, pero también sobre aspectos marítimo-comercial, disciplina etc. destacamos la emisión de disposiciones originales españolas, como la validación de exclusividad de los fletes para Barcelona por Jaime I en 1227, especie de *Acta de navegación*, luego extendida en clave de política económica por los Reyes Católicos en 1501 y que siglo y medio después dispondrá con gran éxito el gobierno inglés de la mano de Oliver Cromwell (la 1ª en 1651) Además, el espíritu marítimo comercial de los barceloneses inspiró uno de los primeros códigos marítimos, *Ordinationis Riparia* (1285), y más adelante, ca. 1370, el famoso *Llibre del Consolat de Mar*.

Con los últimos Trastámara, establecida la paz con musulmanes y portugueses, la marina castellana había perdido su impulso al pasar a segundo plano la política naval. La situación cambió radicalmente con la llegada de los Reyes Católicos al considerar a la Marina como un instrumento de primer orden para el comercio y para la política exterior. Propugnaron numerosas medidas para su desarrollo, prohibiendo embarcar mercancías en naves extranjeras, concediendo primas a los armadores de buques de gran porte, y atendiendo la repoblación forestal para la construcción de naos (de aquella época data la después frecuente prohibición de cortar un roble sin haber plantado antes al menos otros dos) La construcción de buques se convirtió pronto en centro de interés para muchos -incluso de nobles y prelados-, residiendo fundamentalmente su actividad, como en periodos anteriores, en la región cántabra, cuyos bosques del Pirineo abastecían a los principales astilleros.

Fue el siglo XVI matriz de las decisiones de la política naval adoptada por los monarcas españoles. Esencialmente fue la época de los primeros descubrimientos reinando los Reyes Católicos y los primeros Austrias, quienes debieron hacer frente a sus adversarios en el Mediterráneo y en los Océanos, dando cumplida respuesta a las ofensivas navales, al tiempo que creaban un poderoso instrumento naval sin duda favorecido por el espíritu marítimo de sus ciudades.

Hasta finales de la Edad Media, la evolución del buque había sido muy lenta, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. Las naves eran redondas, es decir, muy panzudas, con las formas de proa y popa casi iguales; gobernaban con espadilla, especie de gran remo lateral que en el siglo XIII se cambió por el timón, adelanto que hacía más manejable a la embarcación; arbolaban un solo palo, estaban provistas de dos grandes castillos -superestructuras adosadas al casco a proa y a popa-, para puesto de combate de los arqueros. La diferencia esencial había afectado a las velas que, siendo cuadradas en el Atlántico, pronto tomaron forma latina (triangular) en el Mediterráneo. En cuanto a las armas de fuego, se cree que se empleó por primera vez la pólvora con la bombardita en la batalla de La Rochela. Bombardas, culebrinas y sacres, instalados en los castillos, constituían la artillería de las naves; en torno a 1410, las bocas de las piezas de artillería ya se colocaban en las portas, abiertas en los costados y castillos de las

embarcaciones, innovación que permitió aumentar el número de cañones a bordo.

La construcción naval observará notable desarrollo desde el siglo XVI por obra de tratadistas y constructores españoles, siendo el galeón el buque principal de comercio y guerra.⁵ Se produjeron importantes adelantos, innovaciones que, en ocasiones, representaron su primera introducción en el mundo.

El desarrollo en la construcción fue paralelo al del arte de navegar, desde la navegación por estima, *a ojo del piloto*, es decir, calculando la longitud o distancia recorrida por la observación de la estela del agua o la intensidad de los vientos, y el rumbo con la brújula, resultando una incipiente navegación astronómica, pues no se puede hablar realmente de navegación astronómica hasta el viaje de Magallanes.

España y Portugal componían las potencias europeas preparadas para acometer los descubrimientos atlánticos, su posición geográfica y su impulso dado a la navegación así lo fundamentan.

Por otra parte, portugueses y españoles fueron los auténticos descubridores, pues sus descubrimientos no sólo incorporaron a la ciencia geográfica nuevos e inmensos territorios, sino que cambiaron la vida europea. El hecho de que Portugal precediese a España en los descubrimientos atlánticos estuvo muy determinado por su posición avanzada en el Océano, además de haber terminado su reconquista, pudiéndose dedicar por entero a las expediciones marítimas en la búsqueda de una ruta a la India que le permitiera comerciar directamente con los estados orientales: los traficantes árabes de las regiones descritas por Marco Polo, de los que en Occidente se tenía una vaga idea, vendían en el puerto de Alejandría sus productos –marfil, perlas y especias- a los venecianos, y éstos a los europeos, de manera que aquellos ansiados productos alcanzaban elevados precios en el comercio europeo. En el curso del siglo XV, con el fundamental apoyo del infante lusitano don Henrique el Navegante, descubrieron las islas de Madera y Azores, hasta alcanzar en la costa africana cabo Bojador; seguidamente, los descubrimientos portugueses proliferaron por la costa occidental del continente africano hasta su extremo meridional, Cabo de Buena Esperanza, alcanzado por Bartolomé Díaz en 1487 y doblado al año siguiente por Vasco de Gama que, cruzando el Océano Índico, recaló en las costas de la India, en su puerto más importante, Calicut.

⁵ El término galeón aparecía por primera vez en 1516, con Diego de Uría (de 1000 tn), posteriormente en orden de 1543... empleándose su nombre hasta 1732. En el siglo XVI se aplicaba la denominación de galeón de forma general a todo buque de guerra de gran potencia artillera y desplazamiento, si bien, en España, recibían el nombre de galeón todos los buques que hacían la carrera de Indias. No tenía limitaciones de tamaño, llegando a las 1500 tn con 55 a 80 cañones (aunque sí estaba limitado en su calado en los de protección de la *Carrera de Indias*, por la barra de Sanlúcar en España y San Juan de Ulúa en México) Aparejaban tres palos principales y bauprés (a veces dos de mesana, que tenía velas latinas) Tenían cubierta con gran arrufo y sobre ella gran alcázar a popa con varios pisos, y a proa castillo que a veces sobresalía de la roda continuado por un espolón. La popa era plana (la carraca la tenía redonda) La base de su construcción era la manga, con unas relaciones aproximadas con las demás dimensiones –relación de manga a eslora de un tercio a un quinto-, que irán regulándose en este siglo aumentando eslora y afinando formas, a la vez que cobraban mayor volumen las superestructuras de castillo y alcázar. Irán apareciendo de dos cubiertas, disminuyendo los castillos y el arrufo.

Portugal llegará a dominar casi toda la costa africana y del Océano Índico mediante una serie de fortalezas hasta la isla de Formosa, en las costas de China. Por su parte, Castilla, que con sus hombres del sudoeste peninsular había participado en las navegaciones lusitanas, y aún mediante iniciativas particulares pese a las penalizaciones que marcaba la Corona (que con la portuguesa había delimitado los espacios de expansión marítima) acometerá la empresa de más trascendencia de todas las épocas aceptando el proyecto descubridor de Cristóbal Colón. La propuesta colombina cifraba alcanzar tierras asiáticas por la ruta de Poniente, pretendiendo la más corta de las rutas por el Atlántico y evitando el largo y arriesgado derrotero portugués que obligaba a bordear el continente africano.

La geopolítica colombina de proyección al poniente atlántico, por encima del paralelo canario, se enmarcaba dentro de la geoestrategia expansiva castellana; el Tratado de Alcaçovas (1479) que fijaba el reparto de la navegación atlántica, había dejado libre a Portugal las costas occidentales africanas, desde Canarias hacia el Sur, quedando abierta para los castellanos la ruta al oeste oceánico. Dicha política fue renovada y sancionada después del Descubrimiento por las bulas papales de Alejandro VI, y un año más tarde ampliada en el Tratado de Tordesillas.

En síntesis, señalamos como puntos esenciales del proyecto colombino: la idea de un mar Océano mucho menor, de forma que prolongaba desmesuradamente las costas orientales asiáticas, al tiempo que creía en un grado ecuatorial muy inferior al real, resultando que la Tierra quedaría reducida en unos diez mil kilómetros en su longitud ecuatorial. En esa línea, incluimos en diferentes anexos algunos de los estudios que hicimos sobre el proyecto colombino y su génesis.

En el cuarto viaje, recorriendo las costas atlánticas del Istmo Centroamericano, Colón buscó sin éxito un paso a las islas Molucas, las denominadas entonces *El Maluco*, o *islas de la Especiería*. Más adelante, desde que el extremeño Vasco Núñez de Balboa avistó el inmenso Pacífico, en 1513, denominándolo Mar del Sur, la Corona se preocupó por conocer la ruta de comunicación marítima al otro lado de las tierras descubiertas. Aquel primer interés de la Monarquía por un desconocido Océano, se convertiría con los siglos, incluso hasta la actualidad, en centro fundamental de geoestrategia de las principales potencias marítimas.

Abundando en el proyecto del Descubridor, hemos intentando despejar algunos aspectos de la maraña de dudas que rodean tantas facetas de la vida y actividades de don Cristóbal; ilustramos su análisis con algunos aspectos en torno a su personalidad, su origen y experiencias previas, y su formación que, en definitiva, pudo permitir que al regreso del Descubrimiento, en carta de 1494, los Monarcas confirmaran la seguridad que les había mostrado el nauta sobre el éxito de su empresa: *parécenos que todo lo que al principio nos dixistes que se podía alcanzar por la mayor parte todo ha salido cierto, como si lo oviérades visto antes que nos lo dixistes*; en ese orden, también analizamos la gestación del proyecto de Magallanes, resultando la culminación de la idea colombina, esto es, la constatación de la llegada a tierras de Asia.

A los intentos de Colón en su búsqueda de un paso a tierras de la India, siguieron los de Díaz de Solís al sur del continente, explorando la costa del Brasil y Uruguay sin éxito; finalmente, tres años después, ofreció su proyecto a

la Corona española el portugués Fernando de Magallanes que, siguiendo la ruta de Solís, alcanzó, el 21 de octubre de 1520, el estrecho que lleva su nombre. Aunque Magallanes no pudo sobrevivir al regreso –murió en la isla filipina de Mactán, herido en la lucha con los indígenas-, completó la circunnavegación de la tierra, aunque no en ruta continua, pues llegó a alcanzar las islas Filipinas y éstas se encuentran aproximadamente a la misma longitud (alrededor de 125° E) que las islas que, casi mil millas más al sur, las Molucas, había explorado con su amigo Serrano durante sus años pasados en Oriente. La expedición de Magallanes la terminaría Juan Sebastián Elcano a bordo de la única nave que quedaba, la *Victoria*, en una desconocida y arriesgada derrota: atravesando el Océano Índico, dobló el cabo de Buena Esperanza y remontó la costa occidental africana hasta recalar en Sanlúcar en septiembre de 1522.

En el ámbito del conocimiento colombino tienen gran interés sus excepcionales dotes de observador, condición sobradamente demostrada en su extraordinaria pericia como navegante y, también, en la forma en que supo transmitirnos sus visiones de la nueva naturaleza y de sus aborígenes, revelando novedades de claro interés etnológico que él directamente plasmó en sus escritos o comunicó a sus amigos y familiares, de manera que sus noticias se convierten muchas veces en únicas por el derrumbe demográfico ocurrido en las islas en pocos años. En un amplio estudio abordamos las impresiones que anotó el Almirante sobre las nuevas poblaciones, reproducidas al tiempo que nos va indicando el recorrido geográfico de sus cuatro viajes, sus descubrimientos de islas y costas continentales, por las Antillas, Mayores y Menores, parte de la costa de Venezuela y las riberas atlánticas desde Honduras hasta Panamá.

La presencia española se fue consolidando sobre unos territorios a los que se tituló reinos que no colonias, y fue una epopeya de heroicidades en la que también cupo grandes errores, desarrollándose la más importante legislación de la época que, sin embargo, los gobiernos no siempre pudieron o no supieron hacer cumplir. No se pudo evitar la expansión de una leyenda antiespañola, esencialmente anglosajona por razones obviamente interesadas que aún hoy goza de gran difusión en muchos ambientes. En anexo correspondiente exponemos ciertas connotaciones observadas en el siglo de la conquista (denominado con ese nombre hasta 1571), fundamentalmente sus efectos demográficos y de aculturación; en ese tiempo, en el que los progresos en descubrimientos iban normalmente parejos al avance de los misioneros, veremos como el proceso de occidentalización, o españolización, se produjo desde el inicio de la presencia española en las nuevas tierras, mediante la introducción de la enseñanza estableciendo escuelas, colegios, e incluso la fundación real de las primeras universidades americanas, alcanzando éstas la cifra de treinta entre los años 1538 y 1812, excepcional número para aquellas épocas.

La vuelta del Descubrimiento colombino había provocado la lucha de los portugueses pretendiendo reivindicar para su soberanía los descubrimientos oceánicos. El Rey Católico recurrió al papel sancionador del Pontífice español Alejandro VI, como corroboración de soberanía de las monarquías sobre territorios descubiertos y por descubrir; se trataba de una fórmula ya probada en descubrimientos anteriores y que, con ésta de 1493, pasó a ser la última de las intervenciones pontificias de soberanía temporal. El Pontífice marcó la

división del mundo en 100 leguas al oeste de las islas Azores y de Cabo Verde, sancionando el límite con la correspondiente bula; espacio que al año siguiente se amplió por el Tratado de Tordesillas, a 370 de las islas de Cabo Verde, sin especificar tampoco qué isla en particular fijaba el punto de inicio de medición. El punto divisorio, o meridiano divisorio papal (semicírculo máximo de la esfera terrestre que pasa por los polos) y el no definido *contrameridiano*, o, antemeridiano, esto es, el semicírculo opuesto, que marcarían los 180° de las dos Coronas, serán objeto de fricciones intermonárquicas debido a la imposibilidad que entonces había de calcular con exactitud la medida de longitud en el mar (condición que no se resolvió hasta el siglo XVIII con la introducción del cronómetro) La dificultad de establecer con precisión los límites de las jurisdicciones lusas y españolas fijadas en Tordesillas, motivará la existencia de zonas imprecisas en el continente sudamericano, allí donde se debían marcar las fronteras, convirtiéndose con el tiempo en áreas conflictivas, la última en el siglo XVIII en el oeste y sur de Brasil. Pero, siglos antes, las discusiones sobre la división en el mar Pacífico, el *contrameridiano*, se habían iniciado en la Junta de Badajoz, donde la parte española -Elcano, Hernando Colón, Cabot y otros navegantes y cosmógrafos-, rebatió los argumentos lusitanos sobre sus supuestos derechos a las Molucas. Siguió la expedición de Jofre de Loaysa y Elcano, llegando hasta las Molucas, donde comprobaron la presencia de portugueses con los que tuvieron inevitables altercados; desde el Méjico recién descubierto les mandó ayuda Cortés por medio de Álvaro de Saavedra, quien no pudo resolver la vuelta a tierras americanas siendo arrojado a las de Nueva Guinea, tierra ya descubierta en 1526 por Jorge de Meneses. La situación quedaría zanjada, por el momento, mediante el acuerdo de Zaragoza, en 1529, cuando Felipe II empeñó el famoso archipiélago a los portugueses a cambio de 350.000 ducados.⁶ El convenio de Zaragoza parecía representar la cesión española sobre tierras de la Especiería, sin embargo, y aunque la política en ese tiempo se hacía cada vez más europeísta, no se abandonó la idea colombina de alcanzar los puntos productores asiáticos; el propio Felipe II, perdidas las posibilidades de las Molucas, y vista la dificultad de retorno a la Península por la derrota portuguesa, ordenó un informe al Consejo de Indias sobre la frontera occidental del Imperio, las Filipinas; su interés le llevó a insistir sobre la cuestión al virrey de México, Luis de Velasco.

Ciertamente, el problema del retorno desde las islas del Pacífico hasta tierras mexicanas, era una cuestión que preocupaba a los representantes de la Corona que querían establecer en el Pacífico un derrotero regular que uniera las posesiones americanas y asiáticas. Su navegación ofrecía similar dificultad a la observada por Colón en el Atlántico con los alisios y contralisios, sistema de vientos cuyo conocimiento fue decisivo para su regreso a España y, así, dar

⁶ La Corona española convocó en varias ocasiones reuniones de juristas y cosmógrafos para dilucidar las dudas existentes acerca de sus derechos sobre el Maluco y Filipinas, si las Filipinas estaban o no fuera del empeño del Maluco de 1529, y si correspondían a la demarcación española hecha por Alejandro VI, la segunda Bula *Inter Caetera* de 1493; así, con fecha 8 de octubre de 1566, se firmaba un documento oficial con las resoluciones aportadas por técnicos de la Casa de Contratación: fray Andrés de Urdaneta, el entonces cosmógrafo mayor Alonso de Santa Cruz, el maestro Pedro de Medina, Francisco Falero, Sancho Gutiérrez y Jerónimo de Chaves, el primer titular de la cátedra de cosmografía creada en Sevilla por las ordenanzas de 1552/53. El informe, o parecer, de Urdaneta, finalizaba diciendo: Concluyo q según ésta cuenta entran en la demarcaciones de Su Majestad las dichas yslas del Maluco, e más todas las yslas e mar q contiene en 5 grados de longitud más al poniente de las yslas de Maluco susocontentidas. Archivo General de Indias, Patronato, 49, 12; en Llavador y Trueba, 1993, p. 235 y ss.

a conocer su hazaña descubridora; de igual manera, en el Pacífico, los mismos vientos que favorecían la llegada a tierras asiáticas por la zona ecuatorial, impedían su vuelta a tierras americanas. Abundaron los intentos de llegar al este de Asia siguiendo la derrota de Poniente, partiendo con más o menos éxito hasta trece armadas, desde 1519 hasta 1565, ocho desde puertos andaluces y gallegos y cinco desde las costas del Pacífico americano.⁷ Al problema le dio solución fray Andrés de Urdaneta -sobreviviente a la expedición de Elcano-, cuando fue enviado en la expedición de Legazpi a la conquista de Filipinas; el vasco Urdaneta remontó al norte de la zona ecuatorial, hasta el 42º, cerca de las costas japonesas, consiguiendo esquivar los alisios del Pacífico y entrar en la zona de vientos y corrientes favorables que le permitieron atravesar el Océano y llegar al puerto mejicano de Acapulco (1565) Se había descubierto la *vuelta del Poniente*.

Si el reconocimiento de los mares septentrionales del Pacífico fue impulsado desde el virreinato mejicano, Nueva España, el de los mares del sur fue obra de los virreyes del Perú. El primer hallazgo se debió a Álvaro de Mendaña, descubriendo en 1568 el archipiélago de Salomón; en una segunda expedición halló las denominadas islas Marquesas de Mendoza –en honor del virrey García Hurtado de Mendoza-, y los archipiélagos de la Unión y de Santa Cruz -en 1596-, sucediéndole a su muerte su esposa Isabel de Barreto que, como primera *adelantada del mar Océano*, ordenó el regreso de los buques al piloto mayor Pedro Fernández de Quirós. En una posterior expedición, el piloto Quirós, convencido de la existencia de un nuevo continente –la fabulosa *Terra Australis incógnita*-, descubrió la isla de Tahití, el archipiélago de las Tuamotú y el de Nuevas Hébridas, regresando después a Méjico. Uno de los tres buques de la expedición continuó viaje rumbo a Filipinas, y el tercero, mandado por Luís Váez de Torres, navegó al sur de Nueva Guinea entre los arrecifes y bancos de coral del estrecho de su nombre, desde el que divisaron unas tierras, los picos de montañas de cabo Cork del continente austral, Australia (1606)

Conviene subrayar que sin el descubrimiento de Urdaneta no hubiera sido posible la comunicación naval con Filipinas, ni el afianzamiento de la soberanía española al otro lado del Pacífico. La colonización de las posesiones españolas del gran Océano no podía consolidarse si no se establecía la comunicación regular por mar permitida por la demarcación entre las dos coronas ibéricas pues, de lo contrario, la ruta del Cabo de Buena Esperanza suponía una vuelta expuesta a la arbitrariedad portuguesa, celosa de su dominio.

Resulta admirable observar cómo en una época en que el eje geopolítico estaba en Europa, sin embargo, Felipe II lograra unas rutas de comunicación intercontinentales, sentando las bases de un dominio en el Poniente que supliera la pérdida de las Molucas y controlase las ambiciones portuguesas.

⁷ Expediciones desde la Península: Magallanes-Elcano. Sanlúcar de Barrameda, 1519; Andrés Niño-Gil González de Dávila. La Coruña, 1519; Estevao Gomes. La Coruña, 1524; García Jofre de Loaysa. La Coruña, 1525; Sebastián Caboto. Sanlúcar de Barrameda, 1526; Diego García de Moguer. La Coruña, 1527; Simón de Alcazaba. Sanlúcar de Barrameda, 1534; Francisco de Camargo. Sanlúcar de Barrameda, 1536. Desde tierras americanas partieron las de: Andrés Niño-Gil González de Ávila. Isla de las Perlas, 1522; Álvaro de Saavedra Cerón. Zacatula, 1527; Pedro de Alvarado. Posesión, 1534; Ruy López de Villalobos. Navidad, 1542; Miguel López de Legazpi-Andrés de Urdaneta. Navidad, 1564.

En poco más de un siglo, de 1492 a 1606, los españoles habían descubierto el continente americano, el Océano Pacífico, los principales archipiélagos oceánicos y el Continente Novísimo (Australia), esto es, más de las dos terceras partes de la superficie de la Tierra; al mismo tiempo, habían dado solución a problemas de gran envergadura, como el paso del Sur, la circunnavegación del Globo y la ruta del Poniente; otros descubrimientos quedaron en la vía reservada para los de la época, siguiendo una norma, similar a la practicada por los portugueses en sus descubrimientos del siglo XV en la costa occidental africana, por la que ambos gobiernos, de españoles y portugueses, procuraban defender sus intereses.

Se pretendía que no se divulgasen los derroteros seguidos, así, por ejemplo, los antecedentes españoles a las expediciones de conquista de California, Tejas, Arizona y Nuevo México, pues fueron precedidas por las de Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, que atravesó el continente desde Florida hasta México, o las de Vázquez Coronado en los desiertos de Tejas y Nuevo México llegando hasta el actual Kansas, o Juan Rodríguez Cabrillo, que visitó las costas de California, muriendo en una de las islas que descubrió, en 1543; o también del XVI, a Juan de Fuca, a quien se atribuye el descubrimiento en 1592 del estrecho de su nombre entre Vancouver y el continente etc.

Los avances geográficos impulsaron el desarrollo de la cartografía mundial.

Durante el siglo XV, las escuelas italiana y mallorquino-catalana habían ostentado la supremacía en la cartografía, con los *portulanos*, sin embargo, con motivo del Descubrimiento se produjo una convulsión en la cartografía en la que la mediterránea quedaría al margen, al no tomar parte en la conquista del Nuevo Mundo. Papel esencial tendrán el sur de Portugal y Andalucía que, desde mediados de siglo, eran los puntos donde se concentraban las investigaciones cartográficas. Del Puerto de Santa María, de donde pudo proceder, o al menos allí radicó el famoso cartógrafo Juan de la Cosa, debieron salir las cartas que se utilizaron en los primeros viajes de descubrimientos, pues la *Casa de Contratación* de Sevilla no se fundó hasta el año 1503.

A los portulanos se les iba añadiendo los datos que revelaba cada expedición que, comunicados a la *Casa de Contratación*, el piloto mayor se ocupaba de incorporar al padrón real, proporcionando la travesía de Magallanes, con toda seguridad, el mayor acopio de material para los cartógrafos, experimentando así un avance fabuloso.⁸ La *Casa de Contratación* de Sevilla ejerció durante más de dos siglos el monopolio de todas las negociaciones comerciales con las Indias; a sus funciones puramente comerciales se sumaban otras relacionadas igualmente con la navegación: a la vez que aduana de la Corona, era consulado del mar, resolviendo las cuestiones que surgieran entre marineros, mercaderes y maestros, y también constituía la escuela de navegación, instruyendo en cosmografía, geografía y arte de navegar, con el *piloto mayor* al frente, auxiliados por los pilotos reales, cosmógrafos, maestros de hacer cartas y capitanes de mar; así, figuraba como maestro de cosmografía Alonso de Chaves en 1528 etc. Regentaba la Casa el piloto mayor, figurando entre sus titulares descubridores tan notables como Juan de la Cosa, Américo Vespucio y Díaz de Solís. El funcionamiento de la Casa lo

⁸ El padrón real más antiguo que se conserva es de 1522, conocido con el nombre de Torino. España tardará años en grabar sus cartas, y la geografía se difundirá por la imprenta y la estampación flamencas que trabajaban para la Corona española.

explica claramente Roberto Barreiro en la *Enciclopedia Albatros: Entre el piloto mayor, encargado de examinar y dar los títulos a los pilotos; el catedrático de cosmografía, que enseñaba esta ciencia, y el cosmógrafo, constructor de cartas de navegar y demás instrumentos náuticos, hacían el Padrón Real, de donde sacaban las cartas por las que se regían los pilotos en sus viajes al Nuevo Mundo, con la obligación de entregarlas en la Casa a su regreso con las novedades halladas en el viaje. Estas se pasaban al Padrón Real, y de él, a las cartas del próximo viaje. Con esta mecánica se comprende que pocos padrones reales llegasen a nuestros días. De un viaje a otro tenían que incrustar en ellos tantas novedades, que en poco tiempo resultaban inservibles.*

Al perfeccionamiento de la cartografía contribuyó la introducción de nuevo instrumental de navegación: el cuadrante Davis sustituirá a la ballestilla, después el octante de Hadley y finalmente el sextante, llegando al levantamiento de cartas por métodos astronómicos de medición de longitud y latitud. De la escuela de la Casa podríamos enumerar una larga lista de trabajos cartográficos tan famosos como los del Alonso de Santa Cruz, autor de un islarío general de mundo y de un proyecto de cartas esféricas (sistema éste desarrollado y perfeccionado por Gerardo Mercator, cartógrafo holandés al servicio de Carlos V, con su famosa proyección *mercatoriana*, de longitudes y latitudes en paralelos iguales) Otros trabajos científicos de la Casa también representaron innovaciones de sumo interés: Andrés Morales, en 1510, fue el primero en describir la corriente del Golfo, incluso la definió de acuerdo a los modernos conceptos de la teoría de las regresiones, al denominarla torrente del mar, *como un río que corría por la mar*, describiendo perfectamente su dirección y atribuyéndola al movimiento rotatorio de la Tierra;⁹ cuestión fundamental fueron las observaciones del magnetismo terrestre, comenzadas por Cristóbal Colón cuando detectó la variación de la declinación magnética en el Océano, y que culminaron con el aparato ideado por Felipe Guillén para observación de las variaciones de la aguja magnética La medición de las longitudes a bordo fue la dimensión que más tiempo requirió en determinarse con exactitud: varios procedimientos se venían utilizando, siendo el más antiguo el de estima de las singladuras *a ojo del piloto*, por las desviaciones de la aguja imantada, por los eclipses, por las distancias lunares, hasta alcanzar su fijación exacta por medio del cronómetro en el siglo XVIII.

Desde 1492 hasta la vuelta de Elcano habían pasado tres décadas, tiempo en el que ya se podía trazar una carta de América con una imagen muy aproximada de su geografía, a excepción de las costas chilenas y de la alta California. Los conocimientos náuticos y científicos desarrollados desde el siglo XVI, y los trabajos de la *Casa de Contratación*, se plasmaron en obras muy conocidas, la primera de gran trascendencia, difundida y traducida por todos los pueblos marítimos fue el *Breve compendio de la esfera*, de Martín Cortés, publicada en Sevilla en 1552. Siglos después, sobre las experiencias de la Casa y su aplicación científica a la cartografía, desarrollarán importantes trabajos entendidos e ilustrados marinos desde el Depósito Hidrográfico de Madrid, convertido en Dirección de Hidrografía dos años después, que adquirió desde sus inicios gran crédito en sus publicaciones.

⁹ Aunque la Oceanografía es una ciencia de fines del XIX, algunos de sus problemas ya los detectaron nuestros navegantes.

Con el Descubrimiento se inició el siglo de oro español, con una política exterior que tuvo que afrontar todos los teatros, en mar y tierra; la política previsora y expansiva de Fernando el Católico fue un claro antecedente de la hegemonía naval del reinado de Carlos I, superioridad que se mantendrá claramente más de un siglo, debiendo afrontar el rey-emperador tres frentes fundamentales: luchas con los turcos que, liderados por Solimán el Magnífico, pretendían dominar el sureste europeo y el Mediterráneo; la oposición luterana de príncipes y electores germánicos; y sofocar las iniciativas expansivas del francés Francisco I; además, y con carácter exclusivamente marítimo, proseguía en su mayor dimensión el curso de las expediciones de descubrimiento de territorios indios, en unas singladuras que eran abordadas permanentemente por corsarios y piratas, de manera que la formación de escuadras, incesante construcción de buques, era asunto esencial para el Imperio. No obstante, conviene recordar los múltiples obstáculos inferidos a su desarrollo: la aplicación de las disposiciones impuestas por los Reyes Católicos, pretendiendo imponer el acta de navegación a todos los reinos peninsulares, estuvo irremediadamente mediatizada por la heterogeneidad del Imperio y por los compromisos adquiridos en los dos siglos siguientes con las potencias europeas, sobre todo la inglesa, con la que se firmaron acuerdos donde el carácter comercial tuvo una presencia notable. El inmenso Imperio, sin trabazón orgánica ni homogeneidad de intereses, sin otro vínculo de unidad que el derecho dinástico, aquejado además de los intereses de los Estados europeos vinculados a la casa de Austria y de Borgoña, vino a hacer imposible la observación del privilegio de fletes, más impracticable aún si se intentaba aplicar con carácter de generalidad.¹⁰ La situación cobrará cada vez más importancia, denotándose desde el siglo XVIII, y de manera más generalizada en el XIX, la conveniencia de poder naval para defensa de las posesiones españolas de Ultramar en su más amplio sentido, esto es, flota comercial y de guerra, o lo que es lo mismo, un vasto sistema comercial y una potencia naval adecuada.

Cuando Felipe II hacía valer sus derechos en abril de 1581 en las cortes de Thomar como rey de Portugal y de todo su imperio colonial, en las Islas Occidentales -Indias- y en las Islas Orientales -Asia-, siendo el imperio español ya dueño de la mayor parte de las primeras, de las Indias, con la base de su poder en la más rica Castilla...además de los Países Bajos y el Franco Condado, el Milanés, Nápoles, Sicilia y Cerdeña en Europa, y las plazas africanas de Orán, el peñón de Vélez de la Gomera, Alcazarquivir, Melilla y Túnez, sobre un imperio de unas dimensiones jamás alcanzadas en la Historia, se hacía posible la frase de que *el sol no se ponía en sus dominios*. Al dominio de las tierras se había sumado el dominio del mar, de manera que, entre la batalla de las Azores (1582) y la destrucción de la *Gran Armada* (1588), la monarquía española había sido dueña de todos los océanos.

La política exterior que debía abordar se fundaba en las mismas premisas que hubo de afrontar el Emperador: lucha por el predominio en Europa contra los franceses; defensa de la Iglesia católica contra la Reforma; arrebatarse a los turcos el dominio del Mediterráneo, ahora con Selim II, sucesor

¹⁰ El privilegio de fletes promulgado por los Reyes Católicos por pragmáticas dictadas en Granada, en 3 de septiembre de 1500 y 1501, rectificadas luego por Carlos I y doña Juana en 1511, cuyos preceptos fueron los mismos en el Acta de navegación promulgada por Inglaterra siglo y medio después, país donde se extendió en todo su litoral, alcanzando a considerarse como suprema razón de Estado.

de Solimán el Magnífico; y, además, el enfrentamiento con la reina inglesa Isabel, que defendía a los luteranos.

Mientras que avanzaban los descubrimientos en el Pacífico, la armada cristiana del Mediterráneo, coaligada bajo el mando de don Juan de Austria, vencía al turco en Lepanto (1571) dando fin a la hegemonía musulmana; sin embargo, antes de finalizar el siglo, el poder naval español sufrirá dos golpes importantes: el primer golpe de gran efecto en el Imperio fue la declaración de independencia de las *Provincias del Norte* -Países Bajos- en 1581; el apoyo de Isabel de Inglaterra a los protestantes holandeses y la reciente ejecución de María Estuardo (1587) impulsó la preparación del ataque y la posterior pérdida de la *Gran Armada*, en 1588, mientras otra menor enviada a las costas inglesas también era desbaratada por las inclemencias del tiempo en 1592; el resultante de todo ello tuvo consecuencias negativas en Europa, auguraba la imposibilidad de reducir a los holandeses y la separación de Portugal, y también tuvo sus efectos en las posesiones americanas atlánticas y en las del Pacífico.

El Mediterráneo y el Atlántico fueron los teatros bélicos navales del Imperio español en el siglo XVI, fundamentalmente el Mediterráneo ocupó la mayor parte de la geoestrategia española de casi todo el siglo, mientras que en los siguientes se centrará en los dos grandes Océanos, Atlántico y Pacífico.

Desde mediado el siglo XVI, coexistieron grandes armadas: la del Mediterráneo, compuesta por tercios de galeras de Cataluña, Sicilia, Nápoles, y Génova (aliada de España casi todo este periodo); la del Mar Océano, para las costas peninsulares y protección de las flotas que regresaban de Indias; Armada de la Guarda de la Carrera de Indias; la Armada de Barlovento, en las aguas del Caribe; la Armada del Mar del Sur, para protección del área de Panamá hasta virreinato del Perú... y la Armada de Flandes, denominada también de Ostende o Dunkerque donde radicaba; otras flotas se armaban para servicios determinados, como la del estrecho de Magallanes, destinada a cerrar el paso del estrecho a los corsarios etc. Respecto a las de Indias, salían dos flotas anuales desde Sevilla, una de ellas a principios de abril con destino a Nueva España (concretamente a Veracruz), y la otra, de Tierra Firme, hasta Portobelo, Panamá, en agosto y septiembre; una vez bien pertrechadas las flotas de los productos americanos se disponían para su regreso a la Península debiendo confluír previamente en La Habana y, desde allí, partir vía las Azores, punto de recalada obligado en la carrera de Indias que por su importancia estratégica era denominado *la llave del Nuevo Mundo*.¹¹ Las flotas iban al mando de un capitán general nombrado por el Monarca y un segundo, un almirante, a bordo éste de un buque dispuesto en último lugar, debiendo navegar toda la flota formando convoy, artillada y siguiendo un orden de batalla para protección del previsible asalto de embarcaciones extranjeras, fundamentalmente de franceses, holandeses e ingleses.

Aunque durante el siglo XVI apenas se fortificaron las posesiones americanas, sistema defensivo que se acometerá sobre todo en el XVIII como

¹¹ El archipiélago de Las Azores lo componían tres isla mayores, Santa María, San Miguel y Tercera y, estando la última dominada por rebeldes portugueses (las gentes del prior) con los auxilios de la reina Isabel de Inglaterra y la regente de Catalina de Médicis, de Francia, será tomada en famosa batalla naval de las Terceras, en 1583, interviniendo el famoso tercio de don Lope de Figueroa, y los capitanes Oquendo y Villaviciosa, entre otros, provocando la rendición a la llegada de Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz.

una preocupación prioritaria, sí operaban diferentes flotas como medio de defensa de las incursiones corsarias y de piratas, cuando regresaban a Sevilla fundamentalmente. La piratería en el Caribe la divide el profesor Morales Padrón en tres periodos o *fases*: una primera aproximadamente entre los años 1535 y 1590, protagonizada por los franceses; una segunda fase, entre 1585 y 1625, practicada sobre todo por los ingleses; y el tercer periodo, de 1625 a 1640, que correspondió fundamentalmente a los holandeses; después, y todo el siglo siguiente, siguieron los ingleses.¹² Sin duda, la piratería fue promovida, consentida y tolerada por Francia, Inglaterra y Holanda (recordemos a Francisco I pidiendo que le mostrasen el Testamento de Adán...) pero, también, el ataque al comercio y tráfico marítimo ibérico se producía en tiempos de paz, infringiendo acuerdos internacionales, o desobedeciendo a sus propios soberanos. Para España fue una erosión económica constante, tanto por los perjuicios que le producía, como por los enormes costes que le suponía defenderse de él mediante el mantenimiento de flotas artilladas.

La formación de flotas fue el instrumento necesario para las expediciones de descubrimiento, la protección de las poblaciones costeras del Nuevo Mundo (permanentemente afectadas por los conflictos gestados en Europa) y la comunicación con la Metrópoli, constituyéndose la Monarquía hispánica en pionera en ordenanzas y tratados de navegación.

Durante el reinado de Felipe II, fue Cristóbal de Barros fundador de la orgánica administrativa e impulsor de astilleros, inició la formación de juntas de hombres conocedores de cuestiones navales, y optó por la conveniencia de barcos sin límite de porte para guerra y comercio (alargó la quilla de los galeones en relación a la manga) A Brochero ya le había ordenado Felipe II, después del desastre de 1588, crear la Flota Atlántica permanente, para mantenimiento de las comunicaciones con Indias, dividida en tres escuadras: para la costa Atlántica y Cantábrico, y otras en Indias (*armada de barlovento* en el Caribe, y la del Pacífico) Fue un periodo en el que hubo mayor número de buques, y supuso un núcleo de grandes mandos navales como Oquendo, Recalde, Eraso...y el Marqués de Santa Cruz.

Firmada la Tregua de los Doce Años con los Países Bajos (1609-1612) y acordada la paz con Gran Bretaña, en 1604, que permitieron la denominada *Pax Hispanica*, el monarca Felipe III, mantuvo la hegemonía naval, y, en contra de la idea que propugna que fue una época de debilidad...entendemos que, a la vista de sus resultados, constituyó un periodo de claro reforzamiento de la geopolítica de la Monarquía. Siguió el ritmo acelerado de construcción naval y desarrollo del comercio, gracias a la influencia de destacados personajes que señalaron su necesidad: el embajador Diego Sarmiento de Acuña, conde de Gondomar, el Secretario Martín de Aróztegui y el almirante Brochero.

Con Felipe IV continuaron Aróztegui y Brochero, pero su reinado se vio alterado por conflictos internos –Cataluña, Portugal, Andalucía y Vizcaya-, permanentes crisis financieras y cuarenta años de guerras, aunque también estuvo lleno de grandes victorias, algunas celebradas en el mismo año, caso del 1625 en Génova, Breda, Bahía, Puerto Rico y Cádiz, sobre franceses, holandeses e ingleses.

¹² Morales Padrón, Francisco: *Historia de América*. Madrid, 1975 (2ª ed.) pp. 604-648.

La superioridad española sufrió el primer gran golpe con el desgraciado combate de las Dunas (21 de octubre de 1639) cuando la armada holandesa, con el auxilio de sus brulotes incendiarios, logró aniquilar la escuadra del almirante español Oquendo; casi una década después, en 1648, se firmaba la Paz de Westfalia que ponía fin a la guerra de los Treinta Años, aunque las luchas con Francia continuarán hasta la Paz de los Pirineos, en 1659, punto que marcará el ocaso del predominio español en Europa.

Los ataques a las flotas y reinos de Ultramar, y las guerras en el continente europeo por mar y por tierra, abundaron en los reinados de los Austria, de manera que los primeros felipes, mediante un destacado grupo de técnicos y profesionales del mar y políticos influyentes que tuvieron en sus Consejos un lugar privilegiado, mostraron claro interés por una política naval en la que ocupaba lugar de primer orden la construcción de buques.

Por el impulso dado a la arquitectura naval desde el siglo XVI, se consiguió mayor solidez en el casco y se perfeccionó el oficio del calafate, si bien no se logró aún el estancamiento completo del armazón de las tablas en los embates de mar gruesa, situación que originaba la popular frase de que se *navegaba con la vida en una tabla, o pendiente de un hilo*.

De antemano, recordamos que la construcción naval del XVI, y aún la mayor parte del XVII carecía de planos, funcionando a partir de la empírica fórmula *as, dos, tres*, aplicada según García de Palacio (1587) a la manga, quilla y eslora, o, según Tomé Cano (1611) al puntal, manga y eslora.

Al frente de la construcción hubo excelentes expertos y tratadistas de primer orden, desarrollándose prototipos, a juicio de algunos autores netamente españoles, como la galeaza o la galizabra.¹³ Los tipos más representativos de la arquitectura naval fueron las galeras y el galeón. La galera era el buque de guerra por excelencia del Mediterráneo, impulsado fundamentalmente a remos, mientras que el galeón era el gran protagonista de los océanos desde la segunda mitad del siglo XVI, empleado para la guerra, el comercio o como embarcación mixta. Las galeras fueron siempre embarcaciones muy ligeras, de poco calado y extraordinariamente largas y estrechas, con una proporción de 7 a 1 -largo y ancho, es decir, eslora y manga-, además del considerable número de remos, también utilizaron velas cuadras o latinas, que largaban en el palo mayor y trinquete, sin que jamás usaran el bauprés. Por lo que respecta al galeón, debemos señalar la diferencia esencial que tenía con las galeras y demás embarcaciones de remos, al ser el galeón un bajel exclusivamente de velas, pero, además, entre los buques de vela de aquellas épocas, su diversidad real, estribaba en el arqueo –capacidad de carga-, y, consecuentemente, en su tamaño, sin apenas apreciarse unas formas que los definan como auténticos prototipos diferenciados; la existencia del galeón, parece que fue el resultado de la evolución de los buques oceánicos del XV, es decir, de la carraca y la nao,

¹³ La galeaza, empleada ya en el XIV por los comerciantes venecianos, eran grandes galeras que, perfeccionadas en los siglos XV y XVI, de tres palos, con velas latinas en mayor y mesana (cuadras en trinquete) y cubierta corrida, formaron parte de casi todas las empresas militares, especialmente en las batallas de Lepanto y de las Terceras: el Marqués de Santa Cruz, dado el buen resultado de las galeazas en Lepanto, propuso al Monarca construir galeazas en España (utilizadas con gran éxito en la conquista de las islas Terceras); en contra de lo que a veces se ha creído, don Álvaro de Bazán no fue su inventor, sino que modificó y perfeccionó sus gálibos, las hizo más manejables y adoptó el aparejo latino de tres palos.

aunque su origen suele relacionarse con España, donde alcanzó la mayor perfección durante el XVII, como arquetipo de su construcción militar en relación a las demás potencias; tenía aparejo de carraca -de dos a tres palos y vela cuadra-, con un casco menos largo que la galera y más que el de la nao, así, siendo la relación en la nao de 1 a 3 entre manga y eslora, en el galeón oscilaba entre un tercio y un quinto.

En el curso del XVII, la Monarquía española mantuvo el interés por lo naval, por su avance técnico, mejorando notablemente la construcción mediante la introducción de importantes disposiciones. En su proceso, fue práctica común la disparidad de criterios en proporciones y porte de los buques: la influencia militar propugnaba buques veloces y aumento de proporciones entre quilla y manga, desterrando las voluminosas superestructuras levantadas a proa y popa, frente a la tradición de fabricar grandes y fuertes, pero lentos buques, basados en los grandes modelos de 900 y 1000 toneladas que había hecho Álvaro de Bazán.

No habiendo buques de guerra propiamente dichos, ya en los últimos años del XVI la Corona española se había visto obligada a embargar todos los mercantes, como fuente más importante de formación de flotas, incluso hubo de recurrir ocasionalmente a firmar asientos de armadas con urcas holandesas, genovesas, venecianas etc. para luchar a la vez contra ingleses, flamencos, turcos y berberiscos en Europa, y con corsarios y piratas de todas las naciones en Indias.

El agotamiento que infirió al comercio y a la navegación particular la expropiación a fabricantes y propietarios de buques ajenos a la Corona, condujo necesariamente a emplear como fórmula habitual el sistema antes esporádico de asientos; pero también aquella fórmula tuvo sus desafectos pues, la Corona no cumplía los plazos de pago a los asentistas y, en consecuencia, los constructores se mostraban reacios a prolongar los contratos, de manera que el sistema irá pasando a manos de asentistas extranjeros, pese al recelo y desconfianza que podían despertar su condición de individuos foráneos y su posible deslealtad. En ese orden, no existiendo aún una marina de Estado, hasta las primeras décadas del XVIII, las armadas debieron formarse con arreglo al sistema mixto *de asiento*, embargo y compra. Más adelante, la imperiosa necesidad de flotas, impulsó a la Monarquía a la organización de astilleros, al tiempo que iniciaba el procedimiento de construcción por administración, esto es, por cuenta del Estado; la fórmula tuvo mayores detractores pues la construcción por administración originaba no pocos fraudes y reportaba irregularidad en los plazos de entrega.

Los principales astilleros radicaban en las provincias del Norte: Galicia, Asturias, Santander, Vizcaya y Guipúzcoa, favorecidas por la masa forestal del Pirineo, sobresaliendo particularmente Guarnizo y Bilbao, provistos de maestranzas, telares de cotonía, casas de munición, hornos de bizcocho etc. particularmente en Guarnizo se construyeron los mejores navíos de la época.

Otra cuestión supondrá la carencia de planos en la construcción naval, ausencia que persistió durante la mayor parte del siglo XVII, que impedía la construcción de buques iguales, según argumentaban quienes se quejaban de las normas que, al respecto, se emitían en aquella centuria.

El problema que entrañaba la necesaria adaptación de mercantes para el servicio de guerra, no habiendo realmente marina militar de Estado... había inducido a dictar una serie de disposiciones concernientes a la construcción de

buques, esto es, las *ordenanzas para navíos de guerra y mercantes*, de 21 de diciembre de 1607, y las siguientes de 6 de julio de 1613, y 16 de julio de 1618, ordenanzas de armada que, siendo las primeras de su clase en el mundo, trataron de perfeccionar, y aún establecer, diferencias en los tipos.

Se pretendió en la construcción la regularidad de las proporciones del casco, debiendo ser el puntal la mitad de la manga, e insistían en la correspondencia entre obra viva y muerta (parte del casco dentro o fuera del agua) al tiempo que incorporaron algunas disposiciones de gran interés. Las ordenanzas establecían unas condiciones novedosas e importantes: se imponía la medida del codo, antes arbitraria; se condenaba la práctica del embonado (remedio consistente en añadir contrapesos de madera en los contracostados y cebar más lastre, con los que intentaban equilibrar el aumento de la obra muerta al añadir más cubiertas de artillería o incorporar más cámaras de alojamiento); se introducía la obligación de marcar señales en el casco del buque como límite de carga (con señales o argollas de hierro), lo que conocemos actualmente como disco de máxima carga, o franco bordo; y se ordenaba excluir la construcción fuera de España.

Aunque desde la Corona privaba el interés por los de guerra, teniendo en cuenta el permanente acoso que sufrían los territorios y fuerzas del Imperio, las ordenanzas se inclinaban por ordenar construcciones que sirvieran para comercio y para la guerra, con unos resultados que a nadie conformaban: los comerciantes se veían perjudicados si se trataba de cascos de menor manga y, desde la posición de guerra, estaban aquellos que estimaban que las disposiciones obstaculizaban el armamento de la nave.

Más adelante, con la creación de la Junta de Armadas en Madrid, 1622, por el Conde-duque de Olivares, la construcción no se registró exactamente por las ordenanzas generales sino por planes particulares de cada tipo, según el servicio a que se destinara cada buque. Los diferentes gremios, algunos centros de construcción e incluso la Universidad de Mareantes de Sevilla y hasta la propia la Casa de Contratación, se habían quejado protestando contra las ordenanzas que disponían unas proporciones concretas; entre otras cuestiones, argumentaban que nunca salía del astillero un barco igual a otro, que no se hacía a *turquesa* etc. y es que los planos no será cuestión ordinaria en la construcción hasta finales de siglo. En la redacción de las ordenanzas, y en la posterior creación de la Junta, tuvo un papel destacado el general Diego Brochero, con gran influencia del tratadista Tomé Cano y los excelentes maestros de la fabricación naval Juan de Veas y Diego Ramírez.

De la abundancia de constructores españoles nos ofrece información Fernández Duro: de ellos, a mediados de siglo, Ignacio de Soroa, maestro mayor de las fábricas de Guipúzcoa; entre los más importantes tratadistas constructores apunta a José Veitia Linaje, y Francisco Díaz Pimienta, general de armada de Indias que inició la construcción naval en Guarnizo a mediados del XVII, en la bahía de Santander; lugar destacado nos merece el capitán de mar Francisco Garrote, superintendente de la maestranza de Armadas y Flotas de Indias hasta 1695 y que escribió en 1691 la famosa *Recopilación para la nueva fábrica de bajeles españoles*, tratado de reglas de construcción de buques de guerra, fuertes y bien ligados, muy veleros y manejables.¹⁴ Tampoco podemos olvidar el protagonismo en la arquitectura naval de los generales y

¹⁴ Original de Garrote en B. Nacional de Madrid, ms. 7-2 (Fernández Duro recoge el índice completo de la obra compuesta en XV capítulos, y 15 figuras de cada parte. *Disquisiciones*, t. V, pp. 293-295)

almirantes de las flotas de la Carrera de Indias, como Oquendo, capitán más prestigioso del siglo, o Ibarra, Larraspuru, y Echazarreta, entre otros muchos, que conocían los secretos de la fabricación de bajeles, siendo concretamente Larraspuru, uno de los más acreditados en la Europa del siglo XVII. Fueron numerosos vascos prestigiosos en sus diseños, reconocidos por sus contemporáneos pero, su gran aportación a la técnica naval *ha sido olvidada, en el mejor de los casos, como apunta Serrano Mangas, y silenciada por la historiografía extranjera, en el peor y habitual.*¹⁵

Debemos insistir en que fue el XVII un siglo de grandes progresos en la construcción naval, logrando en sus bajeles grandes muestras de perfección y de esplendor, distinguiéndose España entre todas las potencias marítimas por la construcción de los galeones, que siguió siendo el buque arquetipo de guerra y comercio, alcanzando condiciones marineras y guerreras muy superiores; su casco evolucionó favorablemente aumentando eslora y afinando las formas; provisto de mayor trazo y así más veleros, mantuvo alterosas popas, sobresaliendo el alcázar rodeado de una o más galerías, pero lejos del barroquismo de las popas holandesas.

No obstante, en la segunda mitad de siglo, se percibe claramente la situación ruinoso de los principales astilleros (en la costa de Cantabria fundamentalmente) al tiempo de la crisis de Hacienda, de manera que la Corona se vio obligada a comprar fuera.

Además de las terribles consecuencias inferidas al poder naval por los sistemas de formación de flotas de guerra, también la imperiosa necesidad de tripulaciones tendrá desastrosas connotaciones. Ya la adquisición de los imponentes armamentos de fines del XVI, sus fatales consecuencias en el poder naval de la Monarquía, había impulsado a escribir al tratadista Tomé Cano en 1611: *Todo se ha apurado y consumido*; su aserto ponía de manifiesto, además, una cuestión de trascendental importancia se percibía en esta época, la escasez de marinería, y más claramente la falta de incentivación entre sus miembros: *lo que es más gravoso es el abandono que se va produciendo de marineros por el desdén en que ha caído la profesión marinera en España, en vez de tratarlos como hombres importantes y necesarios, como ocurre en Inglaterra, Francia, Italia, Alemania, Flandes, Dinamarca, Noruega y aún entre los turcos en que los gratifican y estimulan.* Ciertamente, el alistamiento en los barcos no gozaba de las prerrogativas que sí se tenían en los ejércitos, ni la consideración social que se podía alcanzar enrolándose en los famosos tercios; además, las condiciones de alojamiento, alimentación y disciplina a bordo, y más en los barcos de guerra, cada vez más endurecidas en las sucesivas ordenanzas, eran difíciles de soportar y muy arriesgadas; de otra parte, la Corona pagaba mal o tarde, así pues, resultaba mucho más rentable alistarse en las atractivas quintas o desertar en las levadas y enrolarse en barcos de pesca o mercantes extranjeros, en buques franceses para la pesca del bacalao en el banco de Terranova o en buques balleneros holandeses, o bien dirigirse a Francia para ejercer su reconocido oficio en la construcción naval, sumándose a todo ello el factor quizá más negativo para el enrolamiento en esta época, esto es, la creciente emigración a Indias que se vio más acelerada aún desde el siglo XVII.

¹⁵ Serrano Mangas, Fernando: *Una historia por hacer: Generales y Almirantes vascos en la Carrera de Indias*. Ponencia en *Asamblea de Extremadura*. Mérida, 1993.

Antes de pasar a indicar las medidas que se tomaron para solventar la escasez de marinería, conviene recordar que, muy al contrario parecía la situación de los altos mandos de las flotas. Nos referimos a los capitanes generales y almirantes de la Carrera, en buen número de procedencia vasca, o burgalesa que venía a ser casi lo mismo, con una autoridad absoluta sobre los mercantes...e incluso sobre la jurisdicción de los propios virreyes en los puertos indianos donde recalaban. El capitán general y el almirante, casi nunca de origen andaluz, fundamentalmente de origen vasco y mostrando con ello una identificación mayor con el espíritu monárquico, solía ser al tiempo prestamista, ofreciendo sus servicios de aprestamiento de armada al propio Estado;¹⁶ la posición de la mayoría de estos mandos frecuentemente se convertía en fuente de privilegio pues, enriquecidos en el mundo de posibilidades que les ofrecía ser responsables de los transportes de mercancías, normalmente metales preciosos, acabaron por enlazar con la alta burguesía y la nobleza del país, sobre todo con la andaluza, alcanzando muchas veces hábitos o títulos de nobleza en premio a sus servicios. El anhelo de los generales y almirantes durante los siglos XVI y XVII era riqueza y honor, salir de los círculos familiares y entronizar con lo más granado de la Monarquía.

Ni lejanamente podía parecerse a la situación de escasez que presentaba el enrolamiento de marinería, cuya situación se intentará solucionar desde los primeros años del XVII mediante escuelas de marinería y una institución original española, la *Matrícula de mar* -empezando ésta por la costa de Guipúzcoa, para que se matricularan todos los marineros de la zona y que sin ella no pudieran salir a navegar-, creadas por real cédula de 4 de noviembre de 1606 y 5 de octubre de 1607 respectivamente; más adelante, en 1625, Felipe IV intentó reinstaurar la matrícula aplicándola de forma general a todas las costas de la Península.

El recurso a reclutar por el sistema de levas, en las zonas costeras, no pudo dejarse de realizar en la Península pero, nada fue suficiente para cubrir de adiestradas dotaciones tan numerosas flotas; muy al contrario de lo que ocurrió en Inglaterra, donde la leva era la forma obligatoria, llevada a cabo de manera forzosa en los puertos donde recalaban, sin embargo, sus gobiernos supieron impulsar el comercio marítimo, como eje de una política naval tenaz, base de su poder naval, ensalzando a sus gentes y dándoles un prestigio notable y, sobre todo, se producía una situación fundamental: los largos periodos de embarque de las tripulaciones. Al contrario de lo que sucedía con las tripulaciones españolas, con periodos frecuentes de desembarco, las inglesas, aún enrolando sus tripulaciones por el sistema de levas, fórmula forzosa que no debía abarcar al mejor de los personales, sin embargo, pasaban larguísimas temporadas sin tocar puerto, adquiriendo una experiencia sin límites en la práctica de la navegación; en ese orden, también Holanda consiguió infiltrar en su población el espíritu comercial necesario para apoyar su poder naval.

En la Monarquía española, la multitud de frentes bélicos y el agotamiento de tripulaciones para tantas flotas, tendrán consecuencias inevitables a finales de centuria.

¹⁶ Así, el general Miguel de Echazarreta, que sirvió durante más de treinta años en diferentes Armadas de la Monarquía, ofreció en 1630 la fuerte suma de 22.000 ducados para abastecer la flota que debía partir ese año (A. General de Indias, Indiferente 2499, lib. 14, fol. 235)

Con el monarca Carlos II, la decadencia del poder naval hispánico es total, es el tiempo de la caída de España como potencia marítima y continental: aniquilamiento de la Marina Mercante y débil Armada revelada en la paz de Ryswick, en 1697, que puso fin a la guerra de la Liga de Augsburgo (Provincias Unidas, Suecia y el Imperio alemán, a la que se añadió Inglaterra)

Respecto a la marina mercante, aunque el monopolio colonial español daba garantía de ganancias, se había ido abandonando el desarrollo de productos en la Península, de manera que España se había convertido en un canal de paso de oro y plata de las Indias a Europa...sin fomentar la riqueza en la Metrópoli y tampoco su tráfico marítimo, pues su prosperidad es incompatible con un comercio corto y casi pasivo. En ese orden, las potencias marítimas y manufactureras se habían lanzado a competir en ese comercio. Pero, además, el monopolio comercial español en territorio indiano no se consiguió por completo nunca; ya dijimos que la diversidad de intereses del Imperio en el siglo XVI no lo facilitaba, era una situación normal si tenemos en cuenta la enorme geografía descubierta, en el curso de poco más de medio siglo conquistada y poblada por España, y los intereses y ganancias que aquello podría devengar. En la segunda mitad del siglo XVII los ingleses se habían apoderado de Jamaica, como puesto de avanzada y guarida de corsarios para el asalto a nuestros convoyes...hasta convertirla en depósito de su comercio marítimo, alcanzando cifras muy superiores a las del total de nuestra exportación a toda América; por otra parte, los holandeses, posicionados en el continente Sur, operaban contra el comercio inglés en los mercados del Norte, de la misma manera que los ingleses entorpecían el monopolio español, resultando que el comercio de Holanda con New York vendrá a superar al propio comercio británico. También el ámbito atlántico del continente sudamericano despertará las apetencias inglesas pues, desde la fundación portuguesa de la Colonia de Sacramento, en 1680 (ocupada por España el mismo año), el Río de la Plata cobrará importancia estratégica para la economía y la política internacional.

En cuanto a Francia, el impulso mercantilista de Jean Baptiste Colbert, ministro de Hacienda de Luís XIV, ordenando construir una gran flota mercante y de guerra, y fundando compañías de comercio marítimo a Indias Orientales, o la de Indias Occidentales -con la que reforzó su presencia en Canadá-, y creó factorías en Madagascar, Reunion y la India, determinando así el creciente poder naval francés, de hegemonía en este periodo, al que se opusieron el emperador y príncipes alemanes...en la guerra de los Nueve Años (guerra de la Liga de Augsburgo desde 1688) Aquella guerra, finalizada por la Paz de Ryswick que acordaba la devolución por Francia de algunos de los territorios que había ocupado, había revelado la debilidad naval española que no pudo evitar el bombardeo francés de Barcelona y Alicante (1691) y la toma dos años después de Rosas, y en 1697 de Barcelona.

El contrabando ejercido por Inglaterra, Portugal, Holanda y Dinamarca -y anteriormente Francia-, con la intención de establecerse en puntos de las posesiones españolas, o al menos lucrarse con su comercio, iban arruinando la Hacienda real española.

Los monopolios coloniales fueron a la quiebra por el desarrollo de un contrabando en tan gigantesca escala, en el que las más poderosas compañías mercantiles, incluso los funcionarios, se confabulaban con los contrabandistas. Para contrarrestarlo parecían resultar estériles todas las

reglamentaciones y providencias. En esa línea, nos parece muy significativa la frase de una carta del Rey, lamentando la situación, acerca de que algunos de sus súbditos y vasallos de las Indias, *contra lo por nos proveído y ordenado, tratan y contratan con extranjeros ingleses, franceses y portugueses, y los encubren y esconden y para ello les dan favor y ayuda.*¹⁷

Finalizaba el siglo sin que Carlos II dejara descendencia, de manera que comenzaban a moverse las influencias de las coronas europeas por su mejor derecho al trono.

Los inicios del XVIII ocuparon la guerra de sucesión al Imperio español, con una fase marítima y otra continental. En la guerra naval la flota angloholandesa triunfó sin apenas resistencia, la inacción francesa del Conde de Tolosa permitió a los ingleses atacar los galeones españoles anclados en la bahía de Vigo, parte de ellos fueron apresados y otros hundidos con sus tesoros (1702); otro ataque en 1704 lanzaron contra la plaza de Gibraltar, apenas defendida por una guarnición de 80 hombres; cuatro años después, los ingleses tomaban Menorca, isla que conservaron durante cincuenta años.

El Tratado de Utrecht (11 de abril de 1713) ponía fin a la lucha por la sucesión con el reconocimiento de Felipe V como legítimo rey de España. El pretendiente francés, Felipe de Anjou, recibía la Corona de España con sus posesiones americanas; al Archiduque alemán, ya emperador, se adjudicaban las posesiones españolas de Italia y los Países Bajos (Cerdeña, Nápoles, Milán y Flandes); el Duque de Saboya recibía la isla de Sicilia; mientras Inglaterra se quedaba con la plaza de Gibraltar, la isla de Menorca, y el *privilegio de asiento* otorgándole así el monopolio del tráfico de esclavos africanos en América, pilar de su contrabando.

Una vez más la Monarquía española sufría los efectos de unas guerras que, en realidad, no correspondían a sus propios intereses: se producía el *reparto del imperio español*, resultando nación más favorecida la inglesa que, provista de buques de gran tonelaje y artillería, ya despuntaba como la potencia marítima por excelencia.

A la llegada de Felipe V, las plazas marítimas estaban en lamentable estado, los arsenales y astilleros sin producción, quedando únicamente las naves del comercio de Indias y algunos galeones.

Sin embargo, el siglo XVIII nos mostrará pronto, y de manera continuada, el extraordinario poder de recuperación naval español, capaz de resarcirse después de la absoluta decadencia, siendo objeto de admiración para todas las naciones.

Fue un siglo en el que se trató de enriquecer las sociedades americanas y españolas con el fomento de la agricultura, ganadería, minería, y consecuentemente el comercio con una exitosa política de libre comercio; en esa línea de progreso, se procuraron los recursos para el fortalecimiento de las fuerzas armadas y la diplomacia, la formación de sus oficiales y la creación de importante infraestructura.

Construyéndose un órgano extraordinario de poder naval, pero adecuado y necesario al inmenso imperio marítimo, se pudo alcanzar a tener cierto respiro en recobrar elementos industriales con que producir artículos manufacturados y enviarlos a las colonias, sin embargo, las disposiciones

¹⁷ Carta del Rey a Cristóbal de Erasso, en Madrid, 27 de marzo de 1576 (Archivo General de Indias. Secc. Justicia, 931, 4)

indispensables para lograr el avance comercial de la Metrópoli tropezaron con las reclamaciones de las potencias que invocaban los tratados de paz que habían desbaratado el régimen arancelario; en esa línea, escribirá el político Sánchez de Toca en 1898: *Aunque hubiéramos podido mantener la supremacía del poder naval. España aparecería siempre refractaria al mercantilismo en el régimen colonial... Lo que dejaron por hacer era relativamente poco, llano y secundario, comparado con el resto de lo ya realizado en su obra. El complemento que necesitaba su obra colonizadora se contraía a concierto de intereses materiales en el cambio de frutos de unas regiones a otras; pero, esto era, sin embargo, lo que más importaba para la utilidad de España... Pero los tres siglos siguientes, que fueron para otras naciones siglos de oro en el desarrollo de riqueza y potencia de gobierno y establecimientos de prosperidad económica, fueron para España siglos de desgracias y pérdidas imposibles de evitar ante la conjuración de potencias para desmembrarla y abatirla.*¹⁸

Hasta muy avanzado el siglo XVII, la superioridad española en diplomacia sobre materias de Estado y Guerra parece indiscutible, manteniendo una reputación bien ganada entre las potencias; sin embargo, en cuestiones de orden económico, tanto en ajuste de paces como en los tratados ordinarios de comercio y navegación, no se produjo la altura necesaria, frente a otras naciones que emplearon consumada maestría vinculándonos a estipulaciones y tarifas que, en definitiva, resultaron más nefastas para nosotros que los desastres bélicos. Holanda, Inglaterra y Francia rompieron el monopolio ibérico iniciando una nueva expansión.

Inglaterra saldrá muy reforzada en los conflictos bélicos del XVIII, convirtiéndose en el imperio colonial primero del mundo; mediante su clara superioridad en diplomacia mercantil, Inglaterra nos impuso un vasallaje económico con cláusulas de comercio y navegación que procuraba consolidar en los tratados de paz, además, se introdujo en el comercio de la América española y portuguesa mediante una poderosa flota que le permitió controlar las principales rutas marítimas.

Durante el XVIII algunos políticos españoles intentarán advertir el grave daño que nos suponían aquellas cláusulas, como ejemplo de las primeras voces destacarían el, por otra parte denostado, Barón de Riperdá, y Ricardo Wall, figuras competentes en la materia que trataron de romper la perpetuidad de los compromisos adquiridos, sin embargo, hasta la política de José Moñino, conde de Floridablanca, no se llegó a considerar como una razón de Estado prioritaria el librarse de esos acuerdos económicos, especialmente de su carácter de perpetuidad.¹⁹

¹⁸ Sánchez de Toca, Joaquín: *Del Poder naval en España y su política económica*. Madrid, 1898, p. 156

¹⁹ Juan Guillermo Riperdá, barón de Riperdá, holandés que pretendió ganar la confianza de Alberoni, ocupó después los cargos de primer ministro, Hacienda...cargos de los que hubo de dimitir en 1726. Pretendió obstaculizar, si no era posible eliminar el privilegio de asiento que disfrutaban los ingleses, reforzar la defensa de nuestras flotas de comercio, e impulsar la defensa naval de nuestro comercio marítimo.

El marino, diplomático y político Ricardo Wall y Devreux, que fue ministro de Estado de Fernando VI y Carlos III, escribió: *España, al presente, no necesita más tratados de comercio que arreglar sus aduanas y hacer una regulación o convenio provisional con las naciones que comercian con ella, o por un tiempo limitado o mientras convenga a ambas partes. Pero un tratado fijo y perpetuo para un país que necesita mudar diariamente algún punto, y dar nuevas providencias en derechos de entradas, salidas etc. etc.,*

Cambió radicalmente el sistema de comercio con Indias. Se trasladó la Casa de Contratación a Cádiz, y cesó el monopolio de la Casa con la creación de grandes compañías navieras, como la primera en 1728, la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, o en 1740 la Compañía de La Habana, y en 1785 la Real Compañía de Filipinas etc. cuando existían ya otras similares inglesas, holandesas y francesas que pasaron a estar controladas directamente por sus gobiernos.²⁰ Mayor trascendencia tuvo la introducción del procedimiento de asientos; se fue sustituyendo el sistema de flotas por navegaciones de buques libres, navíos de registro y aviso, cuyo éxito a mediados de siglo era ya evidente, desarrollándose el comercio en Buenos Aires y áreas de Chile, Venezuela y Guatemala. Con la gran ampliación de rutas que abrió el comercio libre, habilitando gran número de puertos de España y América, hasta la apertura de la ruta comercial directa a Filipinas -aparte del navío de Acapulco-, se pretendía volver a imponer la exclusividad de los fletes, el fuero más apreciado por las potencias marítimas pero hasta entonces apenas observado.

Después de una larga serie de disposiciones, será a partir del decreto de 1788 cuando verdaderamente se empezó a practicar por primera vez la legislación protectora de un Acta de navegación aplicada con carácter general a todos los litorales de la Península. Las ordenanzas tuvieron muy pronto efectos asombrosos, tanto para el desarrollo de la navegación como para la industria.

Las reformas dirigidas al monopolio comercial, para obtener mayores beneficios fiscales, redundarán en los gastos de defensa, entre ellos la construcción de una importante flota de guerra. Además, desembarazado el comercio del tradicional requisamiento por parte de la Armada, se lograba un importante crecimiento y el necesario equilibrio para un fuerte poder naval.

Al progreso de la arquitectura naval española, se sumaba una navegación desarrollada científicamente, que aportaba las teorías necesarias a la navegación astronómica, sobre los cimientos indispensables que habían supuesto las navegaciones mediterráneas y aún más las oceánicas del siglo XVI, acerca de las que no nos resistimos a recordar la muy significativa frase del almirante Guillén, en su introducción al *Breve Compendio de la Sphera* de Martín Cortés: *Europa aprendió a navegar en libros españoles*. Desde ese punto, el arte de navegar había incorporado en el XVIII dos instrumentos esenciales, el cronómetro y el sextante, de manera que el gran obstáculo a determinar la longitud en la mar con exactitud, y de esta forma situar la posición

sirve solamente y es el medio más seguro de imposibilitar sus propios progresos para siempre (Proyecto económico, parte I, cap. XIV)

Floridablanca sucedió en el ministerio de Estado a Grimaldi, en 1777, y tuvo un papel internacional muy destacado, continuando su labor con el monarca Carlos IV, hasta su sustitución por su acérrimo enemigo el Conde de Aranda en 1792.

²⁰ La primera de ellas inglesa, en 1600, Compañía de las Indias Orientales que puso los cimientos a la conquista de la India; por su parte, Holanda fundó la Compañía de las Indias Orientales en 1602, y la de Indias Occidentales en 1621 que pronto se disolvió, aunque los holandeses instalaron numerosas factorías en América del norte, e instalándose desde 1620 en Las Antillas, protegiendo a filibusteros y sustituyendo muy pronto a la supremacía española del Caribe. La creación de compañías francesas se inició con la Compañía de Canadá y la de las Islas Antillas, en 1608 y 1635 respectivamente; la segunda de ellas cerró en pocos años pero, quedaron las posesiones francesas en manos de colonos practicando la piratería y contrabando como los holandeses; también a la acción de Colbert, se debió la Compañía del Norte, dirigida al Báltico.

del buque, iniciaba el proceso de su solución. Significaba la superación de la navegación de *estima*, con la astronomía y su aplicación certera a la náutica.

El gran avance del XVIII hizo que la navegación lograra cotas insospechadas en siglos anteriores, ganando en seguridad y aumento del tráfico, en suma, dominio de las rutas, y disminución en tiempos de travesía y, consecuentemente, mayor economía.

Pese a las consecuencias de los nefastos compromisos internacionales, la Marina mantuvo una expansión ascendente hasta la última década del siglo. En su línea expansiva, supo infundir un avance en la arquitectura naval de primer orden, consiguiendo su mayor grado de perfección en el navío de guerra.²¹

El poder naval español llegó a recuperar la hegemonía perdida en el siglo anterior, alcanzando, a veces superando, a la que le venía sustituyendo como primera potencia marítima, la inglesa.

La construcción de la flota y reforma de su administración fue cuestión prioritaria en la política de los Borbones, directamente abordada desde el nuevo ministerio de Marina en 1715 que, con el nombre de Secretaría de Marina e Indias, conformaba una de las cinco Secretarías que componían el Gobierno; en 1717 fue refundida con la de Guerra, hasta 1754 en que Fernando VI la separó dándole su propia autonomía; tomó nueva reforma con Carlos III, al separarse los asuntos de Marina de los de Indias (1787)²²

En ese orden, se inició la marina borbónica con una Armada Real establecida, pertrechada de grandes impulsores y creadores de fastuosas

²¹ Fue el buque por excelencia del siglo XVIII, llegando a alcanzar gran perfección en su construcción, y singularmente en España. Su primera manifestación había surgido con el *Henry Grace a Dieu*, de construcción inglesa por orden de Enrique VIII en 1540, como buque exclusivamente de guerra, de mayor potencia artillera que sus contemporáneos, desplazaba más de 1000 tn. Si nos atenemos a su descripción primera resultaría similar a los galeones, y es que constituirán una evolución de los mismos, afinando formas y adquiriendo mayores dimensiones y número de cañones. Pero, además, los navíos del XVIII ya se hacen sobre planos, evitándose la arbitrariedad de tiempos pasados. La construcción del XVIII adquiere gran perfección, solidez del casco y gran maniobrabilidad. La evolución de sus formas se debió fundamentalmente a razones tácticas, por el cambio que supuso el concepto de ataque: el abordaje tradicional, esto es, embestida del buque enemigo y asalto posterior con guarniciones de infantería, daba paso al combate artillero; así, el cañón y la maniobra acaban con la táctica del abordaje y los navíos cambian sus formas; en esa disposición, la máxima potencia artillera pasa de las extremidades del buque, popa y proa, a las bandas; se rebajó el arrufo y castillos para dar mayor estabilidad al casco y evitar que las baterías bajas se sumergieran en los grandes balanceos; además, la disposición de la baterías fue condición que también modificaba el orden de combate pues, para sumar efectos, dejaron de formarse unos buques al lado de otros y se posicionaron en línea de frente, formación que justificaba el nombre de navíos de línea (por primera vez se adoptó esa alineación en la batalla de 1665 por el Duque de York, Jacobo II de Inglaterra, en la segunda guerra anglo-holandesa) Hasta finales del XVII, todos tenían las velas cuadras (incluso la del bauprés) excepto la mesana latina (en el XVIII se armonizan con las líneas y se hacen más ligeros: velas de cuchillo o estays, luego los foques y finalmente la mesana latina se transforma en cangreja)

Se construían de dos y tres puentes, incluso hubo uno de cuatro, el español *Santísima Trinidad*, construido en La Habana. Las potencias de la época clasificaban a los navíos en seis órdenes o tipos: desde el 1º al 4º, eran navíos de línea de 120 a 50 cañones; del 5º orden, eran de una sola cubierta, y se les denominaba fragatas; y al sexto correspondían las demás embarcaciones menores: brulotes, galeazas, galeotas o bombardas. En España su nomenclatura se hizo en función del número de cañones o de sus puentes, catalogando bajo la denominación general de navíos de línea a todos aquellos que montaban 70 o más cañones.

La velocidad del navío llegó a alcanzar los 14 nudos con viento largo, y 10 navegando de bolina, aunque generalmente no pasaban de 10 y 8 respectivamente.

²² Al proclamarse la Constitución de 1812, se organizan diferentes Secretarías de Despacho, y una de ellas fue la de Marina que, con el Estatuto Real de 1834, pasó a tomar el nombre y carácter de Ministerio.

flotas, con importantes innovaciones en sus buques, en la Marina de guerra y de comercio, resultando el siglo de oro de la construcción de flotas españolas.

Los artífices de su renacimiento tres grandes ministros del ramo, verdaderos estadistas conocedores de la necesidad de eficacia para la resolución de problemas. Fueron su principales impulsores: el intendente general de Marina, José Patiño, Secretario del Despacho Universal de Marina, Guerra e Indias, y de Hacienda; su sucesor en los distintos ramos, José Campillo, desde 1736, fue seguido a su muerte, en 1743, por Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada que, desde 1736 había sido nombrado Intendente de Marina y Secretario del Consejo de Almirantazgo -creado entonces bajo la presidencia del infante don Felipe-;²³ Ensenada ocupó el cargo de Secretario de Estado y del Despacho de Guerra, Marina e Indias, y de Hacienda. Otros ilustres siguieron a Ensenada en el cargo de Marina continuando la labor de reconstrucción de la Flota: Arriaga, González de Castejón, y Valdés.

Como en los dos siglos anteriores, contó con notables tratadistas navales, frecuentemente marinos, muchas veces coincidiendo con faceta de excelentes constructores. Las fuerzas navales habían recibido el nombre de Real Armada por real decreto de Felipe V, datado en 21 de febrero de 1714, y la nueva organización, la Armada, tomará a su cargo todo el proceso de construcción naval, desde la selección de madera hasta la botadura, fundando astilleros estatales. Desaparecía el sistema de armada de siglos pasados, en los que normalmente se armaban barcos mercantes para la guerra, con la excepcional construcción de algunas armadas durante determinados periodos, sin carácter permanente salvo los buques de protección de la carrera de Indias. Se construirá por administración -más aún desde la creación del cuerpo de Ingenieros navales en tiempos de Carlos III-, o bien mediante contrata con armadores, como el conocido financiero Juan de la Isla que se comprometió a construir en Guarnizo hasta 24 navíos en tan sólo cuatro años.

La crisis de flotas a finales del siglo XVII, no había impedido la evolución en la técnica de construcción naval, de manera que, en la transición al XVIII, los buques fueron perfeccionándose aumentando eslora y afinando las formas, fundamentalmente por obra de dos constructores, marinos de gran relevancia: Garrote, al que ya nos referimos en páginas anteriores como destacado técnico de finales del XVII, y Gaztañeta.

Sobre propuestas de Garrote y Gaztañeta los buques se llamaron *Navios inmatriculados*, sustituyendo a los galeones. Su regulación, mediante reglas y medidas fijas, significó la abolición del libre arbitrio ejercido antes por asentistas en su sistema y modo de construir. Bernardo Tinajero de la Escalera acometió el primer intento de construcción de flota, en enero de 1713, proyecto que le valió ser nombrado el primer ministro de Marina; había optado por el modelo de buque de Gaztañeta de 60 cañones, tipo que poco después formó parte del intento mediterráneo de Alberoni (junto con la compra masiva que se hizo en el exterior) En 1715 había llegado el abad italiano Alberoni a España en el cortejo del general francés Vendôme, convirtiéndose, gracias a la influyente reina Isabel Farnesio, en el árbitro de la política española; su empeño, queriendo romper el tratado de Utrecht llevó de nuevo a España al escenario

²³ No se consolidó el Almirantazgo, pues se extinguió en 1748 al ser reconocido el Infante como duque soberano de Parma.

internacional de la mano del que fue primer intendente general, José Patiño. La ocupación de Córcega en 1717, fue seguida de la de Sicilia en 1718 pero, en el mismo año, el 2 de agosto, se acordaba en Londres la Cuádruple Alianza, suscrita por el Imperio Austriaco, Inglaterra, Francia y Saboya, que pretendían mantener los acuerdos de Utrecht; sólo unos días después, el 11 de agosto, la escuadra de Gaztañeta fue aniquilada por los ingleses en Cabo Passaro. En diciembre, Inglaterra declaraba la guerra a España, y el siguiente mes de enero lo hacía Francia; los franceses invadían Cataluña y Guipúzcoa, y los ingleses bloqueaban Sicilia e invadían Vigo y Santoña.

Sucedió al cese de Alberoni el Barón de Riperdá durante los años 1724 a 1726, alcanzando el poder entonces Patiño quien llevó a cabo, hasta su muerte en 1736, un inmenso esfuerzo de restauración interior y de ordenación de la política exterior, dando preferente atención al poder naval y al comercio marítimo.

Creó Patiño las bases de la nueva Armada Real; abordó desde la orgánica hasta la construcción naval, desde la estrategia a la logística, en un programa político complejo y pleno de dificultades. A su muerte, le sucedió en Marina José Campillo, que siguió las líneas básicas de su antecesor.

Se habían encomendado las construcciones navales al teniente general Antonio Gaztañeta;²⁴ desde 1722, se había ordenado a Gaztañeta establecer un plan normalizado de construcción de buques de guerra, diferenciados de los mercantes; sin embargo, el sistema de Gaztañeta, pionero de la Marina de guerra española, de manifiesta influencia francesa y aplicado durante más de 30 años, no logró el objetivo de alargar la vida de los buques; el plan de construcción lo constituían buques de 80 a 50 cañones, de casco muy fuerte y arboladura excesivamente grande pero necesaria a tan pesados barcos, dando como resultado buques marineros pero con demasiado lanzamiento, por lo que se *quebraban*; además, adolecían de insuficiente armamento, resultando que muchas veces combatían en desventaja ante los ingleses cuyos buques iban normalmente más artillados.

La geoestrategia española durante las dos etapas de reinado de Felipe V tendrá sus escenarios en aguas europeas y americanas; mostrará primero las reivindicaciones en Europa, las italianas que introdujo Alberoni por influencia de Isabel de Farnesio, o, ya en el segundo periodo de reinado, con el ministro Riperdá, la pretensión de alcanzar el apoyo austríaco para recuperar Gibraltar y Menorca, mediante el Tratado de Viena (1725) con repercusiones bélicas inglesas que atacaron sin éxito Cartagena de Indias, además, se apresaron mutuamente embarcaciones españolas e inglesas, y se inició el asedio de Gibraltar en 1727. Años después, se producía la recuperación de Orán en 1732 con la notable participación de Juan José Navarro, nombrado más tarde marqués de la Victoria.²⁵ Más tarde, se firmaron los dos primeros *Pactos de Familia*, desafortunados acuerdos entre los Borbones españoles y franceses; el primero de los acuerdos, el 7 de noviembre de 1733, a raíz de la guerra de sucesión de Polonia, conjugando los intereses franco-españoles frente a Gran Bretaña y Austria, hasta la paz de Viena, en 1738. Sin embargo, muy pronto surgieron otra vez los conflictos con Gran Bretaña,

²⁴ Autor en 1720 de un tratado de construcción naval, más preocupado por la solidez de las embarcaciones que por su maniobrabilidad.

²⁵ Plaza tomada en 1708 por los berberiscos que nunca dejaron el acoso a las costas mediterráneas.

fundamentalmente en torno al contencioso hispano-británico por el comercio y la seguridad de los reinos ultramarinos, con la denominada *guerra de asiento*. Tras el famoso incidente de la oreja de Jenkins, el Parlamento inglés declaraba la guerra a España en octubre de 1739: el almirante Vernon atacó Portobelo, plaza de Panamá escasamente defendida y, con ese éxito inicial, se dirigió a Cartagena de Indias hasta que se vio obligado a retirarse el 20 de mayo de 1741 en un completo fracaso; la derrota del almirante inglés, con sus 185 buques y 25.000 hombres, constituyó un gran éxito español que interfirió la presencia inglesa en el golfo de Méjico, y supuso el mayor fracaso naval del siglo para Gran Bretaña.

Pero la política internacional no dejaba respiro a España. Después de la muerte del emperador austríaco Carlos IV (1740), las potencias no aceptaban a la primogénita María Teresa, de manera que los intereses de Luís XV, los electores alemanes que aspiraban a territorios austríacos en Italia, y la ingerencia de Gran Bretaña a quien no le interesaba la disgregación austríaca, llevaron a la firma del segundo *Pacto de Familia*, en 1743, con un acuerdo que, como en el primero suscrito diez años antes, nos enfrentaba a Gran Bretaña, pero también a Austria y Saboya, teniendo, entre nuestros objetivos, recuperar Gibraltar y Menorca.²⁶

El reinado del segundo de los Borbones, Fernando VI, desde 1746 a 1759, representó un tiempo de recuperación, alcanzando a mantener la política de paz y neutralidad en el ámbito italiano y en aguas atlánticas, tras la Paz de Aquisgrán (1748) y el Tratado de Límites con Portugal (1750)

La Paz de Aquisgrán puso fin a la guerra de sucesión del Imperio austríaco, a la guerra de asiento, y a la guerra del segundo Pacto de Familia; en su acuerdo tomaron parte Gran Bretaña y Francia, además de Austria, España, Holanda, Cerdeña, Módena y Génova, siendo las dos primeras sus principales negociadores; contuvo, entre otras cláusulas, la devolución de las ciudades conquistadas desde el inicio de la guerra de sucesión austríaca (Países Bajos austríacos y algunas plazas holandesas); la elección del Duque de Toscana como emperador; se devolvió la isla de Cap Breton –Canadá- a Francia, y Gran Bretaña obtuvo Madrás –India-; se confirmó la posesión de Silesia al rey de Prusia; y la cesión de los ducados de Parma y Plasencia al infante don Felipe, hijo de Felipe V, pero, fundamentalmente para España supuso el final de la guerra de asiento contra Inglaterra, revalidando el privilegio de asiento durante cuatro años más de lo estipulado en Utrecht, es decir, el monopolio británico de asiento de negros en las Indias españolas.²⁷

En cuanto al segundo de los acuerdos de Paz suscritos por Fernando VI, el Tratado con Portugal, se negoció sobre fronteras de las posesiones españolas con tierras del Brasil, cuyo motivo de enfrentamiento había sido la colonia portuguesa de Sacramento -en Río de la Plata-, desde la que se facilitaba el contrabando de los ingleses; en ese orden, el ministro Carvajal

²⁶ Una escuadra franco-española, al mando de De Court y el español Juan José Navarro, salió de Tolón para romper el bloqueo inglés del almirante Matthews; en el combate, 22 de febrero de 1744, llevó el peso decisivo el español, que ganó con ello el título de Marqués de la Victoria.

²⁷ El Tratado aseguró la paz en Italia, pero no terminó con la rivalidad entre Francia y Gran Bretaña en la India y América del Norte, que volvería a tomar carácter bélico al estallar la guerra de los Siete Años, en 1756-1763; por otra parte, el 5 de octubre de 1750, España firmaba con Gran Bretaña un acuerdo por el que eliminaba el *derecho de asiento* a cambio de una indemnización de 100.000 libras.

consiguió que Portugal cediese la colonia a España y renunciase a la libre navegación por el Río de la Plata; adquirió también las islas de Fernando Poo y Annobón, en las costas africanas; a cambio, España cedía a la corona lusitana dos franjas de territorio fronterero al Brasil, una en la Amazonía y otra en el sur, donde se encontraban siete de las treinta reducciones guaraníes de jesuitas.

La paz se mantuvo durante todo el reinado, alterada únicamente por la necesidad de frenar los acosos argelinos en los accesos de Gibraltar, o la piratería en Filipinas. Puso el Monarca todo su afán en aumentar el poder naval mediante dos importantes ministros, heredados de su padre: José de Carvajal y Lancaster, ministro de Estado, y el Marqués de la Ensenada, a cargo de las Secretarías de Guerra, Hacienda, Marina e Indias, ambos protagonistas de grandes diferencias, el primero de ellos partidario de la alianza con Gran Bretaña, y el segundo francófilo. Los dos estadistas denotan parte esencial de las fobias políticas de una época en que la oposición franco-inglesa acabaría estallando en la guerra de los Siete Años, en 1756, con el consiguiente efecto en los políticos españoles que se vieron disputados por una y otra potencia, no faltando las manipulaciones y luchas por el poder entre los partidarios de Ensenada, francófilos, y los anglófilos de Ricardo Wall, marino y diplomático español de origen irlandés partidario de Inglaterra y sucesor de Carvajal en el ministerio de Estado.

Reconocido estadista es sin duda el Marqués de la Ensenada, el más conocido de los ministros del siglo, que había sido colaborador de Patiño y continuó su labor. No sólo mejoró la Marina, con la programación y ejecución de construcciones, y de consolidación de su orgánica con la publicación de las ordenanzas de 1748, también abordó otras numerosas cuestiones, como la imposición de un nuevo modelo de Hacienda intentando sustituir los impuestos tradicionales por uno específico, el catastro, gravando según el tipo proporcional de cada contribuyente; atendió materias marítimas, como procurar eliminar el espíritu de monopolio en el comercio con Indias, estableciendo la navegación libre -los llamados buques *registros*-, con independencia de las Flotas de Indias; abordó temas de cultura con la creación de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando en 1752... y otros muchos asuntos, también de ciencias y literatura.

Fundamentalmente, contemplando una política exterior y adaptando las fuerzas a nuestras necesidades, Ensenada proyectó el más ambicioso plan de construcción naval; se propuso crear una Armada fuerte y poderosa, adecuada al Imperio marítimo, capaz de hacerse respetar por Francia e Inglaterra. Aunque al Ministro se debió esencialmente la renovación de la Flota, la interrupción a su gestión no dio lugar a llevar a cabo las reformas que pretendía en la administración de la Marina. Su labor fue interrumpida en 1754 por el cese a que le llevaron ciertas intrigas: conociéndose la inclinación de Ensenada a la alianza con Francia, parece que los ingleses influyeron en la acusación que le hizo Wall, que le atribuía contactos secretos con los franceses.²⁸

La importancia de Ensenada en Marina, sus ideas y su impronta en tantos aspectos, nos la sugiere claramente el lema que incluyó en su memorial al Rey: *Sin marina no puede ser respetada la Monarquía española, conservar*

²⁸ El embajador inglés Keene presentó sus quejas acerca de un supuesto acuerdo de Ensenada el Estado francés para atacar los asentamientos ingleses en el seno americano, y pedía que fueran retenidos los buques preparados en La Habana y la destitución del ministro español. Años después, Carlos III le levantó el destierro a que había sido castigado...

el dominio de sus vastos estados, ni florecer la Península centro y corazón de todo.

En 1749 había dispuesto levantar los grandes arsenales de Ferrol, Cartagena y La Carraca, de manera que, en 1769, cuando finalizaba la actividad de Guarnizo, los tres astilleros estatales ya estaban en disposición de construir cuanto se propusiera, y albergar en sus dársenas mayor número de buques del que poseía la Armada española.

Ensenada había confiado la dirección del Plan de renovación de la flota a Jorge Juan, quien coordinó los reglamentos y prácticas de construcción mejor considerados de su época, a los que dio su impronta particular sumándoles principios científicos: buques de 74 a un máximo de 80 cañones, el principal navío de línea de su tiempo.²⁹ Le sucedió en la construcción el francés François Gautier, que ya en 1765 había dirigido los astilleros de Guarnizo, y que fue el primero en recibir el título de comandante general de ingenieros de la Armada (1770) El ingeniero francés fue autor del tercer sistema de construcción en el siglo; supeditando todo a la velocidad creó buques de casco más delgado y más afilados en proa y popa, esto es, más veleros pero menos sólidos aparentemente. Suspendido Gautier en sus funciones en 1782, se iniciaron otros nuevos sistemas, el 4º y 5º, a cargo de José Romero de Landa que, volviendo al sistema inglés, proporcionó los mejores navíos y fragatas hasta entonces conocidos, los llamados *ildefonsinos*.

También la arquitectura naval tuvo su importancia en Ultramar, concretamente en La Habana, donde, durante el reinado de Carlos III, se construyeron los mayores navíos, enormes barcos de tres puentes y 94 cañones que pasaban de las 2.100 tn., pero ya los efectos del tercer Pacto de Familia con los franceses nos habían convertido otra vez en sus valedores frente a los ingleses.³⁰

El monarca Carlos III supondrá el mayor de los reformistas de los Borbones. Contó con excelentes ministros, algunos italianos como Grimaldi y Esquilache, además de los prestigiosos Floridablanca, Aranda, y el mayor de los hermanos Gálvez, todos ellos autores de considerables reformas, leyes agrarias, obras públicas etc. que lograron infundir a la monarquía una política exterior establecida y, con ello, la necesidad de una flota poderosa para la expansión y defensa de sus territorios y tráfico marítimo.³¹

²⁹ En 1748 había sido enviado a Inglaterra para estudiar su fórmula de construcción, y allí permaneció once años. La técnica constructora de Jorge Juan en su obra *Exámen marítimo*, publicado en 1771, fue traducido al francés e inglés. Su importancia la sugiere que fuera conocido en ambientes europeos como el *sabio español*, convirtiéndose en asesor de diferentes materias, desde obras civiles e hidráulicas, en minas, dirección de canales etc.

³⁰ En los siglos XVI y XVII se habían construido navíos criollos en Guayaquil; en el XVIII será La Habana el principal astillero de Ultramar, que servía de arsenal y astillero de la Armada, con buena madera y mano de obra barata.

³¹ En 1787, moría José de Gálvez, marqués de Sonora, el más destacado de los Gálvez, que había regido la política de Indias durante once años agilizando la administración y nombrando notables funcionarios (también fue el fundador del Archivo General de Indias, Sevilla) Había iniciado su carrera como letrado en la embajada española de París, y, después del tratado de París de 1763, había sido reclamado por Grimaldi; más adelante fue a Nueva España como visitador general con plenos poderes, desde 1765 a 1771: a fin de fomentar el comercio en las colonias, inició el establecimiento permanente de los españoles en la zona norte del virreinato (Sonora, Sinaloa, las dos Californias, Nueva Vizcaya, Texas y Nuevo México) En 1775 fue nombrado Secretario de Indias (a la muerte de Arriaga) ejerciendo en su ministerio una reestructuración administrativa en Ultramar; organizó el virreinato del Río de la Plata (1776); se

Después de la política agresiva de Felipe V, la política exterior de Fernando VI, que había girado en torno a mantener la política de paz y neutralidad, permitiría a Carlos III dirigir mayor atención al Oriente otomano, las regencias berberiscas del norte de África y Marruecos, con el fin de abrir al comercio español el Mediterráneo musulmán, acabando con el tradicional estado de conflicto perpetrado por la piratería y captura de esclavos; de esa forma, en 1767 llegó a la paz con Marruecos, aunque persistía la guerra con Argel pues, después de firmar la paz con el Sultán turco en 1782, habrá de esperar a lograr una paz precaria en 1785, tras demostraciones navales de la escuadra española frente a Argel, hasta quedar finalmente asentada en 1791.

Pero objetivo principal de Carlos III fue la seguridad de los reinos americanos. La garantía de sus comunicaciones con la Metrópoli estribaba en la Marina y, en esa línea, emprendió una importante labor de fortificación de los puertos más significados y vulnerables y el despliegue de flotas de protección de los puntos más importantes.

Tan sólo tres años después de llegado al trono, la actuación de Inglaterra en la costa hondureña, y la prohibición de pesca del bacalao en Terranova, le habían inclinado a la firma del tercer Pacto de Familia (1761) por el que España acabó entrando en los años finales de la Guerra de los Siete Años, como aliada de Francia, reportándonos terribles consecuencias: la pérdida de La Habana y de Manila, en 1762, plazas que no se recuperaron hasta que la firma de la *Paz de París*, en 1763, tratado entre Gran Bretaña y Portugal por un lado, y por otro Francia y España: se despojaba a España de Florida, para Inglaterra, y la colonia de Sacramento para Portugal; a cambio, España recibía La Luisiana francesa, mientras Francia cedía el dominio de Canadá; Menorca y colonias del este y sureste de Misisipi quedaban para Inglaterra etc.

Las pérdidas españolas durante la Guerra de los Siete Años hicieron comprender a los gobiernos españoles la inseguridad de las lejanas posesiones del Pacífico, incorporando plenamente aquel Océano a la geoestrategia española. Se iniciaron grandes reformas dirigidas a la economía, la administración, la hacienda real y, especialmente, la presencia de España en aguas, islas y costas del Pacífico se intensificó como resultado de la ejecución de un gran plan defensivo. Con esa disposición, la monarquía española se constituyó en la primera potencia en organizar una cobertura generalizada del tráfico marítimo a escala mundial, empresa que en el siglo XIX hará Inglaterra, y en la siguiente centuria Estados Unidos.

La necesidad de Marina, una marina poderosa, la siguió demandando el ministro Floridablanca a Carlos III, en su Instrucción a la Junta del Estado (1787) subrayando que: *siendo como es y debe ser España potencia marítima, por sus habitantes....nada puede ser mejor que mejorar su marina, que necesitamos una gran marina...* Reclamaba la conveniencia de que hubiera más barcos y menos almirantes; y que, si se mantuviera la paz con Francia y Portugal, no haría falta un gran ejército pero sí una gran marina para las posesiones de Ultramar.

opuso a los proyectos autonomistas de Aranda, pero también fue el inspirador de los decretos sobre libertad de comercio con América (de 2 de febrero y 12 de octubre de 1778); promovió las famosas expediciones de fray Junípero Serra a California; promovió la posible apertura de un canal en el istmo de Panamá etc.

No cabe duda que los sucesos internos y los europeos influyeron en la geopolítica española y condicionaron su geoestrategia, esto es, nuevos descubrimientos y afianzamiento de sus posesiones ultramarinas más importantes o menos protegidas.

Aunque las colonias no constituían la parte sustancial de los acuerdos internacionales, siendo relegadas en las mesas de negociaciones a las conclusiones de los temas prioritarios continentales, aquellos territorios se vieron afectados por las guerras europeas y sus rivalidades económicas. En ese orden, la política exterior siguió inmersa en diferentes frentes bélicos resultantes de la firma del tercer Pacto de Familia, esencialmente inferidos en el mapa americano: primero nos infirió la pérdida de territorios en América ya enunciados, y, seguidamente, nos llevó a la intervención en la guerra de independencia de EEUU., acabada en la Paz de Versalles, 1783, por la que España recuperaba La Florida y Menorca.

Desde la declaración de independencia de EEUU, de 4 de julio de 1776, los norteamericanos habían solicitado ayuda a España y Francia enviando a sus comisarios; Benjamín Franklin negociará con el embajador en París antes de trasladarse a la Península, consiguiendo el apoyo secreto español. Antes de declararse la guerra a Inglaterra, y considerando que los asentamientos ingleses obstaculizaban el comercio y la seguridad de las posesiones españolas, ordenó Carlos III expulsarlos del Golfo de Méjico y de las riberas del Misisipi. Matías de Gálvez, el primogénito de los cuatro hermanos Gálvez, presidente de la Audiencia de Guatemala desde 1779, militar y notable estratega, atacó asentamientos británicos en el golfo de Honduras y Costa de los Mosquitos reconquistando diferentes puertos;³² en el mismo año, el 21 de junio, España reconocía la independencia de las trece colonias norteamericanas, y unos días después declaraba la guerra a Inglaterra. La intervención activa en la guerra de independencia norteamericana la emprendió el sobrino del ministro José de Gálvez, Bernardo de Gálvez, hasta rendir finalmente Pensacola en 1781, con lo que quedaba conquistada toda la Florida. Se firmaba la paz de 1783 gracias a la eficaz gestión Pedro Abarca de Bolea, conde de Aranda, acérrimo opositor de los ingleses que era embajador español en París desde 1779.³³

En otros frentes, la gestión de Floridablanca impulsó la declaración de neutralidad de Catalina II, y fue clave en la formación de la Liga del Norte – encabezada por Rusia, aliada con Suecia, Dinamarca, Holanda, Prusia y Genova-, con el objetivo de defender el derecho a navegar y comerciar sin ser detenidos por las potencias beligerantes, en suma, acabar con el arbitrario control marítimo de Inglaterra.

³² Más adelante, en 1783, fue nombrado virrey de Nueva España, realizando durante su mandato numerosas obras públicas, al mismo tiempo que se fomentaron otras muchas instituciones culturales. Por su intervención se fundó el primer periódico de la capital mejicana, *La Gaceta de México*, se abrió el Banco de San Carlos, se inició la reconstrucción del palacio de Chapultepec etc. En 1784 falleció y le sucedió como virrey su hijo Bernardo, hasta entonces gobernador de La Habana.

³³ El Conde de Aranda, militar y estadista, y reformista ilustrado, comunicó a Carlos III el proyecto de apoyo de Benjamín Franklin (resolución de su congreso de 30 de octubre de 1776) para hacer la guerra a Gran Bretaña; España no aceptó pero accedió a hacerlo en secreto: la capitulación de Saratoga, octubre de 1777, que contó con la fundamental ayuda de España y Francia, resultó un punto importante de inflexión para el ejército revolucionario y para Gran Bretaña. El Conde de Aranda fue primer ministro en 1765 hasta 1779, y volvió a presidir el Consejo de Ministros en 1792, hasta que dos años después fue sustituido por Godoy.

La hegemonía española casi absoluta en el Pacífico, se había derrumbado en los inicios del XVII, coincidiendo con la aparición de los grandes veleros. Ingleses, franceses y holandeses, y ya en el XVIII los rusos, aprovecharon las experiencias españolas para su propio beneficio. El inmenso Pacífico había dejado de ser plenamente español, y en la segunda mitad del XVIII se desarrollaba el gran proceso que vertebra la Edad Moderna y Contemporánea, la denominada expansión europea, por el que las distintas potencias marítimas compitieron descubriendo territorios, islas, y, sobre todo, estableciendo puntos estratégicos para el comercio y su defensa.

La geopolítica implicaba a científicos y navegantes para investigar, al tiempo que establecer asentamientos, y comerciantes para hacer efectivo y rentable el dominio.

Descubrimiento y comercio son dos aspectos interrelacionados que justificaba la presencia de potencias europeas en zonas geográficas muy alejadas. Desde las Malvinas, *llave del Pacífico*, hasta los extremos más septentrionales del oeste americano, y desde Manila, *la perla de Oriente*, hasta Nueva Zelanda, se multiplicaron las expediciones, aparentemente de diversa índole pero, con un denominador común, los mercados y productos orientales: las expediciones de los años sesenta, de Bougainville, o Byron, fueron seguidas por los célebres viajes de Cook en los setenta y el de La Pérouse en los ochenta; de las expediciones europeas, concretamente de las francesas, sobresale la del Conde de La Pérouse, 1786, realizada durante seis meses, desde el cabo de Hornos hasta Alaska, alcanzando en 1787 la península de Kamchatka, en el extremo oriental de Rusia, y cuyo único superviviente fue Lesseps. En cuanto a Gran Bretaña, que contaba en Oriente con gran parte de la India, iniciará desde la paz de 1763 una política de expansión en el mundo pretendiendo abarcar también su área de colonización al Pacífico, aún más después de los viajes del capitán James Cook (1768-71, 1772-1775 y 1776-79) que estimularon sus afanes mercantiles, e igualmente desde la pérdida de las colonias norteamericanas que aumentaron sus intereses por las posibilidades que ofrecía el Pacífico. También lo abordará Rusia, desde unas primeras expediciones en los confines septentrionales del Pacífico, desde Kamchatka, las islas Aleutianas y las costas de Asia y Alaska, con los viajes en 1741 de Bering y Chirikov a las Aleutianas y Alaska... incrementando más adelante sus incursiones en el Pacífico septentrional durante la época de Catalina la Grande.

Las competencias entre las monarquías europeas y el avance científico provocaban que incluso territorios marginales como Chile, adquirieran gran atracción, tanto por su potencial riqueza como por su posición estratégica; por allí pasaron La Pérouse, George Vancouver...y el español Malaspina.

El Pacífico se había convertido en zona geoestratégica de primer orden para las otras potencias europeas que, con diferentes pretextos, prepararon numerosas expediciones, situación que se contempló como una cuestión a alertar en los informes de autoridades españolas, y que impelió a diseñar una política estratégicamente científica con el objetivo de controlar y defender sus posesiones, tanto en América como en el área del Pacífico.

Desde el impulso gubernamental español, mediante el inicio de rearme naval de la centuria, y como parte de la geopolítica española, se planearon múltiples expediciones de reconocimientos de territorios en Ultramar, hacia

unos poco conocidos y otros por descubrir. Como en el resto de Europa, el espíritu investigador será una de las principales motivaciones de las expediciones deciochescas, y siempre bajo la tutela de los gobiernos, pero también para acabar con asentamientos de otras potencias y la competencia que entrañaba para el tráfico marítimo español.

Las grandes exploraciones y avances científicos de la denominada *Marina Ilustrada* coincidían con el desarrollo científico y cultural nacional: se fundaba el Jardín Botánico y el Gabinete de Historia Natural de Madrid, y los parques de la Orotava y de Sanlúcar; también en el campo de la minería adquiría España un nivel excepcional, igualmente en la química etc.

Ha sido muy elogiada la existencia de la *Marina Ilustrada*, la marina española del XVIII cuyo interés científico condujo a crear en la Península importantes instituciones: la Academia de Guardias Marinas de Cádiz (1717, obra de Patiño), centro de formación del cuerpo militar de guardias marinas (Real Compañía de Guardias Marinas) procedente de las escuelas de náutica de Ferrol, Cádiz y Cartagena pues, anteriormente, durante los Austrias, la provisión de oficiales se surtía principalmente de militares de tierra, más o menos versados en asuntos marítimos. Las compañías de guardias marinas de El Ferrol y Cartagena dispusieron de observatorios astronómicos modestos, la de Cádiz lo tuvo muy notable; el Real Observatorio Astronómico de San Fernando, Cádiz, creado a instancias de Jorge Juan en 1753, hizo pasar por este observatorio el primer meridiano;³⁴ en la institución se formaron excelentes profesionales que desempeñaron comisiones hidrográficas importantes, destacando, entre otros muchos, Churruca, Alcalá Galiano, Malaspina, Espinosa o Cevallos; se trataba de uno de los centros más destacados del avance científico europeo y que muy pronto adquirió gran renombre. En la misma centuria se había fundado el Colegio de Cirugía de Cádiz (1748); el Depósito Hidrográfico en Cádiz (1770) que más adelante será la Dirección de Hidrografía; la Escuela de Instrumentos Náuticos, astronómicos y geodésicos de El Ferrol, o la Escuela de Ingenieros de Marina en 1772.

Nos parece imprescindible subrayar que, dentro del renacimiento de la marina española del XVIII y su reconocida labor como creadora e impulsora de múltiples expediciones, con resultados científicos de gran relevancia, éstas tuvieron en su gran mayoría fines claramente geoestratégicos. A nuestro juicio, la dimensión real de aquellas expediciones estuvo ligada ineludiblemente a las preocupaciones políticas y de geoestrategia de los gobiernos y a las inquietudes científicas propias del *siglo de las luces*. Para ello se contó con dos aspectos propios de la Ilustración española: el político-militar y el científico, con la inclusión de expertos pilotos, cartógrafos y otros expertos.

En ese orden, el *siglo de las luces*, supuso un giro importante. El despliegue español de exploraciones marítimas del XVIII se hizo de forma sistemática, intentando corregir las deficiencias anteriores y analizar con espíritu crítico y metodológico lo ya descubierto y lo que quedaba por descubrir. Se multiplicaron los viajes al Pacífico, el estrecho de Magallanes, en las costas del Golfo de Méjico y otros parajes del Atlántico, con unas misiones científicas y

³⁴ El actual Observatorio, de Torre Alta, en San Fernando, se construyó por iniciativa de Mazarredo, inaugurándose en 1793. La institución colocará a la Marina entre los más prestigiosos centros científicos, relacionándose con los de Greenwich, París y Berlín, y haciéndose cargo con el tiempo de determinados aspectos del saber astronómico.

políticas, siendo para estas últimas de gran interés sus resultados; sus misiones, al norte y al sur, para explorar áreas desconocidas y tomar posesión de ellas, debían intentar informarse de las actividades de las potencias rivales en la zona y no sólo para frenar sus ambiciones expansivas pues, también, y era otro objetivo geoestratégico, debían contribuir decisivamente al conocimiento y fijación cartográfica de las costas e islas de los dos grandes Océanos, elementos necesarios para conocer bien la situación, los límites y las comunicaciones entre las colonias españolas, sus posibilidades de defensa y expansión, sus pobladores, potencial económico y sus relaciones comerciales; entre esos imperativos, contaba el deseo de encontrar el paso que permitiese la comunicación del Atlántico y Pacífico por el Norte, e intentar aclarar las confusas referencias que aún se tenían sobre el extremo Sur, el Estrecho de Magallanes, y también la Patagonia.³⁵

Las expediciones científicas españolas, al continente americano y al inmenso islario del Océano Pacífico, surgían de la necesidad de gobernar y ampliar sus vastos y dispersos territorios, frente a las competencias de otras naciones que expandían sus afanes científicos, comerciales y de dominio.

Desde esa idea, los intereses científicos de las expediciones de la Armada española servían para encubrir el principal objetivo de las expediciones. Los gobiernos, a través del Consejo de Indias, tendieron a contrarrestar la política expansionista de franceses, holandeses e ingleses, tradicionales enemigos de España; pero, también del Imperio ruso, cuyas costas siberianas eran bañadas por el gran Océano Pacífico desde la época del zar Pedro I, tiempo de gran expansión y desarrollo. Los principales factores que determinaban la dirección geopolítica española fueron el peligro de penetraciones rusas en la costa septentrional del Pacífico, y la constatación del asentamiento británico en el Atlántico y en el Pacífico -con incursiones en diferentes puntos con el objetivo de penetrar en el Caribe, el Atlántico meridional o el Pacífico-, que, además, podía agravarse después de la independencia de los EEUU de Norteamérica, en la que habían contribuido españoles y franceses, pudiendo convertirse, por tanto, en un ejemplo para los dominios españoles. Aquellas premisas empujaron a las sucesivas firmas de acuerdos con los Borbones frente a Inglaterra que, como hemos visto, desplazaban sus consecuencias bélicas, y en el comercio, al teatro americano.

La política de Floridablanca, y del Marqués de Sonora -apoyado por sus ilustres hermanos-, advertirá el riesgo que tenían las posesiones españolas y su comunicación con la Metrópoli, el monopolio comercial que pretendía fundamentalmente Gran Bretaña etc. En cuanto al vislumbrado peligro ruso, sus incursiones, ya lo advirtieron en sus informes altos funcionarios reales. Políticos, militares y marinos alertaron sobre la expansión rusa.

En un mundo poco poblado, donde la élite ilustrada era proporcionalmente muy reducida, y pese a la gran dificultad de las comunicaciones en unos inmensos y aún poco o nada explorados territorios, resulta sorprendente la difusión de conocimientos dentro del Imperio español y la coincidencia entre personajes desde sus distintos escenarios navales: La Pérouse, O'Higgins, y los Gálvez, cada cual desde su ámbito, compartieron su visión de futuro. El capitán general de Chile, Ambrosio O'Higgins, que fomentó

³⁵ Motivados por el interés científico del siglo, se completaron y perfeccionaron los trabajos cartográficos de las costas de España. Durante los últimos años del reinado de Carlos III, se había elaborado el *Atlas Marítimo* de España, de Vicente Tofiño.

el tráfico marítimo y abolió el régimen de encomiendas y, siendo virrey del Perú, activó la fortificación de puertos frente a la amenaza británica, ocupó las islas Galápagos etc., en sus informes de 1786 revelaba un panorama completo de la política europea y de los avances científicos de la época: mostraba su prevención por las ambiciones geopolíticas rusas, frente a los intereses españoles en el Pacífico Norte; así, como la prioridad rusa en el Mar Negro a costa de los turcos por las fronteras de río Nieper, igualmente expresaba el temor que le producía su expansión hacia California desde la península de Kamtchatka e islas adyacentes. En esa preocupación por la proyección rusa participaban el ministro de Indias, José Gálvez, marqués de Sonora, y su hermano Miguel, plenipotenciario en Prusia y embajador en la corte de Catalina II, que le comunicó la misma inquietud desde San Petersburgo en 1790, o el sobrino de ambos, virrey de Nueva España, Antonio Gálvez, conde de Gálvez.³⁶ El conocimiento de la ambición rusa por apoderarse del noroeste americano, y en particular de la Alta California, según las noticias que el embajador Miguel Gálvez transmitió a su hermano el Marqués de Sonora, dio curso a la decisión del monarca Carlos III de disponer las famosas misiones a la Alta California por fray Junípero Serra; la empresa franciscana cumplía una doble finalidad: por un lado la conversión de los indios y, de otro lado, la protección de California contra las intromisiones rusas desde el Norte; en el mismo periodo, coincidiendo con el año de la declaración de la independencia norteamericana, se fundaba la ciudad de San Francisco por Juan Bautista de Anza.

A tenor de las prioridades encomendadas a las expediciones españolas se han pretendido dividir por su carácter geográfico, de historia natural, otras más encaminadas al fomento de la agricultura, comercio etc. o fundamentalmente militares; en ese orden, se entiende la división que figura en los ricos fondos de las expediciones españolas conservados en el Museo Naval de Madrid, primordial fuente para el estudio del desarrollo de la Marina científica de los siglos XVIII y XIX, además de los siglos precedentes, y que, según los objetivos fundamentales de las mismas, se establece en: *comisiones hidrográficas, comisiones político-científicas, comisiones de límites, comisiones astronómicas, y expediciones militares*.³⁷

³⁶ Pese a los diferentes informes que alertaban la situación, los sucesos europeos, léase la revolución francesa, impidieron poner remedio: Rusia llegó a tomar Alaska, cumpliéndose así los temores de los ilustrados españoles.

³⁷ Procedentes del Depósito Hidrográfico, se conservan en el Museo Naval de Madrid, unos ricos y completísimos fondos manuscritos de las observaciones hidrográficas y astronómicas, diarios de navegación y descubrimientos, todos ellos procedentes de las expediciones organizadas por la Corona a través de la Marina en los siglos XVIII y XIX, además de derroteros, memorias, proyectos, ordenanzas, y diferentes publicaciones relacionados con materias científicas, militares, de organización etc. Su catalogación cuenta con varias publicaciones del Museo Naval, desde el *Repertorio de los manuscritos, cartas, planos y dibujos relativos a las Californias existentes en este Museo*, obra del antiguo almirante-director Julio Guillén Tato. Museo Naval. Madrid, 1932; o la obra de Landín Carrasco, Amancio: *Descubrimientos españoles del Mar del Sur*, 3vols. Museo Naval. Madrid, 1992, seguidas de una amplia serie de catálogos de las colecciones manuscritas, y sobre expediciones, editadas igualmente por la Institución, como la conocida *Colección Navarrete* (copias de documentos de diversos archivos, que recogen fechas de los siglos X al XVIII) o de la *Colección Vargas Ponce* (copias de documentos comprendidos entre 1244 y 1821) etc; otras publicaciones exteriores al Museo se ocuparon de las exploraciones españolas, y señalamos algunas de destacados especialistas: Mellén Blanco, Francisco: *Manuscritos y documentos para la historia de la isla de Pascua*. Biblioteca CEHOPU. Madrid, 1986;

Pese a las diferencias sobre los lugares a donde se dirigieron, o los tiempos en que se encomendaron etc. y prevaleciendo sobre casi todas ellas un carácter multidisciplinar, nos parece que, con la excepción de las estrictamente astronómicas, la práctica totalidad contenía un marcado sentido geopolítico y geoestratégico, de defensa y asentamiento de la soberanía monárquica. Esencialmente la política de Carlos III determinó un programa defensivo que abarcó toda la monarquía, incorporando plenamente a la geoestrategia el Océano Pacífico a la vista de las consecuencias de la Paz de París de 1763. Teóricamente, los rivales en aguas del Pacífico Norte y en el continente norteamericano eran Inglaterra y España, pero también Rusia, incluso Francia hará expediciones de exploración y participará en el comercio oriental aunque, desde que cediera Canadá a Inglaterra en 1763, había iniciado su expansión hacia el Sur y otras áreas desconocidas del Pacífico, aunando sus intereses en la India; por lo que respecta a Holanda, que contaba con un imperio oriental centrado en Ceilán, Sumatra, Borneo... e islas Molucas, ya en el XVIII contemplaba la clara caída de su comercio frente al empuje de los ingleses.

Procedentes de la Escuela Naval española, un buen número de reconocidos científicos, entre profesores y alumnos integrantes de la denominada *Marina de la Ilustración*, partieron en arriesgadas e interesantes expediciones marítimas y científicas que ampliaron el conocimiento geográfico, etnográfico, también su flora y fauna. ..Recordamos a continuación algunas de las más importantes:

La visión geopolítica del virrey del Perú, Amat, que temía la intromisión francesa e inglesa en el área de Tahiti, con riesgo para las posesiones españolas, siendo a su parecer la isla de Pascua el punto de recalada en el trayecto a la Polinesia y que no debía caer en manos de potencias enemigas, le indujo a ordenar varias expediciones: el español González de Haedo -acompañado del también marino Antonio Domonte-, tomó posesión de la isla de Pascua en nombre de Carlos III, en 1770, aún cuando la exploración de la isla ya la había hecho cuarenta años antes el holandés Jacob Roggveen; en la misma década envió el Virrey otras tres flotas a las islas de Sociedad, antes de que llegaran noticias acerca de las expediciones de Bouganville y Cook: la primera de ellas en 1772 al mando de los oficiales Domingo Bonechea y Tomás Gallangos; en 1774 y 1775 navegaron los mismos por segunda vez acompañados de religiosos franciscanos para fundar una misión en la isla; y la tercera de las flotas la ordenó en 1775-76, al mando del también marino Cayetano de Lángara. Aunque finalmente hubieron de repatriar a los religiosos y demás presencia hispana en el archipiélago, sin duda por la dificultad que suponía mantener y defender tan alejadas posesiones de las costas del virreinato, sus resultados constituyeron uno de los capítulos más interesantes de la política exploradora de Carlos III pues, se reconocieron nuevas islas al sur del Pacífico y se hizo la incorporación definitiva de la isla de Pascua al mundo hispánico.

Sobre la zona del Estrecho de Magallanes y la Patagonia, la Secretaría de Marina e Indias se ocupó desde 1765 de realizar un reconocimiento sistemático; se enviaron numerosas expediciones desde el virreinato del Río de la Plata a la Patagonia, en la vertiente atlántica y del Pacífico, en prevención

a las incursiones inglesas (ocupación de las Malvinas...) al tiempo que se realizaron también intentos de poblamiento español. Los viajes de reconocimiento se estuvieron repitiendo hasta la década de los noventa, los últimos fueron los de Elizalde (1790-91) y Gutiérrez Concha (1794-95) Entre las misiones determinadas por el Gobierno para explorar el sur del continente Sudamericano, se dispuso una expedición en 1785 con el objetivo de levantar cartas y comprobar la navegación más conveniente para el paso al Pacífico y, de esa manera, dilucidar y aclarar las dudas existentes acerca del Estrecho de Magallanes; se enviaron a los marinos Antonio de Córdoba, jefe de la comisión, con Dionisio Alcalá Galiano y Alejandro Belmonte; no obstante, como el avance de la estación en la parte occidental impidió recoger los resultados deseados, se ordenó una segunda expedición a Antonio de Córdoba (1788) quien completó los valiosos conocimientos obtenidos en la primera (sobre vida y costumbres de los patagones, su fauna y botánica)

Otras expediciones se dispusieron igualmente desde la Secretaría de Marina e Indias al archipiélago de Filipinas: partiendo desde la Península, Cádiz, y volviendo al mismo puerto, navegó la primera de ellas entre 1765 y 1767, al mando de Juan de Casens y Juan de Lángara; siguieron otras exploraciones de los marinos José de Córdoba en 1770-71 etc. continuando los sondeos españoles hasta los primeros años del siglo XIX. Obtuvo los mayores resultados la exploración dirigida otra vez por Juan de Lángara, con los tenientes Francisco Melgarejo, Luís Ramírez de Arellano, Felipe Villavicencio y José de Mazarredo; fue un viaje, al que se encomendó transportar tropas y armamento a la capital filipina, en el que se empleó por primera vez la medición de longitud mediante las distancias lunares. Aunque destinados a Filipinas, a otros expedicionarios se les ordenó una complejidad de misiones cuyos amplios resultados los hacen más destacados, así el de Francisco Antonio Mourelle (1780-81) que, comisionado para hallar una nueva derrota para el galeón de Manila al sur de Mindanao, logró numerosos descubrimientos en una dilatada singladura: visitó las islas del Almirantazgo (avistadas previamente por Diego de Saavedra) y descubrió otras del archipiélago de las Bismark y del grupo de las Tonga...recalando finalmente en San Blas, puerto de la costa oeste norteamericana. También ofrecieron notables hallazgos en el campo de las ciencias otras delegaciones dirigidas al área filipina: la comisión botánica de Juan de Cuellar, en 1786 -1801; la exploración cartográfica, desde Cádiz a Manila, de Ignacio María de Álava, al frente del Escuadrón Hispano-Asiático, en 1795-96, obteniendo grandes adelantos en el perfeccionamiento de la cartografía del cabo de Hornos, costas chilenas, peruanas y de las islas Filipinas; o el viaje, en 1803-1806, de Francisco Javier Balmis, quien introdujo la práctica de la inoculación entre las poblaciones de América y Filipinas. Lugar muy destacado, por la multiplicidad de objetivos, fue la expedición de Alejandro Malaspina, oficial que también visitó el archipiélago como diremos más adelante.

Desde 1774, se incrementaron las expediciones españolas en la costa del Pacífico norteamericano, al Norte de Monterrey, impulsadas por las noticias que iban llegando al virreinato de Nueva España acerca de la presencia de barcos ingleses y rusos en aguas más septentrionales. En ese orden, la práctica totalidad, por no insistir en decir su totalidad, estaban dentro del marco geoestratégico de la Metrópoli, para observar la actividad de otras potencias presentes, la búsqueda de un nuevo paso en el Norte, ampliación de

mercados y por supuesto defensa y vigilancia de las costas, sin que ello fuera óbice para el logro de excelentes resultados científicos, en sus informaciones geográficas, etnográficas y de historia natural.

Su punto de partida era normalmente el puerto de San Blas, estación naval que se cree había fundado en 1768 el visitador general José de Gálvez, el mayor impulsor de estas expediciones.³⁸ Unos ocho años después, Juan Bautista de Anza fundó San Francisco, bastión de la Corona capaz de frenar el avance procedente del Norte; pero, más adelante, la bahía de Nutka, en la isla de Vancouver, se convertirá en centro de litigio entre españoles e ingleses por la posesión de la costa americana al norte de California.

La campaña del Noroeste americano –Acapulco-Alaska-Nutka-Acapulco-, tuvo excepcional importancia hidrográfica y política, teniendo por objeto explorar la costa occidental de América del Norte, cuyo dominio reclamaba España hasta el paralelo 60, y conocer la posibilidad de la existencia de un paso al Atlántico.

Antonio María Bucareli y Ursúa, virrey de Nueva España, enviará importantes comisiones para exploración de las costas de Canadá: en 1774, el marino Juan Pérez descubría la isla de Vancouver y la bahía de Nutka; al año siguiente, el Virrey ordenó la segunda expedición al oficial Bruno Heceta, con su compañero de armas Juan Francisco de la Bodega, llegando a la isla de Kruzof, en el golfo de Alaska. Otros viajes siguieron sin que encontraran indicios de la presencia rusa hasta el realizado por José Esteban Martínez y Gonzalo López de Haro, en 1788, llegando a tomar contacto con establecimientos rusos en la isla de Onalaska, encuentro que dio origen al famoso conflicto de Nutka con los ingleses. Desde entonces, se entabló la lucha por el dominio en el Norte, en los parajes de Nutka, entre ingleses y españoles y, pese a expediciones posteriores ordenadas a Bodega (1792) con la idea fundamental de asegurar la posición española, los convenios de 1793-94 de España y Gran Bretaña proporcionaron a la segunda de las citadas la rada de Vancouver y la bahía de Nutka.

Mención aparte merecen los renombrados viajes de Jorge Juan y Malaspina: la expedición 1736-44, del guardiamarina Jorge Juan, nombrado para la misma teniente de navío, a la que asistió también su jovencísimo compañero Antonio de Ulloa, formó parte de la comisión ordenada por el rey francés Luís XV, dirigida por los académicos franceses, Luis Godin (director de la Escuela de Cádiz) y La Condamine, para medir un arco del meridiano en las cercanías del ecuador (realizada en el virreinato del Perú, en zona del actual Ecuador) *comprobándose entonces la forma esferoidal de la Tierra*; fruto del viaje fue la edición de la *Relación histórica* (1748) y, del mismo año, las *Observaciones Astronómicas y Físicas*. Más adelante, Jorge Juan, siendo profesor de la Escuela naval, escribió un compendio de navegación, *Examen marítimo teórico-práctico*; personaje de gran trayectoria se ocupó de varias fundaciones científicas en la Península, ostentó importantes cargos en la Armada y en empresas técnico-científicas, y fue miembro de numerosas academias europeas.

³⁸ El visitador general de Nueva España, camino del puerto de San Blas, recibió una misiva de Madrid en que se le comunicaba el temor que se vivía en la Metrópoli sobre las incursiones rusas en el Pacífico Norte, y se le encomendaba tomar medidas para la defensa de las posesiones españolas, iniciándose entonces la ocupación de Monterrey, empresa antes proyectada.

En cuanto al viaje de circunnavegación de Alejandro Malaspina y José Bustamante, iniciado en Cádiz en 1789 hasta su regreso en 1795, se producía casi al mismo tiempo que los sucesos de Nutka, coincidiendo así la cuestión geopolítica de ingleses y españoles con la expedición, en gran parte debida ésta al apoyo del ministro de Marina Valdés, en el marco de la visión geopolítica del anterior ministro de Estado Floridablanca; de esa realidad, nos da idea la sanción real de la propuesta del viaje hecha un año antes por los dos capitanes de fragata, por la que se aprobaba un viaje *científico y político* alrededor del mundo. Estando mejor dotado de instrumental científico, la expedición perfeccionó los conocimientos obtenidos por Bodega... resultando de alguna manera el compendio de todas las exploraciones del último cuarto de siglo. Ciertamente, el viaje de Malaspina se puede considerar una expedición modelo por su carácter enciclopédico y de síntesis de todas las inquietudes científicas y filosóficas del *siglo de las luces*, por su capacidad de organización, su sistema de trabajo, amplitud de metas y sus resultados. La expedición, llevada a cabo con dos buques expresamente contruados y preparados para la empresa, desarrolló durante sesenta y dos meses la mayor campaña hidrográfica de todos los tiempos, con una soberbia cantidad de elementos de investigación oceanográfica, meteorológica, botánica, zoológica, sociológica y etnográfica recopilados por muchos de sus protagonistas, algunos de los cuales dejaron incluso su vida en ello. Estuvo integrada por naturalistas y cartógrafos, ilustres participantes como los oficiales Dionisio Alcalá Galiano, Cayetano Valdés y Flora, José Espinosa y Tello, Juan Gutiérrez de la Concha, Felipe Bauzá y Cañas, Juan Vernacci, o Ciriaco Cevallos que, entre otros, como pintores, cirujanos, botánicos etc. levantaron planos, catalogaron la flora, hicieron observaciones astronómicas, geodésicas e hidrográficas, estudiaron el estado político social de las colonias, reconocieron científicamente la *ruta del galeón de China* y añadieron nuevas noticias sobre el archipiélago filipino etc. Navegaron las costas atlánticas americanas desde Montevideo, Río de la Plata, islas Malvinas y, doblando el cabo de Hornos, el Pacífico de Norte a Sur; en una segunda etapa, desde Acapulco, bojearon las islas Marshall, Marianas, Filipinas, Nuevas Hébridas, el extremo sudoriental de Nueva Zelanda, Australia (Sydney) y las islas Tonga (de las que tomaron posesión para la Corona) de regreso otra vez Australia, después, siguiendo derrota por el Cabo de Buena Esperanza, desde Montevideo volvían a Europa cumpliéndose la última gran expedición española del siglo XVIII.

Las expediciones españolas patrocinadas por la Monarquía, esencialmente la reformista de los Borbones, realizadas por una marina que contribuyó como ninguna al conocimiento de la geografía del mundo, forjadora de un gran imperio en ambos hemisferios, sin embargo, por la política de cautela de sus gobiernos, tuvieron frecuentemente carácter secreto, fórmula que siguieron normalmente en todas sus posesiones americanas, fundamentalmente en el Pacífico, por obra de su presencia e intención de afianzamiento geopolítico; aquel sistema evitó el merecido reconocimiento a los navegantes españoles, que no pudieron alcanzar la fama de Cook, Vancouver y La Perouse. En esa línea, los resultados de expediciones de las potencias europeas alimentadas por un espíritu científico, se convirtieron en colecciones de viajes de gran prestigio, esperadas por naturalistas, geógrafos, físicos etc y, por el contrario, en el caso español, no se dio con normalidad su acceso,

llegándose incluso a prohibir los nuevos conocimientos adquiridos, como fue el caso de la multidisciplinar expedición de Malaspina.

Hemos repasado el fenomenal impulso dado a las expediciones, fundamentalmente realizadas en el último cuarto del siglo, que en gran medida fueron posibles debido al importante desarrollo en la navegación y la formidable arquitectura naval.

Cuando murió Carlos III (1789) dejó una Marina muy poderosa, la segunda del mundo según el ranking oficial: 76 navíos de línea, 51 fragatas, 6 corbetas, 15 jabeques...sin embargo, pronto llegará su declive.

Le sucedió el cuarto monarca de su mismo nombre que, al contrario que su padre, fue un rey muy despegado de los asuntos de Estado. El ministro de Marina Valdés, autor de las famosas Ordenanzas de 1793, mantendrá el ritmo de construcción naval pero, cuando en 1796 dejó el cargo, estando ya en el poder Godoy, disminuirá el ritmo; tampoco los experimentados ministros, Floridablanca -que dejó el cargo en 1792- y su sucesor Aranda –primer ministro, interino, por sólo unos meses-, pudieron remediar una política exterior bruscamente alterada por la Revolución francesa; ambos políticos fueron sustituidos por el encumbramiento del entonces joven Manuel Godoy que, de simple guardia de corps, pasó a regir los destinos del país.

La convención de Nutka en 1794 ponía fin a las hostilidades con Gran Bretaña, a la que se le reconocía establecerse en la *Isla de Quadra* y *Vancouver*, quedando libre el territorio a ambas potencias pues España renunciaba a su soberanía, a cambio de que los ingleses abandonaran las Malvinas y se reconociera la soberanía hispana en los archipiélagos sudamericanos atlánticos; el resultado del acuerdo hispano-británico venía a significar la pérdida de la soberanía española en aquellas latitudes,³⁹ pero, también, el acuerdo dejó en el olvido el proyecto presentado a Pitt por el revolucionario venezolano Miranda que, solicitando la ayuda británica para ocupar militarmente las principales ciudades sudamericanas, le había asegurado al inglés los beneficios del intercambio comercial sin restricciones, y el usufructo del istmo de Panamá.

Las posesiones españolas americanas no habían dejado de crecer, contribuyendo la Armada de forma extraordinaria al dominio y comunicación en el mar, pero, su poder naval no tardará en debilitarse; ya en 1791 perdía España la plaza de Orán, pieza fundamental para el control estratégico, valor que ya había sido alertado por Floridablanca; de otra parte, el gabinete del Reino Unido, con Pitt al frente, planeará años más tarde nuevas expediciones de intervención en Sudamérica.

En el curso de estas páginas hemos intentado exponer la realidad de que el poder naval es una consecuencia inmediata de la política exterior, al tiempo que revelan como en el escenario mundial se fueron situando como principales actores: Inglaterra, Francia, Portugal y España.

Para el desarrollo del poder naval son esenciales las bases en tierra, pues el poder naval explica el dominio del continente; en ese orden señalamos

³⁹ Los rusos consolidaron sus posiciones en Las Aleutianas y Alaska, hasta su venta a Estados Unidos en 1867; los ingleses del Canadá lucharon con los americanos por la posesión de Oregón hasta que finalmente se la dividieron mediante el tratado de 1846; por otra parte, la Alta California será entregada a Estados Unidos por la República mejicana en 1848, según el tratado de Guadalupe-Hidalgo.

varios de los campos de valor estratégico mostrados por la Inglaterra de la época: su afán por controlar el Báltico, donde la existencia de países productores de buenas maderas impulsaban su construcción naval; también su interés en la pesca en Terranova, la mejor escuela de navegación; su fijación en la colonia de Sacramento, posición que facilitaba la entrada de los productos ingleses en el cono sur etc. otro punto de claro interés para Inglaterra será Portugal y sus archipiélagos, las Azores, la puerta al Atlántico, sentido estratégico que mucho tuvo que ver con la posterior guerra de invasión de Portugal y su consecuencia, la guerra de independencia española.

La ambición por el dominio marítimo también la pretendieron los franceses con la alianza española, posición que compartía España al creer más beneficiosos los acuerdos con Francia que con Gran Bretaña (teniendo ésta intereses en América) Sin embargo, mucho se ha comentado la errónea política exterior española, ajena a nuestros intereses en la mayor parte del siglo XVII y en el XVIII, incluso denostada ya desde la época de Carlos V y sus intereses imperiales en el continente europeo.

España siguió prestando gran importancia a los asuntos europeos, acuerdos con las potencias europeas que tendrán sus consecuencias, fundamentalmente de carácter marítimo comercial, en los territorios de Ultramar: los tres *Pactos de Familia*, forzosa alianza entre los Borbones de Francia y España, frente al tradicional enemigo inglés que pretendía con sus permanentes intrusiones instalarse en el Caribe, el Atlántico meridional y aún más en el Pacífico, nos seguían convirtiendo en valedores de los franceses que, sin poder naval, obligaban a batirse a las poderosas flotas que se construían para la Armada Real española, pretendiendo Francia las fuerzas de la Península, la Marina y las Indias.⁴⁰

Las guerras francesas e inglesas acosaron al Imperio español y arruinaron su economía. El teatro de operaciones eran las costas de Europa y las rutas atlánticas, teniendo como aliada a Inglaterra, en una serie de guerras que culminaron en 1793 contra la Francia revolucionaria, hasta la Paz de Basilea firmada en 1795 que, a cambio de la entrega de los territorios peninsulares tomados por los franceses, se les entregaba la parte española de la isla de Santo Domingo.

Al siguiente año, el conflicto de nuevo era con Inglaterra, ahora aliada con Francia. La alianza entre Inglaterra y Francia otorgaba a los territorios españoles en el Atlántico americano un papel estratégico y económico de primer orden para los ingleses -en plena revolución industrial-. Aquel descalabro político conllevó la práctica incomunicación de la Metrópoli con los reinos de Ultramar. En el mismo año 1796, se suscribía el primer Tratado de San Ildefonso, de restauración de relaciones con la Francia republicana -negociado por Godoy-, comprometiéndose la mutua defensa naval, contra Gran Bretaña, al tiempo que Francia debía revisar el Tratado de Basilea y hacer nuevo tratado de comercio; supuso la colaboración española en las campañas napoleónicas en Italia y frente a Inglaterra, infiriéndonos derrotas importantes al embarcarnos en guerras sucesivas contra el ya formidable poder naval de los ingleses; primero el combate naval de San Vicente (14 febrero de 1796), y al siguiente año la ocupación de la isla de Trinidad (al Norte de Venezuela), punto

⁴⁰ El primero de los Pactos de alianza político diplomática naval, en 1733 y el segundo en 1743, en el reinado de Felipe V; todos denominados *pactos de familia* pese a que en el tercero ya no era ése su carácter.

esencial de geoestrategia pues era llave de España en el tráfico con sus colonias de manera que, controlando los ingleses la entrada en el Caribe, casi dominaban el tráfico americano, resultando pues un grave golpe al poder naval y marítimo español. Después de un segundo Tratado de San Ildefonso, en 1800, y la paz de Amiens de 1803 en que España recuperaba Menorca, se iniciaba otra guerra con Inglaterra, el apresamiento inglés de cuatro fragatas españolas frente a Cádiz en 1804, hasta el desastre de Trafalgar en 1805, entre la flota franco-española -en una disposición supuestamente denostada por el almirante Gravina-, al mando del francés Villeneuve, frente a los almirantes Nelson y Collingwood. Fue la única derrota sufrida por el imperio francés contra la tercera coalición -Inglaterra, Austria y Rusia-, y marcaba el ocaso definitivo del poder naval español, el fin de tres siglos de hegemonía naval, o más bien lucha por su hegemonía, lugar que pasó a ocupar definitivamente la flota británica.

Se perdieron en la batalla, a la que siguió un tremendo temporal de tres días que arrastró hasta diez buques españoles, unas trece mil vidas de ambos bandos; allí cayeron tres reconocidos marinos españoles, Churruca (mandando el *San Juan Nepomuceno*) Alsedo Bustamante y Alcalá Galiano, y otros ilustres fueron heridos, entre ellos el propio Gravina. Las pérdidas españolas de Trafalgar tuvieron un efecto moral notable; la flota española aún conservaba 42 navíos de línea, 30 fragatas y 140 embarcaciones menores, pilar excelente para reconstrucción de la Armada, sin embargo, el desaliento, desmoronamiento social, económico y político, y sobre todo la ausencia de marinería y abastecimientos harán el resto para inferirle su completa decadencia; el mayor factor desencadenante fue la escasez de tripulaciones, capaz de provocar una descendente carrera por la que las fastuosas flotas acabarían pudriéndose en los puertos.

Después del golpe de Trafalgar, la absorción de España dentro del sistema imperial francés llegaría en poco menos de tres años, con una Marina abandonada en un escenario completamente naval pues, la guerra de la Independencia fue consecuencia de una lucha por el dominio del mar. Por el Tratado de Fontenbleau con Francia, en 1807, España colaboraba en el bloqueo comercial a Inglaterra.

La Marina española de la independencia fue el resultado de la política de alianzas de Londres-París y Madrid: la proyección naval era una exigencia inglesa y francesa para el dominio marítimo, esto es, su pretensión de controlar las líneas de comunicación. El estrecho de Gibraltar suponía el dominio de los dos mares, de manera que la Francia napoleónica intentó el control de la Península y su marina. La importancia que tenía la flota para Napoleón ya consta en las primeras órdenes que emitía en el mes de mayo, cuando su presencia en España, supuestamente para la toma de Lisboa (caída en marzo de 1808), era ya un hecho consumado.

El siglo XIX español mostrará unos gobiernos exhaustos, asediados por cuestiones de todo tipo. En un principio se produjeron los ataques ingleses a los territorios de Ultramar: los invasores ingleses ocuparon Buenos Aires en 1806, tras el ataque del general Beresford, obligando a huir al virrey Sobremonte; mes y medio después era recuperada por los marinos Santiago Liniers y Juan de la Concha que, partiendo desde Montevideo con una

improvisada flotilla, lograron rendir a los ingleses (12 de agosto de 1806)⁴¹; surgían los conflictos emancipadores, movimiento de concienciación de independencia al tiempo que de desconcierto en Marina, con la politización de militares españoles, mientras que en la Metrópoli se batían los constitucionalistas y absolutistas, se emprendía la defensa de Andalucía por los almirantes Apodaca y Moreno, se producían las guerras civiles, cambio de dinastía, primera república...y, finalmente, el desastre del 98, resultando problemas políticos, agrarios, económicos...y ciertamente navales.

El dominio del mar se consigue con bloqueos o combates, y la Armada actuará así durante la guerra de Independencia y con anterioridad a la declaración de guerra, desde el primer gran golpe de rendición de la escuadra de Rosily, en Cádiz, 14 de junio de 1808, con efecto demoledor para el rey José Bonaparte que ya estaba en Madrid; pero también combatirán los batallones de Marina en diferentes territorios de la Península (batalla de Medina de Rioseco, sitio de Zaragoza etc.) teniendo la Marina, dentro de su escasa representación, un papel destacado hasta 1814, papel poco reconocido y menos conocido. De otro lado, en los catorce años de independencia de los territorios continentales americanos, apenas hubo presencia de la Armada pero, como en la invasión napoleónica, se distinguieron un buen número de oficiales en diferentes actividades y mandos.

La política de renovación naval liderada por los Borbones, pese a sus altibajos, había estado siempre orientada a la mejora de los tipos de buques pero, falló la organización. Aún en 1808, la Marina estaba bien dotada pero, su orgánica era nefasta. El importante avance técnico en la construcción de la flota naval no se había visto acompañado de una dirección firme en su unidad de organización, presentando un pésimo cuadro. Contábamos con una oficialidad con buena formación científica y teórica, pero la condicionaba una menor preparación práctica, además de emplear una táctica bien diferenciada de la inglesa que dejaba mayor iniciativa individual a las unidades de combate; la táctica española, siguiendo el modelo francés, más rígida en el dispositivo de mando, no resultó afortunada en circunstancias tan notables como Trafalgar, como tampoco lo fue a final de siglo, en Santiago de Cuba. De otra parte, una marinería adiestrada era elemento indispensable y, sin embargo, siendo España país de tradición marinera, tuvo dificultades de reclutamiento para sus numerosas y más tarde complejas flotas, y su rendimiento acabó por no ser el adecuado; su frecuente ausencia, y su falta de adiestramiento manifiestos a finales de siglo, constituirán lo más negativo de la flota española. La escasez de matrícula, problemática que no se pudo superar en siglos pasados, tomó mayor gravedad a finales del XVIII debido a la grandeza de las flotas y su mayor complejidad. Como pasó en siglos anteriores, no se supo, o no se pudo estimular de forma permanente el espíritu marino en una población desmoralizada y desmotivada, y hasta despreciada por la sociedad.⁴²

⁴¹ Una segunda flota a los dos meses atacó Montevideo que sucumbió, encaminándose después a Buenos Aires. Finalmente, Liniers, logró negociar con el general inglés que se comprometió a devolver Montevideo y respetar la zona virreinal de Buenos Aires. Fue la última de las guerras con Inglaterra, pues al año siguiente las dos naciones unían sus fuerzas para oponerse a Napoleón. El resultado final de las seis guerras con Inglaterra durante el periodo borbónico quedará en la pérdida de la isla Trinidad, por la que España fue compensada con la adquisición de la Luisiana.

⁴² No acabó de resolverse el problema: mediante el Reglamento de 1717, el general Gaztañeta había procurado revitalizar la matrícula de mar; otras reformas posteriores completaron o glosaron la ordenanza

En tan lamentable estado, tuvo mucho que ver el que las partidas presupuestarias dedicadas a Marina se fueron reduciendo sensiblemente: desde un 40% aproximadamente que se dedicaba a Guerra y Marina, destinándose a Marina un 22% en la última década del XVIII, bajó a un 8% en 1813. La situación era paradójica, pues los gastos bélicos se elevaban enormemente y la Marina no ocupaba la atención del Gobierno, careciendo así del elemento sustancial, el mantenimiento de la aún importante flota. La situación de un Tesoro esquilado a que condujeron las fastuosas flotas del XVIII, con una política exterior ajena a nuestros intereses y, más aún, la escasez de matrícula de marineros, en parte influenciada por un despego importante hacia lo naval en el ámbito público (ausencia denunciada en las Cortes de 1812) arrastró finalmente a la completa decadencia.

En ese orden, el estado que presentaba la Marina de Fernando VII era caótico: barcos que se pudrían, arsenales vacíos... y el llamado *timo de los navíos rusos* en 1817: los esfuerzos del gobierno quedaron en la compra de 5 navíos y 3 fragatas rusas, a desorbitado precio e inútiles, tremendo fiasco ampliamente conocido y denostado. Al comenzar el reinado de *el Deseado*, los altos mandos de la Armada le habían dirigido sendos mensajes alegando que *una nación sin Marina y con dominios ultramarinos era como un cuerpo sin comunicación con los miembros de que se compone*.

La falta de flota corría pareja con la ausencia de tripulaciones, estimada en tiempos de aquel monarca en 753 hombres. Comenzaba a tomar cuerpo el desaliento, esa falta de espíritu marítimo denostada en las Cortes de 1812 por el ministro de Marina, Vázquez de Figueroa, llevado hasta el punto que, una vez emancipadas nuestras principales posesiones americanas, se pensaba que era inútil tener Armada, incluso se llegará a entender la conveniencia de enajenar las que quedaban, las Antillas y Filipinas.

Además, el curso del siglo XIX habrá de soportar un incesante cambio de ministros: desde 1805 a 1898 hubo 140 nombramientos de titulares en el ramo de Marina; su peor consecuencia fue que, pretendiendo la reorganización de Marina, se abordaron casi tantas reformas como ministros en tan incesante cambio, de manera que, cuando aún no se habían implantado unas ya eran sustituidas por otras de nueva disposición.

Se superpusieron disposiciones en la orgánica y los programas navales, al tiempo que se desarrollaban nuevas tecnologías.

En la navegación del XIX se produjo el paso de la vela al vapor: en la transición se mantenían las fragatas mixtas de madera de vela al vapor, y continuaba el navío de 2 a 3 puentes como buque de línea. En la Armada española, el primer vapor de ruedas fue el *Isabel II* (1834) y era de construcción inglesa; los dos últimos navíos españoles de vela al vapor, fueron el navío *Reina Isabel*, de 68 cañones, y el *Rey Francisco de Asís*, construidos en torno a 1853; otros que estaban en construcción se transformarían después blindándolos.

El vapor de ruedas sólo tenía a favor la movilidad pues, la máquina caldera y enormes tambores quitaban espacio a los cañones.⁴³ En poco

de 1607, como la denominada del Infante en 1737, la de Ensenada en 1748 y algunas más pues, la Ley de matrícula, con reformas y aboliciones, subsistirá hasta 1914 en que se introdujo la redención a metálico.

⁴³ Por otra parte, la marina Mercante del siglo XIX, en la ruta hacia la India a través del cabo de Buena Esperanza, o a través del Cabo de Hornos siguiendo la costa oeste norteamericana, la formaron grandes

tiempo se adoptó como solución la hélice en los barcos de la marina de guerra inglesa, la primera en tener una poderosa escuadra de vapor, sumándose a esa tendencia las demás potencias marítimas. Su invención fue realmente beneficiosa para la marina militar: los tambores de ruedas, además de embarazar mucho el espacio de puente y baterías, disminuyendo el número de piezas a encajar, también dificultaban el servicio, acortando el campo de tiro, al tiempo que suponían un claro blanco para el enemigo por el volumen de su estructura.

Las fragatas de hélice acabaron con el reinado del navío. Se construyeron corbetas, fragatas y navíos de hélice, todos de madera y con pocas diferencias con respecto al interior del casco de los que eran exclusivamente de vela, conservando los nuevos el aparejo íntegro; la principal novedad en cuanto al aspecto exterior era su mayor eslora, además de tener una popa lisa, sin ninguna clase de adornos.

Por lo que concierne a España, después de una escasa representación de la Marina en las emancipaciones americanas y guerras carlistas, se produjo una esporádica recuperación a mediados de siglo, la denominada *marina isabelina*. La Armada española construyó fragatas de madera y a hélice, con aparejo completo y numerosa artillería, que tuvieron brillante papel en el combate del Callao, en 1866. Se iniciaba su construcción en 1857 con una serie de fragatas (de esta serie, la *Princesa de Asturias*, rebautizada en 1869 *Asturias*, fue posteriormente sede de la Escuela Naval flotante, hasta 1914)

La transición hacia los cascos de hierro protegidos por pesadas corazas, se originaba en Francia e Inglaterra sobre la experiencia francesa de la guerra de Crimen, a donde se habían enviado las corazas de hierro, especie de baterías flotantes. El ingeniero Dupuy de Lôme proyectó el *Napoleón* y, sobre la experiencia de Crimea se construyó la fragata *Gloire*, 1ª de una serie iniciada en 1858 y antecedente inmediato de los acorazados. Los ingleses les imitaron plantando quilla a la 1ª de sus fragatas acorazadas, botando su primer blindado en 1860, el *HMS Warrior*.

La fragata blindada *Numancia* fue el primer acorazado español (con casco de hierro, coraza sobre almohadillado de madera) siendo su principal buque durante dos décadas, participó durante sus primeros tiempos en el viaje de circunnavegación de 1866 y combate de El Callao.

Después de la recuperación isabelina, propiciada por el ministro Marqués de Molins, la Marina española volvía a estar bajo mínimos. Quedaba con poco material y desgastado, procedente del construido con los créditos extraordinarios de 1859 y 61, y muy afectada por las guerras carlistas, los conflictos en tierras americanas y la revolución cantonal de 1873.

veleros siendo los campeones de la velocidad; el consumo de carbón a bordo de los primeros buques de vapor era tan exorbitante que poco espacio dejaba para la carga, resultando así caro su transporte, de manera que los días del vapor estaban contados; en el curso de 50 años, los veleros alcanzaron su punto culminante y su ocaso, alcanzando su mejor momento al final, con el *cliper*, invento norteamericano cuyo precedente era el *cliper de Baltimore*, utilizado en el comercio costero de EEUU., cuya mayor cualidad será la velocidad. Hacia 1851 se iniciaba la construcción mixta: en el interior, el enramado se hizo metálico, y se entablaba exteriormente de madera, forrándose la obra viva de cobre; después vino la construcción enteramente metálica, en los últimos días de la vela. Al perfeccionarse el sistema del vapor y reducirse casi por completo el riesgo de averías en las máquinas –que dejaban paralizado al buque-, el velamen se fue reduciendo hasta desaparecer.

A los efectos de la primera revolución industrial del XIX, desde la propulsión a vapor, la artillería rayada y los primeros blindados, siguieron los de una segunda fase, o segunda revolución industrial, en torno a 1870, con nuevos y sofisticados mecanismos y soluciones. En ese orden, el último cuarto de siglo contempla una época de grandes tensiones y conflictos bélicos, se iniciaba una carrera armamentística entre las principales marinas que alteró el orden mundial surgiendo nuevas potencias.

El incremento de las flotas, y la modernización de sus técnicas de construcción con buques de hierro y acero, podía relanzar la economía de un país, o su depresión. Siendo el poder naval el elemento integrante del poder marítimo, ambos complementarios e inherentes al carácter de las potencias con extensas costas, las potencias marítimas surgentes impulsaron su cimentación con el apoyo de sus respectivos gobiernos. Las leyes de primas a la navegación y a las construcciones infirieron un formidable desarrollo al movimiento marítimo, mientras que las marinas no subvencionadas sufrían una aniquiladora competencia.

Con fuerte sentido expansionista colonial, anexionando territorios con fines de claro interés estratégico o comercial, disfrazado de espíritu humanitario, desarrollo científico etc. las grandes potencias abordaron programas de modernización y rearme de sus flotas y ejércitos, que les permitiesen el dominio marítimo, a la vez que, pretendiendo su autosuficiencia, impulsaron y apoyaron sus industrias nacionales. La política expansiva europea estaba en relación directa con la importancia que en el teatro mundial alimentaba la idea del poder naval, impulso decimonónico que encumbrará la obra del norteamericano Alfred Thayer Mahan, *Influencia del poder naval en la historia* (1890), como la biblia del imperialismo naval.

La modernización de las flotas, cuyos costosos cambios tan sólo las naciones poderosas económicamente podrán arrostrar, favorecida con el impulso de publicistas navales y ligas navales, promovía la construcción de nuevas unidades según dos tendencias, pues no existía uniformidad de criterios: la escuela tradicional y la *jeune école* que, en definitiva, representaban la forma de pronunciarse por la guerra ofensiva o la guerra defensiva. Los primeros eran partidarios de los grandes buques para dominio del mar, defensa de las costas y del comercio marítimo, apostando por auténticos buques de combate, los acorazados, mientras que, los segundos, defendían la teoría nacida en Francia y liderada por el almirante Aubé, la *jeune école*, posición que ponía en duda la eficacia de una flota constituida por buques de la máxima potencia, dando preferencia a los pequeños torpederos, buques ligeros más rápidos que los acorazados, que podían ser construidos en gran número y a menor coste; la teoría tuvo gran eco en Francia, al tratarse de buques capaces de anular la superioridad naval inglesa, no pudiendo los acorazados alcanzar la velocidad del torpedero, y expulsar a su comercio marítimo.⁴⁴

También la España del siglo XIX pretendió recuperar su presencia en entre las potencias marítimas, iniciando una política de desarrollo moderado de

⁴⁴ En los primeros tiempos los cruceros tenían una misión exploradora, mientras el acorazado era el buque de combate. Más tarde, los torpederos herían mortalmente la obra viva (parte del casco bajo el agua) de los acorazados. Como antídoto contra los torpederos se desarrollaron los cañoneros-torpederos y posteriormente los destructores que, formando cortina, ejercían su misión antitorpedera, de protección de los acorazados.

su industria naval. La restauración de la monarquía en la persona de Alfonso XII, tras el pronunciamiento de Sagunto de 29 de diciembre de 1874, comienza en España la denominada Restauración que, recibida con grandes esperanzas para solución de los graves problemas nacionales en los que la Marina no era el mal menor, constituyó uno de los escasos periodos de paz de tan atormentado siglo español.

En 1874, los buques apenas podrán sostener el bloqueo de las costas del Norte durante la guerra civil. Los buques se iban construyendo en astilleros extranjeros y no eran verdaderos buques de combate, sino unidades apropiadas para vigilancia de costas, que se iban adquiriendo según las necesidades, sin seguir un Plan Naval, esto es, sin la dirección de una política naval establecida; mientras, la administración se mantenía en un verdadero caos.

En esa situación la Marina española estaba bajo mínimos, y aunque puede decirse que ocupaba un tercer o cuarto lugar en el mundo, lo cierto es que lo estaba a gran distancia de las primeras potencias.

El sentimiento de decadencia hacía pensar en casi una incapacidad del pueblo y de los gobernantes españoles para abordar la cuestión naval, según enjuiciaba el estratega Mahan.

Los gobiernos de la *Restauración* fueron conscientes de la necesidad de poder naval, de su política exterior en Marruecos y en el Pacífico. No obstante, la política exterior, que debe ser árbitro y director de la política naval, no favoreció su desarrollo, presentando una discontinuidad que la convertía en la nota más destacada del XIX. Falló la política naval, y también falló considerablemente el espíritu comercial de los españoles, y con ello la posibilidad de una Armada auténtica y permanente, que sólo descollaba impulsada por iniciativas esporádicas, gracias al esfuerzo de personajes interesados en materias marítimas, con el respaldo que implicaba la insatisfacción y esperanza que flotaba en el seno de la Marina española.

Creemos que puede afirmarse que la dirección de la política exterior, fundamentalmente en lo que competía a la Armada, aparecía contenida casi únicamente en los informes de un grupo de profesionales de la Marina y algunos militares de Tierra, además de las introducciones a los programas navales, aprobados o no en Cortes. En ese sentido, personalidades muy notables influyeron en las cuestiones marítimas a través de debates en el Parlamento, proyectos publicados en revistas especializadas por autores marinos y algunos políticos, ministros civiles y militares, de los que fueron voces muy determinantes las del conocido político y africanista Joaquín Costa hasta el gran impulsor y estadista don Antonio Maura y, por supuesto, sus asesores, principalmente jóvenes marinos que después alcanzaron gran renombre en su profesión.

Las tendencias liberales pretendían recortes al tiempo que impulsar la industria nacional, mientras que los conservadores proponían aprovechar los adelantos técnicos dando prioridad a la calidad y rapidez de entrega.

Hubo algunos proyectos de Escuadra de carácter teórico o local: normalmente fueron proyectos de Flota, pero también se abordó en algunos de sus estudios las reformas y economías necesarias a la organización y administración de Marina, y, en cuanto a la flota, reclamaban su construcción, fomento de los centros industriales navales etc. y, por primera vez en la centuria, la prevención de su mantenimiento pues, anteriormente, sólo

Ensenada en el pasado siglo había demandado la necesidad de una buena administración (las fastuosas flotas del XVIII fracasaron por falta de mantenimiento, de administración, provocando que se perdieran en poco tiempo) En sus memorias, llaman la atención sobre la necesidad de una marina poderosa en orden a la política exterior, y advierten el peligro en la política exterior sobre Marruecos, la indefensión en el Pacífico español...y el peligro o intereses que representaban Japón y China. De su lectura se desprende el interés especial que contiene el Plan de Escuadra, de 1883, presentado en Consejo de Ministros por el entonces titular del ramo, almirante Rodríguez Arias, pues, por primera vez, contempla en su conjunto las medidas arriba citadas.

Las Cortes del siglo XIX presenciaron la aprobación de dos grandes programas navales, el del ministro Antequera, en 1884, y el del ministro Rodríguez Arias en 1887, ambos aceptados por todos los partidos políticos, sin embargo, el primero de ellos, el más completo y ordenado de los planes teóricos, no salió del Senado, y el segundo, de clara influencia francesa propugnando la construcción nacional de torpederos y ningún acorazado, fue aprobado pero no se cumplió.

Como resultado de los grandes debates parlamentarios en torno al Plan de 1884, agitado periodo de discusiones, había quedado la terrible frase: *No me toque Vd. la Marina*, triste alusión a no entrar en cuestiones conflictivas.

Hubo otros programas, las propuestas fueron muchas pero fallaron los presupuestos y, con ello, la política naval, que careció de la continuidad necesaria para abordar la reconstrucción de la Armada y la previsión de su mantenimiento.

La ausencia de una política firme en el XIX provocó la construcción de una flota desequilibrada, con construcciones numerosas pero ineficaces y defectuosas. Al mismo tiempo se producía un crecimiento desorbitado del personal.

Cuando llegó el 98, a pesar de los numerosos programas, abundantes construcciones y compras de buques, la flota española seguía incompleta, incapaz de cubrir las necesidades de defensa.

Desde el día 1 de mayo en que se recibió en Madrid la noticia del desastre de Cavite, las sesiones en el Parlamento eran pura batalla entre el Gobierno y la oposición, inculpándose un partido a otro, señalando la ausencia de línea en la paz y también en la guerra...Todos las figuras parlamentarias intervenían con grandes discursos que no convencían a nadie, aumentando las irritabilidades según iban llegando las noticias de Ultramar. ..hasta el 24 de junio en que se cerraron las Cortes.

El 16 de julio se firmaba la capitulación de Santiago de Cuba y el 12 de agosto, en Washington, el Protocolo de preliminares de Paz, éste sin la previa autorización de las Cortes.

Desde que se celebró la apertura de Cortes (5 de septiembre de 1898) se multiplicaron fuertes discusiones entre los oradores exigiendo responsabilidades al Gobierno, entre graves escándalos, hasta llegar a la intervención de la Guardia Civil para desalojar a los resistentes el día 7 etc.

El pesimismo que siguió a la firma del Tratado de París (10 de diciembre de 1898), parecía ignorar que España seguía necesitando imperiosamente su Armada, olvidando o casi renunciando a sus colonias africanas; sin embargo, la

cuestión marroquí, tema central de la política exterior española de la época, y también de las naciones europeas, exigía la presencia de Marina y, por supuesto, cambiar la idea colonial en su nueva concepción mercantilista, para la que también era necesaria la Escuadra.

Al Gobierno competía trazar la política marítima, construir la Escuadra para la defensa de su territorio y su comercio, e incentivar la flota mercante. Sin embargo, agotada la Marina por las guerras de Ultramar, sumado al desgaste que le suponía la defensa de sus territorios africanos, e inmersa en controvertidos debates presupuestarios, los gobiernos tomaron una postura ambigua mientras la opinión pública se mantenía prácticamente ajena al movimiento marítimo, cuando no abiertamente contraria.

La oposición pública a la Marina, postulando que *un país no puede vivir sin ejército pero sí puede vivir sin marina*, axioma publicado en la prensa de 1901, incomprensible para un país marítimo, logró vencerla el estadista don Antonio Maura después de más de treinta años de campaña política, acabando por aminorar, si no eliminar, el tópico: *España vive de espaldas al mar*. La rotundidad y elocuencia con que Maura defendió sus ideas, esperanza de muchos y hasta odio de otros, fueron sus principales armas, puestas de manifiesto desde que en 1893 tuvo el valor de advertir en España el desastre colonial si no se emprendía el camino de las reformas.

Los intentos de reconstrucción naval, materializados en diferentes programas durante las dos últimas décadas de la centuria, revelan la importancia que el poder naval tenía para los gobiernos de la Restauración.

Las críticas habían sido muchas, propugnando la necesidad de escuadra desde la economía, incidiendo particularmente en el fomento de la marina Mercante, fundamento indispensable a la necesaria restauración de la Flota; pero la solución no traspasó el debate político, no se discutió ni se previó en profundidad, no se tomaron las medidas oportunas, o no las abordaron con firmeza. No hubo una política exterior definida que dirigiera y sostuviera la política naval capaz de crear el poder naval. Y, en todo ello, falló un elemento esencial, el apoyo de la opinión pública, ese espíritu marítimo apelado en las Cortes de Cádiz por Vázquez de Figueroa que, finalmente, se mostrará de forma unánime en la famosa *Jornada patriótica* de 27 de noviembre de 1907, con la aprobación parlamentaria por todos los partidos políticos del Programa Naval, siendo presidente del Consejo de Ministros don Antonio Maura y ministro de Marina el almirante Ferrándiz.

La famosa Ley Maura-Ferrándiz, de 7 de enero de 1908, puso las bases al florecimiento de la reconstrucción naval del primer tercio del siglo XX.

El estadista Maura había pretendido crear y estimular el espíritu necesario para la reconstrucción de la Escuadra, como un elemento necesario y al servicio de la defensa y la política exterior española. Siempre se mostró consciente del carácter marítimo de la nación, de las necesidades de comunicación con sus territorios americanos y del Norte de África, y de la posición geoestratégica de la Península como condicionantes de las apetencias extranjeras. Desde sus primeras intervenciones como abogado en cuestiones marítimas, supo demostrar su conocimiento de la realidad marítima, viendo a la marina Mercante y a la de Guerra como imprescindibles factores de prestigio español en la esfera internacional.

CONCLUSIONES GENERALES

1.- El tenebroso Océano Atlántico se incorporó a la geoestrategia del control del mundo con el otorgamiento de soberanía concedido por los Reyes Católicos, como *señores de los mares oceános*, en las capitulaciones colombinas.

Con el mismo sentido, en el mundo de expansión atlántica de los reinos peninsulares, la demarcación de Tordesillas fue el resultado de la geopolítica colombina y su materialización, *a priori*, del Nuevo Mundo.

2.- El Descubrimiento de las Indias cambió la Historia para Europa y dio comienzo a una nueva cultura, la hispanoamericana.

3.- El Descubrimiento transformó radicalmente la geopolítica y la geoestrategia: la lucha por el dominio marítimo tuvo influencia decisiva en la Edad Moderna y Contemporánea.

4.- El poder naval de la monarquía española, permanentemente disputado por las principales naciones marítimas europeas, logró mantener, sin rival en el XVI, el rango de nación marítima de primer orden hasta las primeras décadas del XVII, con formidable recuperación en el XVIII.

5- La trayectoria marítima de los reinos peninsulares, los elementos integradores del poder naval que favorecieron la superioridad de sus industrias navales en el XVI, derivó a otros derroteros:

- Resultó inviable una hábil legislación de navegación y comercio. Por falta de observación o por falta de la dotación necesaria para su aplicación, fallaron los reclutamientos y el afán marítimo comercial, fuentes indispensables para el desarrollo del poder naval.

- Falló un condicionante esencial, la política naval, faltando una acción continuada y firme de los gobiernos en su política exterior que, comprometidos con una política continental muchas veces ajena a sus intereses, también contrajeron compromisos que favorecían el tráfico marítimo de ingleses fundamentalmente.

- Unos gobiernos inmersos en profundas crisis financieras y de población, con una erosión profunda y constante perpetrada por la piratería, los corsarios y frentes bélicos, no supieron o no pudieron impulsar la necesaria política naval que mantuviera, o incluso encauzara el espíritu marítimo

6.- El importante avance técnico en la construcción de la flota naval, no siempre se acompañó de una dirección firme y continuada en su unidad de organización, presentando un pésimo cuadro a finales del XVIII:

- Una marinería adiestrada era elemento indispensable, pero su frecuente ausencia fue lo más negativo de la flota española.

- No se supo estimular el espíritu marino en una población desmoralizada y desmotivada, hasta despreciada por la sociedad.

- Los sueldos de la Corona eran escasos o llegaban muy tarde.

- Los excelentes hombres de mar se habían hecho reacios a alistarse en los buques de guerra; buscando mayores ganancias, se multiplicaban las deserciones para embarcarse en buques franceses para la pesca del bacalao en el banco de Terranova, o en buques balleneros holandeses, o para ejercer en Francia su reconocido oficio de constructores de buques, además de la creciente emigración a Indias desde el siglo XVII fundamentalmente.

- Se había intentado solucionar mediante las escuelas de marinería y la matrícula de mar en 1606, institución original española por real cédula de 5 de octubre de 1607, con reiteradas revitalizaciones hasta el siglo XIX, aunque no se pudo evitar el reclutamiento por el sistema de levas en las zonas costeras.

7.- El siglo XVIII, en el que las potencias francesa e inglesa intentaron ciertamente monopolizar América como campo de exploraciones científicas, al tiempo que extender, o incluso arbitrar en el caso de los ingleses, el comercio marítimo, creemos que, la dimensión real de las exploraciones españolas estuvo ligada a la preocupación de los políticos y a los adelantos científicos del *siglo de las luces*, entendiéndose que en ellas estuvieron siempre presentes las necesidades políticas, militares, diplomáticas, y también las científicas.

8.- Marineros del XIX, como navegantes y tratadistas de siglos anteriores, formaron parte de un reducido grupo de individuos que tuvieron la agudeza necesaria para pensar con visión de futuro, con una preocupación geopolítica por el dominio del gran espacio marítimo que rodean las costas americanas, el Atlántico, y también el Pacífico que desde el XVI había orientado las ambiciones hegemónicas del Imperio.

9.- Las críticas proferidas antes y después del 98 por Antonio Maura son fiel reflejo de los cualificados asesores del ramo de Marina con los que mantuvo permanente relación.

10.- La campaña de Maura llegó a romper el recurrido tópico: *España vivió de espaldas al mar*. Las peticiones mauristas pueden resumirse en:

- El interés de la Marina no puede ser distinto del interés de la Patria, sino que son solidarios e inseparables

- Reorganización de la Marina con carácter de permanencia, es decir, ajena a los cambios políticos.

- Exigir al Gobierno una posición clara y firme: creación de una escuadra capaz de asistir a las necesidades navales futuras y tener capacidad de alianza con otras naciones, en definitiva, seguir un orden de construcción, esto es, un Plan Naval dirigido por la política exterior, o renunciar a tener Marina de Guerra (manteniendo únicamente la necesaria para protección de mercantes y servicios de representación diplomática o política)

AGRADECIMIENTOS

Me congratula enormemente expresar el capítulo de agradecimientos, la más grata tarea. De esta forma, quiero hacerlo públicamente a tantas personalidades con las que he aprendido, colaborado, compartido, e incluso disfrutado muchas veces de su amistad, en el curso de mi modesta trayectoria americanista y, en general, marítima, desde el Museo Naval y la Escuela de Guerra Naval fundamentalmente. Parte esencial de mis trabajos expongo en la presente tesis doctoral y, de ahí, la larga y necesaria relación que me dispongo a hacer constar, aunque seguramente que con involuntarios olvidos de nombres de marinos e historiadores en general que habría querido recordar.

Por su interés en las tareas de apoyo informático, quiero destacar a Juan Carlos Martínez, a Alicia Fernández y Maribel Suárez, del Museo Naval; al fotógrafo José María Fiestas, por sus espléndidas reproducciones; al brigada Esteban Sánchez Serrano, a María del Mar Fernández Carrasco, a Tomás Yeray Iglesias Santana, a Mario Gen García y a Lourdes Prats Sánchez-Ferragut, de la Escuela de Guerra Naval.

Mi agradecimiento al almirante Francisco Núñez Lacaci, que con gran cordialidad acogió mi incorporación en la Escuela de Guerra Naval, al almirante Luís Roca Ramírez y al almirante Pablo Oliveri Sánchez, ex-directores de la Escuela de Guerra Naval, y a su actual director almirante Tomás Bolívar Piñeiro y subdirector capitán de navío Manuel Gárate Pasquín, que tan favorablemente han recibido mis trabajos desde mi llegada a la Escuela de Guerra, y han hecho posible su publicación. A compañeros de la Escuela de Guerra Naval, oficiales y profesores que amablemente se han interesado por mis trabajos: al capitán de fragata Javier Franco Suanzes, al capitán de corbeta Javier Guitart Rodríguez; al capitán de fragata José Manuel Sancha Orduña, al comandante de Infantería Juan Azcárate Casteleiros; al capitán de corbeta Carlos Urueta y al capitán de fragata Eduardo Liberal. Y un gran recuerdo de gratitud y amistad al almirante Luís Rafael Martínez-Cañavate Ballesteros y al capitán de navío Francisco de Asís Morales Belda, por su amistad y sus inestimables asesoramientos en mis estudios sobre la Escuela de Guerra, y, más recientemente, al capitán de navío José María Pery Paredes, que tan pacientemente ha leído el manuscrito sobre Maura y me ha ofrecido sus consejos.

También mi gratitud a antiguos amigos del Cuartel General: al coronel José Luís Sobrón, que tanto me ayudó con sus traducciones; al capitán de navío José Luís Tato Tejedor, al capitán de navío Juan Génova, y al capitán de navío Mariano de Juan y Ferragut, ex-directores de la *Revista General de Marina* que acogieron tan favorablemente mis publicaciones en la Revista, e, igualmente a su actual director, capitán de navío Juan Valero; al capitán de navío Enrique Manera Regueira; al coronel José Antonio Ocampo; al capitán de navío Rafael Estrada; a Ricardo Arroyo, marino Mercante; al capitán de navío Juan Piñeiro; al capitán de navío Ildelfonso Pulido Ortega; al capitán de navío José Blanco Núñez; al capitán de fragata Santos Blanco Núñez; al almirante Francisco Rapallo Comendador, antiguo segundo Jefe de Estado Mayor; al almirante Julio Albert Ferrero; al almirante Fernando Bordejé Morencos; al general auditor José Cervera Pery, al capitán de navío Antonio Meirás

Bahamonde; al comandante auditor José Gaytán, que fue incansable investigador de curiosidades marineras y excelente amigo; al almirante Cristóbal Colón de Carvajal Maroto, duque de Veragua, que desde mi llegada a la Armada me propuso y animó a realizar el primer estudio que publiqué sobre el Descubrimiento; al almirante Fernando Moreno de Alborán, que tan generosamente me recibió en mi primer destino en el Instituto de Historia y Cultura Naval, y al que fue mi primer director en el Museo Naval, almirante José María Zumalacárregui, experto conocedor de Filipinas que con su sencilla naturalidad tanto nos animaba a investigar; al almirante Vicente Buyo Couto, también ex-director del Museo Naval que mostró gran apoyo a mi trabajo en el Museo y, en ese sentido, muy especialmente al almirante Juan José Romero Caramelo, ex-Jefe del Estado Mayor de la Armada. Todos ellos me brindaron su apoyo, siendo además, en su mayoría, excelentes historiadores navales.

Igualmente doy las gracias a oficiales y jefes de Ejército que me han facilitado con tanta generosidad la consulta de sus magníficos fondos documentales: al general, ex-director del Museo del Ejército, y a Pilar Cabezón, entonces conservadora del Museo; al general Juan Ariza, ex-director del Servicio Histórico, y, también del Servicio Histórico, al coronel Eduardo Bravo Garrido, al coronel José Luís Alemán, al coronel José Rocha y al coronel José Bautista, que también me han brindado su inestimable amistad.

Mi amistad igualmente a numerosos expertos de la vida civil, historiadores o de otras profesiones, de los que tanto he aprendido a través de encuentros en congresos y otras reuniones: a Antonio Torroba, a Hermógenes García Vallejo y a Fernando Fernández de Córdoba, antiguos directores de la Cartuja de Sevilla S.A.; al doctor José Manuel Reverte, emérito profesor forense de la Complutense; al profesor doctor José María Herrera, director de Laboratorio de Geología de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid; al doctor Pedro Romero de Solís, de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos; a José María Benjumea, arquitecto restaurador de la Cartuja; al doctor Francisco Mellén, presidente de la Asociación Española de Estudios del Pacífico; a la profesora doctora Blanca López de Mariscal, del Instituto Tecnológico de Monterrey, Méjico; a la profesora doctora Gabriella Airaldi, de la Universidad de Genova; al doctor Antonio Gutiérrez Escudero, científico de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos; al doctor Hernán Asdrúbal Silva, del Instituto Panamericano de Geografía e Historia de la OEA; al profesor doctor István Szászdi-Borja, de la Universidad de Valladolid; a la profesora doctora María Emelina Martín Acosta, de la Universidad de Burgos; a la profesora doctora M. Concepción Bravo Gerreira, de la Universidad Complutense de Madrid; al profesor doctor Joaquín Verissimo, ex-Presidente de la Academia Portuguesa de Historia; al profesor doctor Isidoro Vázquez de Acuña, de la Universidad de Chile; al profesor doctor Gerardo Vivas, de la Universidad de Caracas; al doctor Mauricio Obregón, embajador de Colombia; al almirante Max Justo Guedes, de la Armada del Brasil; a Pina López Gay, vice-presidenedenta de la Comisión V Centenario, que patrocinó nuestros trabajos; al profesor doctor Félix Martínez Llorente, de la Universidad de Valladolid; al profesor doctor Aldo Agosto, de la Universidad de Génova; al profesor doctor Roberto Speciale, Presidente de la Fondazione Casa America de Genova; al doctor Alessandro Pellegrini, periodista e investigador naval de Genova; al profesor doctor Bibiano Torres Ramírez, de la Universidad de Sevilla; a la doctora Antonia Heredia, ex-directora del Archivo General de Andalucía; a la profesora doctora Carmen

Mena García, vicerrectora de la Universidad Internacional de Andalucía; a la profesora doctora Montserrat León Guerrero, de la Universidad de Valladolid; a la profesora doctora Elena Acosta, de la Casa Colón de Las Palmas; a la doctora Consuelo Varela y al profesor doctor Juan Gil, acogedor matrimonio siempre y autores de imprescindibles obras de consulta sobre Colón; a la doctora Maroto Benavides y a la doctora Inmaculada Alemán Aguilera, profesoras de la Universidad de Granada, por su amabilidad en atender mis reiteradas peticiones al Departamento de Antropología.

Mi agradecimiento y admiración al profesor doctor Francisco Solano, al profesor doctor Mario Hernández Sánchez-Barba y al profesor doctor Paulino Castañeda Delgado, todos ellos antiguos profesores que tuve en la Facultad y que después he tenido la fortuna de seguir oyendo, fundamentalmente en sus visitas al Museo Naval; al profesor doctor Juan Pérez de Tudela, que tan amablemente recibió nuestras investigaciones sobre el Almirante en la Real Academia de la Historia; al profesor Francisco Morales Padrón, excelente maestro; al profesor doctor Demetrio Ramos, gran americanista y académico que desde sus frecuentes visitas al Museo Naval siempre tuvo palabras de apoyo; al doctor Pablo Emilio Taviani, senador vitalicio, que fue el mayor colombino italiano y que tan amablemente atendió siempre mis consultas; al profesor doctor Antonio Rumeu de Armas, antiguo presidente de la Real Academia de la Historia y profesor en la Escuela de Guerra Naval donde tan imborrable huella han dejado sus magistrales lecciones, y que en la actualidad me corresponde la responsabilidad de seguir, a tan larga distancia del maestro.

Entre tan grandes maestros, también mi recuerdo a quien tuve la fortuna de conocer al comienzo de mi vida laboral, don Dalmiro de la Válgoma, que fue secretario perpetuo de la Real Academia de la Historia, entusiasta de la Marina y buen conocedor de ella.

En otro orden de valor, mi agradecimiento al personal de los archivos catedralicios de Toledo y Sevilla, del archivo de Asuntos Exteriores, de la Real Academia de la Historia y de la Biblioteca Nacional; a Toby A. Appel, Ph., M.L.S., de la Historical Medical Librarian de la Univ. de Yale; a Rosario Parra, antigua directora del Archivo General de Indias, y a Pilar Lázaro, facultativa; a Margarita González Cristóbal, directora del Archivo del Palacio Real de Madrid; a Teresa Baratech y a César Augusto Palomino, facultativos del Archivo Histórico de Protocolos de Madrid; a Asunción de la Plaza, antigua directora del Archivo General de Simancas; a Vicenta Cortés, ex-Directora General de Archivos; a Elvira Fernández del Pozo, a Rocío Sánchez y Javier Parra, facultativos del Archivo Histórico Nacional de Madrid; y, muy especialmente, a Rafael Lago, de la antigua sede del Archivo de Protocolos de Sevilla; a Mercedes Dorda y María Eugenia Moreu, bibliotecarias de la Biblioteca Central de Marina; a Alfonso Pérez Maura, director del archivo de la Fundación Antonio Maura y a su archivera Carmen Rivera que, en los últimos tiempos, tan amablemente han atendido mis peticiones; y al profesor doctor José Manuel Calderón, gran amigo y director del Archivo de la Casa Ducal de Alba. A todos mis más expresivas gracias por sus amabilidades e inestimable ayuda.

Agradecimiento especial a la doctora Anunciada Colón de Carvajal, juntas hemos trabajado muchos años sobre el Almirante, en particular sobre sus restos mortales, resultando una tarea que siendo muy larga e intensa, fue fácil por la gran compenetración que alcanzamos en su estudio, donde no faltaron las anécdotas curiosas y divertidas.

Mis más expresivas gracias a Julia Garcedo Muro e Hilda Pérez Fernández, documentalistas del Centro Documental de Defensa, por su amistad y valiosa colaboración.

Mi amistad y gratitud al profesor doctor Jesús Varela, de la Universidad de Valladolid y co-fundador del Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, que, especialmente con sus itinerarios colombinos, nos ha proporcionado a todos una obra de consulta obligada.

También mi gratitud y amistad a la doctora y académica de la Historia, Carmen Manso Porto, investigadora incansable con la que siempre resultan enriquecedoras sus charlas.

En este capítulo especial, expreso mi recuerdo y agradecimiento al profesor doctor Juan Manzano Manzano, el mayor colombinista español de los últimos tiempos, con el que a diario me reuní en las salas del Museo Naval durante sus últimos años, naturalmente hablando siempre de Colón.

Al profesor doctor José Llavador Mira que, desde mi primera visita a las salas del Archivo General de Indias, como un extraordinario amigo, se brindó a acompañarnos durante tantas estancias en Sevilla, ofreciéndome su magnífico ánimo, consejo y buen saber.

Gran recuerdo y afecto también al capitán de navío antiguo director del Museo Naval, Ricardo Cerezo que, desde mi entrada en la Armada, ha apoyado e impulsado mis tareas de investigación, facilitando mis primeras publicaciones y honrándome con su amistad.

A Santiago Fernández Jiménez Labille, a quien siempre llamamos Jaime, abogado y relaciones públicas del Museo Naval, el mejor conocedor que fue de los fondos del Museo Naval y su biblioteca, gran personaje de enorme ayuda para los investigadores, que tanto me ayudó y animó en mis trabajos, demostrándome siempre un excepcional trato.

A Nieves Rodríguez-Amunátegui, bibliotecaria del Museo Naval, magnífica amiga y extraordinaria profesional que siempre colabora con paciencia e interés desde el Museo.

Igualmente, en el Museo Naval y desde mi incorporación, conté con la inestimable ayuda y amistad del capitán de corbeta Roberto Barreiro, para todos los americanistas reconocido cartógrafo colombiano que, con sus profundos conocimientos y su no menos sentido del humor, fue mi primer y mejor maestro.

Gratitud especial quiero expresar a la profesora doctora Anna Lazzarino del Grosso, gran autoridad de la Universidad de Génova, porque sus trabajos de pensamiento político me han ayudado mucho en mis estudios y porque siempre con su encantadora cordialidad atiende mis consultas.

Ha sido para mí un honor que el profesor doctor Miguel Botella López, director del Laboratorio de Antropología de la Facultad de Medicina de Granada, de quien admiro su gran profesionalidad y su humanidad, me haya dirigido la tesis doctoral, con su infinita paciencia, amistad e inestimables consejos.

A todos ellos gracias por su ayuda y amistad.

También quiero expresar mi más profundo cariño y agradecimiento, y ahora lo hago por mi primera vez en una publicación, a mis queridísimos hijos, Guadalupe y Ramón, que siempre han debido soportar mis ausencias e interminables jornadas de trabajo con admirable comprensión, paciencia y

apoyo, su ánimo, y todo lo necesario para poder llevar a cabo mis tareas de investigación.
Gracias.

ANEXOS

PRIMERA PARTE: MARINA DE VELA

LA RABIDA Y CRISTOBAL COLON

Guadalupe CHOCANO HIGUERAS
Jefe de Investigación
Museo Naval



O supone ninguna novedad decir que casi todo en la vida de Colón es cuestionable. Porque de los momentos más críticos de su existencia nos han llegado testimonios imprecisos y vagos, han elaborado múltiples interpretaciones ilustres investigadores como Martín Fernández de Navarrete, H. Harrisse, Washington Irving, Prescott, Vignaud, Ballesteros Beretta, Manzano y un largo etcétera.

La documentación histórica encierra varios interrogantes acerca de la llegada de Colón al Reino de Castilla procedente de Lisboa.

¿Por qué partió en secreto? ¿Vino por mar?, ¿Tuvo una primera estancia en el monasterio de La Rábida en 1485 o ésta no tendría lugar hasta 1491? ¿Qué motivo le llevó a La Rábida?

En cuanto a la tercera pregunta, por otra parte principal punto de discusión de los historiadores, creemos que sí hubo un primer contacto entre Colón y los franciscanos de La Rábida en 1485, y como apunta Ballesteros *de no aceptarse este hecho comprobado y lógico se desajusta la cronología colombina en su parte más sensible, que es lo que atañe a los inicios de su gestión en España, que tienen de este modo una lógica concatenación y de otra manera se desconectan quedando cabos sueltos sin enlace alguno* (1).

Sin embargo, empecemos por el principio. Después de ocho años en Portugal, Colón, fracasado el intento de llevar adelante su proyecto de descubrimiento ante el Rey Juan II, saldrá de Lisboa, a mediados de 1485, para ofrecer su empresa a los Reyes Católicos.

Su condición de marino incluye la posibilidad de que realizara el viaje por mar. Sin duda tendría amigos navegantes portugueses que le facilitarían un navío que bordeara las costas españolas. Hipótesis que confirma López de Gómara: *Y así embarcó en Lisboa y vino a Palos* (2). Por su parte, Herrera nos dirá que llegó a Palos en 1484 (*sic*) procedente de Portugal: *Salió secretamente de Portugal, por mar, la vuelta de Andalucía* (3). No resulta convin-

(1) Ballesteros Beretta. *Historia de América*. Tomo IV, pág. 407. Barcelona-Buenos Aires, 1945.

(2) López de Gómara. *Historia de las Indias*. Tomo XXII, pág. 165.

(3) Herrera. *Historia General*. Dec. I, Lib. I, cap. VII.

G. CHOCANO HIGUERAS

cente la idea de que viniera por tierra directamente a Sevilla, como leemos en Fernández de Oviedo.

Los motivos que le obligaron a salir *secretamente* de Portugal nos son desconocidos. Se han buscado distintas causas: bien que Colón conociera los secretos del viaje a la factoría portuguesa de la Mina, tan celosamente guardados por la corte lusitana o su conocimiento de la correspondencia del canónigo Martín con Toscanelli o problemas de índole económica. Lo último pudiera verse confirmado por las deudas que allí dejó, según confesará el Descubridor en su codicilo un día antes de morir.

Nos parece que está suficientemente esclarecido el hecho de su arribada a Palos para, a continuación, dirigirse directamente a La Rábida. De ello nos dan cuenta su hijo Hernando Colón (4) y el padre Las Casas (5). En repetidas ocasiones se ha acusado de sospechoso el escrito de Hernando y de dudosa fiabilidad a Las Casas, porque se sirvió del manuscrito de Hernando para su historia (6). Sin embargo, el dominico se documentó ampliamente no sólo con las cartas del propio Descubridor a los Reyes, sino también con las probanzas de los Pleitos (7), declarado así por él mismo antes de *exponer los hechos*.

Veamos lo que dice Hernando: *El Almirante a fines de 1484 (sic) con su niño Diego partió secretamente de Portugal... entró en Castilla a probar la suerte que le estaba aparejada. Dejado pues el niño, en un monasterio de Palos llamado La Rábida, fue pronto a la corte de los Reyes Católicos, que estaba entonces en Córdoba* (8).

Las Casas, como de costumbre, se extiende más en sus noticias: *tomando a su hijo niño, Diego Colón, dió consigo en la villa de Palos, donde quizá tenía cognoscimiento con alguno de los marineros de allí, e tambien por ventura, con algunos religiosos de Sant Francisco, del monesterio que se llama Santa María de La Rábida, que está fuera de la villa, un cuarto o algo mas de legua donde dejó encomendado a su hijo chiquito, Diego Colón. Partiose para la corte, que a la sazón estaba en la ciudad de Córdoba, de donde los Reyes Católicos proveían en la guerra de Granada en que andaban muy ocupados* (9).

No olvidemos el carácter especialmente previsor de Colón. Lógicamente, debió pensar en dejar a su hijo Diego, *niñico*, en lugar seguro, mientras él negociara sus asuntos. Nada más natural que dejarlo al cuidado de su cuñada

(4) Hernando Colón. *Historia del Almirante*. Madrid, 1932.

(5) Bartolomé de las Casas. *Historia de las Indias*. Madrid, 1875.

(6) El texto de Hernando le sirve de guía en muchas ocasiones y efectivamente, por la misma, a veces equivoca el dato.

(7) Pleitos Colombinos. CODOIN, 2.^a serie, tomos I y II. P. C. Edición preparada por A. Muro Orejón... Tomos I, II, III, VIII. Sevilla, 1964-83.

(8) Hernando. *Historia*. Tomo I, cap. XII a XVI, págs. 107 y ss. Debido a que nos remitimos continuamente a la misma fuente, no haremos nueva referencia bibliográfica de ella.

(9) Las Casas. *Historia*... Tomo I, cap. XXIX y XXXI, págs. 227 y ss. Debido a que nos remitimos continuamente a la misma fuente, no haremos nueva referencia bibliográfica de ella.

LA RÁBIDA Y CRISTÓBAL COLÓN

Violante Muñiz de Perestrello (hermana de su mujer Felipa, fallecida en Portugal), quien con su marido, Miguel Muliart, residían estos años en Huelva.

Es evidente que el monasterio franciscano no está en el camino de Palos a Huelva. ¿Qué razón, pues, le motivó a dirigirse directamente a La Rábida? Quizá la explicación esté en el conocimiento que tuviera de antemano con algunos frailes (por los que durante toda su vida mantuvo especial predilección) como indica Las Casas.

De lo que no cabe duda es de que tanto si la llegada de Colón a La Rábida fue o no intencionada, lo cierto es que supuso el elemento definitivo para la ejecución del proyecto de descubrimiento. Y su punto clave el providencial interés de fray Juan Pérez, quien recibirá a un Colón que, agotado y en compañía de su hijo Diego, supo contagiarle su entusiasmo. El impacto personal del Descubridor y su ingenio para rodearse de las personas adecuadas a su empeño es cosa demostrada.

La relación de este encuentro nos la ofrece Garcí Hernández, físico de Palos, veintidós años después de presenciarlo, lo que evidentemente aporta cierta confusión en los recuerdos. Comienza así: *e que sabe quel dicho Almirante don Christoval Colon, viniendo a la Rábida con su fijo don Diego, ques agora almirante, a pye se vino a la Ravyda, ques monesterio de frayles en esta villa, el qual demandó a la porterya que le diesen para aquel niño, que era niño, pan y agua que bebiese; y que estando allí ende este testigo, un frayle que se llamara fray Juan Péres, ques ya difunto, quiso fablar con el dicho don Christoval Colon, e viendole despusyscion de otra tierra e reyno, ajeno en su lengua, le preguntó que quien era e donde venía* (10).

Antes de continuar con la interesante declaración (manifiesta en los famosos pleitos colombinos) de Garcí Hernández recordamos que de su análisis precisamente se han derivado tres interpretaciones distintas. Inició la confusión el gran americanista Navarrete al afirmar que este testimonio se refiere al año 1491 exclusivamente, y, por tanto, dirá Navarrete, Colón nunca estuvo en La Rábida en 1485 y no fue por primera vez hasta 1491.

Washington Irving es, por otro lado, el primero que descubre que Garcí Hernández hace referencia a dos visitas, con alusiones en los primeros párra-



Los frailes de La Rábida acogen a Colón y su hijo Diego. Pintura idealizada de Vázquez Díaz. Monasterio de La Rábida.

(10) Colección de Documentos Inéditos de América, 2.^a serie. *Pleitos de Colón*, Tomo II. Madrid, 1894, págs. 191-193.

G. CHOCANO HIGUERAS

fos a una primera estancia en 1485 y claramente a una segunda (en 1491) en la continuación de su relato.

Una tercera teoría defiende Ballesteros Beretta; según él los recuerdos de ambas visitas aparecen mezclados a lo largo del texto, no estableciéndose diferencias entre una primera o segunda parte de la declaración.

Indudablemente, y pese al reconocido valor documental de los Pleitos, adolecen de innumerables vaguedades y lagunas. La lejanía en el tiempo de los hechos narrados (20 a 25 años) oscurece los recuerdos y olvida las fechas, lo que entorpece enrevesadamente su lectura.

El testimonio, desde luego fundamental, que acabamos de leer incluye dos factores definitivos, a nuestro modo de ver, para situar un primer contacto en La Rábida de Colón con los franciscanos inmediato a la llegada al Reino castellano.



Fray Bartolomé de las Casas. Museo Colombino. Sevilla.

Primeramente nos presenta a un Diego *niñico* (también Las Casas le llamó *chiquito*) y si esto era en 1485 Diego tendría siete años, lo cual es perfectamente admisible. No lo sería en manera alguna en el año 1491 como suponen los historiadores que sitúan la primera visita de Colón en ese año, en que el calificativo de *niñico* no sería precisamente el adecuado a un chico de trece años.

El otro factor confirmante de la estancia del genovés en 1485 en La Rábida es la evidencia de su talante claramente extranjero, que, lógicamente, después de vivir siete años en España ya no sería tan evidente en 1491.

Además, es importante resaltar que el físico paleño se identifica, en el comienzo del texto también, como testigo presente de los hechos que cuenta *estando allí ende este testigo*. Por el con-

trario, en la segunda parte de la declaración las circunstancias no son las mismas como veremos más adelante.

Y continúa Garci Hernández: *e quel dicho Christoval le dixo: quel venía de la corte de Su Altesa e le quiso dar parte de su embaxada, e que fue a la corte e como venía; e que dijo el dicho Christoval Colón al dicho frey Juan Péres como avía puesto en plática a descubryr ante Su Altesa; e que se obligava a dar la tierra firme, queryendole ayudar Su Altesa con navíos e las cosas pertenecientes para el dicho viaje e que convinyesen.*

Colón al hablar de Su Altesa, en singular, debía referirse a Juan II, pues

de la corte portuguesa venía después de fracasado allí su intento; por lo que añade Garcí Hernández: *e que muchos de los cavalleros e otras personas que ay se fallaron el dicho rasonamiento le volaron su palabra e que no fue acogyda más que antes facían burla de su rasón, diziendo que tantos años acá se avían provocado e puesto navíos en la buscar, e que todo era un poco de ayre, e que no avía rasón dellos; quel dicho Christoval Colón viendo ser su rasón desuelta en tan poco conocimiento de lo que prometía de facer e complyr, él se vino de la corte e se yva derecho desta villa a la villa de Huelva para hablar e verse con un su cuñado, casado con hermana de su muger, e que a la sazón estava, e que avía nombre Mulyar (11).*

En aquella primera visita que ya rechazó Navarrete como un error histórico (también Rumeu de Armas), y que historiadores como Manzano y Ballesteros Beretta aceptan, pudieron tener lugar las conversaciones de Colón con el piloto Pedro de Velasco, vecino de Palos (12), el cual, en la búsqueda de la legendaria Antilia, había navegado hasta la isla de Flores, con Diego de Tiene. Acaso entonces le contara a Colón cómo en su viaje con los portugueses, después de llegar a la isla de Flores, arribaron hasta el cabo de Clara, al este de Irlanda, *en cuyo paraje hallaron varios vientos del poniente sin que el mar se turbara (Hernando)*, por lo que creyeron que a occidente debía haber tierra.

La estancia del genovés en el monasterio, donde dejará a su hijo Diego al cuidado de los frailes, debió ser muy breve pues *fue pronto a la corte de los Reyes*. Posiblemente a ello se deba el que en 1491, cuando regresa a La Rábida, nadie conoce a Colón ni tan siquiera han oído hablar de él.

Durante los años que van de 1485 a 1491 Colón mantendrá una durísima lucha para conseguir el apoyo de la Corona, tras una entrevista inicial con los Reyes el 20 de enero de 1486 en el palacio arzobispal de Alcalá de Henares (13). El informe negativo de una Junta examinadora de expertos y la campaña de Granada entorpecerán la aceptación de su empresa.

Colón, perdidas sus esperanzas en la corte castellana, decidió pasar a Francia a presentar su proyecto. Con esta idea se dirigió nuevamente a La Rábida a recoger a su hijo Diego antes de partir. Pero el segundo encuentro con los frailes franciscanos será decisivo para el logro de su meta en Castilla y su cauce el guardián fray Juan Pérez.

(11) Estos últimos párrafos pueden prestarse a confusión, pues efectivamente también en la corte castellana recibirá Colón un dictamen negativo por parte de la Junta de expertos; y asimismo, dice Las Casas, pensaba pasar a Huelva a ver a sus cuñados. Sin embargo ¿por qué refleja en una declaración judicial esta visita de 1491 y no la ocurrida en 1485?, que por ser la primera tras su llegada a España suponía un acontecimiento importante como para ser recordado tantos años después.

(12) Además de las noticias que nos dan los primeros cronistas de América, contamos con las declaraciones de testigos de los Pleitos Colombinos. Tomo VIII, págs. 301 y 339.

(13) De la actividad de Colón en la corte, hace su magnífico estudio el profesor Manzano Manzano *Cristóbal Colón 1485-1492. Siete años decisivos de su vida*. Madrid, 1964.

G. CHOCANO HIGUERAS

Las circunstancias en que se produjo la visita, tanto si fue o no motivada para recoger a Diego (14) nos son conocidas, las vaguedades de la etapa anterior van siendo menores.

Su vuelta a La Rábida nos la recuerda Las Casas, tan conciso la primera vez y ahora más profuso: *Cristobal Colón según los que dijeron que fue a la villa de Palos con su hijo ó a tomar su hijo Diego Colón, niño, lo cual yo creo. Fuese al monasterio de la Rábida, que está junto a aquella villa, con intención de pasar a la villa de Huelva, a saber, con su concuño casado, diz que con una hermana de su mujer, e de allí pasar a Francia a proponer su negocio al rey, e si allí no se le admitiese, ir al Rey de Inglaterra, por saber tambien de su hermano Bartolomé Colón de quien hasta entonces no había tenido alguna nueva.*



Fernando Colón. Museo Colombino. Sevilla.

De nuevo le recibirá fray Juan Pérez, ahora guardián del monasterio, a quien confiará Colón las dificultades pasadas en la corte y el consiguiente dictamen desfavorable de la Junta. De ello nos da cumplida relación Las Casas:

Salió un padre, que había nombre fray Juan Pérez, que debía ser el guardián del monasterio, y comenzó a hablar con él en cosas de la corte como supiese que della venía, y Cristobal Colón le dió larga cuenta de todo lo que con los reyes y con los duques (Medina Sidonia y Medinaceli) le había ocurrido, del poco crédito que le habían dado, de la poca estima (15) que de negocio tan grande hacían y como lo tenían todos por cosa vana y de aire, y todos los de la corte por la mayor parte lo desfavorecían.

Fray Juan se mostró especialmente interesado en las ideas que Colón le expuso; para entender sus argumentos envió a llamar al médico de Palos y amigo suyo Garci Hernández, conocedor de cosmografía y náutica. Volvamos a la oportuna relación del físico:

Fray Juan se mostró especialmente interesado en las ideas que Colón le expuso; para entender sus argumentos envió a llamar al médico de Palos y amigo suyo Garci Hernández, conocedor de cosmografía y náutica. Volvamos a la oportuna relación del físico:

(14) Hernando y Las Casas dicen que volvió a recoger a su hijo Diego. Resultaría extraño que Hernando se equivocara en algo que tantas veces pudo conocer de su propio hermano y difícilmente equivocar, Diego, las fechas de los primeros y tan significativos años en Castilla.

A Pesar de que el monasterio no era un hospicio donde se admitieran niños, como bien dice Serrano y Sanz, sin embargo pudo darse el caso, excepcionalmente, ante el interés e influencia de algunos frailes.

(15) Sobre la incapacidad científica de los componentes de la Junta, Hernando hará un juicio totalmente injusto con la intención de justificar los argumentos de su padre.

E que viendo el dicho frayle su razón, enbió a llamar a este testigo (16) con el qual tenya mucha conversación de amor, e porque alguna cosa sabía del arte astronómica, para hablase con el dicho Christoval Colón, e viesse rasón sobre este caso del descubryr: Y que este dicho testigo vino luego e fablaron todos tres sobre el dicho caso.

Fray Antonio de Marchena y fray Juan Pérez: su colaboración en el proyecto colombino.

Los más antiguos cronistas confundieron las figuras de estos dos franciscanos en una sola: Geraldino, en su *Itinerarium*, y casi al mismo tiempo Gómara y Herrera. El equívoco fue seguido por historiadores modernos, siendo descubierto a finales del siglo pasado por J. M. Asensio y J. Coll (17).

Una vez aclarada la confusión, la personalidad de fray Juan Pérez aparece perfectamente definida, sin embargo desconocemos sus datos biográficos, con excepción del cargo ejercido de contador (18) y confesor de la Reina Isabel.

El desempeño de estas tareas suponía una posición de favor en la Corte, que fray Juan, impresionado vivamente por el Descubridor utilizará inmediatamente.

Respecto a la figura de fray Antonio de Marchena, personaje tan destacado en la génesis del Descubrimiento, se nos presenta como un personaje especialmente oscurecido; ni tan siquiera Las Casas acierta a saber cómo fue su actuación y apenas tiene seguridad sobre la orden a la que pertenecía, aun siendo consciente de su protagonismo. De él nos dice:

Aquí tambien ocurre más que notar, que según parece por algunas cartas de Cristobal Colón (escritas de su misma mano para los reyes, desde esta isla Española, que yo he tenido en mis manos), un religioso que tenía por nombre fray Antonio de Marchena, que no dice de que horden, ni en qué, ni cuando, fue el que mucho le ayudó a que la reina se persuadiese y aceptase su petición.

Nunca pude hallar de que horden fuese, aunque creo que fuese de Sant Francisco, por cognoscer que Cristobal Colón, despues de almirante, siempre fue devoto de aquella horden. Tampoco pude saber cuando, ni en qué, ni como

(16) Mientras que en los párrafos primeros de la declaración Garci Hernández manifiesta que se hallaba presente en los hechos, ahora, ausente, es requerida su presencia. Claramente alude a dos etapas distintas que de acuerdo con la documentación histórica debieron ser en 1485 y 1491.

(17) José M. Asensio. *Juan Pérez y fr. Antonio de Marchena. España Moderna*. Tomo XXI, 1890.

P. José Coll, *Colón y La Rábida. Con un estudio acerca de los franciscanos en el Nuevo Mundo*. Madrid, 1891.

(18) *Fray Juan, que avía servido, siendo moço, a la reyna doña Ysabel la Católica, en oficio de contadores...* Pleitos Colombinos. Tomo VIII, pág. 257. El cargo de confesor lo atestiguan Hernando y Las Casas.

G. CHOCANO HIGUERAS



Cristóbal Colón exponiendo sus ideas ante fray Antonio de Marchena, fray Juan Pérez y los hermanos Pinzón. Museo Marítimo de Barcelona.

lo favorecieron ó qué entrada tuviese en los reyes el ya dicho padre fray Antonio de Marchena.

Marchena sería el confidente y amigo fiel de Colón, a él en *prioridad descubrió su corazón*, según Gómara (19). Aunque no nos consta documentalmente su presencia en La Rábida cuando estuvo el genovés en 1485, es presumible que así fuera como se puede deducir de las palabras que el mismo Colón dice de él en la carta a los Reyes copiada por Las Casas:

Ya saben vuestras Altezas que anduve siete años en su Corte importunandoles por esto y nunca en todo este tiempo se halló piloto ni marinero, ni filósofo, ni de otra ciencia que todos no dijeran que mi empresa era falsa, que nunca yo hallé ayuda de nadie salvo fray Antonio de Marchena, despues de aquella, de

(19) *Historia General*. Tomo XXII, pág. 166.

Dios eterno... No hallé persona que no lo tuviese a burla salvo aquel fray Antonio de Marchena.

La confirmación de la ayuda constante y que desde el principio prestó Marchena a Colón, nos la ofrecen los Reyes en la carta que dirigieron al Descubridor antes del segundo viaje a las Indias: *nos parece que sería bien que llevasedes con vos un fuen estrólogo y nos parecia que sería bueno para esto Fray Antonio de Marchena porque es buen estrólogo y siempre nos pareció que se conformaba con vuestro parecer.* (20)

El único dato que conocemos del papel desarrollado por fray Antonio de Marchena, en su orden, es el de Custodio de Sevilla que le atribuye S. Laín de Rojas (21) en 1485.

En visita canónica, en calidad de Custodio, es factible la presencia de Marchena en el monasterio paleño cuando llega Colón en 1485 y perfectamente admisible que por su autoridad acogieran los franciscanos a Diego en el monasterio.

El primer documento histórico conocido de la actividad de Marchena favorable a Colón nos lleva a la Corte, en Alcalá de Henares, donde Colón ante los Reyes, por vez primera, estará acompañado de fray Antonio:

que este testigo (Andrés del Corral) estando en la Corte en Madrid con el dicho Almirante, al tiempo que negociaba con sus Altezas la venida a descubrir, viendo como los del Consejo e otros muchos le eran contrarios, dixera a sus Altezas que pues no le creyan a él quel daría persona a quien creyesen. E que entonces llegó un flayre de la horden de Sant Francisco, cuyo nombre no sabe, el quel dixo a sus Altezas que era verdad lo quel Almirante decía (22).

Ya hemos visto reconocida por los propios Reyes su capacidad como astrólogo. Por su aptitud específica consta su existencia en La Rábida el año 1491 a través de un buen número de testigos de los Pleitos.

Veamos el del alcalde de Palos, Alonso Vélez, en el que, como ocurre siempre en las declaraciones citadas, no se da fecha precisa pero que todos los historiadores consideran alusivo a la visita de 1491:

Vido este testigo quel dicho Almirante Colón estuvo en la villa de Palos mucho tiempo publicando el descubrimiento de las Indias. E posó en el monas-

(20) Carta de 5 de septiembre de 1493. Navarrete. *Colección de Viajes...* Buenos Aires, 1945. Tomo II, núm. LXXI, págs. 131-133.

(21) P. Ortega. *La Rábida*, Sevilla, 1925-26.

Transcribe a S. Laín de Rojas *Historia de la Provincia de Granada de los Frailes Menores de Nuestro Padre San Francisco*.

A. Rumeu de Armas expone sus propios argumentos para negar la validez de este testimonio, que rechaza categóricamente, así como la primera estancia de Colón en La Rábida. *La Rábida y el Descubrimiento de América*. Madrid, 1968.

(22) CODOIN. Pleitos de Colón. Tomo I, págs. 116-117.



Altar de Nuestra Señora de los Milagros, en donde oró Colón antes de salir de Palos.

terio de La Rábida, e comunicaba la negociación del descubrir con un fraile estrólogo que ende estava en el convento por guardián; e ansi mismo con un fray Juan, que avía servido siendo moço a la reyna doña Ysabel Católica en oficio de contadores (23).

(23) Pleitos Colombinos. Sevilla, 1964. Tomo VIII, pág. 257.

En esta ocasión, como en las restantes declaraciones referidas al momento, aparece un anónimo guardián-astrólogo que identificamos como a Marchena, a pesar de que es seguro que no fuese en esa fecha guardián.

El testigo Garci Hernández, que describe más que ningún otro la llegada de Colón a La Rábida, sin embargo no cita en ningún momento a fray Antonio de Marchena. Como testigo de vista, sólo participó en la reunión con fray Juan y Colón y sólo a ello se remite.

Ciertamente el olvido que supone el nombre de Marchena en las relaciones nos induce a afirmar que, salvo deducciones basadas en la lógica desde luego, la única cosa que permite consignar la asistencia de su persona tanto en 1485 como en 1491 es la frase de Colón acerca del favor que desde siempre recibió del franciscano Marchena:

Aquí mostraron Sus Altezas el grande corazón que siempre hicieron en toda cosa grande. Porque todos los que habían entendido en ello y oydo esta plática, todos a una lo tenían a burla, salvo dos frayles, que siempre fueron constantes (24).

Algunos investigadores han querido ver en uno de estos dos frailes (eludiendo en unos casos a fray Juan y en otros a fray Antonio) al preceptor del príncipe Don Juan, fray Diego de Deza, dominico que después sería arzobispo de Sevilla. Justifican su teoría con la frase que respecto de él escribió Colón a su hijo Diego años más tarde: *fue causa que sus Altezas hobiesen las Indias*. Sin embargo éstas pudieron ser palabras ^{deveramente} ~~debidamente~~ halagadoras hacia un personaje entonces obispo de Palencia, Capellán Mayor y Canciller de Castilla, en un momento básico en el logro de sus demandas de privilegios, para lo cual necesitaba el mayor apoyo posible.

Es innegable que Deza ayudó a Colón en la aceptación de su empresa por los Reyes, pero no nos consta en documento alguno cuándo ni cómo. Además, como apunta Ballesteros Beretta, sería muy extraño que el genovés se refiera a fray Diego de Deza como a un fraile más, sin aportarle sus títulos, cosa que siempre hacía cuando de él hablaba.

Fray Juan Pérez: iniciador de las negociaciones de Santa Fe.

El replanteamiento de los planes colombinos en la corte española se debió exclusivamente a la gestión directa que hiciera fray Juan Pérez, el guardián del monasterio de La Rábida, que por segunda vez recibía al genovés, derrotado en sus argumentos y decidido a *invitar* a su empresa al rey de Francia.

(24) Relación del tercer viaje de Colón. Navarrete. *Colección de Viajes*. Buenos Aires, 1945, págs. 367-368.

G. CHOCANO HIGUERAS



Boabdil entrega las llaves de Granada a los Reyes Católicos. Cuadro romántico de Moreno Carbonero. Enciclopedia de España y América, Tomo IV, pág. 19.

Para conocer aquellas conversaciones nada mejor que las palabras de Las Casas:

Haciendo alguna reflexión entre sí, el dicho Padre (fr. Juan) cerca de las cosas que a Cristobal Colón oía, quiso informarse de la materia y de las razones que ofrecía, y porque algunas veces Cristobal Colón hablaba puntos y palabras de las alturas y de astronomía y él no los entendía, hizo llamar a un médico ó físico, que se llamaba Garci Hernández, su amigo, que, como filósofo, de aquellas proposiciones más que él entendía; juntos todos tres platicando y confiriendo, agradó mucho al Garci Hernández, físico y por consiguiente, al dicho Padre Guardián, el cual diz que, ó era confesor de la Serenísima Reina ó lo había sido, y con esta confianza rogó instantísimamente al dicho Cristobal Colón que no se fuera, porque él determinaba de escribir a la Reina y sobre ello, y que hasta que volviese la respuesta se estuviese allí en el monasterio de La Rábida.

La misiva que fray Juan dirige a la Reina, cuyo texto nos es desconocido, la llevó el piloto de Lepe Sebastián Rodríguez, y la respuesta no se hizo espe-

LA RABIDA Y CRISTOBAL COLON

rar: a los 14 días el mensajero estaba de vuelta con la orden de que se presentara fray Juan sin pérdida de tiempo en la corte, en Santa Fe.

La consecuencia inmediata es definitiva, Las Casas y Garci Hernández dan buena cuenta de ello: envió la Reina *veynte mill maravedis en florynes los cuales truxo Diego Prieto, vesino desta villa, e los dió con una carta a este testigo (Garci Hernández) para que los diese a Christoval Colón, para que se vistiese onestamente e mercase una bestesuela e paresciese ante Su Alteza...*

Sin duda los argumentos de fray Juan con la Reina eran de carácter amistoso antes que científicos y abrieron el camino a los defensores de la causa colombina en Santa Fe: Diego de Deza, Hernando de Talavera y Juan Cabrero, capaces de convencer a los Reyes frente al dictamen negativo de los científicos y las desmesuradas demandas que ahora presentará el Descubridor.

Tras las capitulaciones santafesinas (en las que fray Juan representó a Colón) partió el Descubridor a Palos, donde aprestaría la flota: compuesta por dos *Carabelas Armadas* que por provisión Real de 30 de abril de 1492 (Granada) serían requisadas a la villa de Palos, en cumplimiento de la sentencia del Consejo, que por *deservicio* a la Corona, pesaba sobre dicha villa. Además, otra embarcación de diferente clase: una nao, la capitana, de distinta construcción posiblemente de origen gallego (25).

No parece que sea mera coincidencia la penalización del Consejo sobre los paleños y que el mismo Palos fuera designado como lugar de formación de la escuadra. En mayor o menor medida parece una relación de causa y efecto.

Las causas que movieron a los Reyes a elegir Palos las enumera Las Casas: *lo uno, porque allí hay buenos y cursados hombres de mar; lo otro porque ya tenía de ellos alguno cognocido y amigos; lo otro, por el cognoscimiento y devoción que tenía y conversación y ayuda con el dicho fray Juan Pérez, guardián de la dicha caso o monesterio.*

Para el profesor Manzano, la razón más convincente de las apuntadas por fray Bartolomé sería la tercera: *En efecto, en el convento franciscano de Palos, contaba Colón no con uno, como dice Las Casas, sino con dos grandes*



Marineros de Palos. Vázquez Díaz. Monasterio de La Rábida.

(25) G. Chocano Higuera. «La Gallega» o «Santa María» o nao capitana del descubrimiento. Presencia de España en América: aportación gallega. P. de Mariñán, 1987.

G. CHOCANO HIGUERAS

amigos y protectores: el guardián (26) que como sabemos, era Fray Antonio de Marchena, el fraile astrólogo y Fray Juan, el religioso encargado muy probablemente de la hospedería del convento. A estos buenos religiosos atribuimos nosotros principalmente la elección del puerto de Palos, como base de partida del primer viaje al Nuevo Mundo. Ellos y sobre todo Fray Juan Pérez, pues Fray Antonio no debía de encontrarse entonces en la Corte, debieron ser los que inclinaron el ánimo de Cristóbal Colón para preferir Palos sobre los restantes puertos de la costa de la mar de Andalucía (27).

Iniciábamos este estudio con los interrogantes de una etapa colombina desconocida y hoy por hoy difícil de conocer por la escasez documental y a veces sospechosa parcialidad de la que nos ha llegado, con la que hemos pretendido hallar las respuestas.

Concluimos ¿cómo no?, tratándose de Colón, con otro interrogante:

Cuando en la madrugada del 3 de agosto de 1492 partió del puerto de Palos Don Cristóbal al que sería su gran viaje del Descubrimiento ¿a quién dejó realmente el cuidado de su hijo primogénito Diego?

Del propio Descubridor, en su *diario de a bordo* (28), nos dice Las Casas: *Dize más, que también le dava gran pena dos hijos que tenía en Córdoba al estudio*, palabras que indican que los dos hermanos (Diego y Hernando) habían quedado junto a Beatriz Enríquez, madre de Hernando Colón (hijo natural nacido en 1488), en Córdoba, donde siempre residió Beatriz.

Sin embargo ¿supone esta frase una apreciación personal de fray Bartolomé, añadida en la copia que del diario original del Descubridor nos ha llegado?

Sólo así entenderíamos por qué Juan Rodríguez Cabezudo, testigo de los Pleitos, declarará: *Porque al tiempo que se partió (Colón) le dió a Don Diego su hijo en guarda a este testigo e a Martín Sánchez clérigo*. Quedó así Diego bajo su custodia y no con los frailes rabideños, como tradicionalmente se ha dicho, ni con los Muliar en Huelva (29).

Y quizá ello confirme a su vez que cuando Colón recoge a su hijo Diego del monasterio franciscano de La Rábida, sólo puede ser en 1491 y, consecuentemente, que sí se produjo una segunda visita a La Rábida por parte del descubridor de América.

(26) El guardián en 1491 era fray Juan, mientras que en 1485 quizá lo fuese fray Antonio de Marchena, antes de ser nombrado custodio de Sevilla.

(27) *Cristóbal Colón, siete años decisivos de su vida*. Pág. 346.

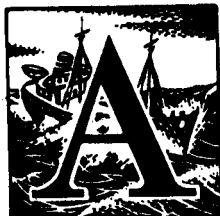
(28) El Diario original del Descubridor *se perdió*, en vida de su nieto Luis Colón, tercer Almirante de las Indias. Hoy sólo conocemos el extracto que de él hizo fray Bartolomé de Las Casas.

Diario de a bordo. Jueves, 14 de febrero (1493). Edición y comentario de Carlos Sanz. Madrid, 1962, fol. 62.

(29) Pleitos Colombinos. Tomo III, Sevilla, 1984. Págs. 371-372. Juan Rodríguez Cabezudo era dueño de la mula que Colón le alquilara para ir a la Corte a Santa Fe.

PROYECTO COLOMBINO DEL DESCUBRIMIENTO

Guadalupe CHOCANO,
Jefe de investigación del Museo Naval



En los finales del siglo XIII existía fuerte actividad comercial con los países de Extremo Oriente. Mientras el acceso al Índico, por vía mediterránea, estaba bloqueado por los egipcios, el reino mongol, fundado por Gengis Khan, permitió a Génova y Venecia establecer un comercio casi regular, vía el mar Negro, por el camino de los mongoles, al norte de las tierras controladas por el Islam.

El avance del Islam y la consolidación del imperio turco suponían en el siglo XV una barrera infranqueable, convirtiendo la India y China en países inaccesibles, con lo que el importante comercio del Extremo Oriente, de donde se traían todo tipo de especias, piedras preciosas, sedas y brocados, quedará cortado. De ahí la alternativa marítima costearo el continente africano, perseguida por los navegantes portugueses bajo el patrocinio del infante Don Henrique.

El proyecto de Cristóbal Colón de llegar al Poniente cruzando el mar Tenebroso, tan desconocido y temido hasta aquella época, le fue denegado al genovés por el monarca lusitano. No hay precisión cronológica de su gestación y para conocerlo contamos con una numerosa e inconexa serie de noticias que ofrece la biografía de su hijo Hernando y la historia de fray Bartolomé de Las Casas.

La mayoría de los autores aceptan como probable la llegada de Cristóbal Colón a Portugal en 1476, aunque las escasísimas noticias que se conocen de su estancia, de casi 10 años, en el reino lusitano tampoco nos da información clara de su arribo.

Su casamiento con Felipa Moñiz de Perestrelo, hija del capitán Bartolomé de Perestrelo, gobernador de la isla de Porto Santo, le introdujo en la sociedad portuguesa. Su actividad comercial durante dos años le permitió desarrollar sus conocimientos náuticos y consecuentemente, en este caso, su formación cultural.

Según nos dice Hernando, los escritos de Perestrelo, son los que movieron a Colón a creer en la existencia de tierras al otro lado del océano, y esto, continúa Hernando, fue la causa que le llevó a leer sobre cosmografía y a registrar e interpretar todos los indicios que de aquellas tierras pudieran conocerse.

Del trato con los navegantes portugueses y también de ciertos hechos como ramas de árboles, cañas gigantes, embarcaciones de factura desconocida,

objetos exóticos e incluso hombres que, expulsados por el mar, habían llegado a las playas occidentales, Colón llegó al convencimiento de que a la otra orilla del Atlántico, a poca distancia, se encontraban otras tierras, tierras que identificaría más adelante con Cipango (Japón) y Cathay (China). Quizá un componente determinante para su convencimiento fue la información que obtendría de cierto piloto que, desviado por la tempestad, fue empujado a tierras lejanas del océano occidental, y que a su vuelta arribó, con otros supervivientes, a isla Madera, donde entonces vivía Colón, a quien revelaría antes de morir la derrota seguida. Esta leyenda, que se debió iniciar en los primeros años del descubrimiento, nos la han transmitido Gonzalo Fernández de Oviedo, Las Casas y López de Gómara, el inca Garcilaso y algunos testigos de los *Pleitos colombinos* coincidiendo en lo esencial, aunque varían detalles como el origen del piloto, punto de arribo, etc., que no cambian la cuestión principal (Vid., p. e., en 1484 el piloto de Huelva Alonso Sánchez se vería desviado de su derrota de Canarias a Madera, tocando en la Española, o los pilotos Pedro de Velasco, Paleño, o Pedro Vázquez de la Frontera). Mientras que de Las Casas no afirma ni niega la verosimilitud de esta tradición, Hernando Colón la desvirtúa y le da distinto significado.

En cuanto a experiencia propia y de su hermano y colaborador Bartolomé navegaron con los portugueses a la Mina y a la costa de Guinea y por el norte hasta Islandia (1477) posiblemente. Durante sus viajes por el Atlántico Colón conocerá el régimen de los vientos alisios, como se deduce claramente en la lectura del *Diario* de navegación, mientras que la tripulación dudaba y temía no tener los vientos contrarios que permitieran el regreso a España. Creemos, sin duda, que el conocimiento de los alisios fue un factor decisivo en la gestación del proyecto de descubrimiento.

El espíritu alerta de Colón, su tesón y su afición al mar le hicieron concebir un plan de indudable interés en aquella época: el camino más corto a Oriente por Poniente expuesto a las naciones adecuadas, Portugal y Castilla.

El interés de Colón, que sin ser *científico era bien entendido*, como dice Gómara, o a decir de Bernáldez que lo trató personalmente, de *muy alto ingenio sin saber mucho de letras*, le llevará a conocer durante los años pasados en Portugal, y no sabemos por qué medios, la correspondencia del físico-astrónomo-matemático-geógrafo y filósofo († 1482) Paolo del Pozo Toscanelli con el canónigo lisboeta Martins.

Las Casas y Hernando Colón recogen dos cartas de Toscanelli a Colón: una acompañando la dirigida a Martins y otra de respuesta a Colón. Además existe una copia, de mano de Colón, en latín, anexa a la *Historia rerum* de Piccolomini.

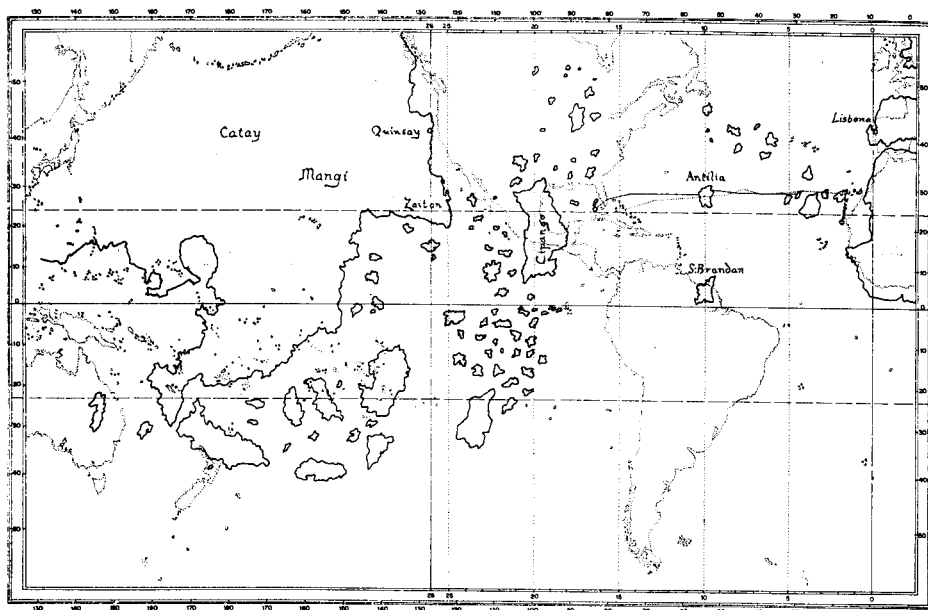
No aceptan dicha correspondencia Vignaud y Carbia, sí la reconocen con Martins, pero consideran que es apócrifa con Colón: Altolaguirre, Joss, Madariaga...; la aceptan en su totalidad: Humboldt, de Lollis, Ballesteros, Morisson, HARRISSE...

La destrucción de archivos en el terremoto de Lisboa en 1755 no ha dejado huella de aquellas epístolas en la ciudad lisboeta. Tampoco se conservan referencias en Portugal de las ideas geográficas de Toscanelli. Sin embargo, creemos que las coincidencias entre las opiniones cosmográficas de Colón y las plasmadas en las cartas de Toscanelli son obvias y que Colón conoció la correspondencia del toscano con Martins, aunque pensamos que no existió la misma directamente con él.

En carta de 25 de junio de 1474, desde Florencia, Toscanelli indicaba al canónigo lisboeta que se podía llegar a la India por una derrota más corta que por las costas meridionales africanas, navegando al oeste por el mar Tenebroso; para ello se servía de las informaciones de Marco Polo en el *Millione* y de las relaciones que le hiciera el viajero Nicolo di Conti, contemporáneo suyo, muerto en 1469.

Toscanelli envió además a Martins, por petición del monarca portugués Alfonso V, un mapa donde representaba las costas occidentales de Europa y África, desde Irlanda hasta el fin de Guinea: *con todas las islas que en este camino son enfrente las cuales, derecho por Poniente, está pintado el comienzo de las Indias con las islas y los lugares a donde podéis desviar para la línea equinoccial*. Puntualizaba el número de leguas a recorrer hasta los reinos de Cathay (China) del Gran Khan. Al este de Cathay pintó Cipango (Japón), isla fertilísima, rica en oro, perlas y piedras preciosas. En la derrota atlántica

PLANISFERIO COMPARATIVO, SEGUN LA IDEA COSMOGRAFICA DE PAOLO TOSCANELLI



dibujó la Antilla, isla legendaria de las siete ciudades que en 1475 buscara el portugués Téllez y otros muchos después. Toscanelli, dando una extensión sobredimensionada al continente asiático, suponía una distancia de 130° de Lisboa a Extremo Oriente de Asia por Occidente y 230° por Oriente, es decir de masa continental. Este dato coincide más o menos en proporción de habitabilidad con Marino de Tiro (120° de océano) y difiere bastante de las ideas ptolomeicas que dejaban al océano la mitad del orbe, ofreciendo una amplitud que no invitaba a cruzarlo. Las teorías ptolomeicas venían siendo corregidas desde el principio del medievo en los portulanos del Mediterráneo, su rechazo lo apreciamos, por ejemplo, en el atlas catalán de 1375, atribuido a Cresques.

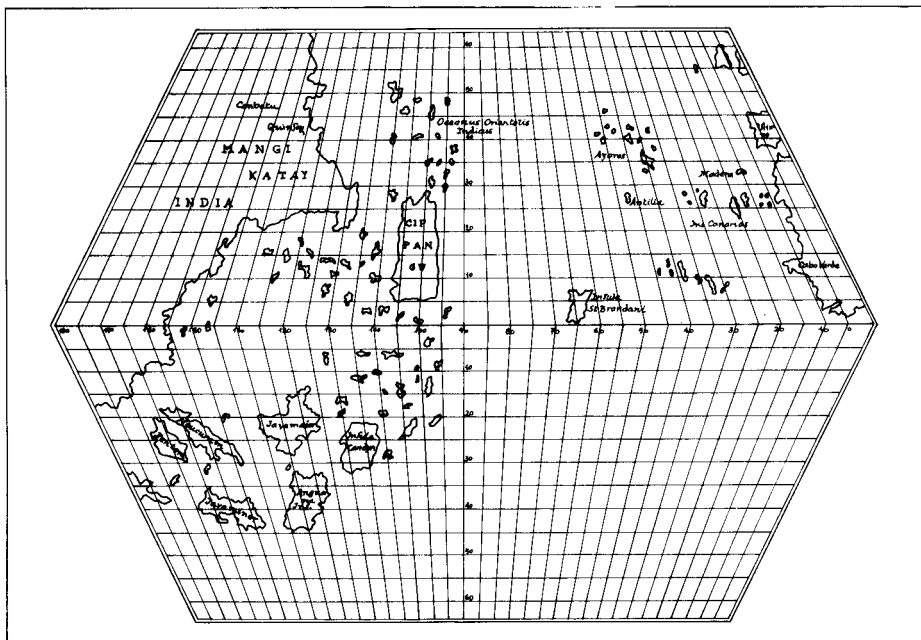
La *corta anchura* del océano será dato esencial para el descubridor en justificación de su proyecto.

Se desconoce el valor del grado ecuatorial adoptado por Toscanelli, que algunos, como Vignaud, lo consideran en 56 millas y $2/3$, o Uzielli, en 67 millas y $1/2$, frente a las 62 millas y $1/2$ adoptadas por Ptolomeo. Sin embargo, haciendo el cálculo, a partir de sus módulos de leguas y teniendo en cuenta que cada espacio supone unos 5° , parece que utilizó el valor de 56 millas y $2/3$ para el grado o aún menor si tenemos en cuenta 130° de océano.

Toscanelli, en su epístola a Martins indicándole la ruta a Poniente, sitúa en el mismo paralelo Canarias, Antillas y Cipango, según vemos en el globo de Martín Behaim (Nüremberg, 1492), quien coincide con Toscanelli en la situación de las islas de Extremo Oriente. Peschel, Wagner, Vivien de Saint Martin y Kretshmer, realizaron su propia interpretación de la carta, no graduada, sino con líneas en dependencia de la rosa de los vientos, del físico florentino. Toscanelli fue, según Las Casas y Hernando, el principal *inspirador* de Cristóbal Colón, que *fundó su viaje sobre esta carta y por él* (Toscanelli) *pidió a los Reyes Católicos cartas credenciales para el Gran Khan*.

Aunque Colón nunca citara a Toscanelli (que sí lo hicieron profusamente Hernando y Las Casas) no hay que dudar que le sirvió de estímulo y afirmación en lo fundamental de sus ideas, y que coincidió plenamente respecto a la existencia de un solo mar entre ambos continentes, el Tenebroso, estrecho y navegable en pocos días. Así lo pretenderá argumentar Colón hallando un primer soporte en las informaciones de Marco Polo, precisamente a través de la carta de Toscanelli.

La meta de Colón, cifrada en tierras asiáticas y no en tierras desconocidas como apuntaron Vignaud, Carvia y otros, nos parece que está perfectamente clara. Trató de llegar al Cipango, representado por Toscanelli, y a las riquísimas regiones de Cathay, de que habla Marco Polo, y presentarse al Gran Khan, citado por Nicolo di Conti en el *Millione*; la intención colombina queda de manifiesto en las capitulaciones de Santa Fe: pasaporte de los Reyes Católicos a Colón *hacia las regiones de la India*, y carta en que los Reyes presentan a Colón como enviado suyo al soberano de Cathay, sucesor del Gran Khan (nombre en blanco). También en el asiento de pago a Luis de Santángel,



Carta de Toscanelli.

escribano de ración del rey Don Fernando, se lee: *por los gastos de las tres carabelas que Sus Altezas mandaron yr de armada a las Indias. E para pagar a Christóval Colón que va en la dicha armada.*

El hecho de que Colón no esperaba encontrar tierras nuevas, sino Asia, aparece así suficientemente probado y confirmado después en el registro de títulos colombinos efectuado en Burgos el 23 de abril de 1497. Marco Polo estimaba la distancia entre las costas ibéricas y China en unas 5.000 millas (presentando la costa oriental de Asia unos 30° más al este que el geógrafo alejandrino del siglo II) y China a unas 1.500 millas de Japón. Aún le parecía a Colón demasiada distancia y la acortó considerablemente como veremos más adelante. La esfericidad de la Tierra sobradamente reconocida en el siglo XV por los científicos y por la generalidad de los navegantes, la mayoritaria opinión de una mayor extensión de tierra con respecto al agua, y el mapa de Toscanelli que confirmaba la existencia de muchas islas entre el *fin de España* y los *términos de las Indias*, corroborado esto por *informes y señales de ciertas personas*, son las causas que, según Las Casas y Hernando, movieron al descubridor a realizar su viaje. Además, el cronista Gonzáles de Oviedo dirá que se sirvió de la autoridad de ciertos sabios que hablaron de la existencia de nuevas tierras más allá del océano: Aristóteles, Plinio, Solino, Seboso, y otras noticias recogidas por Colón.

Lecturas colombinas

En fecha no constatada presentó Colón su proyecto al rey Juan II, y fue rechazado. A final de 1485 se dirigió Colón a la corte castellana con la misma intención.

Desconocemos cómo pudo presentar su plan ante la Junta Castellana. Quizá fuera con evasivas y vaguedad de conceptos, ya que una exposición clara y correcta de sus conocimientos previos estaba en disconformidad con el saber de la época.

La dificultad de Colón no residió, en contra de lo que se ha tratado de decir, en hacer entender sus ideas cosmográficas y geográficas a los de la Junta, sino en convencerlos de la viabilidad de su proyecto. Los sabios de la época no podían aceptar dos principios básicos colombinos: un grado terrestre estimado en 56 millas y $\frac{2}{3}$ (unos 84 km) y una Euroasia extendida en unos 300° de longitud. Sin embargo, no hay que olvidar tampoco que sus estimaciones sobre la magnitud del globo, sometida a los errores que conllevaba la falta de precisión en la medición de los grados en el mar (incipiente navegación astronómica) hacía en cierto modo imposible rectificarlas de manera total y absoluta; el mismo problema provocará graves dificultades con motivo de la disputa de las Molucas entre España y Portugal más de 30 años después.

En este sentido escribiría años después del descubrimiento a los Reyes (1502-23-11, Libro de las Profecías), *en este tiempo he visto yo y puesto estudio en ver todas escrituras, cosmografía, ystorias, crónicas y fylosofía y de otras partes a que me abrió Nuestro Señor el entendimiento con mano palpable a que hera hasedero navegar de aquí a las Indias y me abrió la voluntad para la ejecución dello*. En las lecturas bíblicas y de tratados de cosmografía, a través de enciclopedias de uso corriente más que de ciencia selecta, pero suficientes a un autodidacta, donde se pretendía la cercanía de las tierras orientales y de su facilidad para acceder a ellas, verá Colón la confirmación de sus ideas.

Para discernir los conocimientos científicos de Colón resultan de gran utilidad las obras que de su propiedad se conservan en la Biblioteca Colombina de la catedral hispalense. Los incunables conservados están llenos de notas marginales (puestas también por su hermano Bartolomé) en aquellos pasajes que pudieran favorecer sus ideas. Dichas apostillas contienen, pues, sus aciertos y sus propios errores. De la confusión de hacer simultáneas sus informaciones y experiencias con las lecturas clásicas se deriva que fray Bartolomé y Hernando no ofrecen diferencia de fechas cuando dan una serie de razones para el proyecto.

Está probado que sus lecturas científicas y de textos sagrados fueron posteriores a 1485, pero nada garantiza las fechas concretas en que redactó o mandó redactar las anotaciones. Los estudios más recientes de estas apostillas postulan que la gran mayoría fueron realizadas después del descubrimiento, sobre todo a raíz del segundo viaje cuando se llegó a poner en duda que las tie-

rras descubiertas formasen parte de la India, y menos numerosas quizá después del tercer viaje. Se trata la mayor parte de las veces de una llamada de atención haciendo un traslado más o menos literal del texto, también referencias cruzadas con otros libros de su propiedad... con los que trataría de justificar su proyecto y sobre todo demostrar que las Indias por él descubiertas formaban parte de Asia.

Encontramos anotaciones en materias cosmográficas, de geografía descriptiva, sobre fenómenos naturales, de etnografía histórica, acerca de tesoros y riquezas, relativas a profecías, sentencias de tipo moral, etc., abundando con gran diferencia las de descripciones geográficas.

La *Imago Mundi* del cardenal Pierre d'Ailly (impresa entre 1480-83 en Lovaina) y cierto pasaje del libro pseudobíblico de Esdras, en la *Imago*, le confirmarían la cercanía de las Indias con las costas europeas. Por otra parte, la *Historia rerum ubique gestarum* de Eneas Silvio Piccolomini, futuro Pío II (impresa en Venecia en 1477) y la relación de Marco Polo, a través de Toscanelli, le informarán de la existencia de Cathay y el Gran Khan.

La *Imago Mundi*, especie de enciclopedia, encierra tratados de astronomía e historia, donde se exponen enseñanzas de la Biblia, de los Padres de la Iglesia, de Plinio el Viejo, de Ptolomeo; de sabios árabes: Averroes, Alfagrano...; de científicos medievales: Sacrobosco... Su autor sigue la teoría de Marino de Tiro, para el cual Asia se extendía mucho al este, no separada de Europa y sí por la otra cara por un océano estrecho y fácil de navegar en pocos días, con vientos favorables. La idea de la navegabilidad y angostura del océano la verá confirmada Colón en los pasajes donde se invoca la autoridad de Plinio y Aristóteles que fueron, según Hernando, *los que más movieron al almirante a creer que fuese verdadero lo que había imaginado*, aunque ciertamente ninguno de los dos precisaron distancias ni latitudes exactas.

En la *Historia rerum* Piccolomini pretendió hacer una descripción completa del orbe conocido, sin embargo, no llegó a tocar África, sólo parte de Asia (única que incluía la edición manejada por Colón) y aún dejó de completar la Europa más conocida. En la *Descripción de Asia* se da cuenta de indios hallados en costas de Germania, de naufragios hispanos en las costas de Asia, de circunnavegaciones del orbe...; recordamos, por ejemplo, la apostilla colombina: *El autor enseña cómo en Germania se hallaron unas naves de indos con hombres y mercancías. Si hubiese una distancia muy grande no hubieran podido venir con posibilidades, sino que le parece que está cerca.*

De Ptolomeo, d'Ailly y Piccolomini tomará Colón noticias acerca de *innúmerables islas, innominadas, que en los mapamundis en fin de Oriente se ponen*, inmensidad que con el nombre de India incluye desde Arabia hasta el país de los Seres; islas sin nombre, salvo alguna excepción como Trapobana y Cipango, situadas no se sabe dónde ni por quién habitadas.

En definitiva, las opiniones de Aristóteles, Séneca, Plinio, Estrabón, Isidoro..., recogidas por d'Ailly y por Piccolomini le sirvieron a Colón para jus-

G. CHOCANO

tificar su idea de que las tierras de que se había informado previamente eran las Indias Orientales, confirmándole la relativa cercanía de las costas orientales de Asia y las occidentales de España y África; así, por ejemplo, en la *Imago; Aristóteles: entre el final de España y el comienzo de la India hay un trecho de mar corto y navegable en pocas jornadas; D'Ailly: No hay gran distancia entre el final de España y el comienzo de la India, sino que están cerca, y se ha comprobado que este mar es navegable en pocos días con el viento favorable* (según Plinio, dice el autor).

Otras obras en las que Colón dejó anotaciones marginales, también conservadas en la Colombina, son: *Naturalis Historia*, de Plinio el Viejo (traducida al italiano por Cristóforo Landino, en Venecia, 1489), enciclopedia muy leída en el Renacimiento, en la que el genovés dedicó especial atención a los capítulos referentes a Extremo Oriente y en especial a la Trapobana, Cipango y Ofir; también *Vida de los ilustres varones*, de Plutarco (traducida al castellano por Alfonso de Palencia y publicada en Sevilla en 1491).

Proyecto colombino

Colón creyó en la existencia de islas a 700 leguas al oeste de la isla del Hierro y en ese sentido Hernando escribió en la biografía de su padre que la noche del 11 de octubre el almirante recordó a los marineros *que bien sabían, según se lo había ordenado en el primer capítulo de la instrucción dada por él a todos los navíos en las Canarias, que después de haber navegado por poniente 700 leguas sin haber encontrado tierra, no caminasen desde la medianoche hasta ser de día*. Temía dar con bajos fondos peligrosos, lo que curiosamente él mismo llamará en carta a Santángel, en enero de 1493, *entrada en las Indias*, hallándose en efecto a esa distancia el arriesgado archipiélago de las Once Mil Vírgenes, descubierto por Colón en el segundo viaje, mientras que las islas representadas por Toscanelli junto al Cipango están en la misma longitud que éste. El proyecto de descubrimiento colombino cifraba la existencia del Cipango (Japón) a 750 leguas del Hierro, como deja entrever en el *Diario* y como nos recuerda Hernando: *muchas veces* (en la derrota del primer viaje) *les había dicho que no esperaba encontrar tierra hasta tanto que no hubiesen caminado setecientas cincuenta leguas al occidente de las Canarias, en cuyo paraje había dicho también que encontraría La Española, llamada entonces* (por él) *Cipango*. El Cipango de Toscanelli lo identificó Colón con la isla a la que puso de nombre La Española en la que creyó ver la ciudad bíblica y por entonces mítica región de Ofir.

Por otro lado el descubridor supuso que el Cathay de Toscanelli, la Tierra Firme en forma de vela latina dibujada por el florentino, era la tierra bautizada por él, Cuba. Sobre estos componentes deducimos que a los datos que el propio Colón guardaba, ya fuera por experiencia propia o ajena, les sumó las informaciones de Toscanelli.

De los conocimientos náuticos del genovés no olvidamos un factor importantísimo y decisivo: su conocimiento del régimen de los alisios, viento permanente en una franja del océano, que le garantizó la vuelta a la península que de otra forma le hubiera resultado prácticamente imposible, derivando en otro fracaso más de las muchas expediciones portuguesas que se internaron en el Atlántico y nunca más volvieron. Colón tomará como patrón orientador de su proyecto las anotaciones de d'Ailly y de Toscanelli sobre la *corta anchura* del océano, sin embargo, desestimaré las cifras geodésicas de d'Ailly y la correspondencia entre grado, milla y legua de Toscanelli, utilizando unos módulos con la mitad del valor aplicado por el florentino cuando así convengan a su proyecto.

El cardenal Aliaco da al círculo máximo 10.200 leguas y Colón lo divide en 5.000, lo cual representa una disminución de casi un tercio de su longitud real, considerando la legua en cuatro millas, declarada así en varios pasajes del *Diario*. Mientras d'Ailly estima la dimensión del océano en un tercio de esfera (doctrina de Marino de Tiro que refuta Ptolomeo), unos 120°, Colón lo supondrá con una anchura media no superior a los 60°, es decir, entre una sexta y séptima parte del círculo: 750 a 800 leguas, que en términos actuales serían de 4.500 a 5.000 km (teniendo en cuenta que un cuarto de legua son 1.000 pasos y 1.000 pasos equivalen a 1.476 m, la legua tendría 5.920 m).

Parte importantísima de su proyecto representa Esdras cuando dice que sólo una séptima parte del orbe está cubierta por las aguas.

La descripción propugnada por el pseudoprofeta Esdras, aun aplicada a una equinoccial de la magnitud postulada por d'Ailly de 10.200 leguas, daba como resultante un océano de cerca de 1.500 leguas, demasiadas, pues, para hablar de una navegación fácil y de pocos días.

A esa destacada exigüedad del ámbito marítimo entre Europa y Asia, Colón le rebajará la extensión que adjudica al grado terrestre.

Colón considera el valor del grado del círculo máximo en 56 millas y $\frac{2}{3}$ (unos 84 km), valor adoptado por d'Ailly y que Colón dijo que había comprobado muchas veces al navegar desde Lisboa a la costa de Guinea, mientras los portugueses y españoles daban al grado 70 millas (cerca de 104 km), con un error cuatro veces menor que la cuenta de Colón.

Además, Colón confundió la milla árabe del obispo Alfragano (citado por Aliaco) con la milla italiana, más corta, de manera que las 5.000 leguas de Marco Polo quedan reducidas en una cuarta parte (de 40.000 km que tiene a unos 30.000).

Concluye Colón que el océano entre Europa e Indias tendría una anchura media de 750 a 800 leguas (unas 3.000 millas), con lo que redujo los grados a menos de la mitad de los 130° calculados por Toscanelli. Entre Japón y Canarias anotará no más de 2.400 millas, lo cual coincide con la distancia real de Canarias a las islas Vírgenes del Caribe, ¿casualidad?, nos parece fruto de las referencias, de orden práctico, celosamente guardadas por Colón.

La Junta castellana

Colón rebasaba con sus cálculos ampliamente los límites marcados por el mundo de Ptolomeo y aun por los más heterodoxos que pretendían unas dimensiones enmendadas a la máxima autoridad de los geógrafos.

Es falsa la idea propugnada por Hernando Colón y Las Casas acerca de la ignorancia española frente a un Colón supuestamente incomprendido. Precisamente en la existencia de sabios astrólogos, cosmógrafos y buenos pilotos españoles estriba fundamentalmente la larga espera, hasta siete años, que tuvo que sufrir el descubridor para ver admitido su proyecto que, por otra parte, nunca aceptaron los expertos de la Junta examinadora. Aunque sólo conocemos los nombres de dos miembros, fray Hernando de Talavera, su presidente, y Rodrigo de Maldonado, del Consejo Real, sabemos por éste último que la formaban *sabios e letrados e marineros* que pudieron consultar a las grandes figuras de la Universidad de Salamanca como Diego Torres, Abraham Zacuto, Núñez de la Yerba y Nebrija, cuyos conocimientos, mucho más exactos que los de Colón, no podían aceptar un grado terrestre de 56 millas y $\frac{2}{3}$ frente a las 70 que entonces se consideraba, tanto en España como en Portugal. Tampoco podían aceptar una Euroasia de 300° de longitud ni siquiera los más ortodoxos seguidores de Ptolomeo. Respecto a otras objeciones que adujeron Hernando y Las Casas, que expusiera la Junta, como es la idea de que el océano podía ofrecer subida y descenso en ciertos puntos, y que no podrían volver las naves, resultan irrisorias y no merece la pena comentarlas.

Meta del proyecto colombino

Las hipótesis de los filósofos, geógrafos, cosmógrafos... consultados por Colón eran de sobra conocidas por los expertos y, sin embargo, solamente él manifestó una sorprendente seguridad a lo largo de tantos años en los que aguardó pacientemente la aprobación real de su proyecto. Otros conocimientos debió tener de orden práctico que no la sola recopilación de opiniones. Las autoridades clásicas debieron servir a Colón para exponer su plan a la Junta, ante la que no se podía presentar, lógicamente, como un ignorante audaz, y años después para demostrar, a los que lo ponían en duda, que las tierras por él descubiertas formaban parte de Asia; pero los argumentos de orden práctico, sin duda anteriores a esas consultas, que le produjeron total certeza a la viabilidad de su plan, posiblemente los mostrara a los dos frailes franciscanos de la Rábida, Antonio de Marchena y Juan Pérez, y también a los reyes que, pese al dictamen negativo de los grandes sabios de la época, dieron su aprobación; quizá fueron así los únicos concedores del *secreto* de Colón, término utilizado en el memorial de su hijo Diego, donde se proclama que se hicieron las capitulaciones de Santa Fe para que su *secreto* no quedara

sin remuneración y que los privilegios que derivaran de lo descubierto *por su industria* los gozasen su hijos. Secreto que se vería plasmado en la carta de navegación (la misma que mostró a los reyes cuando lo recibieron por primera vez en Alcalá, 1485?) que le enseñó a Pinzón el 22 de septiembre, donde, según Las Casas, *parece que tenía pintadas algunas islas de estos mares*. Fray Bartolomé anota en el *Diario* que esta carta, que les marcó la derrota a seguir, era la de Toscanelli; sin embargo, unas líneas más adelante Las Casas no se muestra seguro acerca del origen de la información de Colón, por la que siempre tuvo la certeza de hallar tierras a 750 leguas de la isla del Hierro, y continúa: *por cualquiera ocasión o conjetura que le hobiese a su opinión venido*. Ahora recordemos que la distancia apuntada por Toscanelli en su epístola a Martins es ~~mucho más corta~~ *larga*.

Al conocimiento que debieron tener los reyes de *esa carta* pudo corresponder cierta frase que le escribieron a Colón en 1494: *parécenos que todo lo que al principio nos dixistes que se podía alcanzar por la mayor parte todo ha salido cierto, como si lo oviérades visto antes que nos lo dixistes*.

La convicción de Colón no fundada en razones científicas triunfó sobre la lógica de los científicos hasta el punto mismo que en ciertos momentos adquirió un carácter místico, considerándose como un predestinado a seguir la voluntad divina a que había de circunscribirse la meta del viaje: la conquista de Jerusalén. En 1502 escribía a los Reyes Católicos que *para la hesección de la ympresa no me aprovechó razón, ni matemáticas, ni mapamundis, meramente se cumplió lo que diso Ysayas*. Esto denota sus ilusiones mesiánicas, juzgándose ya antes de 1492 un instrumento de la providencia divina, restituyendo a la Iglesia la Casa Santa con los beneficios que derivaran del descubrimiento; la citada meta y finalidad del viaje la ponen de manifiesto, además de la carta a los reyes incluida en el *Libro de las Profecías*, la primera parte del *Diario* y el *Libro Copiador*.

También en sus lecturas encuentra la confirmación de su destino como apóstol de las Indias, a la vez que realiza su construcción cosmológica.

En definitiva, sus aciertos y sus propios errores le llevaron al mayor descubrimiento geográfico, y como escribió Gómara: *se aventuró a navegar en mares y tierras que no sabía, por dicho de un piloto, y si fue de su cabeza, como algunos quieren, merece mucho más loa. Como quiera que a ello se movió hizo cosa de grandísima gloria; y tal que nunca se olvidará su nombre, ni España le dejará de dar siempre las gracias y alabanza que mereció*.



BIBLIOGRAFÍA

- COLÓN, Hernando: *Historia del Almirante Don Cristóbal Colón, por su hijo...* Madrid, 1932, 2 vols.
- COLÓN: *Diario*. Edic. de Carlos Sanz. Madrid, 1962.
- CASAS, Bartolomé de Las: *Historia de las Indias*. Madrid, 1875-1876, 5 vols.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias, islas y Tierra Firme del mar Océano*. Madrid, 1851-1855, 4 vols.
- MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto*. Madrid, 1976.
- TAVIANI, Paolo Emilio: *Cristóbal Colón. Génesis del gran descubrimiento*. Barcelona, 1982.
- JOSS, Emiliano: *El plan y la génesis del descubrimiento colombino*. Valladolid, 1979-1980. Cuadernos Colombinos, número 9.
- LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco: *Historia general de las Indias*. Madrid, 1941, 2 vols.
- MILHOU, Alain: *Colón y su mentalidad mesiánica en el ambiente franciscanista español*. Valladolid, 1983. Cuadernos Colombinos, número 11.
- COLÓN: *Libro de las profecías*. Edic. de Juan Fernández Valverde. Madrid, 1992.
- MARCO POLO: *El libro de Marco Polo. Las apostillas a la Historia Natural de Plinio El Viejo*. Edic. de Juan Gil. Madrid, 1992.
- PICCOLOMINI, Eneas Silvio: *Descripción de Asia*. Edic. de Francisco Socas. Madrid, 1992.
- D'AILLY, Pierre: *Ymago Mundi*. Edic. de Antonio Ramírez de Verger. Madrid, 1992.



LAS NAVES DE COLÓN

Guadalupe CHOCANO HIGUERAS
Jefe de Investigación del Museo Naval

En mayo de 1492 Cristóbal Colón llegaba triunfante a Palos; esta vez con la Orden Real de que el Municipio le proporcionara dos *carabelas armadas* como parte integrante de la *flotilla* que le iba a permitir el descubrimiento del Nuevo Mundo. Los buques debían estar prestos en el término de diez días, pero hasta diez semanas después no estuvieron listos. Se trataba de la *Pinta* y la *Niña*, propiedad de Cristóbal Quintero —de Palos— y Juan Niño —de Moguer—, respectivamente. Un tercer buque, *la nao capitana*, la arrendó Colón a Juan de la Cosa, embarcación de mayores dimensiones, posiblemente de construcción gallega, a juzgar por el sobrenombre de *la Gallega*, con el que figura por primera vez en la Historia de Fernández de Oviedo. Ello no excluye el que hubiera sido construida en algún lugar de la zona cántabra, dada la posibilidad de que su dueño, Juan de la Cosa, fuera vecino de Santoña.

Es curioso, por otro lado, que en el Diario extractado por Las Casas, Colón nunca llamara a la nao capitana por el nombre de *Santa María*, solamente la denominará así su hijo Hernando en una ocasión.

Hasta la fecha los más destacados investigadores navales, como Fernández Duro, Monleón, Anderson, Fonseca, Morison, Lanstrong, Etayo o Martínez Hidalgo coinciden en calificar a la *Santa María* como tipo concreto de



Carta de la isla Española, atribuida a Andrés Morales (1509). Biblioteca Colombina. Sevilla.

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

nao. Respecto a la *Pinta* y la *Niña* las definen como carabela redonda y carabela latina, respectivamente, a excepción de Fernández Duro que niega que existiera un tipo definido de carabela.

Carabelas y naos.

A raíz de la primera reconstitución de la *Santa María* en 1892, la nao capitana se ha convertido en el buque quizá más estudiado de la historia.

Alcalá Galiano negó que la nao se tratara de un tipo definido, considerando el término de nao como voz genérica de buque, llamándola así Colón en calidad de capitana, mientras otras veces —dirá Alcalá Galiano— la llama carabela. Argumento muy difícil, frente a las nada menos que ochenta citas en que se denomina a la capitana nao y sólo en dos ocasiones carabela, refiriéndose a la flotilla completa. Además, Alcalá Galiano (a quien secundará el antiguo director del Museo Naval, Julio Guillén Tato), aducirá que en la Provisión Real de 1492 a los alcaldes y regidores de Palos, obligándoseles a servir doce meses con dos carabelas armadas, se decía: *por cuanto Nos habemos mandado a Cristóbal Colón con tres carabelas de armada como nuestro capitán*. Esto no tiene mayor importancia que el propio significado genérico para indicar su condición favorable a la expedición. El mismo 30 de abril se emitirá otra Provisión Real a los Recabdadores y Almojarifes para que no llevaran derechos de los que se sacase de Sevilla: y en ella se llama a las embarcaciones *ciertas fustas de armada*, con lo cual si nos atuviéramos a su estricto significado se estaría indicando únicamente pequeñas galeras. El mismo Colón anotaba en su *Diario* que *armó tres navíos muy aptos para semejante fecho*.

Por fin, Martir de Anglería se muestra más preciso al decir en su *Década* primera (libro I) que la flotilla la componían *tres navíos, uno con carga y con cofa* —con el significado que ello implica de nao—, *los otros dos barcos mercantes sin cofa y que los españoles llaman caravelas*.

La documentación en que se hace referencia específica al tipo nao es abundante desde la Crónica de 1343 de Alfonso XI, quedando claramente definido como prototipo en pleno siglo xv, sujeto en mayor o menor medida a unas reglas de construcción propias. Abundantemente citada ya en el siglo xvi en las Capitulaciones para descubrir, de los Bastidas, Pinzones, Hojeda, Guerra, etc. Siempre serán naos ligeras, de bajo porte frente a las pesadas carracas de la época (hasta de 50 toneladas sería la de Guerra en 1499).

De las embarcaciones de Colón dirá Escalante de Mendoza que serían de poco más de 100 toneladas, medida que se tomará como piedra angular en la mayoría de las reconstituciones de la nao capitana.

Por el contrario, no encontramos la misma determinación en lo que se refiere a la carabela. Su nombre propio lo vemos ya en 1255 en un documento foral de Vila Nova de Gaia, en Portugal, donde primeramente se utilizó como embarcación de pesca de muy discreto porte. Convertida más adelante en la más apropiada para las expediciones portuguesas y españolas a las costas afri-

LAS NAVES DE COLÓN

canas, en base a su ligereza por el *casco largo y angosto* que diría García de Palacio, y su gran capacidad para ceñir, que le proporcionaba el aparejo latino.

Desconocemos si en España se utilizaba ya en la época de Alfonso el



Carabela redonda, detalle de la carta de Andrés Morales.

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

Sabio, a pesar de que en la segunda *Partida*, Ley VII, título 23, se menciona su nombre, a lo que por cierto se opondría Fernández Duro, quien anota que *en la mejor de nuestras ediciones de las Partidas que pone las variantes de los códices comparados antes de la impresión, no aparece en dicha Partida y Ley nombrada la carabela.*



Carabela latina, detalle de la carta de Andrés Morales.

LAS NAVES DE COLÓN

Sería necesaria una revisión de las distintas redacciones de las *Partidas* para conocer en qué época aparece señalado concretamente el tipo en cuestión. En último caso, la *Crónica Real* de Juan II anota ya el nombre de carabela. Término que en sentido genérico se repite en la documentación del siglo XV, sin hacer referencia a la capacidad de carga o porte.

La calidad de embarcación ligera frente a la segura y pesada nao se pone de manifiesto en una comunicación de Fernando Zafra a los RR. CC. referente a la Armada capitaneada por Íñigo de Artieta, compuesta por tres naos y una carabela. Se dirá que en lo tocante a la Armada de Vizcaya los navíos son mancos y pesados buenos para mercaderías y de poco servicio para andar de armada solos por lo que sería necesario acompañarlos de carabelas para alcanzar cualquier navío sotil. (*Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*, tomo XI, página 551.)

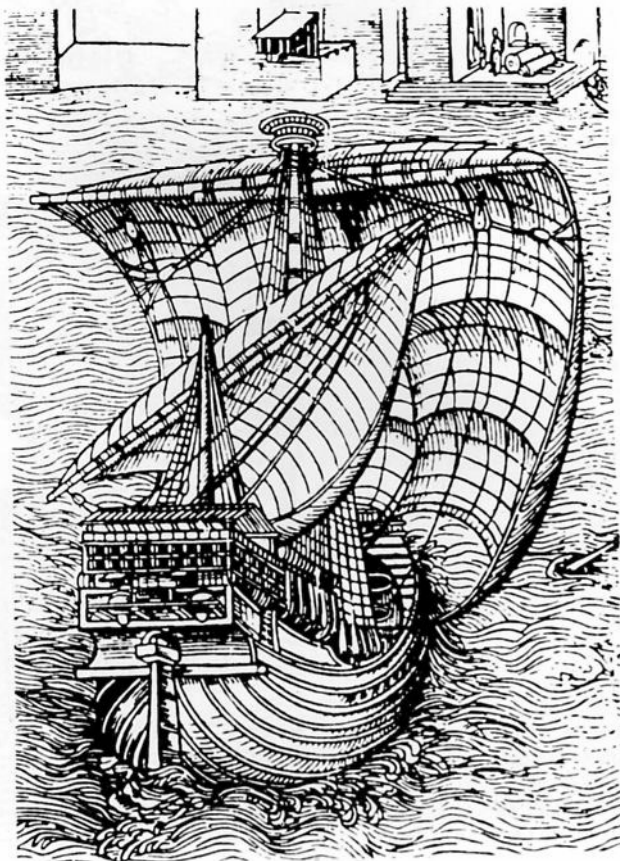


Las islas descubiertas por Colón. Grabado de la edición realizada en Basilea (1493) de la carta de Colón a Gabriel Sánchez, con el título de *Océanica Classis*.

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

Las referencias a las carabelas, aún suponiendo unas condiciones de celeridad en la marcha y rapidez en las evoluciones, no indican un tipo de nave concreto, sujeto a gálibos o formas determinadas por una fórmula permanente y con aparejo uniforme. Hasta tal punto es confuso el significado de carabela que durante el siglo XVI, cuando se inicia la construcción naval en el Pacífico, los buques que allí recibían el nombre de naos, bergantines, etc., solían ser llamados carabelas cuando se citaban en España o el Maluco.

La inexistencia total de planos de construcción en la época colombina, donde este arte se guiaba por normas empíricas transmitidas por los carpinteros de ribera, no dejan otra opción para conocer sus formas que las reflejadas en ilustraciones de la época; muchas efectuadas por artistas sin el conocimiento técnico necesario para darnos una representación exacta de las naves. Del carácter poco expresivo de algunas imágenes ha surgido la errónea idea de que la flotilla de Colón la formaban embarcaciones desprovistas de cubierta o al menos pequeñas y estrafalarias, con insuficientes medios de propulsión y gobierno.



Nao en *Peregrinationes in Terram Sanctam*, de Bernhard von Breydenbach (1486). Esta misma nao, vista por la aleta de estribor, figuró en el grabado de la edición de Basilea (1493) de la carta de Colón a Gabriel Sánchez.



Nao *Santa María*, realizada en 1892 por la Comisión Española del IV Centenario del Descubrimiento. R. Monleón y C. Fernández Duro.

Los documentos gráficos, aun siendo algunos desproporcionados, nos dan no obstante una imagen completa, especialmente de la nao y menos concreta de la carabela, tomando de unas la forma de castillos a proa y a popa, de otras bulárcamas, cintones y cintas, cofas, etc. De entre sus manifestaciones sólo conocemos un modelo tridimensional del medievo: La Nao de Mataró de hacia 1450, teniendo en cuenta que se trata de un ex voto marineru, que no aporta unas relaciones reales de sus dimensiones principales básicas.

Imprescindible también para el establecimiento de los gálibos del casco de la naos son los primeros tratados de construcción españoles, que aun siendo del último tercio del siglo XVI proporcionan los primeros precedentes técnicos importantes: se trata del *Itinerario de Navegación*, de Escalante de Mendoza (1575) y la *Instrucción Náutica*, de García de Palacio (1587). También, aunque ya de principios del siglo XVII, el *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos*, de Thomé Cano (1611).

El arqueólogo naval Augusto Jal, ya en 1840, tradujo un manuscrito anónimo veneciano del siglo XV, sobre construcción de naves latinas, mientras que a finales del siglo pasado el comisionado Enrique López Mendoza, miembro del cuarto centenario del Descubrimiento en Portugal, publicó un manuscrito anónimo portugués de finales del XVI o principios del XVII: *Libro Náutico de Meio practico de contrucção dos navios e gales antigas*. Ambas servirán de base para la reconstrucción de las carabelas.

Respecto al aparejo, el *Diario* refleja exactamente el de la nao (24 de octubre de 1494) y llevaba todas mis velas de la nao maestra y dos bonetas y trinquete y cebadera y mesana, y vela de gavia y el batel por la popa.

La vela maestra sería la verdadera fuerza impulsora del buque. La cebadera, el trinquete y la mesana mucho más reducidas, constituían velas de equilibrio, gobierno y maniobra, la gavia, aún muy pequeña, era de muy poca eficacia en este siglo.

De la carabela *Pinta* sólo consta que tenía aparejo redondo y posiblemente con tres palos.

En cuanto a la *Niña*, que aventajaba en ceñida a la *Pinta*, su aparejo original latino le fue cambiado en redondo en Las Palmas.

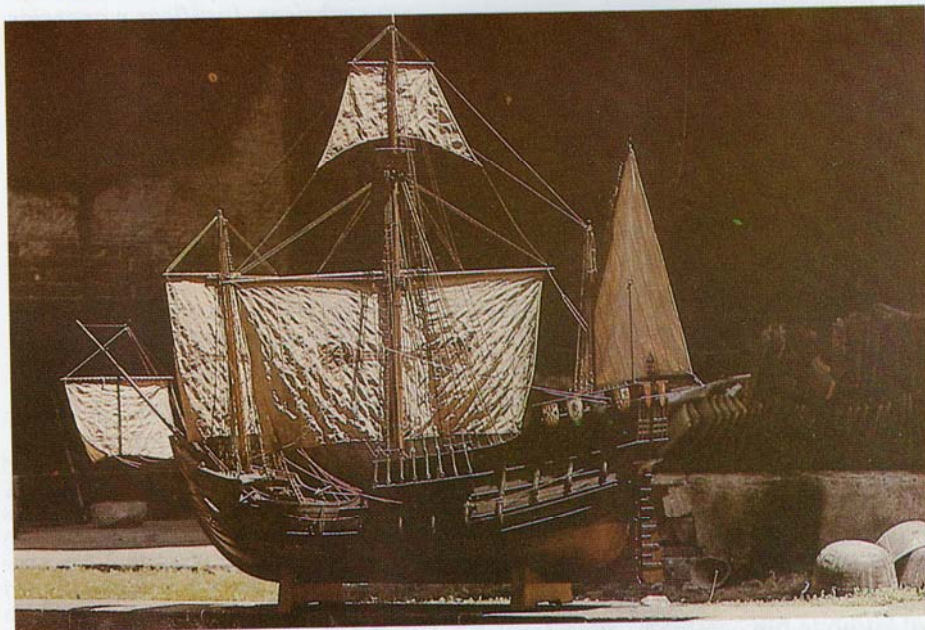
GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

Representaciones gráficas de las naves colombinas.

Dos documentos gráficos nos parecen significativos para ilustrar las naves colombinas, en primer lugar; la nao representada en la impresión de Basilea de 1493, de la carta de Colón al tesorero Gabriel Sánchez. Aunque el italiano Bossi pretendió que las cuatro láminas que incluye fueran de mano de Colón o de alguno de los que le acompañaran, nos parece muy improbable, dado que el argumento empleado por Bossi alude a la exacta localización de las islas descubiertas, y que indudablemente es errónea.

Incluye una de las láminas una nao con el título de *Océánica Classis*; se trata de la misma nao que vista por la aleta de estribor figuró en *Peregrinationes in Terram Sanctam* por Breydenbach en 1486. Sin embargo sus detalles, sin duda vigentes siete años después, ofrecen la imagen que muy bien pudo tener la propia *Santa María*: popa redonda, robustos cintones, tendal de través, palo mayor con zunchos, obenques con flechastes, baos salientes, dos escotas centrales.

La segunda representación que nos parece fundamental nos la ofrecen los dibujos de la primera carta de la isla Española atribuida hasta hace pocos años a Colón o a su hermano Bartolomé. Actualmente se cree que fue hecha por el piloto Andrés Morales en 1509. Dicha carta apareció al final de un volumen de las *Décadas*, de Martir de Anglería, quien cuenta que Morales le presentó una carta de la isla Española. Debía tratarse de la descripción geográfica de la misma que el comendador Ovando encargó a dicho piloto en 1507, según Las Casas.



Carabela *Santa María*. Modelo de la reconstitución de 1929, por J. Guillén y Tato.

Constituyen estos dibujos un testimonio sujeto a la realidad de las naves de la época. Aparecen por dos veces las supuestas naves del primer viaje de Colón, dos de aparejo redondo y una latina. Resultando manifiestamente más pequeña la latina de dos palos.

Los dibujos fueron considerados por el investigador y miembro de la Comisión del IV Centenario italiano D'Albertis como anacrónicos en base a la toponimia incorporada de lugares habitados. También alude a la presencia de dos navíos de gavia, *cuando se sabe que sólo una nao* formaba parte de la flotilla. Además, alega D'Albertis, dibuja el buque menor, supuestamente la *Niña*, con velas latinas mientras es de todos conocido que se cambió su aparejo en Las Palmas.

A pesar de lo expuesto por D'Albertis, no nos parece nada ilógico que diecisiete años después del Descubrimiento se dibujaran en la primera carta de la Española las tres naves protagonistas del evento, figurando además una de ellas con el aparejo original latino. Aparejo que, por otra parte, pudo muy bien usarlo siempre que tuviera vientos contrarios durante la travesía (como apunta Etayo).

Tampoco es extraño el aspecto de nao de la *Pinta*, pues atendiendo a su condición de carabela armada pudo tener cofa en el tope del palo mayor y su correspondiente vela de gavia. La cofa servía de puesto de exploración para los serviolas y principalmente de combate para los arqueros.

En la flotilla dibujada por Morales, es interesante destacar las proporciones dominantes del palo y vela mayor de la nao con respecto al trinquete y mesana, influencia sin duda de las naos anteriores de un solo palo para su marcha y gobierno.

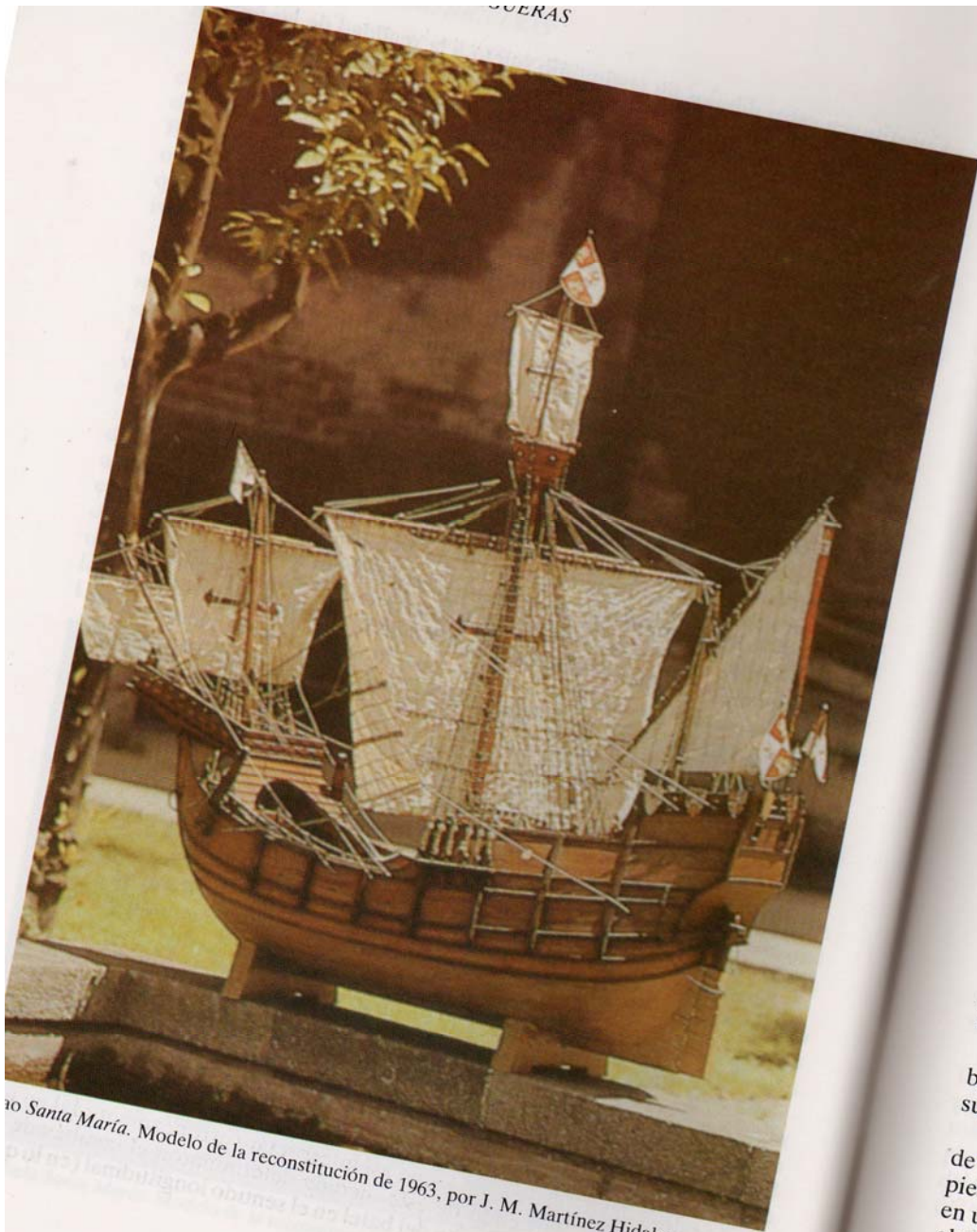
Reproducciones a tamaño natural.

Veamos ahora las reproducciones a tamaño natural sin detenernos en las soluciones aportadas por D'Albertis o Anderson, a escala reducida, que no resuelven cuestiones de construcción propias de réplicas a tamaño natural, como puedan ser el desplazamiento, calado, etc.

En primer lugar: *La Santa María, de Fernández Duro y Monleón*, conocida también como de Concas por ser el comandante que la condujo a América en 1892, con motivo de las celebraciones del IV Centenario del Descubrimiento (botada en La Carraca el 26 de junio de 1892).

Para el cálculo de las dimensiones principales del buque, utilizaron la fórmula AS, DOS, TRES, de modo que a cada codo de manga corresponden dos de quilla y tres de eslora, aplicada por García de Palacio, fórmula que también aplicará Escalante de Mendoza al puntal, manga y quilla, viniendo a ser el puntal la mitad de la manga. Emplearían como medida básica las cinco brazas de eslora del batel de la nao, que así interpretara erróneamente Jal en un pasaje del *Diario*. Partiendo de esta medida determinaron el combés de la nao, en consideración a la estiba del batel en el sentido longitudinal (en lo que

...ERAS



...o *Santa María*. Modelo de la reconstitución de 1963, por J. M. Martínez Hidalgo.

Núm. 29

Año 1990

...
 é
 pla
 des
 bul
 de l
 P
 tero c

Ve

Es l
 constru
 ción Ibe
 mente en
 Opina
 por Veyt
 bordo.

Deduj
 brazos del
 suponiendo

En cuan
 de Palacio p
 pies de mang
 en una nave d
 al apuntado p
 combés en 13.

Para deter
Santa María, co

va desde la fuga de la tolda hasta la afrizada del castillo según García de Palacio, cuando realmente ello no es obligado, dirá López de Mendoza, pues podía estibarse atravesada en las bordas, con la quilla hacia arriba).

Teniendo en cuenta un desplazamiento aproximado entre 100 y 200 toneladas, porque Escalante de Mendoza apuntó no mucho más de 100 toneladas, construyeron un buque de 22,60 m de eslora, 7,80 m de manga y 4,10 m de puntal en la maestra. Con un porte de 127,57 toneladas.

Para la forma del casco utilizaron los dibujos de naos en la Costa Firme de la carta de Juan de la Cosa (1500), las naos del retablo de la iglesia de San Nicolás de Bari (Burgos) de 1495 aproximadamente, la nao de la portada del *Libro del Consolat* (edición de 1502).

Para el aparejo se guiaron de la relación del *Diario*, dotándola de vela de gavia trapezoidal, tal como aparece en la carta de Andrés Morales de 1509 y en la de Diego Rivero de 1529.

De esta última copiarían la popa plana, único documento gráfico de la época que muestra esta clase en las naos.

El resultado fue una nave con casco muy lleno de fondos, completamente plano por debajo, con considerable lanzamiento a proa y a popa (con el fin de desplazar mucho y soportar el peso de los castillos), anchas cintas ligando las bulárcamas, timón de pala ancha con caña horizontal desde la batería debajo de la tolda y una sola cubierta.

Poseía además cierto recargamiento ornamental, en contra del gusto austero de la época.

Veamos ahora la *Santa María*, de Guillén Tato:

Es la única reproducción de la nave capitana como carabela de armada, construida (en los astilleros Echevarrieta de Cádiz) con motivo de la Exposición Iberoamericana de 1929 y otra posterior en 1950, conservada actualmente en las Atarazanas de Barcelona.

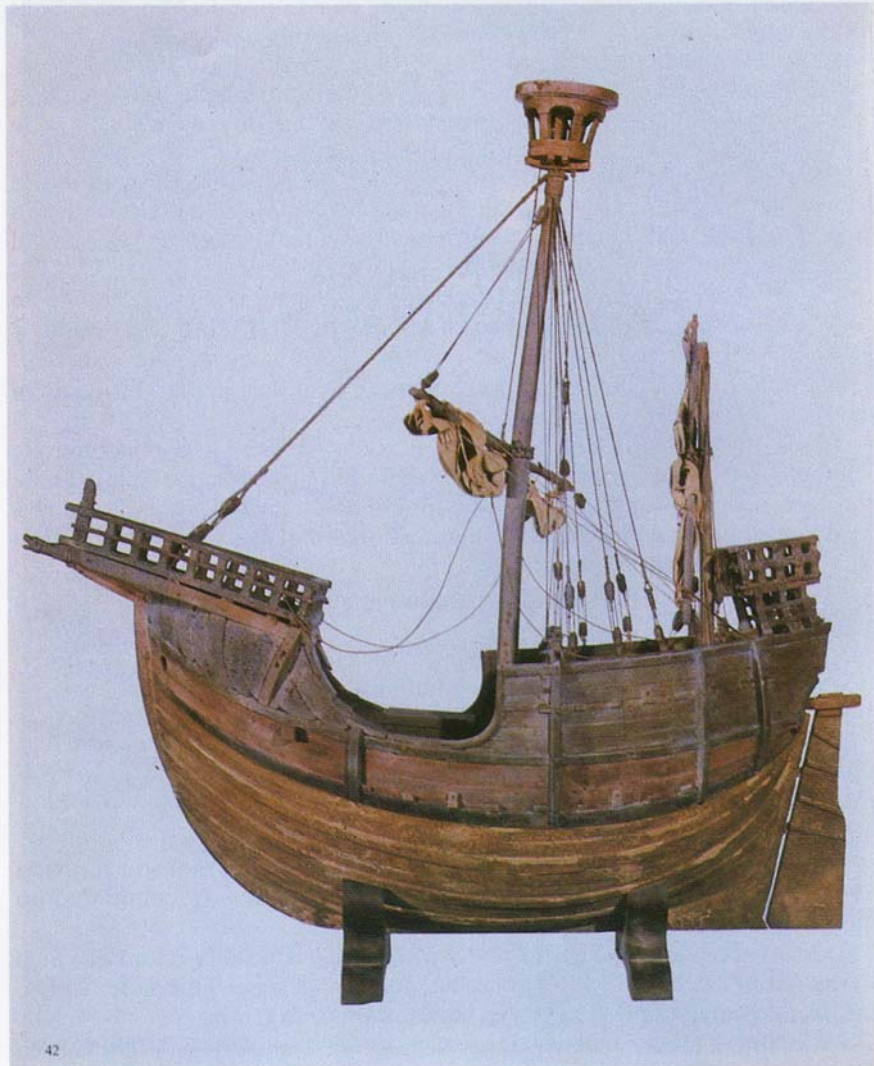
Opinaba Guillén que toda carabela era nao, según la tradición recogida por Veytia y Salas de que nao era un término genérico de buque de alto bordo.

Dedujo como medida básica la del combés a partir de la eslora de cinco brazas del batel, como ya lo habían hecho Jal y después Fernández Duro; suponiendo igualmente su estiba en la dirección de la crujía.

En cuanto a las otras dimensiones de la barca, toma las que diera García de Palacio para su nao de 150 toneladas, siendo éstas: 30 pies de eslora, 11,5 pies de manga y 2,5 pies de puntal. Lo que supondría unos 15 pies de combés en una nave de más de 200 toneladas de desplazamiento, muy superior, pues, al apuntado por Escalante de Mendoza. En consecuencia, Guillén rebajará el combés en 13,5 pies.

Para determinar las proporciones de las dimensiones principales de la *Santa María*, consideró que los tratados de Escalante de Mendoza y García de

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS



42

Nao catalana (ca. 1450). Reproducción en el Museo Naval de Madrid. Modelo original en la ermita de Juan Simón. Mataró (Barcelona), actualmente en el Maritime Museum Prins Hendrik de Rotterdam.

Palacio estimaban embarcaciones muy posteriores y, por tanto, más evolucionadas.

Sin embargo, considera básico el manuscrito anónimo portugués de finales del XVI, principios del XVII, interpretado por López de Mendoza, quien fijó las dimensiones de una carabela y nave latina, obteniendo, a partir de la medida de manga, la eslora y puntal. Estableció una proporción eslora/manga de 3,333 m, frente a la proporción eslora/manga 3,42 m que había considerado en base al manuscrito anónimo veneciano del siglo XV, la otra fuente básica utilizada por Guillén.

Guillén Tato optó por la solución intermedia de 3,4 m, resultando una embarcación con aspecto de nao, de 25,668 m de eslora, 7,533 m de manga y 3,348 m de puntal. Sin duda, el aspecto largo y angosto preconizado por García de Palacio para las carabelas no fue el resultante, pues para ello la relación manga/eslora debería ser mayor de 3,4 m.

Respecto a las formas, utiliza prácticamente las mismas ilustraciones que sirvieron en las reconstituciones de Jal y de 1892, a excepción de la carta de Andrés Morales de 1509.

A diferencia de la reproducción de 1892 colocó una tilla a proa, a la que, según dice, Colón llamaba castillo por tradición; la construyó con popa redonda inspirada directamente en la *Océánica Classis* y en la portada del *Libro del Consolat*, puso además dos cabrestantes, uno a proa y otro a popa, y dos portas bajo la tolda. No llevaría espolón a proa, tal como aparecía en la carta de Juan de la Cosa.

En cuanto al aparejo, ratifica las deducciones que del *Diario* hizo la Comisión de 1892.

La tercera reproducción de la nao *Santa María*.

La realizó Martínez Hidalgo en 1964 con motivo de la Feria Mundial de Nueva York, y actualmente se acaba de terminar el casco de otra, ciñéndose a su mismo diseño con vista a repetir la ruta colombina en 1992, en la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento.

Ordena las dimensiones principales de la nao en base al porte de 100 toneladas que diera Escalante de Mendoza, que confirmaría casi cien años después —dice Martínez Hidalgo— las cifras dadas por Hernando Colón de 110 toneles de porte y un calado de tres brazas genovesas, equivalentes a 5,71 pies. Acerca de las cifras dadas por Hernando, según Martínez Hidalgo, debemos decir que nada hemos podido encontrar en el texto de la biografía del almirante.

Partiendo de estas cifras y no dando valor a la medida de eslora del batel que interpretara Jal, procedió a elegir medidas que guardaran la regla AS DOS TRES, con un puntal de bodega equivalente a la semimanga (interpretando la fórmula para el puntal, manga, quilla) hasta dar con la capacidad de estiba aproximada.

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

Finalmente obtuvo como resultado una nave de 7,92 m de manga, 15,80 m de quilla y 23,60 m de eslora. Con un arqueo de 105,97 tonele (1 tonelada = 1,2 toneles). La réplica actual tiene 7,96 m de manga, 16,10 m de quilla y 29,60 m de eslora.

Para los gálibos de construcción utilizará una numerosa serie de ilustraciones de la época. No acepta que la *Océánica Classis* y los dibujos de A. Morales (que considera de 1530, según decía D'Albertis) representen las ambarcaciones del primer viaje de Colón. Se servirá especialmente de la carraca del maestro flamenco conocido por W. A. (de 1475), que considera como uno de los mejores documentos para la reconstitución de naos de la época.

Sobre todo se servirá para la reconstitución de la *Santa María*, de la nao de Mataró, de la que copiará la construcción en tingladiello para el forro de las bandas altas del castillo, cuadernas reforzadas y unidas con bulárcamas y sobrequilla, también pondrá debajo del arco de entrada del castillo la bita.

El aspecto exterior carecía de ornamentos, salvo blancos rotos en las amuradas del castillo y toldilla.

En lo tocante al aparejo lo constituye en función del reflejado en el *Diario*, destacando las proporciones dominantes del palo mayor con respecto al trinquete y mesana, al que dará junto con el mastelero 26,60 m.

La vela de gavia la haría rectangular y muy pequeña, con brazas y escotas a la cofa (para maniobrar la gavia) como aparece en la pintura de Carpaccio (1465-1525).

También de la carabela Niña, la embarcación menor de la flotilla colombina, Etayo realizaría una reproducción en 1962 con la que repetiría la derrota colombina.

En base a la definición del Dic-

Reproducción de la nao *Santa María*, realizada en los astilleros Viudes, de Barcelona.

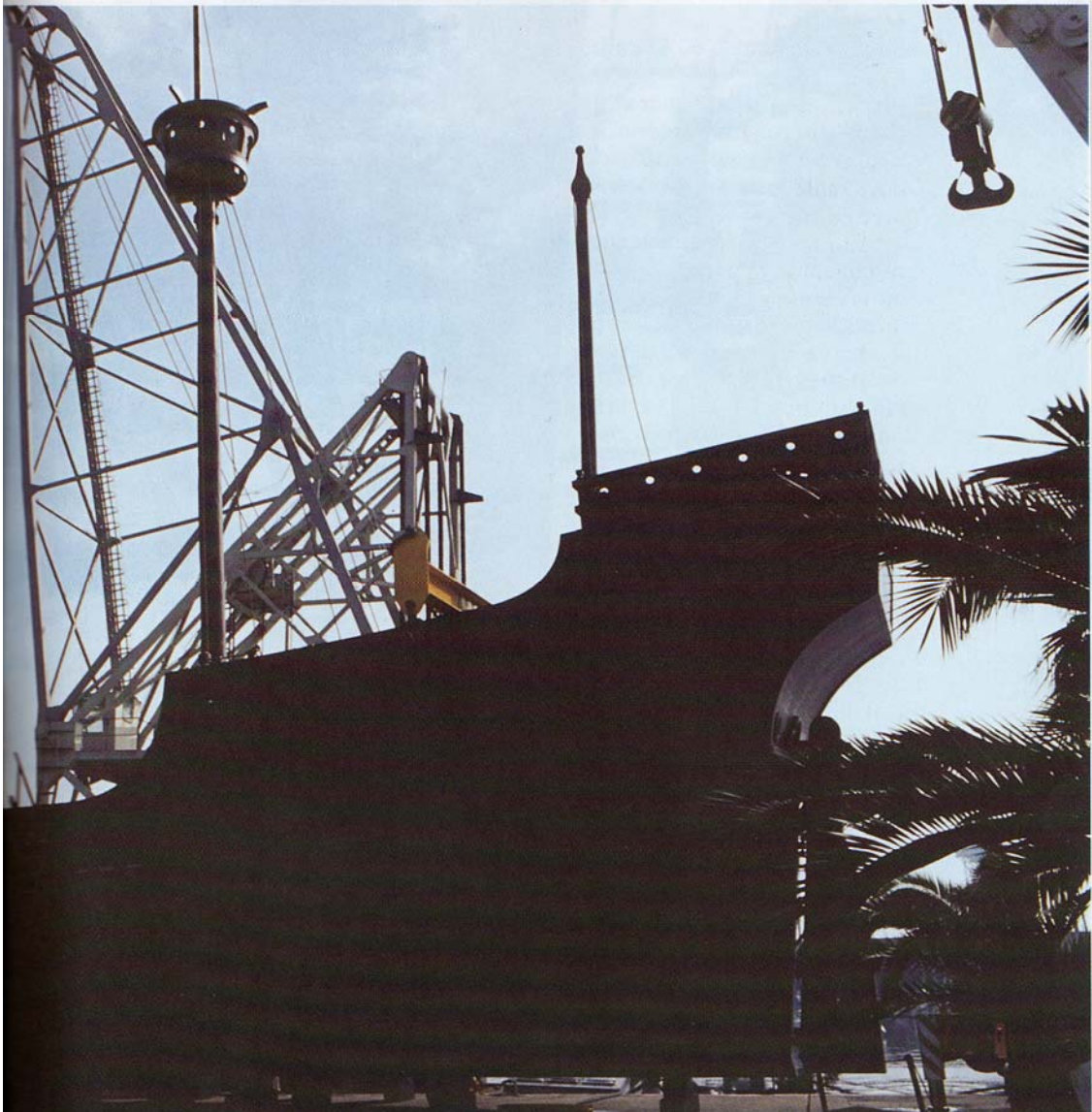


LAS NAVES DE COLON

cionario de Autoridades de la Lengua de 1737, sobre la pinaza (embarcación ballenera de Cantabria) como *embarcación pequeña de remo y vela. Estrecha y ligera, con tres mástiles y popa cuadra. Que sirve para correr el mar y para descubrir*, establece Etayo la relación con la carabela en cuanto a proporciones de las dimensiones principales.

En la pinaza, la relación manga/eslora la considera en 3,9 m y para la *Niña* señalará una relación igual a 4 m, y del puntal con la manga igual a 0,54 m, como típicas de las carabelas latinas.

Le parece que el manuscrito anónimo veneciano del siglo xv daba una menor proporción porque se refería a embarcaciones latinas destinadas a la





Réplica actual de la carabela *Pinta*, realizada en Astilleros Reunidos de Isla Cristina, Huelva.

carga y, por tanto, dice Etayo, condicionadas a una manga más elevada que en un tipo de embarcación en que la velocidad es fundamental. A este razonamiento podemos alegar que Martir de Anglería consideró a las dos carabelas de la flotilla como naves *de mercaderías* (Dec. I, lib. 1).

Sobre las reglas del manuscrito anónimo portugués del siglo XVI, alusivo a carabelas redondas de cuatro palos, lo encuentra apropiado para una construcción más moderna.

Etayo dará una importancia fundamental a la flotilla dibujada en la primera carta de la isla Española (de Andrés Morales), desde sus dibujos deduce arboladura, velamen, superestructuras y las medidas probables de las dimensiones principales. Para ello aplicará a los dibujos una escala de 4 mm para 1 m, aproximadamente.

Resultaría una embarcación de 13 m de eslora, 3,36 de manga y 1,96 de puntal. Con un desplazamiento de 34 toneladas.

Casco considerablemente estrecho y de casi la mitad del arqueo preconizado por Cuneo de alrededor de 60 toneladas (Cuneo aportó la única medida de arqueo de las naves colombinas, refiriéndose desde luego a la *Niña* del segundo viaje como buque almirante de la exploración de Cuba; presumiblemente se trata de la misma *Niña* del primer viaje).

De cubierta corrida, sin tilla ni cofa, y a popa una tolda simple, tal como las ve en la Carta de Juan de la Cosa.

Mientras que los demás investigadores consideran a la *Niña* de tres palos después de hacerla redonda, Etayo piensa que en Las Palmas sólo se harían una verga y velas redondas para el mayor y mesana, y que quizá puso en ocasiones un mástil de fortuna que cambiaría por otro mejor en las islas descubiertas (según las palabras del Almirante referidas a la fábrica de un nuevo mesana el 2 de febrero de 1493). Lo cual coincide, dice Etayo, con los dibujos de la carta de Morales en que aparece la embarcación latina, es decir la *Niña*, una vez con dos palos y en el otro lado con tres palos.

Por último diremos que en el presente mes de octubre se han botado los cascos de las carabelas *Pinta* en Isla Cristina y *Niña* en Cartagena, para la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento, realizados sobre los diseños de Martínez Hidalgo de 1964:

La relación de las dimensiones principales las tomó del *Libro Náutico* portugués, interpretando 3,33 para la relación eslora/manga y 2,40 para la quilla/manga.

Las dos carabelas iban provistas de cubierta corrida y popa cuadra. A la *Pinta* se puso tilla, arbolaría tres palos y bauprés, vela mayor sin boneta, sin cebadera en el bauprés, ni gavia sobre la cofa. Aunque se desconoce su arqueo, se la cree mayor que la *Niña*, por su aparejo similar al de la nao, lo que le obliga a mayor porte, además del hecho de ser capitaneada por el mayor de los Pinzón, Martín Alonso, y estar provista de mayor dotación (A. Gould considera probable 40 hombres en la *Santa María*, de 30 para la *Pinta* y 20 para la *Niña*).

...ANO HIGUERAS



Réplica actual de la carabela *Niña* en el Arsenal de Marina de Cartagena.

Núm. 29

Año 1990

ú
 la
 la
 las
 Ma

 tanc
 latin
 un ca
 difere
 Só
 y medi
 mitirá e
 carabela

LAS NAVES DE COLÓN

Resultaría la *Pinta* con una eslora de 22,55 m, una quilla de 16,15 m y la manga 6,75 m, con un arqueado de 60,91 toneles. (La réplica actual: 22,75 m de eslora, 16,12 de quilla y 6,60 de manga).

Y en la *Niña*: eslora de 21,44 m, la quilla 15,46 m y la manga 6,44 m, con un arqueado de 52,72 toneles. (La réplica actual: 21,40 de eslora, 15,55 de quilla y 6,28 de manga).

Constituyendo en definitiva unos buques con un arqueado considerablemente superior al de las anteriores reconstituciones.

Conclusión.

A la vista de las tres reconstituciones de la *Santa María*, considerada unas veces como nao y en una ocasión como carabela, interpretadas por sus autores desde fuentes aparentemente dispares, como en el caso de la realizada por Monleón, que utilizó proporciones aplicadas a las naos, o la efectuada por Guillén que lo hizo para embarcaciones latinas, como serían las carabelas, observamos sin embargo tres buques de aparejo y cascos similares con la única diferencia importante de la popa cuadra o redonda. Paradójicamente, la popa cuadra que se atribuye normalmente a las carabelas y nunca a las naos la vemos reproducida así en la nao de Monleón y la popa redonda, propia de las naos, sin embargo la reproduce Guillén en su *carabela de armada Santa María*.

Esto nos hace pensar que las naos y carabelas de la época, salvando las distancias que presentaban sus portes por la condición del aparejo redondo o latino, adecuado a la hora de combatir vientos largos o cortos, contaban con un casco sin apenas distinciones de formas sino exclusivamente un tamaño diferente.

Sólo la aportación de nueva documentación que reseñe unas proporciones y medidas específicas referidas a naos y a carabelas concretamente, nos permitirá establecer si hubo alguna otra diferencia esencial que determine a la carabela como prototipo sujeto a reglas propias.

LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA EN EL SIGLO XVI

Los nautas peninsulares, primeros en marcar las reglas y leyes de la navegación

Guadalupe CHOCANO HIGUERAS
Licenciada en Historia de América

La etapa de las grandes travesías atlánticas no habría sido posible sin el legado científico del mundo árabe (portador de la cultura griega), y más concretamente del mundo andalusí: los marinos árabes habían recorrido el Mediterráneo, el Índico y también se abrieron al Atlántico.

Portugueses y españoles, herederos de la tradición oriental, tuvieron su principal fuente de conocimientos en los libros de Alfonso X el Sabio y de Raimundo Lulio (1273), esencialmente la recopilación de códigos del rey castellano que, con el título de *Libros del Saber de Astronomía* (ca. 1256), presentan, entre otras materias, las cuestiones de latitud, o medida de la altura de los astros, y tablas de declinación solar, que servirán de fundamento a todos los tratados y regimientos posteriores.

Durante los siglos XV y XVI, los peninsulares desarrollaron las teorías y técnicas necesarias a las navegaciones oceánicas de altura, constituyendo, primero en el Mediterráneo y luego en el Atlántico, el exponente más completo del progreso de la construcción y técnica navales. El gran adelanto de la náutica, la cartografía y la construcción naval, prolongado en la centuria siguiente, conformará la fase de transición hacia la ciencia moderna promovida en el curso del siglo XVIII.

Fueron los primeros en marcar las reglas de arquitectura naval y leyes de navegación en la Edad Media y Moderna. A excepción del tratado italiano de principios del siglo XVI *Fabbrica di galere* (publicado por Jal en 1840), los castellanos elaboraron los más antiguos tratados de construcción naval; en el último cuarto del XVI, Escalante de Mendoza y Diego García de Palacio (1) nos ofrecen las fórmulas para construcción de buques determinados, si bien su identificación en textos de la época no es tarea fácil debido a la similitud de los vasos representados y la propia confusión a que induce su denominación, que, aun refiriéndose al mismo tipo, cambiaba según el lugar de construcción. Así la nao en España era similar a la denominada carraca en Italia o urca en Alemania. Por otro lado, las soluciones que nos aportan los planos de los primeros tratadistas son perfectamente trasladables a las técnicas aplicadas en

(1) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *Itinerario de navegación de los Mares y Tierras Occidentales* (1575) y GARCÍA DE PALACIO, Diego: *Instrucción Náutica para navegantes* (1587).

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

el siglo xv, habida cuenta que su evolución era tan lenta, que los cambios de estructura, que no de arqueo que aumentó notablemente en el curso del xvi, sólo son apreciables observando larguísimos períodos de tiempo.

La práctica fue determinando que la carabela era la nave más adecuada para expediciones de exploración y descubierta, la nao como buque mercante para grandes travesías, y más tarde el galeón, de mayor envergadura que la nao, como buque principal de combate, la galera era aplicada, esencialmente, a la guerra en el Mediterráneo, etc., atendiendo así los tipos de buques, su arquitectura, a las exigencias que requerían su misión y/o el mar a navegar; del mismo modo, la técnica de la náutica, que venía practicándose en el Mediterráneo a la vista de la costa, como referente, es decir de cabotaje, evolucionará al engolfarse océano adentro y perder el punto geográfico de referencia durante días, incluso meses, gestándose así en el Atlántico, desde la segunda mitad del siglo xvi, la navegación de altura.

Aunque desde la antigüedad se venían calculando en tierra las dos coordenadas geográficas, latitud y longitud, para determinar la situación exacta de un lugar, hasta avanzado el siglo xv no se comenzará a experimentar a bordo con una de ellas, la latitud, mientras la otra coordenada, la longitud, tardará casi tres siglos en poder determinarse en el mar, y entonces mediante la incorporación a bordo del cronómetro marino de precisión.

Con la aplicación de las latitudes, elemento básico de la navegación de altura, se irá pasando del punto de *fantasía* o *estima*, por rumbo y distancia, al punto de *escuadría*, con el rumbo y latitud, introduciendo en las cartas náuticas la escala de latitudes, sistema de enorme trascendencia en la ciencia náutica.

El arte de la navegación, conceptualizado como ciencia náutica en el siglo xvi, que no en el sentido moderno del término, será el objeto de nuestra exposición, y para ello nos deberemos remitir, ineludiblemente, a los primeros tratados de navegación de los que fueron autores portugueses y españoles, a los que cabe igual gloria.

Navegación por estima: rumbo y distancia

En el mar Mediterráneo se mantendrá el método de la estima hasta el siglo xviii, y es que, siendo un mar estrecho y no superando la precisión de las observaciones de latitud en el siglo xvi el sexto del grado, el procedimiento más exacto seguía siendo la estima; dicho sistema, original de la zona mediterránea, será también el utilizado en el Atlántico hasta bien entrado el siglo xv.

Los pueblos mediterráneos aportaron a Europa los tres elementos fundamentales propios de la navegación de estima: la brújula o aguja náutica, el derrotero y la carta arrumbada.

La generalidad de los pilotos no siempre se servían de la brújula, mientras que la experiencia les enseñaba a utilizar los elementos naturales: la acción de los vientos sobre el aparejo, la estela del agua, el influjo de las corrientes

LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA EN EL SIGLO XVI

marinas etc., que les indicaban la velocidad de la nave y, con la ayuda de los relojes de arena (*ampolletas*), la distancia recorrida en millas y leguas, estimando así la situación del buque a *ojo marinero*, o estima; habrán de pasar siglos antes de inventarse la *corredera de barquilla*, instrumento del siglo XVII para medir las distancias recorridas que se mantuvo en vigor hasta la primera mitad del siglo actual (2).

Sin entrar en cuestiones sobre el origen de la primitiva aguja magnética, sobre lo que no constan datos fidedignos acerca de si pasó de China a la Arabia y Siria y después a Europa, o si nació en Occidente..., atenderemos únicamente a su funcionalidad consistente en indicar el norte tanto de día como de noche, por la fuerza directriz que supone una barra de hierro imantada.

Mediante la aguja imantada orientaban el rumbo, es decir, el ángulo entre la proa de la embarcación y el norte que marcaba la aguja; su utilización en el Mediterráneo era ya usual en el siglo XIII, pues ya aparece reflejada en las *Partidas* de Alfonso el Sabio: «E bien assí como los marineros se guían en la noche oscura por el aguja, que les es medianera entre la piedra e la estrella, e les muestra por do vayan» (Tít. 9, Ley 28 de la 2.^a Partida), o por el beato mallorquín Raimundo Lulio (a quien se llegó a atribuir su invención) que en su autobiografía se refiere a la aguja como medio de dirigirse al septentrión. La aguja irá fijada sobre un disco de papel donde está dibujada la *rosa de los vientos*, haciendo oficio de horizonte fijo, según orientación Norte-Sur; con respecto a que el norte estuviera representado por la flor de lis, pudo deberse a un origen napolitano, o francés como nos dice Pedro Medina en su *Regimiento*: «las agujas se comenzaron a fabricar en Francia y en Flandes, y de allí el principio de poner flor de lis por cabeza con el Norte» (3).

En la rosa se podían leer los puntos cardinales e intercardinales, esto es los vientos o rumbos por los que se debía orientar el navegante, llegando a ser 32 en su forma definitiva como nos apunta por primera vez Gemma Frisio en su comentario a la *Cosmografía* de Apiano (4). La separación entre dos rumbos formaba un ángulo de una cuarta, equivalente a $11^{\circ} 5'$, con lo cual el error de apreciación del rumbo, en teoría, no debía superar la media cuarta, aproximadamente 5° .

La aguja, el más importante factor entre los instrumentos náuticos, que con palabras del tratadista Pedro Medina suponía en la navegación lo que la vista del hombre entre los cinco sentidos, determinó en el Mediterráneo la aparición de un nuevo tipo de derrotero, el *portulano*, o carta arrumbada, sin tener en cuenta la latitud ni la longitud, sino rumbos y distancias, resultando una cartografía aproximada a partir de los datos de navegación experimentados por los

(2) Pigafetta, durante el viaje de Magallanes, será el primero en citar un instrumento de medida (distancia), la *catena a popa*, instrumento auxiliar para medir el recorrido de la nave, antecedente de la *corredera de barquilla*, del que no hallamos referencias en Colón ni en otros nautas de la época.

(3) MEDINA, Pedro: *Regimiento de Navegación*. Sevilla, 1563 (1.^a ed. 1552). En España no se introducirá este signo hasta el siglo XVI.

(4) APIANO, Pedro: *Libro de la Cosmografía*. Amberes, 1548 (t. de *Historia del arte y ciencia de navegar*. García Franco, Salvador. Madrid, 1947, t. 1, p. 27).

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

nautas durante años e incluso siglos; italianos y mallorquines se disputan su paternidad, en cualquier caso, a juzgar por ciertos documentos de la época, parece que nació en torno al 1300 en el Mediterráneo occidental: en 1335 se hace referencia a un mapa *maris Januenses et majoricenses* (5), y más adelante, en el tratado de hacer cartas de navegación más antiguo conocido, propiedad del rey Don Martín de Aragón, consta que en 1359 las galeas aragonesas debían llevar obligatoriamente dos cartas de marear en cada nave (6). El portulano, además de representar las distancias entre los puntos más significativos de la costa, ofrecía los rumbos magnéticos que unían esos lugares, formando una tela de araña superpuesta a las rosas de los vientos ordenadas sobre un centro, u ombligo, que a su vez conformaba el núcleo de la carta. Los rumbos, término de origen español aplicado a la navegación, servían para calcular la estima, es decir, la distancia navegada sobre la recta que unía los puertos de salida y de llegada cuando el viento, por ser escaso o corto, obligaba a dar bordadas ciñéndolo alternativamente; en palabras del portugués Pedro Nunes, en su *Arte de Navegar*: «Las líneas que parten desde un punto dado a cualquier otro del horizonte, son llamados rumbos por los españoles». Se trataba de rumbos magnéticos sin corregir, es decir, afectados por la declinación magnética o desviación de la aguja: los cosmógrafos contaban solamente con la brújula para trazar las cartas haciendo coincidir el norte geográfico con el norte magnético, en la idea existente entonces de que la aguja magnética señalaba, o debía señalar, el norte verdadero o norte geográfico; de esta forma, el eje longitudinal del mar Mediterráneo ofrecía en los portulanos una inclinación de varios grados a la izquierda, pues la representación gráfica, su trazado, se convierte en una rotación en sentido contrario al producido por la desviación de la aguja y en la misma medida que ésta. Posiblemente los pilotos conocieran el fenómeno de la desviación de la aguja y no lo tenían en cuenta en sus marcaciones, o hacían las correcciones durante la navegación.

Sobre los portulanos podían marcar la posición de la nave, *punto de fantasía*, deducida a partir de la derrota indicada en el rumbo elegido y la distancia estimada medida en el tronco de leguas dibujado en algún lugar despejado del portulano; los troncos de leguas, escala geométrica rudimentaria sobre la que debían tomarse las distancias con las puntas del compás, se construían normalmente tomando sobre la equinoccial de la carta una longitud de 4°, lo que venía a ser setenta leguas españolas a razón de 17,5 por grado. Se dividían estas escalas en partes iguales de manera que cada una midiera 10 leguas.

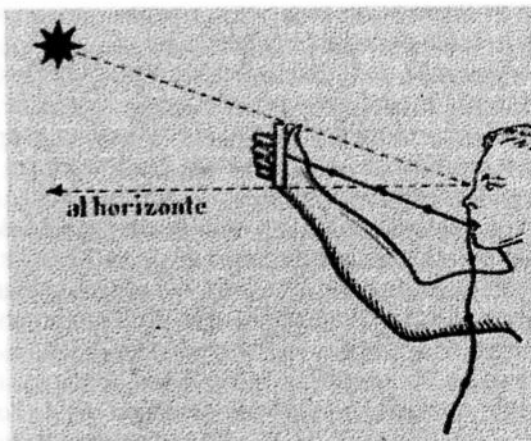
(5) Publicado por Robert Almagiá en *Intorno alla piu antica cartografia nautica catalana. Codice Vaticano Latino 6435* en Bollet. Soc. Geogr. Ital., serie VII, vol. X, n.º 1 (t. de la Cartografía Náutica española en los siglos XIV, XV, XVI y M. Cerezo, Ricardo. Madrid, 1994, p. 41).

(6) GUILLÉN TATO, Julio: *Cartografía Marítima española*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1943, p. 24.

LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA EN EL SIGLO XVI

Navegación por rumbo y latitud

Con el método de estima, alejarse de la costa suponía la pérdida de referencia diaria y consecuentemente arriesgarse a perder el rumbo. Por otra parte, la navegación de altura, por la observación de las estrellas, la habían experimentado siglos antes en el Atlántico y en el Índico los árabes, utilizando la aguja náutica y, posiblemente, instrumentos para observar la altura de los astros, siendo los primeros en intentar fijar el *punto de la nave*, sintiendo la necesidad, como nos dice Martín Cortés, de «para andar por el mar poner los ojos en el cielo» (7). Se guiaban por las estrellas, inicialmente y durante mucho tiempo sin instrumentos de observación como sin duda lo harán posteriormente la inmensa mayoría de las navegaciones atlánticas de los peninsulares del siglo XV y gran parte del XVI, visando las estrellas a través de los extremos de los mástiles y así, según las vieran sobre el mástil, debajo, a derecha, o a izquierda, reconocían el rumbo a seguir (8).



Empleo del Kamal.

(7) CORTÉS, Martín: *Breve Compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar*. Sevilla, 1551 (escrita en 1545), en dedicatoria a Carlos V. Ed. facsímil de Guillén Tato, Julio. Zaragoza, 1945.

(8) Desde el siglo VII se mantenía abierta la comunicación entre el Mediterráneo y el Atlántico; se encuentran naves francas en el Mediterráneo y bizantinas en el Atlántico, aunque se trataba de navegación de bojeo, a la vista de las costas. Siglos después, los marinos andalusíes cruzaban el Mediterráneo en el sentido de los paralelos, es decir, por alta mar. Las referencias de textos árabes sitúan sus pilotos en los más diversos lugares del mundo durante los siglos X y XI. Normalmente navegaban en convoy, no solamente para proteger sus mercancías, sino porque llevarían en el buque a la cabeza al piloto más experto, orientándose por estrellas conocidas visándolas a partir de los mástiles; el sistema estaba expuesto claramente en la *Farsalia*: «Todos esos astros que cumplen su revolución declinando en el cielo estrellado y que por esa perpetua inestabilidad engañan a los pobres marinos, no son los que nosotros seguimos, sino el eje que jamás se hunde en las olas, que jamás se pone, que hace resplandecer la doble constelación (Osa Mayor y Osa Menor), eso es lo que guía nuestros buques. Mientras sube hacia la cúspide de la bóveda celeste y la Osa Menor domina la extremidad de mis mástiles, nosotros avanzamos hacia el Bósforo y el mar Negro, que se hunde en las costas de Escitia. Si Arctofilax (Arturo) desciende de la cima del mástil y la Osa Menor se inclina hacia la superficie del mar, es hacia los puertos de Siria a donde se dirige el buque. Luego aparece Canopo, que se complace en vagar por el cielo austral; es una de las estrellas que teme al Norte; avanza conservándolo a la izquierda, más allá de Faros (Alejandría): el buque tocará la gran Sirte en medio de las dos». Relaciones similares se encuentran respecto a navegaciones árabes en el Índico («La navegación en el al-Andalus», en *El Legado científico Andalusi*. Vernet, Juan. Museo Arqueológico Nacional. Madrid, 1992, pp. 182-183).

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

La tradición árabe la heredarán los portugueses aplicándola en las navegaciones atlánticas de la segunda mitad del quince, con la observación de la altura de las estrellas sobre el horizonte, sin que aún se pueda hablar propiamente de cálculo de latitudes a bordo.

Después de la toma de Ceuta en 1415, los portugueses, en una especie de empresa estatal, iniciaron de forma sistemática sus navegaciones hacia el Sur, siguiendo el método de rumbo y estima propio del Mediterráneo. Ayudados por castellanos, aragoneses y genoveses, se cuestionarán la navegación de estima cuando, ya doblado el cabo Bojador (1434), comiencen a experimentar en la segunda mitad de siglo la navegación de altura basada en el cálculo de una coordenada astronómica de un astro, la latitud: no habían tenido dificultad en la navegación al Sur, pues durante todo el año soplan los vientos alisios del norte al nordeste desde el cabo Bojador a cabo Verde, pero sí la tendrían a la vuelta de Guinea, y más tarde de La Mina, al remontar la costa con viento de proa. La utilización de la carabela, de mayor maniobrabilidad que la nao, y el continuo cambio de bordo, o navegación de bolina, con que ofrecer resistencia al viento, no facilitaban suficientemente la travesía de vuelta. La solución la encontrarían rodeando esos elementos contrarios adentrándose en el mar; aquello planteaba el grave problema de perder de vista las costas y por tanto navegar en rumbo ciego donde las apreciaciones de estima, sobre todo en grandes distancias, podían acumular errores insalvables; debían engolfarse océano adentro navegando al oeste y, ayudándose del viento, dirigirse al NO con el viento de través hasta alcanzar la latitud de los vientos variables del oeste, en las cercanías de las Azores, que les llevarían de una bordada a las costas portuguesas dando así con los vientos del Atlántico Norte (años después comprobarán que existía una corriente similar en el Atlántico Sur). El momento de girar oportunamente al este, en dirección a la costa portuguesa, lo indicaban fundamentalmente las corrientes marinas, el color del agua, etc., elementos naturales que auxiliaban la navegación.

Julio Samsó llega a afirmar que desde el siglo XI los navíos andalusíes disponían de brújula, astrolabio y cuadrantes náuticos, instrumentos de observación de los que más adelante hablaremos («Un rápido recorrido por la exposición», en *Legado científico Andaluzí*, p. 21).

Parece que los árabes del Pacífico se servían de cartas náuticas sin rumbos gráficos, pero tenían unos derroteros donde registraban las alturas de las estrellas de los puertos e islas importantes, y el *kamal*, sencillísimo instrumento de medición de la altura de los astros cuyo empleo nos describe Juan de Lisboa en el *Livro de Marinharia* (García Franco, Salvador, 1947, t. 1, pp. 237-238). Una vez que alcanzaban el paralelo correspondiente se orientaba el rumbo en sentido este u oeste hasta el lugar conocido, y de allí costeano al punto de destino, es lo que se denomina navegación por paralelo. La dirección casi meridiana de las costas orientales africanas, y las peninsulares del sur asiático, propiciaban la utilización de la altura de las estrellas para la recalada.

Cuando en su viaje a la India Vasco de Gama llegó a Melinde, en la costa oriental africana, supo que los pilotos árabes utilizaban métodos astronómicos: Joao de Barros recuerda cómo un famoso piloto árabe (al que llama Malemo Kama) los condujo desde el puerto africano hasta Calicut, en la India, mostrándole «uma carta de toda a costa de India arrumada ao modo dos nouros, que era en meridianos e paralelos, mui miudos sem outro rumo dos ventos» (GARCÍA FRANCO, Salvador, 1947, t. II, p. 43; y LAGUARDA TRÍAS, Rolando: «Comentarios sobre los orígenes de la navegación astronómica». *Revista General de Marina*, junio 1959, p. 746).

LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA EN EL SIGLO XVI

Esta bordada en alta mar se la conocerá como *vuelta de la Mina*, manteniéndose sus procedimientos en absoluta reserva por la Corte de Juan II de Portugal. Durante esta vuelta por lo largo buscaron la fórmula que les permitiera situar la nave diariamente para lo que recurrieron a la estrella Polar (más tarde al Sol) y, mediante su máxima altura, midiendo el ángulo que forma el Polo Norte sobre el horizonte del mar, obtener la latitud geográfica de posición del buque. La realidad es que obtendrían marcaciones *grosso modo* pues, provistos casi únicamente de la brújula, si llevaban a bordo instrumentos de observación su construcción era muy tosca y sus graduaciones (puntos de altura) muy imperfectas; no obstante, la teoría estaba definida, el conocimiento de la solución hallado, y ello supondrá un importantísimo adelanto en la navegación. Decimos importantísimo pues, si bien la navegación de altura, por observación de las estrellas, vemos que se venía experimentando desde siglos antes por los orientales, lo cierto es que en esta época las expediciones portuguesas comenzaban a experimentar en cálculos de latitud, sistema que, pese a su escasísima precisión (y normalmente experimentado desde tierra), será el componente básico para el desarrollo de la navegación astronómica moderna del siglo XVIII.

Instrumentos de observación de alturas

En tierra se sabía desde la antigüedad que conociendo la altura del Polo Norte sobre el horizonte de un lugar se calculaba la latitud geográfica del mismo, y que la situación del Polo, punto astronómico invisible, equivalía a la altura de la estrella más cercana al mismo sobre el horizonte, denominada estrella Polar, aplicándole una pequeña corrección: la estrella Polar en su movimiento diario circular al Polo se encuentra unas veces debajo y otras encima de este punto, como nos recordará Fernández de Enciso, círculo que entonces tenía un radio de cerca de $3^{\circ},5$ (9). En nuestro días y en la época de los descubrimientos, la estrella más próxima al Polo del mundo es la *alfa* de la Osa Menor, estrella Polar también denominada Tramontana por los nautas del Mediterráneo (porque la verían detrás de los Alpes y Apeninos), de ahí la expresión perder la tramontana cuando se hallaban desorientados en el mar al

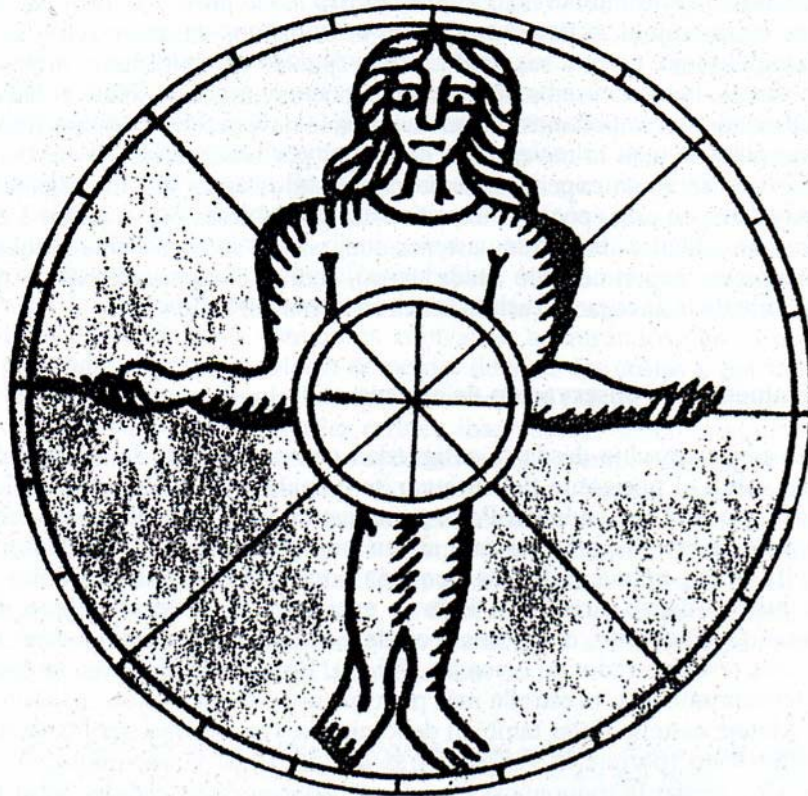
(9) Las cifras de distancia de la Polar al Polo varían secularmente a causa de las variaciones en la velocidad de precesión de los equinoccios (variable observada en sucesivas estimaciones por los astrónomos musulmanes, cuyo estudio siguieron después los astrónomos andalusíes en el siglo XI), si bien son unas diferencias pequeñísimas: en el año 1500 distaban $3^{\circ},42$, y en el año 1600 $2^{\circ},86$..., en la época actual tiene una distancia aproximada a 1° , de modo que dicha estrella indica prácticamente el Polo (en palabras sencillas diríamos que la precisión de los equinoccios es el cambio del eje de rotación de la Tierra, que a la vez que gira sobre sí misma produce cierto movimiento de balanceo, es decir, el Polo Norte del mundo describe una circunferencia cuyo centro es el polo norte de la eclíptica —lo mismo en la zona austral—, de manera que cambian las distancias de las estrellas en su observación desde la Tierra).

Antes del siglo XVI ya se conocían las reglas para reducir al Polo la altura observada de la Polar, pero no se aplicaba corrección alguna por razón de su variación con la latitud de los distintos lugares cuando la Polar está fuera del meridiano, siendo el portugués Pedro Nunes el primero en notar esta variación a final del siglo.

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

ocultarse la estrella por las nubes, o, que en expresión popular se aplica a *perder la cabeza*.

Para determinar la altura de la estrella Polar se recurría a la posición de las estrellas colindantes, las guardas de la Osa Menor, astros que están en movimiento permanente alrededor del Polo (10).



Hombre del Polo.

(10) Para conocer el movimiento de las estrellas circumpolares se imaginó en la Edad Media una figura quimérica, el *Hombre del Polo*, en la que identificaban al Polo Norte con el centro del cuerpo, el meridiano norte con la cabeza, el meridiano sur con los pies, y los brazos en cruz orientados a Poniente y Oriente respectivamente; las bisectrices de estos cuatro ángulos rectos formados por el Hombre, se dirigían al hombro derecho e izquierdo las dos superiores, y debajo del brazo derecho y del izquierdo las inferiores. La estrella Polar se suponía en el centro y la Cochaḅ (estrella beta o delantera de la Osa Menor) rodeando en círculo la figura. La creación del Hombre del Polo permitía conocer la distancia del Polo a la estrella Polar por medio de la situación de la Cochaḅ; la imagen del Hombre del Polo no siempre se representaba de frente, mostrando el brazo derecho Poniente, etc., p.e., Cristóbal Colón se sirvió de esta figura colocada de espaldas, ofreciendo la orientación según la visualiza el observador.

LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA EN EL SIGLO XVI

Observada la posición de las guardas en relación a la Polar, su distancia en grados se podía conocer mediante la aplicación de unas reglas expuestas en los regimientos del Polo con las que determinar la altura verdadera y consecuentemente la del Polo o latitud del lugar, y así conocer la posición de la nave en el mar y marcar el punto de escuadría en las cartas de navegación.

La obtención de la latitud por la observación de la Polar, método más antiguo, presentaba la dificultad de que era casi imposible visualizar la línea del horizonte durante la noche. Más adelante, se podrá calcular la latitud mediante la medición de la altura del Sol a su paso por el meridiano del lugar de observación a la que debían aplicar el valor de la declinación diaria de este astro, esto es, su distancia angular al Ecuador en un lugar geográfico cuya posición estuviera ya determinada, o bien utilizando unas efemérides conocidas (tablas o cuadros que suministraban la declinación de cada día).

Después del descubrimiento de América la navegación oceánica exigía la obtención de las alturas del Polo o del Sol con las que determinar la posición de la nave y poder elegir el rumbo a seguir, para ello se hacían imprescindibles los instrumentos de observación que midieran la distancia angular de los astros sobre el horizonte, astrolabio, cuadrante y ballestilla, iniciándose así, al menos teóricamente, la navegación por escuadría, navegando por rumbo y latitud.

Al cuadrante, cuyo uso en tierra vemos en los *Libros del Saber de Astronomía* de Alfonso el Sabio, se le hizo la única simplificación de eliminar los ábacos destinados a diversos cálculos como la determinación de la hora a través de la altura del sol. Consistía el cuadrante náutico en un cuarto de círculo de un diámetro aproximado al palmo, confeccionado en madera —más adelante se fabricaría en bronce—, con un sector graduado de 0 a 90°, *limbo*, y dos pínulas perforadas situadas sobre uno de los lados para enfilar las estrellas; del vértice del cuadrante pendía un hilo que en su extremo portaba un peso para actuar como plomada. El hilo plomada marcaba en la escala graduada del limbo la altura de la estrella sobre el horizonte; los balanceos del navío producían inestabilidad al hilo plomada por lo que se substituyó después por una regleta, lo cual tampoco daría grandes resultados. De la utilización del cuadrante náutico a bordo conocemos las primeras referencias en el relato de Diego Gomes, datado en torno a 1460 y una primera representación gráfica en el planisferio de Diego Rivero de 1525 (11).

(11) Primera referencia escrita del uso del cuadrante a bordo en *Relação do Descobrimiento da Guínea* (Ed. de Pereira. Lisboa, 1900), donde Diego Gomes después de referir el descubrimiento de la isla de Santiago de Cabo Verde habla de su cuadrante (*Marinharia dos Descobrimientos*. Fontoura da Costa, A. Lisboa, 1983, 4.ª ed., p. 60). Pereira da Silva nos explica su utilización en *Arte de Navegar aos Portugueses desde O Infante D. Henrique a D. Joao de Castro*, en *Historia da Colonização do Brasil*. Porto, 1921, vol. 1, cap. II.

Diego Rivero dibujó un cuadrante náutico en su planisferio de 1525, más adelante lo volverá a representar en el de 1527 y en los dos de 1529, pero más parecen con fines decorativos de la carta que para uso náutico, pues ostenta cuadrado de sombras el cual no se utilizaba a bordo.

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

Mientras que en el hemisferio Norte se observaba la estrella *alfa* de la Osa Menor, al penetrar en el hemisferio Sur, en que se pierde de vista la Polar, se recurría a la estrella *alfa* de la Cruz del Sur (citada como Carro del Sur por Cadamosto al exponer sus viajes a Guinea, ca. 1455), a la que se añadía para obtener la latitud unos 30°, distancia de ésta al Polo Antártico en 1500.

Más tarde se vio que las mediciones de la altura meridiana del Sol con el astrolabio para determinar la latitud tenían mayor precisión que las de las estrellas con el cuadrante; para ello debían conocer la declinación diaria de este astro, esto es, la distancia angular del Sol al Ecuador producida por su movimiento desde la línea equinoccial a los trópicos, teniendo la declinación un valor de 0° cuando el astro se encuentra en uno de los puntos equinociales, o 23° 5' cuando alcanza los puntos solsticiales, y sumando o restando a la altura observada del astro el valor correspondiente de la declinación de los demás días, según se tratara de latitudes norte o austral, obteniendo así la altura verdadera y por tanto la latitud del lugar de observación. Los valores de las declinaciones aparecían ya en el t. IV de los *Libros del Saber* (*Tabla de la declinación del Sol*) de Alfonso X, cimientos de las primeras efemérides, pero serán los tabulados en la *Sphaera mundi* del monje inglés Juan de Sacrobosco (publicado en 1472) y el *Almanach Perpetuum* del judío salmantino Abraham Zacuto, publicado en 1483 y 1496, los que pudieron llevar a bordo los pilotos. Las tablas de Zacuto correspondían a los años 1473 a 1476, pero además incluyó una tabla de correcciones a esos valores para obtener la latitud en cualquier día de los años posteriores, de manera que estuvo en uso hasta empezado el siglo XVII (12). Respecto a otras correcciones los antiguos desconocían, o no conocían bien, las dependientes de refracción, semidiámetro, etc., que no se tenían en cuenta.

El astrolabio astronómico, ya considerado por los griegos, solucionaba en tierra numerosos problemas. Los árabes lo introdujeron en España. Alfonso el Sabio lo describe en los *Libros del Saber de Astronomía*. Al principio era de forma esférico-armilar y de difícil manejo, después pasó a tener forma plana o planisférica, siendo ésta la más conocida. Su adaptación a bordo significó su máxima simplificación, conservando solamente la posibilidad de medir la altura de los astros; dejó de ser de madera o chapa de metal para fundirse en aleación de cobre, dándole mayor peso en su parte inferior para adecuarlo mejor al balanceo del buque. Suspendido de un anillo, *asidero* o *colgadero*, lo formaba una rueda con dos diámetros ortogonales, en cuyo centro giraba la dioptra o alidada, que disponía de dos pínulas con orificios para enfilar el astro. La alidada, que también era puntero, marcaba la altura observada en las dos escalas grabadas —de 0 a 90°— de los dos cuadrantes superiores de la

(12) Las tablas del rey Alfonso fueron impresas por primera vez en Venecia en 1483. Las tablas del *Almanach Perpetuum* para su adopción a bordo se publicaron en portugués en el *Regimento do astrolabio e do quadrante*, ca. 1509, y en español en la segunda edición de la *Suma de Geographia* de Martín Fernández de Enciso (1530).

LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA EN EL SIGLO XVI

rueda (13). La manera de ejecutar la operación de medir la altura del Sol con el astrolabio recibía en parla marinera el nombre de «pesar el sol»: el observador, sosteniendo el astrolabio colgado del anillo a la altura de la cintura (de otra forma el sol le cegaría), realizaba varias mediciones en las proximidades del meridiano hasta lograr la máxima altura, manejando la alidada de manera que el rayo de sol, penetrando por el orificio de la pínula superior, se proyectase en el inferior, pareciendo la alidada del instrumento el brazo de una balanza en sus oscilaciones hasta marcar la sombra en la escala. En cuanto a su utilización, el cronista portugués Juan de Barros, refiriéndose a la segunda mitad del siglo XV, anota que sólo hacía pocos años que lo manejaban los pilotos portugueses en las travesías oceánicas (14).

El tercer instrumento de navegación de altura, en cuanto a su utilidad y creemos que también en orden a su introducción a bordo, aunque se hace alusión a su existencia en el siglo XIV, fue la ballestilla. Estaba constituida por el *virote*, vara de madera de sección cuadrada de tres a cuatro palmos de largo, en el que se introducía una pieza perpendicular también de madera, de menor dimensión, llamada *sonaja*. Cada ballestilla ostentaba varias sonajas. Se enfilaban los astros por el extremo del virote, *coz*, de forma que la arista superior de la sonaja coincidiera con el astro y la inferior con el horizonte del mar, leyendo así la altura del astro en una de las caras grabadas del virote (a cada sonaja a utilizar le correspondía una escala en el virote). Por la dificultad de su manejo, teniendo que visar al mismo tiempo la altura del astro y el horizonte, apenas se utilizaba, a pesar de que ofrecía mayor posibilidad de precisión frente al cuadrante y el astrolabio al presentar unas escalas más subdivididas (15).

Con los instrumentos descritos los nautas podían calcular la latitud con independencia del trazado de las cartas. Navegarían a la manera de los árabes, es decir, controlaban el camino recorrido en dirección Norte-Sur por la diferencia de altura de los astros tomando como referencia latitudes conocidas de puntos determinados de la costa. Del sistema a navegar nos da idea la lectura del *Repertorio dos Tempos* (16), relación del XVI según la cual: al salir de Lisboa se observaba con el cuadrante la altura de la Polar estando en una posición determinada las guardas de la Polar, estrellas *beta* y *gamma* (delantera y trasera) de la Osa Menor, y se marcaba en el limbo graduado del cuadrante. Durante la derrota se volvía a observar la Polar cuando las guardas estaban en la misma posición, y de nuevo se marcaba la altura en el cuadrante; se resta-

(13) Sufrió otra simplificación quedando reducido a un anillo metálico, con una pequeña abertura en su espesor, a unos 45° del colgadero, recibiendo el nombre de *annulo astronómico*, atribuyéndose su invención a Gemma Frisia que hizo su descripción al comentar el reflejado en la *Cosmographia* de Pedro Apiano.

(14) GARCÍA FRÍAS, Juan: «Colón y la Náutica en el siglo XVI». *Revista General de Marina*, octubre 1974, p. 297.

(15) Se abandonarán estos instrumentos, cuadrante, astrolabio y ballestilla, cuando a partir del siglo XVIII aparezcan los instrumentos de doble reflexión resolviendo el problema: el cuadrante de reflexión de Hadley hacia 1731, luego el octante, el quintante y finalmente el sextante.

(16) *Repertorio dos tempos*. Ed. de Valentín Fernandes, año 1518 (Laguarda Trías, 1959, p. 744).

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

ban los grados comprendidos entre las dos marcaciones y la cifra resultante se multiplicaba por el valor del grado en leguas, esto es por $16 \frac{2}{3}$, calculándose así el trayecto recorrido en leguas en sentido Norte-Sur (17). De esta forma vemos cómo el cuadrante se estaba utilizando en la práctica para medir distancias Norte-Sur y no latitudes propiamente.

Otro sistema consistía en registrar sobre el limbo del cuadrante los nombres de los lugares que aparecían con una altura determinada de la Polar, estando las guardas en una posición específica; el cuadrante indicaba cuándo se alcanzaba dicha altura navegándose entonces hacia el Este u Oeste para llegar al lugar elegido.

Cuando la Polar estaba oculta en el momento adecuado a la observación se hacía imposible calcular la distancia recorrida, razón por la cual los portugueses crearon el *Reglamento do Norte*, o regimiento del Polo, donde en una tabla se ofrecía al navegante las alturas del Polo, sus valores, en función de las diferentes posiciones de las guardas de la Osa Menor, *beta* y *gamma*.

Ninguno de estos métodos requería cartas náuticas graduadas con latitudes, y quizá por ello no nos haya llegado ninguna carta de este tipo del siglo xv. Prácticamente en el inicio del siglo xvi, sin que ello represente una fecha exacta, sino que se introducirían paulatinamente, aparecen las cartas planas de uso oceánico, llamadas *cuadradas*, o *de grados iguales*, necesarias para aplicar el método de escuadría y estima que situaban la posición de la nave y estimaban las distancias recorridas por la línea de rumbos, según los valores dados en los regimientos de leguas (tabla de conversión de leguas a grados incorporada en la mayoría de los regimientos de navegación de la época); aplicaban las latitudes en las cartas de marear tomando como origen un lugar de latitud conocida, pues hasta fines del quince no se había logrado establecer con exactitud la posición del Ecuador respecto a un punto geográfico determinado. Las primeras cartas cuadradas, una vez confeccionadas, presentaban un aspecto similar a los portulanos, pues se borraba el reticulado de paralelos y meridianos utilizado en su elaboración. Estas cartas, fundamentadas en técnica más científica, tomando las alturas con el astrolabio y estimando las distancias, sin embargo, al contener meridianos y paralelos de grados iguales, aumentaban progresivamente su error de marcación cuando se navegaba por regiones apartadas del Ecuador (18).

(17) La evaluación del grado en leguas difería según las zonas: $16 \frac{2}{3}$ era el valor en leguas del grado equinoccial y del meridiano que le daba Enciso, Vespuccio, Magallanes, Faleiro... mientras Colón le había dado $14 \frac{2}{3}$ que a razón de cuatro millas por legua resultarían $56 \frac{2}{3}$ millas. En general en el siglo xvi portugueses y españoles le darán un valor de $17 \frac{1}{2}$ leguas, es decir unas 70 millas por grado.

(18) Pedro Nunes, primera autoridad introductora de la cartografía científica náutica, intuyó la idea de reforma al trazado de grados iguales. Mercator desplazará a la carta cuadrada en el siglo xvi, sin embargo, como antes pasara con el portulano y la cuadrada, su introducción no se impondrá desde un principio, sino que la lucha por imponer la carta mercatoriana sobre la cuadrada se prolongará durante mucho tiempo, hasta el siglo xviii.



Representación de la utilización del astrolabio y de la ballestilla. Grabado en *Warhfting Historia* (...), de Hans Staden, Madburgo, 1557.

Primeros cálculos de latitudes a bordo

El cálculo de latitudes a bordo apenas puede decirse que se practicara, por su casi absoluta imprecisión, hasta bien entrado el siglo XVI y hasta entonces no se puede hablar de la existencia de navegación astronómica.

Algunos autores creen, basándose en una anotación de Colón en la *Historia Rerum* de Piccolomini (19), que la carta náutica con graduación de lati-

(19) «Al Serenísimo rey de Portugal le fue comunicado, en el año 88, por un capitán suyo, al que había enviado a Guinea para tantear el terreno, que había navegado más allá de la equinoccial 45 grados». (Apostilla número 6 de Colón en la *Descripción de Asia*, única parte que conoció de la *Historia Rerum Ubique Gestarum*, de Eneas Silvio, Piccolomini. Ed. de Francisco Socas. Universidad de Sevilla. Madrid, 1992, p. 6.)

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

tudes se creó a raíz del reconocimiento de la costa occidental africana ordenado por Juan II de Portugal, pero esta anotación, similar a la que apostillara Colón en el *Imago Mundi* de Pierre d'Ailly (20), sólo se refiere a la vuelta de Bartolomé Díaz a Lisboa, en diciembre de 1488, descubriendo por el astrolabio que llegó 45° al sur del Ecuador. Por otra parte, sabemos que dos años antes había regresado a Lisboa el escudero de Juan II, Diego Cão, finalizado su viaje de exploración por la costa occidental africana al sur del Ecuador (rebasando el anterior punto conocido de cabo Catarina); este reconocimiento, ordenado por el monarca portugués en 1482, mientras se construía el castillo de San Jorge da Mina, reveló una considerable extensión de litoral, demostrando que era habitable el hemisferio Sur. Si admitiéramos como cierta la idea que aboga la existencia de cartas graduadas en estas fechas, Vasco de Gama habría salido para la India en 1497 con métodos astronómicos ya experimentados, o lo que es lo mismo, con mediciones de la altura del Sol y cartas náuticas de latitudes. Sin embargo, el diario de Vasco de Gama no da a entender esta posibilidad y, por otro lado, tampoco la significan los pilotos de la armada de Pedro Alvares Cabral en el viaje al Brasil en 1500, pues practicaron una navegación de estima, por aproximación, con escasas mediciones de latitud a bordo, cálculos que seguían tomando normalmente en tierra (21).

Otros autores piensan que Colón navegó por métodos astronómicos al saber aplicar las alturas de la Polar o del Sol, aduciendo que, hasta que se creyó ver tierra desde la *Niña*, mantuvo la derrota normalmente en una franja de unos tres grados de paralelo.

Encontraremos noticias de navegación por métodos astronómicos en la expedición de Magallanes-Elcano, mostrando el diario del piloto Francisco Albo hasta 158 cálculos de latitudes; el mismo sistema empleará la armada de fray Jofre García de Loaysa, en 1525-1527, cuyo diario contiene 199 observaciones de latitud. Hallamos algo semejante en Portugal años después, en el viaje de Pero Lopes de Sousa al Río de la Plata, en 1530-1532, con 87 observaciones de latitud, o en el derrotero de Juan de Castro en 1538, etcétera (22).

(20) «En este año 88 en el mes de diciembre llegó a Lisboa Bartolomé Díaz, capitán de tres carabelas, enviado por el serenísimo rey de Portugal a Guinea para explorar la tierra; y comunicó al mismo rey serenísimo que había navegado más allá de lo ya navegado 600 leguas, es decir 450 en dirección al norte y 250 hacia el sur hasta un promontorio llamado por el mismo cabo de Buena Esperanza, que nosotros creemos que se encuentra en Agesimba. Dice que en este lugar descubrió por el astrolabio que se hallaba 45° más allá de la línea equinoccial, lugar más remoto que dista de Lisboa 3.100 leguas. Relató su viaje y lo dibujó legua a legua en una carta de marear para mostrarlo a los propios ojos del serenísimo rey en todo lo cual yo intervine». (Apostilla número 23 b de Colón en *Imago Mundi*, de Pierre d'Ailly. Lovaina, ca. 1483. Ed. de Ramírez de Verger, Antonio. Madrid, 1992.)

(21) Algunos de los pilotos habían acompañado anteriormente a Gama. También llevaron en el viaje a Brasil el instrumento de medición árabe, *kamal*, especie de ballestila muy simplificada constituida por una tablilla, a modo de sonaja y, en lugar de la flecha, o virote, una cuerda de nudos para medir las alturas de las estrellas.

(22) Laguarda Trías, 1959, p. 748.

LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA EN EL SIGLO XVI

Algunos especialistas contemporáneos se inclinan por fechas más tardías, así, p.e., Chaunu, en su importante obra *Sevilla y el Atlántico*, afirma rotundamente que los españoles hasta finales del XVI prácticamente no habían tomado medidas de latitud a bordo. Lo cierto es que, cotejando distintos derroteros y diarios de navegación de españoles y portugueses correspondientes a aquella centuria, se puede apreciar que son excepcionales los cálculos de latitud a bordo que tuvieran una precisión aceptable, mientras que las observaciones en tierra, únicas que podían comprobar, seguían siendo las más habituales.

Conocimientos del piloto

Con el sistema de navegación de escuadría, o lo que es lo mismo por rumbo y latitud, que sin duda solo podría ser aplicado por los pilotos más expertos, la función del piloto teóricamente cobraba mayor importancia, superando la anterior fase de fantasía que se servía del rumbo y la distancia.

Todos los conocimientos que debía tener el piloto se recopilaban en regimientos y guías náuticas, que en un principio los formaban breves manuscritos anónimos donde se incluían las reglas de navegación astronómica: lista de latitudes de los lugares más frecuentados por los nautas, regimiento del Polo, tablas de declinación del Sol, etc., y ocasionalmente, una traducción del tratado del Sacrobosco (John Hollywood), con el que podían iniciarse en cosmografía, y/o las tablas de Zacuto.

En el último cuarto del siglo XV y principios del XVI empiezan a publicarse los reglamentos de la Polar y tablas náuticas en general: las ya citadas de Sacrobosco y Zacuto, o el *Regimento de declinação do Sol*, de alrededor de 1485, primera obra de la moderna náutica en Portugal; de los reglamentos del Polo, primeras reglas sobre las guardas de la Polar, se conserva el primer ejemplar manuscrito portugués, *Regimento do astrolabio e do quadrante*, conocido como Manual de Munich, de alrededor de 1509 (23). La correspondencia de los conocimientos náuticos entre cosmógrafos y pilotos españoles y portugueses será una constante en esta época: de los españoles Jaime de Mallorca (24) y Abraham Zacuto aprenderían los portugueses a hallar la latitud mediante la medición de la altura del Sol y, consecuentemente, el trazado de cartas de marear, y del discípulo de Zacuto, el portu-

(23) La obra náutica portuguesa más antigua es el *Regimento de declinação do Sol* (citado en *Portugal y los Descubrimientos*. Exposição Universal de Sevilha, 1992, p. 215). Las primeras guías náuticas conocidas son llamadas vulgarmente de Munich y Évora, la primera de ellas es un regimiento portugués ca. 1509, incunable conservado en la Biblioteca Real de Munich; de alrededor de 1516 se conserva la *Guía Náutica de Evora*, reedición con modificaciones de la *Guía de Munich*.

(24) El *boxoler*, identificado como Jafuda Cresques, hijo de Abraham Cresques, que cambió su apellido por Ribes.

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

gués José Vizinho (25) a quien cupo la gloria de comprobar el sistema fijando la posición geográfica de la línea ecuatorial en el golfo de Guinea, aprenderían los españoles.

En torno a la Casa de Contratación surgirán numerosos trabajos españoles de instrucción en las reglas de navegación destinados a los pilotos de la Carrera de Indias, con los títulos de regimiento o arte de navegar. A mediados del XVI se editaron obras de carácter más científico con el nombre genérico de tratados de la esfera. Recordamos aquí algunas obras: en primer lugar la más antigua de las conservadas, la *Suma de Geographia* de Martín Fernández de Enciso (1519); y entre otros trabajos posteriores, *El Tratado de la Esfera* del portugués, al servicio de España, Francisco Falero (1535); a Pedro de Medina, con su *Arte de Navegar* (1545), donde ignorando a los anteriores escribió: «digo aver sido yo el primero que reduxo la navegación a breve compendio»; o Martín Cortés, autor del *Breve compendio de la esfera* (1551); *Espejo de navegantes* de Alonso de Chaves (ca. 1538), o los tratados de la esfera de Rodrigo Zamorano, Diego García de Palacio, Gemma Frisio... en la misma centuria. Particularmente, Medina y Cortés serán traducidos a numerosos idiomas y servirán como libros de texto durante largo tiempo en diferentes países.

La longitud

Mientras que el cálculo de la latitud era dato cumplido para las costas africanas, la navegación oceánica precisaba del cálculo de la otra coordenada geográfica, la longitud. Llamada por los navegantes de la época «altura del lesteoeste», que juntamente con la latitud marcaba el grado, o lo que es lo mismo, fijaba con exactitud la posición de la nave, tardará aún muchos años en lograrse su cálculo por métodos astronómicos debido a la falta de instrumentos adecuados. Hasta entonces se deducirá normalmente por estima: el navegante estimaba la longitud durante la derrota a la llegada al punto de destino, y un promedio de las longitudes estimadas por los diferentes nautas solía aceptarse como la longitud oficial de los puertos; además se experimentaba en tierra por métodos astronómicos pues se sabía que la diferencia en longitud equivalía a la diferencia de horas de un mismo fenómeno astronómico observado en dos puntos distintos. El fenómeno a visualizar podrá ser un eclipse, la ocultación de un planeta o estrella por la Luna, el paso de un planeta por el Sol, y ocultaciones mutuas de Júpiter y sus satélites, siendo el medio más habitual los eclipses de Luna pues se producen simultáneamente para todos los observadores de la Tierra: conociendo por un almanaque las horas en que se producían los eclipses lunares del año, sólo tendrían que contemplar la hora en que se producían en otro lugar, y la diferencia en horas entre dos puntos de observación reducirla a grados de longitud (15° de circunferencia es el equivalente a una hora de tiempo, esto es 15' de arco = 1 mn),

(25) Tradujo al latín el *Almanach Perpetuum* en 1496, cuyo original en hebreo había redactado Zacuto en torno a 1475.

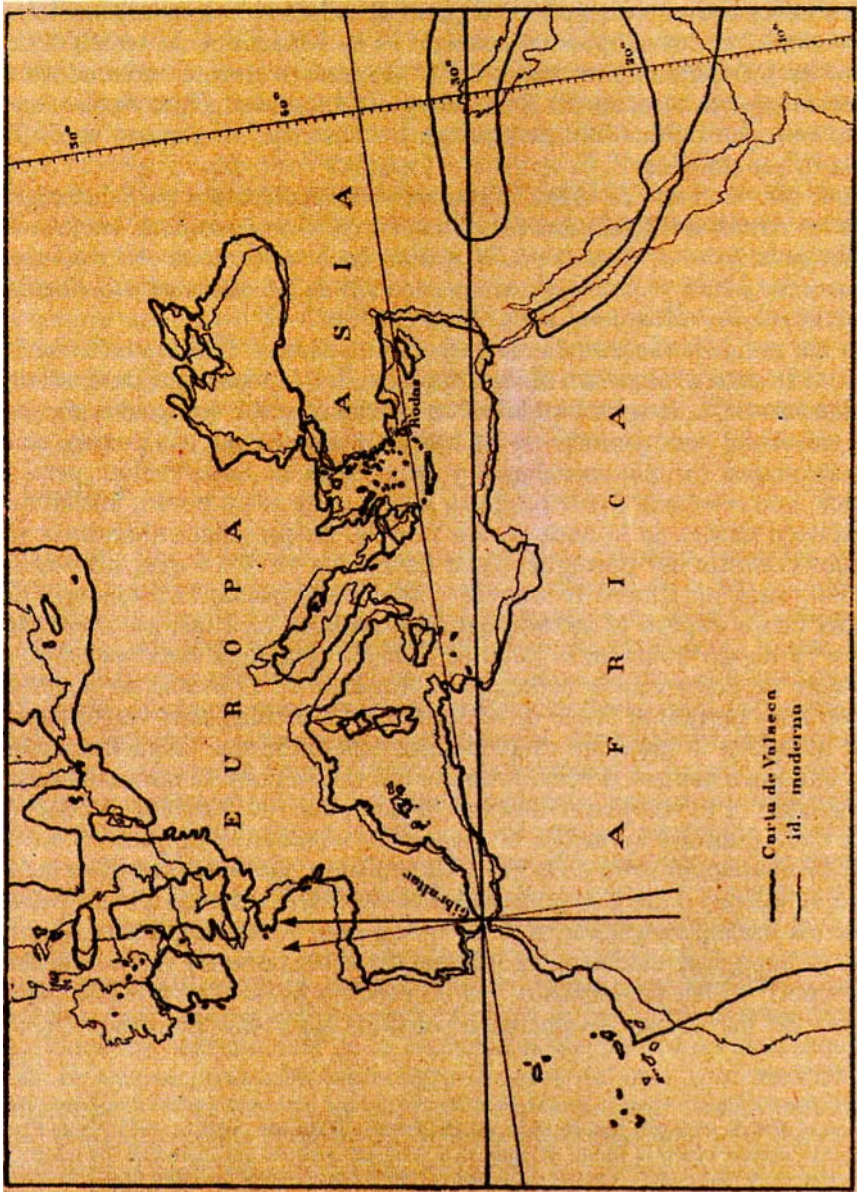
LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA EN EL SIGLO XVI

de manera que la fiabilidad en la medida de longitud calculada dependía de la precisión con que se tomaba la hora en el lugar de observación; sin embargo, los errores que reportaban las dificultades de su observación y su exigua existencia desestimaban su uso. Colón intentó situar en el globo los lugares descubiertos utilizando dos determinaciones de longitud mediante observaciones de los eclipses de Luna de 14 de septiembre de 1494 y 29 de febrero de 1504, durante los viajes 2.º y 4.º respectivamente, sirviéndose de efemérides que le ofrecían las horas en que debían producirse dichos fenómenos en lugares conocidos de Europa, no obstante, no alcanzó precisión alguna en sus cálculos.

En el último cuarto de siglo, López de Velasco redactaba para cosmógrafos de los reinos de España una *Instrucción y advertimiento para la observación de los eclipses de luna que S. M. manda hacer este año de mil y quinientos y setenta y siete y quinientos setenta y ocho en las ciudades y pueblos de las Indias para verificar longitud y altura de ellos*.

De las noticias conservadas al respecto se deduce el importante hecho de que sí se debe al siglo XVI la idea fundamental, la teoría que determinaba la obtención de la longitud a bordo: se podían calcular los grados recorridos a través del conocimiento de las horas simultáneas en dos puntos, en el lugar de origen (primer meridiano) y en el lugar de observación; pero su práctica, que resultaba fiable en tierra firme, no lo era a bordo, puesto que la precisión exacta de la hora no era posible. Se presentaron distintas soluciones como la del portugués Juan de Lisboa en 1514 que, más tarde, en 1530, Juan de Castro reconoció como inapropiada. Ese mismo año, Gemma Frisio expuso el método del reloj portátil, idea que ya años antes expuso Fernando Colón en la Junta de Badajoz cuando se trataba de fijar el meridiano de demarcación acordado en Tordesillas. Consistía en poner en hora un reloj portátil al inicio de la derrota, y recorridas unas veinte leguas hallar de nuevo la hora con el astrolabio, esperando que caiga justamente sobre una línea horaria, de esta forma la diferencia entre la hora obtenida y la señalada por el reloj equivaldría a la diferencia de longitud. Alonso de Santa Cruz también investigó la manera de obtener la longitud a bordo mediante el conocimiento de la hora, sin embargo, su obra se mantuvo inédita (26). El método tardará en poder llevarse a la práctica debido a la irregularidad de los mecanismos horarios de la época, pues si de una parte el reloj de arena, ya impreciso, calculaba un mínimo de media hora, los relojes mecánicos tampoco serían provechosos, los de péndulo no servían a bordo por el balanceo del barco y los de muelles no ofrecían seguridad. Por otra parte, los

(26) SANTA CRUZ, Alonso de: *Libro de las longitudes y manera que hasta agora se ha tenido en el Arte de navegar*. Ms. de 1555, ed. de Antonio Blázquez. Sevilla, 1921. Santa Cruz, cosmógrafo mayor, buscó la forma de obtener la longitud a bordo por medio de los relojes, o del nordestear de la aguja, o mediante las distancias lunares de las estrellas fijas y la Luna; desafortunadamente su obra no salió a la luz pública hasta el siglo actual, en el año 1921. Bastantes tratados de náutica permanecieron sin editar, y es que a éstos, como a la elaboración de las cartas náuticas, también alcanzaba el secretismo ejercido por la Casa de la Contratación.



Esquema comparativo de la declinación de la carta de Valseca (1439) con el trazado actual.

LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA EN EL SIGLO XVI

relojes de sol eran de difícil manejo y no funcionaban cuando el Sol estaba cubierto; los nocturlabios (creación de Lulio), instrumento astronómico para calcular la hora de noche observando la estrella Polar, usando las guardas de la Osa Mayor o Menor como punteros, también exigían que el cielo estuviera descubierto. La cuestión era de tal importancia que Felipe III, en 1598, instituyó un importante premio para aquel que resolviera el problema de las longitudes; se presentarían numerosos candidatos entre los que se encontraba el propio Galileo (27).

La cuestión no se resolvió hasta la segunda mitad del siglo XVIII, con Berthoud y Harrison desarrollando el cronómetro marino, instrumento que medía el tiempo con precisión; casi al mismo tiempo, precedido en pocos años, se utilizará el método de las distancias lunares, sistema que siglos antes ya se experimentara ocasionalmente.

Declinación magnética, variación de la declinación y desvío de la aguja

Durante el siglo XVI se vendrá observando otra dificultad directamente relacionada con la longitud. Dicha cuestión consistía en que la dirección de la aguja magnética no marcaba la dirección del norte geográfico con exactitud, dejando un ángulo entre el norte geográfico y el marcado por la aguja, fenómeno que después se llamará declinación magnética y que se debe a efectos del magnetismo terrestre.

Considerando que la aguja se orientaba al Polo Norte, se comprobaba su desviación a la vista de la pequeña separación producida entre la flor de lis y la dirección de la Polar cuando las guardas estaban en la posición que debía indicar al observador que la Polar estaba exactamente sobre el Polo Norte y, consecuentemente, marcar la aguja la flor de lis. La aguja nordesteaba o noroesteaba según la flor de lis quedara al este o al oeste del Polo Norte; cuando se estaba en el meridiano verdadero, de declinación nula, la aguja oscilaba como una balanza.

La desviación de la aguja ya era más o menos conocida en el Mediterráneo, donde suponía una pequeña desviación en sentido nordeste con un valor bastante estable de unos 9° a 11°, no sobrepasando la cuarta, por lo que los pilotos debían corregir sus efectos para seguir el rumbo durante la navegación o, más frecuentemente, la ignoraban atribuyéndolo normalmente a una defi-

(27) Según despacho real emitido al virrey de Nápoles, duque de Osuna, el 28 de enero de 1620, Galileo propuso determinar las longitudes a bordo por las efemérides de los satélites de Júpiter (MARTÍNEZ-CAÑAVATE, Luis Rafael: *Trabajos astronómicos, geodésicos e hidrográficos*. Ministerio de Defensa. Madrid, 1994, p. 28). El sistema ofrece mayores ventajas que la observación de los eclipses de Luna, al ser muy frecuente mientras que los eclipses de Luna se producen solamente de uno a cinco al año y, además, son muy difíciles de observar en el instante en que comienzan; pero tampoco serán de gran utilidad los eclipses de los satélites de Júpiter para los nautas debido a que sólo pueden observarse durante el día, mientras no estén cerca del Sol, que impide su visión. La cuestión resuelta en teoría pero no así en la práctica, favorecerá que posteriormente ofrezcan algunos países más otros importantes premios para su resolución.

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

ciencia en la fabricación de la aguja, circunstancia que se vería corroborada por el trazado de las cartas de marear que, afectado por la declinación, coincidía con lo que marcaban las agujas (28). Nada se sabía de la existencia de una desviación en sentido oeste, o al menos nadie hizo constar de alguna manera este dato hasta que lo señaló Cristóbal Colón en el primer viaje, apreciando además una relación entre el cambio de longitud y la desviación de la aguja a 100 leguas al oeste de las Azores, comprobándolo después en la derrota de vuelta a la Península y en los siguientes viajes. En este sentido, en el diario de Colón, el día 13 de septiembre de 1492, leemos que «al comienzo de la noche las agujas noruesteaban y a la mañana nordesteaban algún tanto». La oscilación de las agujas mostraba que Colón cruzaba ese día una línea agónica del magnetismo terrestre, es decir, de declinación magnética cero, que entonces pasaba por aquel lugar; ese meridiano le servirá durante sus viajes como punto de referencia para estimar su posición en el mar. Días después, el 17 de ese mes, Colón advirtió la desviación de la aguja al oeste: «... tomaron los pilotos el Norte marcándolo y hallaron que las agujas noruesteaban una gran cuarta y temían los marineros... Conociólo el Almirante, mandó que tornasen a marcar el Norte en amaneciendo, y hallaron que estaban buenas las agujas».

El descubrimiento colombino de la anulación de la declinación al oeste de las Azores dio origen a la falsa idea de que esa línea era fija y que seguía la dirección del meridiano terrestre, considerándolo primer meridiano y adoptándose así como origen de medición de longitudes (29).

Por la influencia que la desviación de la aguja ejercía sobre las derrotas oceánicas su estudio cobrará especial interés para los nautas; cuestión que les llevó a realizar abundantes observaciones tratando de conocer su distribución en los mares donde ofrecía diferentes valores. El cosmógrafo portugués al servicio de España Francisco Falero, en su libro *Tratado de la Esphera y del Arte de Marear* (1535), alude a la desviación de la aguja y a los distintos valores que toma en diversos lugares del globo. Durante toda la centuria se expondrán dispares y variopintas teorías; muchos autores opinaban que la variación

(28) El largo período abarcado por la cartografía portulana, siglos XII-XIII al XVII, da muestra de su utilidad, representando un margen de error mínimo debido a que los valores de la declinación magnética en el Mediterráneo, durante siglos, fueron mínimos y de cierta estabilidad, lo contrario habría supuesto grandes dificultades en la navegación y en el trazado de las cartas, cuya declinación, sin corregir, representaba una media de los valores observados por los nautas, sin que se representaran valores diferentes en las diversas partes del trazado del portulano.

(29) Mientras que como origen del cálculo de latitudes se aceptaba la línea equinoccial, por primera vez representada correctamente en la carta de Juan de la Cosa en 1500, el punto de origen para medir la longitud, lo que denominamos Primer Meridiano, es decir, de longitud cero, no estaba establecido de forma general, desplazándose a diferentes puntos en virtud de conveniencias diversas, incluso políticas, desde que en la antigüedad lo fijó Ptolomeo en la isla de El Hierro, al ser la más occidental de las tierras conocidas y siguiendo el criterio de que la longitud se medía en un solo sentido. Al introducirse las cartas cuadradas se vio la necesidad de graduar el Ecuador y se consideraron diferentes primeros meridianos, e igualmente la confección de tablas astronómicas exigía un primer meridiano al que referir sus datos, optándose normalmente por el del lugar de fabricación, así, p.e., las alfonsinas referidas al meridiano de Toledo, las de Zacuto, a Salamanca, etc.

LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA EN EL SIGLO XVI

de la aguja se debía a la calidad del imán y trataban de corregirla lubricando con aceite el pivote de giro, así, p.e., Sarmiento de Gamboa en sus expediciones al estrecho de Magallanes (1580) cebando y reparándolas; otros acostumbraban trocar los aceros, o corregir la aguja, de manera que la flor de lis siguiera marcando el eje del mundo desplazándola una cuarta con lo cual el error aumentaba cuando la desviación cambiaba de valor; otros pensaban que se trataba de valores constantes directamente relacionados con los meridianos geográficos, así, p.e., João da Lisboa (1514) afirmaba que la variación de la aguja crecía al este o al oeste proporcionalmente a la diferencia de longitud, y que el meridiano de declinación nula —al que denomina «vero»— pasaba por las Azores (30); finalmente, muchos eran los que sencillamente dudaban de su existencia considerando la declinación magnética inalterable y que cualquier variación se debía a un error de apreciación.

En 1538, un importante piloto lusitano y futuro virrey de la India, Juan de Castro, registró diversas observaciones en su viaje a la India, comprobando que no había correspondencia entre la variación de la aguja y los meridianos geográficos de modo que en «un mismo meridiano pueden las agujas nordestear y noruestear más y menos» (31), y además notó el desvío que le causaba a la aguja la proximidad de los hierros por confluencias magnéticas locales al acercarse a las costas y/o por efecto de las masas de hierro repartidas en el propio buque; de esta forma advirtió que, además de la no coincidencia del norte magnético y el norte geográfico, tampoco la aguja se orientaba al norte magnético exactamente. Este desvío, añadido a la declinación magnética constituirá la desviación total, o ángulo a sumar o restar al rumbo de la aguja para obtener el verdadero camino del navío.

Por su parte, Alonso de Santa Cruz, a mediados de siglo, presentaba en su *Libro de Longitudes*, en la que puede considerarse primera carta magnética (fecha ca. 1536), una relación de valores, sobre la hipótesis de la proporcionalidad existente entre los cambios de longitud y los de declinación magnética, con el resultado de líneas de igual declinación —isógonas— de carácter fijo, de 15 en 15°; no obstante, Santa Cruz en otro capítulo del libro escribía: «Me quitó del todo el pensamiento de pensar que por la diferencia que hacía el aguja de marear se pudiese saber la longitud, ni que ella la hiciese en proporción». Aunque los valores expuestos no coinciden con la distribución real del fenómeno magnético, el hecho a destacar reside en que su propuesta de cartas magnéticas precedió en siglo y medio a Edmundo Halley, a pesar de que a éste se le ha reconocido como el inventor de la cartografía magnética, olvidando igualmente que hubo otros nautas, además de Santa Cruz, que en sus trabajos auguraron o recomendaron la fabricación de tablas de valores de declinaciones magnéticas, en ese sentido

(30) LISBOA, João da: *Livro da Marinharia*, ca. 1514 (citado en «Los instrumentos náuticos de los Descubrimientos». Estácio dos Reis, António, y Sousa Machado, Raul. Rev. *Océanos*. 1992, p. 89).

(31) CASTRO, João de: *Roteiro de Lisboa a Goa*. ca. 1539 (Estácio dos Reis y Sousa Machado, 1992, p. 89).

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

recordamos a Diego Ramírez de Arellano (1619), o el valenciano Pedro de Siria (1602), etcétera.

La continua aparición y comprobación durante este siglo de la declinación magnética en aguas oceánicas pondrá de manifiesto que la desviación de la aguja no presentaba valores constantes, que era distinta en cada meridiano y a lo largo de cada meridiano y que, además, era variable con el tiempo, anticipando así lo que se conocerá posteriormente como variación secular del geomagnetismo.

Martín Cortés, cuya obra náutica sólo se vio superada en difusión por la de su contemporáneo Pedro Medina, será el primero que escriba con carácter científico acerca del nordestear y noruestear de las agujas, mostrando con excepcional claridad la distinción entre el Polo de las agujas, o norte magnético, y el Polo del mundo, o norte geográfico, atribuyendo la desviación de la aguja a algo externo a la aguja, a lo que añade: «Muchas y muy diversas son las opiniones que he oydo, y en algunos modernos escritores leído... y a mi parescer ninguno da en el fiel y pocos en el blanco» (32). Pedro Medina, que en su *Arte de Navegar* (1545) negó la existencia de la declinación magnética argumentando que «no encuentra nada escrito de la variación en esta aguja, ni razón ni experiencia de ella que sea cierta», más tarde, en el *Regimiento de Navegación* (1563), volvió a plantearse la cuestión aceptando su existencia aunque sin reconocer claramente su origen o causa. Autores posteriores todavía dudarán o incluso negarán la existencia de la declinación magnética, y consecuentemente la variación de la misma, como, por ejemplo, Richard Polter (1586) que afirmaba que agujas cebadas con imanes diferentes daban distintas declinaciones, viniendo a decir que la razón de la desviación estaba en la calidad del imán (33).

A finales de siglo, cuando José de Acosta expone el fenómeno de la variación de la aguja al que denomina *declinación magnética*, dice: «Hay lugares donde puntualmente (la aguja) mira al Norte y se fija en él; en pasando de allí ladea un poco o al oriente o al poniente... Esta declinación o ladear de la aguja importa tanto saberla que aunque es pequeña, si no se advierte, errará la navegación» (34).

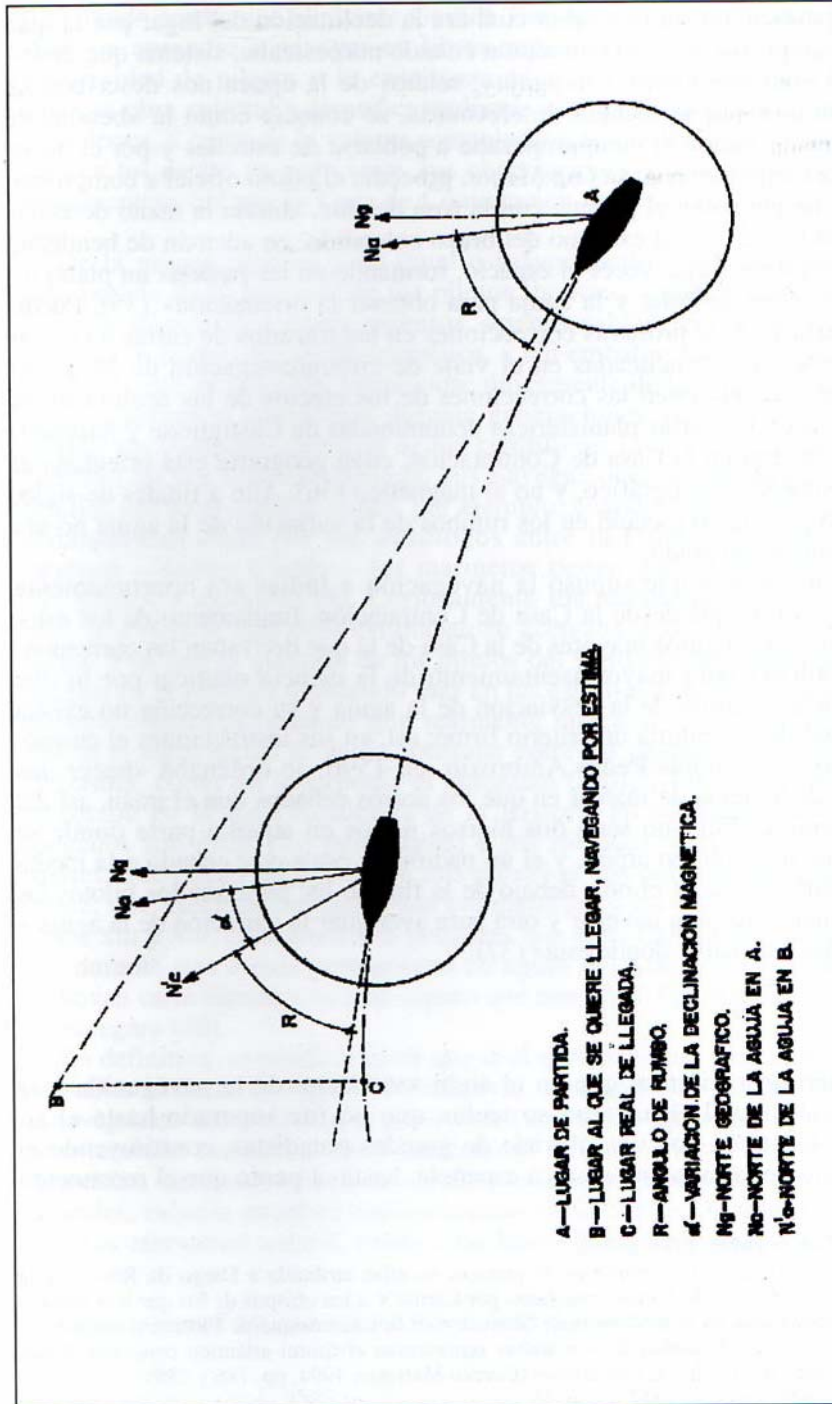
Corrección del rumbo de la aguja

Lo cierto es que, aún no existiendo un conocimiento claro del origen del fenómeno, sí se apreciaba claramente en las grandes distancias oceánicas que los errores causados por la declinación magnética (con diferentes valores) en el rumbo de las agujas provocaban situaciones erróneas de la nave, y deformaciones en el trazado de las cartas, no coincidiendo el rumbo que marcaban las agujas con los vientos de las cartas, por lo que los pilotos, para determinar el rumbo de la aguja, es decir, para orientar la navegación, o para trazar

(32) MARTÍN CORTÉS, 1551, cap. V, fol. 71v°.

(33) POLTER, Richard: *The Pathway to Perfect Sailing* (citado por Guillén Tato, 1945, en Introd. del *Breve Compendio de la Sphera* de Martín Cortés, p. 19).

(34) CEREZO MARTÍNEZ, R., 1994, p. 22. El fenómeno de la variación de la aguja está explicado detalladamente, acompañado de gráficos, en esta magnífica obra de cartografía.



Explicación gráfica del error cometido en la latitud calculada por estima a causa de la variación de la aguja de marear, en este caso de sentido noroeste. (T. de *La Cartografía Náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*. Cerezo Martínez, Ricardo. Madrid, 1994, p. 46.)

navegaban, practicando su corrección cuando noroesteaba, sistema que denominaban «dar resguardo a la aguja»; relatos de la época nos describen la operación que, por la manera de efectuarla, se conocía como la «bendición del piloto»: «cuando el cielo empezaba a poblarse de estrellas y por el norte aparecía el septentrión de la Osa Menor, procedía el piloto oficial a comprobar la aguja; de pie sobre el puente, con la rosa delante, abierta la mano derecha, con la palma vertical al extremo del brazo extendido, en ademán de bendecir, cortaba el piloto varias veces el espacio, formando en las pasadas un plano de alineación entre la Polar y la aguja para obtener la orientación» (35). Puede que se realizaran las primeras correcciones en los trazados de cartas a raíz de las observaciones practicadas en el viaje de circunnavegación de Magallanes-Elcano; se advierten las correcciones de los efectos de las declinaciones magnéticas en las cartas planisféricas denominadas de Castiglione y Salviatti, de 1525, hechas en la Casa de Contratación, cuya geografía está orientada al Norte verdadero o geográfico, y no al magnético (36). Aún a finales de siglo, el criterio para la corrección en los rumbos de la variación de la aguja no era unánimemente aceptado.

La gran escuela que supuso la navegación a Indias era oportunamente seguida y controlada desde la Casa de Contratación, fundamento de los estudios de los cosmógrafos mayores de la Casa de la que derivaban las correspondientes órdenes para mayor asentamiento de la ciencia náutica; por lo que respecta a la cuestión de la desviación de la aguja y su corrección no existía aún al final de la centuria un criterio firme; así, en sus instrucciones al cosmógrafo mayor de Indias Pedro Ambrosio, en 1596, se ordenaba «hacer dos padrones de la aguja de marear en que los aceros cebados con el imán, así del Norte como del Sur, no sean dos hierros juntos en aquella parte donde se ceban, sino uno solo en arpón, y el un padrón de estos esté cebado a la media cuarta, como se usa, y el otro debajo de la flor de lis, para que los pilotos las lleven ambas, una para navegar y otra para averiguar la variación de la aguja y sacar reglas para saber donde está» (37).

Epílogo

Para terminar diremos que en el siglo XVI el arte de la navegación y la construcción naval alcanzaron su techo, que no fue superado hasta el siglo XVIII. Contaron con una pléyade de grandes tratadistas, constituyendo el siglo de oro de la literatura náutica española, hasta el punto que el reconocido

(35) GARCÍA FRÍAS, 1974, p. 300.

(36) Se trata de cartas anónimas, la primera de ellas atribuida a Diego de Ribero, y la segunda a Nuño García de Torenó, regaladas por Carlos V a los obispos de los que han tomado el título, conservadas en la Biblioteca de Mantua y en la Laurenziana de Florencia respectivamente. Son copias del Padrón Real y ambas representan el litoral atlántico conocido, desde Terranova hasta el estrecho de Magallanes (Cerezo Martínez, 1994, pp. 186 y 259).

(37) GARCÍA FRANCO, 1947, t. I, p. 55.

LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA EN EL SIGLO XVI

y admirado académico almirante Guillén Tato apuntara la archiconocida frase: «Europa aprendió a navegar en libros españoles» (38). La creación de la Universidad de pilotos y la enseñanza náutica fueran consecuentes con la inmensa obra cultural y científica realizada por los cosmógrafos peninsulares de la época, a partir de la valiosa acumulación de datos y logros experimentados por los nautas en cada viaje, sus observaciones y experiencias recabados permanentemente por la Casa de Contratación desde 1503, año de su fundación.

De la misma manera y en igual o mayor medida debemos destacar la gran pericia de la mayoría de los pilotos ibéricos, hombres que carecían de los más elementales conocimientos, apenas sabían leer o escribir y sólo conocían mínimas reglas de aritmética, y sin embargo fueron grandes maestros en el arte de navegar, sirviéndose únicamente de la brújula y sobre todo de la experiencia acumulada durante generaciones, mostrándose reacios a aceptar los conceptos teóricos de los científicos. La efectividad de su pragmatismo no iba mal encaminada, sus navegaciones lo muestran y algunos detalles nos lo recuerdan como, por ejemplo, cuando Martín Cortés anota la distancia calculada por los astrólogos entre la Polar y el Polo de 4° 9', «aunque —señala Cortés— los marineros tienen que no se aparta más de tres grados y medio» (39). Curiosamente los marineros tendrán la razón, pues la distancia que ellos estimaban se acercaba más a la existente en esa época. Y es que la mayoría de los pilotos del siglo XVI supieron orientar sus rumbos en la práctica confiando más en las estrellas conocidas y sus conocimientos empíricos, método que realmente nunca se ha abandonado y que aún en el siglo actual se podía constatar entre los pescadores de altura de la Península, como así lo exponía el almirante Guillén Tato en su discurso de recepción en la Real Academia de la Historia en los años cuarenta: «tan apegados son éstos (los pescadores) a sus métodos y empirismos de todas suertes, que puedo asegurar que mis paisanos, los patronos de Santa Pola a Denia, que efectúan navegaciones comparables a las más temerarias de los siglos XIII y XIV, concurren a la pesquera que ellos llaman del Larach, en las que durante tres meses permanecen en aguas del Marruecos occidental, que no llevan carta alguna y es casi seguro que aún no se fían del todo de la aguja de navegar» (40).

En definitiva, se puede afirmar que si el siglo XVI puso los cimientos indispensables al desarrollo científico del XVIII, aportando las teorías necesarias a la navegación astronómica, la generalidad de las navegaciones mediterráneas, pero también oceánicas hasta mediado el XVI, se guiaron por las estrellas conocidas, sin instrumentos auxiliares de observación, y por los elementos naturales, escuela empírica fabulosamente expandida en la Carrera de Indias que, nos atrevemos a decir, frente a las hipótesis de los científicos, ha mante-

(38) GUILLÉN TATO, J., 1945, en Introd. al *Breve Compendio de la Sphera* de Martín Cortés, p. 21.

(39) *Ibidem*.

(40) GUILLÉN TATO, J., 1943, p. 25.

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

nido durante siglos en todo su valor la regla que del siglo XVI nos transcribiera Martín Fernández de Navarrete dos centurias después: «Primeramente han de saber los mareantes que en un tiempo o en otro han de llamar a Dios o a lo menos temello mucho en adversidad... para librarlos de tantos peligros y llevarlos a buen puerto» (41).

(41) *Tratado de Navegación y de la longitud o altura del este a oeste*. Sevilla, 28 de septiembre de 1793, ms. en AG.I. (FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Revista General de Marina*, abril 1893, pp. 379-394).

EMPRESA DE HERNANDO DE MAGALLANES: CULMINACION DEL PROYECTO COLOMBINO. PARALELISMO ENTRE COLON Y MAGALLANES (*)

Guadalupe CHOCANO HIGUERAS
Jefe de Investigación del Museo Naval

El descubrimiento de un paso que pusiera en comunicación los mares del Norte y del Sur, facilitando la llegada de los navíos españoles a las ricas islas de la Especiería, sin tocar los dominios del Rey de Portugal, constituyó la meta de Cristóbal Colón durante los últimos años de su vida. En ello vería la culminación de sus gloriosas empresas.

La suerte, tan propicia a Colón descubriendo un nuevo continente, donde pensó encontrar una provincia del Gran Khan, le volvió la espalda, sin lograr su deseo. En vano lo buscó en su cuarto viaje, dirigiéndose, primero a occidente, desde Puerto Escondido, en Cuba, hasta Cabo Higuera (Honduras) y de aquí al sur, bordeando las costas.

A su muerte, siguió vigente la idea colombina y se intentó por los numerosos pilotos de que disponía el Rey, véanse Alonso de Hojeda, Cristóbal Guerra, Pero Alonso Niño, Bastida, etc., los cuales ampliaron y confirmaron los descubrimientos de Colón.

En 1513, Núñez de Balboa, desde el Darién, descubriría el llamado Mar del Sur, frente al ya conocido mar del Norte u océano Atlántico. El importante hallazgo, no resolvió el asunto, al no existir un paso navegable. Se continuó pues, buscando el paso a lo largo del continente americano,

* Conferencia pronunciada en el Congreso organizado por el Ayuntamiento de Santoña sobre: Cartografía Colombina: La Nueva imagen de la tierra. Santoña, julio, 1990.

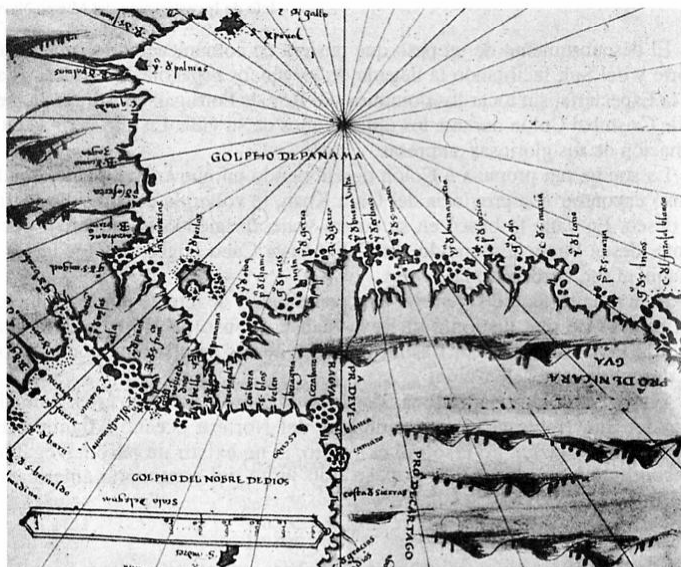
G. CHOCANO HIGUERAS

durante varias expediciones, que fueron marcando a su vez, las costas atlánticas.

Por fin, el súbdito portugués Hernando de Magallanes, ofrecería al monarca español Carlos I, arribar a las Molucas, y ponerlas bajo dominio castellano, sin interferir en lo descubierto por Portugal, es decir por poniente. Obtuvo capitulación el portugués para dicha empresa, durante la cual avistaría el ansiado estrecho el día 21 de octubre de 1520: *En 52° limpios* —anotará el piloto Albo— *vimos una uberta bahía y tierra a la entrada, a mano derecha, una punta de arena muy larga, y el cabo que descubrimos antes de esta punta se llama el cabo de las Vírgenes (...)* y dentro de esta bahía hallamos un estrecho que tendría una legua de ancho.

Con Magallanes, el lema castellano *non plus ultra* se tornaría en *plus ultra*. Se cumplía así, el propósito colombino de llegar a tierras orientales por vía occidental, por lo que se resolvió, no sólo el obstáculo que ofrecía su navegación, sino también la propia comprobación de la esferoidad de la Tierra presentada por Colón.

Son abundantes los paralelismos que podemos apreciar entre Colón y Magallanes, tanto en su perfil personal como en sus mismos proyectos, según iremos viendo en la presentación y aprobación de la empresa magallánica.



Golfo del Darién, Mar del Sur. *Islario General* de Alonso de Santa Cruz, 1545. Ms. s/f, en Biblioteca Nacional de Madrid.

Proyecto de Magallanes

Para Europa occidental, el importante comercio de las especias estaba monopolizado por las repúblicas de Venecia y Génova, que se servían para el tráfico con Oriente, de los puertos de Alejandría y Constantinopla. Más adelante, los comerciantes portugueses tras la conquista de Malaca, iniciaron desde 1510 los primeros contactos con las Molucas, con las que comenzaron el comercio de la especiería a través de los moros, de manera que Lisboa se convertiría en la capital europea de la Especiería.

La vía de derrota oriental utilizada por los portugueses, estaba prohibida para los españoles, en virtud de las bulas pontificias de 1493 de Alejandro VI y del Tratado de Tordesillas (1494) un año más adelante. Delimitadores de la línea de expansión de los dos pueblos ibéricos, que obligaban a los navíos españoles a navegar siempre a poniente, como única ruta para llegar al Moluco.

Gran preocupación debió provocar al reino lusitano el descubrimiento del mar del Sur por Balboa, pues aquello significaba que no muy a largo plazo, los españoles podían acceder a la Especiería desde el Poniente. A ello, se debería la expedición portuguesa en 1514 de Nuño Manuel y Cristóbal de Haro, mandada por el piloto Juan de Lisboa, para explorar la costa atlántica sudamericana, desde el Brasil hasta el Río de la Plata, buscando un paso interoceánico. Expedición de la que se duda realmente se llevara a cabo y en cualquier caso fracasada.

El reparto igualitario del mar océano, así llamado por el profesor Manzano, propugnado por el Tratado de Tordesillas, en el que se ofrecía al rey de Castilla las tierras que se encontraran a poniente de la línea, marcada de polo a polo a 370 leguas de Cabo Verde, dejaba al rey portugués la banda oriental de dicha línea.

La prolongación natural de la línea marcada desde Cabo Verde a la que llamamos al antimeridiano, fue para los portugueses el recurso por el que se aseguraban el dominio de la Especiería, considerada de esta manera fuera del antimeridiano.

No era muy firme esta creencia, pues pronto surgen las dudas en sentido



Retrato de Hernando de Magallanes. Oleo en la Biblioteca Colombina, Sevilla.

G. CHOCANO HIGUERAS

contrario entre portugueses y españoles, de forma que el antimeridiano o *segunda línea* de demarcación, como la llamaría Magallanes, daba derecho sobre aquellas islas a los españoles, considerando que se encontraban en espacio reservado a la Corona española. Si la prolongación natural de la línea de Tordesillas daba la pertenencia del Moluco a España, su acceso había de materializarse a través del continente americano y su imposibilidad convertía la navegación por Buena Esperanza, ruta portuguesa, en un derecho de los españoles para arribar a las Molucas. En este sentido, el rey Fernando dictará en 1512 (30 de Septiembre), una R.C. por la que pensaba establecer acuerdos con el rey de Portugal *en lo que toca a aquella navegación*.

La tergiversación del sentido de las bulas *Inter Caetera* y *Dudum Squidem* y del Tratado de Tordesillas, que no aludían a línea demarcatoria en otro hemisferio, es manifiesta, también suponía el olvido de la *Dudum Squidem*, dado que estas tierras estaban ya, de alguna manera, ocupadas por los portugueses, toda vez que esta bula *reconocía el derecho derivado de la prioridad de ocupación*.

La imposición en aquellos tiempos de la doctrina del antimeridiano, que suponía, como ya hemos apuntado, la inclusión del Maluco dentro de dominio español, fue, como nos dice el profesor Ramos, la clave del Plan de Magallanes, además del fundamento de su negociación en la Corte española.

Las circunstancias en las que se dirigieron Colón y Magallanes a la Corte española son similares, ambos lo hicieron secretamente. Mientras que en el caso de Colón los motivos no están claros, en el de Magallanes se debían a *cierta queja que del Rey* (de Portugal) tenía, según nos dice Las Casas.

En justificación a esta queja, recordaremos, con pocas palabras, los servicios prestados por Magallanes a su monarca D. Manuel, durante los cuales gestará su propio proyecto de descubrimiento. Había partido Magallanes de Lisboa hacia la India en la flota del primer Virrey Francisco Almeida, el 25 de marzo de 1505. Participaría en la conquista de Malaca. En 1510 (Alfonso de) Albuquerque envió tres bajeles a descubrir las Molucas, al mando de Antonio de Abreu, Francisco Serrano y Hernando de Magallanes, tomando cada uno distinta dirección, sin llegar a lograr la conquista; entonces Magallanes se persuadiría de que las islas dichas se hallaban más allá del antimeridiano.

En la isla Ternate se quedaría más de 9 años Serrano, quien no dejará de mantener informado a su amigo Magallanes acerca de las riquezas de la isla y los favores que allí recibía de su rey.

Vuelto Magallanes a Europa, prestaría servicios en Azamor, ciudad marítima de Berbería. Estará de regreso en Portugal en 1512, pues consta que en 12 de junio de aquel año, era *mozo fidalgo* de la Casa Real.

Es posible, que solicitara a su rey dirigir una expedición a las Molucas, basándose en su larga experiencia por los mares orientales, desde Mozambique a la isla Banda, juntamente con la petición del aumento de su *moradía* mensual por los servicios prestados. Ambos asuntos le fueron denegados. A decir de

EMPRESA DE HERNANDO DE MAGALLANES



Carta de Diego Ribero, 1529. Señala al meridiano de Tordesillas y su prolongación natural o antimeridiano, representados con las banderas portuguesa y española en cada hemisferio.

Gaspar Correia la entrevista con el rey en 1515 o principios de 1516, se terminó pidiendo el nauta portugués, autorización para solicitar *el servicio de otro que le hiciera más merced, a lo que el monarca accedió friamente*. Esta actuación, nos parece más convincente que la idea tan extendida de un acto público de desnaturalización, que se dice hiciera Magallanes antes de salir de Portugal, un acto así, ante notario, no tiene valor legal alguno, ni tampoco antecedentes, y menos sentido podría tener al no ir seguido de inmediato destierro.

La prohibición por R.C. del Rey D. Manuel de no aceptar servicios en países extranjeros a *pilotos, maestros y marinos portugueses so pena de perder sus bienes* y destierro por cuatro años a la isla de Santa Elena, no parecía afectar directamente a Magallanes, que no ostentaba ninguno de aquellos títulos. Sin embargo, era bien conocida su pericia de marino y parece que esta fue la razón por la que salió prudentemente de Lisboa, hasta detenerse en Oporto.

Cerca de medio año permaneció en Oporto Magallanes, dando forma definitiva a su proyecto. En su espera, había recibido carta de su compañero Serrano que tantas noticias le daba del mundo de las Molucas a las que desplazaba bastante de su posición real, haciéndolas más asequibles por la ruta occi-

G. CHOCANO HIGUERAS

dental que oriental. Aquello, unido a las consultas con astrónomos y cosmógrafos compatriotas, a través de los cuales tuvo acceso a la colección de documentos cartográficos de la Contaduría Real, acrecentó en Magallanes, la idea de que la Especiería a 600 leguas de Malaca, caía dentro del dominio español. Por ello, era necesario descubrir el paso por poniente, que tanto se había ya buscado anteriormente.

Para dar fuerza a su teoría, Magallanes se valió de un globo terráqueo con el que exponer la derrota a seguir, reservándose, sin embargo, la situación del estrecho, para que así nadie se sirviese de su datos. La seguridad que tenía Magallanes acerca de la existencia del estrecho nos la ofrece el *Diario* de Antonio Pigafetta con estas frases: *Toda la tripulación creía firmemente que el Estrecho tenía salida al Oeste y que no sería prudente buscarla, sin tener los grandes conocimientos del Capitán General, el cual tan hábil como valiente, sabía que era preciso pasar por un estrecho muy escondido, pero que había visto presentado en un mapa hecho por el excelente cosmógrafo Martín de Bohemia y que el rey de Portugal guardaba en su tesorería.*

Pero las palabras del italiano Pigafetta, personaje incondicional de Magallanes, que viajó como *sobresaliente* (curioso) en la nao capitana, no ca-



Globo de Schöener, 1515. Sección del hemisferio austral

EMPRESA DE HERNANDO DE MAGALLANES

recen de imaginación, a la vista del citado globo terráqueo de Behaim. Idea por otra parte adoptada por muchos escritores, basándose en los textos de Pigafetta, sin crítica ni examen, aduciendo la representación, muy al mediodía, de un paso a través de América del Sur en el globo que Martín Behaim publicara en Lisboa en 1942.

En dicho globo, al que no dudamos que tuviera acceso Magallanes, no aparece lógicamente, ya que aún no se conocía, el continente americano, sino que al otro lado del Atlántico están dibujadas una serie de islas de Extremo Oriente, ya conocidas: Java, Sumatra, Cipango... entre las que carece de sentido hablar de un estrecho, donde no hay dibujadas ni continente ni otras tierras meridionales (ni tan siquiera el casquete polar, tierra incógnita que frecuentemente se dibujaba). En cualquier caso y por decirlo simplemente, por no haber obstáculo continental alguno, no era preciso ninguna clase de estrecho.

Por el contrario, en el globo que hizo Schöener en 1515, se señala un estrecho en un lugar muy aproximado al verdadero, quizá por similitud con el continente africano. De esta representación cartográfica, pudo tener conocimiento Magallanes (actualmente una en Francfort y otra en Weimar) y quizá en ello estribaría esa seguridad de Magallanes que la misma autoría de la empresa le impidiera dibujarlo en su propio globo.

Por otro lado, la representación cartográfica de Behaim parece que fue muy similar, se ha llegado a decir que copiada, de la carta de Toscanelli de la que hoy sólo podemos apreciar una interpretación de 1892 por Krestnér; aunque este último está marcado con latitudes y asombrosamente también con longitudes. Esto nos recuerda la influencia que Toscanelli tuvo en el proyecto del Descubrimiento de Colón y el secreto con el que éste aportó tanta seguridad a su idea. Aquellas circunstancias parecen repetirse ahora con Magallanes, que se cuidó muy bien de ocultar la situación del estrecho, que le parecía tan seguro y por otro lado la similitud sobre la idea de que su certeza le venía de Behaim, así como a Colón también se le adjudica la pertenencia incluso de una copia de la carta de Toscanelli, sin prueba que lo autorice, como apunta Barreiro Meiro.



Retrato de Juan Sebastián Elcano. Oleo en la Biblioteca Colombina. Sevilla

G. CHOCANO HIGUERAS

Un problema absolutamente general entre los estudiosos de la época, preocupa también a Magallanes, tal era la determinación de longitudes, cuestión primordial en la navegación y la fijación de posiciones. El problema sólo se vería resuelto mucho después con Tobías Mayer, en el siglo XVIII mediante la publicación de *Efemérides ó Tablas de las distancias Lunares* (citado por Alonso de Santa Cruz en el Libro de Longitudes), pero hasta entonces el tema quedaba resuelto por la navegación de *estima* y *rumbo*, con unos márgenes de error considerables. Su resolución afectaba directamente al proyecto magallánico, primero a la hora de fijar su ruta exacta a medida que la desarrollaba, y también para determinar definitivamente la posición de las Molucas y argumentar de forma evidente, el que el archipiélago se encontraba dentro de la navegación española.

En la búsqueda a la solución del problema, encontró Magallanes al prestigioso astrónomo, y compatriota suyo, Rui Faleiro. Su colaboración sería indispensable para el desarrollo de su proyecto. Era Faleiro bachiller en Artes por la Universidad de Lisboa y autor de un *Tratado* sobre determinación de longitudes geográficas. En él exponía tres métodos distintos para conocer *la distancia y diferencia que se anduviese del Oeste al Este*. Uno de ellos basado, al parecer, en las alteraciones de la desviación magnética consideradas erróneamente constantes y en función de la longitud geográfica.

También Rui Faleiro, se encontraba quejoso con el monarca portugués y asociado con Magallanes, resolvieron los dos guardar en secreto riguroso su proyecto y marchar a la Corte española.

Otro punto, incluso decisivo a la hora de aprobar el proyecto, se aseguró Magallanes en la persona del mercader de Burgos y Amberes, Cristóbal de Haro, a la sazón al servicio del rey portugués. Los negocios de Haro le mantenían informado de noticias concretas de India y Oriente, lo que permitió la rápida aceptación de su colaboración. Su firma, aseguraba así, el apoyo económico si fuera necesario.

Tanto a Colón como a Magallanes, les unía un objetivo común: llegar al Extremo Oriente y fundamentalmente a las islas de la Especiería, cuyo producto está bien especificado en el tercer capítulo de las Capitulaciones de Santa Fe. Allí, se dice que pertenecerá a Colón *la decena de todas e cualesquiere mercaderías, siquiere sean, perlas, piedras preciosas, oro, plata, especiería...*

A la Corte española se dirigieron Colón y Magallanes por motivos similares: el primero lo haría en virtud de los derechos derivados del Tratado de Alcaçobas, que otorgaba a Castilla el derecho de navegar la ruta que Colón proponía y años más tarde Magallanes, considerando a la Molucas dentro del dominio español, vino a la Corte con la esperanza de hallar la ayuda de Carlos I necesaria para su empresa, como tiempo atrás la alcanzara Colón de los Reyes Católicos. Por otra parte, los dos permanecieron toda su vida como extranjeros, sin pedir ni obtener carta de naturaleza española, aunque siempre se

consideraron leales vasallos del rey castellano. En el caso de Magallanes, pese a la lealtad al rey español, demostró una clara desconfianza hacia los españoles o extranjeros, como contrapartida a la estrecha ligazón que mantuvo siempre con sus compatriotas.

Magallanes en Sevilla

A partir del 20 de septiembre de 1516 encontramos a Magallanes en la capital andaluza, en compañía de su paje Cristóbal Rebelo y de su esclavo de Malaca, Enrique, su más fiel y leal servidor. Le recibiría Duarte Barbosa, portugués, a quien conoció Magallanes durante sus servicios en la India, y que ahora ocupaba el cargo de teniente de alcaide de los Reales Alcázares.

Barbosa, que sería el primero en conocer con detalle el proyecto de Magallanes, pronto se convirtió en su suegro por la boda de su hija Beatriz Barbosa y Caldera. Fruto de ese matrimonio, fue un hijo llamado Rodrigo, a quien Magallanes dejó al partir para no volverlo a ver más, a la edad de seis meses.

Hasta que se produjo la llegada a Sevilla de Rui Faleiro, su socio, Magallanes se ocupó de entrar en contacto con los oficiales de la Casa de Contratación: el doctor Sancho Matienzo, tesorero; Pedro de Isasaga, contador y Juan de Aranda, factor y antiguo comerciante. Pronto comprendió que aquellos no tenían poder de decisión y que las capitulaciones dependían exclusivamente del monarca. Además, poca atención le podían prestar éstos debido a las vaguedades expuestas por Magallanes, que así se expresaba a causa del concierto secreto acordado con Faleiro en Portugal. No obstante, el factor Aranda pudo conseguir los detalles del proyecto secreto y advirtiendo las ganancias que de ello se pudiera derivar, pidió urgentemente informes a los mercaderes portugueses Diego Cobarrubias y Diego de Haro. Los informes favorables llegan rápidamente y Juan de Aranda dirige un mensaje al nuevo Canciller de Carlos I, Juan de Sauvage, notificándole la importancia que la empresa pueda tener para España.

Ya en el mes de diciembre (1516) llegó Rui Faleiro a Sevilla, acompañado de su mujer y de su hermano y colaborador Francisco Faleiro.

A pesar de la contrariedad que le supuso a Faleiro la indiscreción de Magallanes con Aranda, las aguas volvieron a su cauce y sin esperar la contestación del Canciller al factor Aranda, salen de Sevilla el 20 de enero de 1517, con destino a Valladolid. Iban en el acompañamiento de la duquesa de Arcos, que iba a reunirse con su esposo en la Corte, que con otros nobles había recibido al nuevo rey.

Mientras los portugueses se dirigirán por el camino de la Plata (Mérida-Salamanca), Aranda lo hará por Toledo. En la ruta, este último recibirá la contestación del Canciller, quien se mostraba dispuesto a una inmediata entrevista con Magallanes y Faleiro.



Derrota de Magallanes - Eicano. Dibujo de Julio Guillén y Tato en el Museo Naval de Madrid.

Mediante el mensaje correspondiente, Aranda se reunirá con los dos portugueses promotores en Puente Duero (cerca de Medina del Campo). Allí Aranda les requerirá el quinto de las ganancias, siempre que los gastos de la expedición se hicieran con cargo a la Corona. A esto se oponía terminantemente Faleiro y Magallanes llegará a ofrecerle un octavo; por fin y sin acuerdo aparente se separan, partiendo Aranda a Valladolid directamente.

Tres días después, tras una corta estancia en Simancas, Magallanes y Faleiro serán recibidos en la ciudad vallisoletana por Aranda. Entonces llegarán al compromiso, ante notario, de entregar al factor el octavo de los beneficios, acuerdo éste que al trascender públicamente anularía el Real Consejo de Indias, por su poder fiscal sobre los empleados de la Casa de Contratación.

Presentación del proyecto a Carlos I

De la afortunada entrevista de Magallanes y Faleiro con el Canciller Sauvage, nos da cuenta Las Casas como testigo que fue de ella: *Se ofrecieron a mostrar que las islas del Maluco y las demás de que los portugueses llevan a Portugal la especiería, caían o estaban dentro de la demarcación o partición que se había comenzado, aunque no acabado entre los Reyes de Castilla Católicos y el Rey don Juan de Portugal... y que descubrirían camino para ir a ellas fuera del que llevaban los portugueses y éste sería por cierto estrecho de mar que sabían. Y traía Magallanes un globo bien pintado en que toda la tierra estaba y allí señalado el camino que había de llevar, salvo que el Estrecho dejó de industria, en blanco, porque alguno no se lo saltase.*

A continuación, siguió la entrevista con el vicepresidente del Consejo de Indias, Rodríguez Fonseca, que se erigiría en defensor fundamental de los coautores. A esta entrevista le sucedieron otras con el Presidente del Consejo, Adriano de Utrech y el mayordomo del Rey Guillermo de Croy, señor de Chievres, quien se ocupó de facilitarles la audiencia con Carlos I.

Poco hacía que se encontraba el rey D. Carlos en España, a donde había arribado el 12 de septiembre de 1516 en Tazones, cerca de Villaviciosa. Casi al mismo tiempo había llegado Magallanes a Sevilla. El 18 de noviembre estaría D. Carlos en Valladolid.

La llegada de los portugueses a Valladolid había coincidido con las fiestas que siguieron a la clausura de las Cortes. El día 11 de diciembre último, Fr. Reginaldo Montesinos y Bartolomé de las Casas había propuesto al Consejo la defensa de los indios del Caribe. En aquel tiempo la mayoría de los asuntos y *más los tocantes a Indias* —apunta Las Casas—, estaban suspensos, por la llegada del nuevo monarca y de que éste había cometido el gobierno de estos reinos a los flamencos.

Ante tales circunstancias acordaron reunirse todos los indianos que en la Corte se hallaban y suplicar al rey que atendiera sus asuntos pendientes, para

G. CHOCANO HIGUERAS

poderse volver a sus casas. Muchos eran entonces los que allí se encontraban, como el segundo Almirante Diego Colón, que desde 1515 permanecía en España para la reivindicación de los privilegios de su padre; también Pánfilo Narváez, Gil González Dávila, Gonzalo de Guzmán, etc., y el propio Las Casas testigo y narrador de los hechos.

El mundo colombino parecía pues a la espera de nuevos empujes. La idea de Magallanes y Faleiro no carecía además de antecedentes en España. Recordemos las Juntas de navegantes de Toro y Burgos, donde se había pensado en una expedición a la Especiería e incluso el rey Fernando había llegado a firmar en 1512 capitulación con Juan Díaz de Solís para ir al Moluco por la derrota del Cabo de Buena Esperanza. El fin había sido tomar posesión del archipiélago, considerando su posición dentro de los dominios de Castilla, pero a causa de ciertas consideraciones familiares entre los monarcas, el proyecto no se llevaría a cabo.

Así pues, cuando Magallanes y Faleiro, a los que acompañó Cristóbal de Haro, fueron recibidos por el monarca, venían precedidos no sólo de la favorable aceptación de su plan por los servidores de Carlos I, sino también, de un ambiente totalmente preparado para acoger la empresa.

No obstante, en la entrevista real los consejeros se mostraron contrarios a la posibilidad de que existiera un estrecho o paso entre los dos océanos. De su opinión disuasoria nos da idea el secretario del rey, Maximiliano Transilvano, en la *Relación* que envió al obispo Salpurgense de Cartagena, según la información que recibiera de los mismos supervivientes del viaje de Magallanes-Elcano.

A juzgar por lo que dice Transilvano, los consejeros aducían que la ingeniosa naturaleza había dejado cerradas y separadas las partes orientales de las occidentales y que ninguna manera había de pasar ni navegar de unas a otras partes. También entonces, se estudió la alternativa de Magallanes de ir a la Especiería si no se hallaba el Estrecho, por la ruta del Cabo de Buena Esperanza, cuestión ésta que quedó sin determinar, por la violación que pudiera suponer al tratado de Tordesillas. Insistieron ante el rey, Magallanes y Haro, que se ofreció a armar la flota expedicionaria a sus expensas y de sus amigos, ante lo cual el monarca resolvió que se hiciera a cargo de la Real hacienda, a la vista de los beneficios que pudiera aportar y en cualquier caso por la gloria de España.

El relato de las negociaciones de Magallanes y Faleiro en la Corte, que nos ofrece Transilvano, nos vuelve a recordar la actuación que tuvo Colón, treinta años atrás, en la Corte de los Reyes Católicos y las deliberaciones ante la Junta Examinadora de Salamanca. También entonces, Colón se reservó el secreto que le aseguraba su empresa y asimismo la junta examinadora, en aquel caso no los del Consejo sino los técnicos, dieron un dictamen negativo.

También en ambas presentaciones, el ofrecimiento financiero, en el primer caso de Santángel y en el que nos ocupa del mercader Cristóbal de Haro, pare-

EMPRESA DE HERNANDO DE MAGALLANES

ce que dieron el empuje definitivo a la aprobación real de las empresas respectivas.

Proyectos ambos con una meta común: Colón se proponía no descubrir nuevas tierras realmente, sino llegar por el Poniente a las tierras del Gran Khan, ya descritas por Marco Polo y finalmente arribar a la Especiería, meta ésta, en definitiva, de Hernando de Magallanes.

Capitulaciones en Valladolid

Con rapidez asombrosa se firman las capitulaciones en Valladolid, el 22 de marzo de 1518, que suponen una vuelta a los conceptos y aspiraciones del Descubridor de América. Magallanes y Faleiro intentaron no sólo un deseo de lucrarse al máximo, sino casi una repetición de las mismas pretensiones colombinas. En efecto, el memorial de 14 capítulos que presentaron (concluido el 23 de febrero) al Rey, parecía realmente haber sido compuesto a la vista del modelo de Santa Fe, con sus prevenciones y peticiones anexas. Al memorial se contestará casi puntualmente en las capitulaciones, sin apenas cortapisas. Se muestran imprecisos al ofrecerse a descubrir en el mar océano, sin determinar más que las ya conocidas islas y tierras firmes, (por el contrario Magallanes en el *memorial* que enviara al rey en 1519 desde Sanlúcar, antes de partir, indicará posiciones casi todas asombrosamente exactas, como veremos después). Mayor es el paralelismo con las capitulaciones santafesinas, en cuanto a las condiciones: se establece una limitación dentro de *nuestro límites de demarcación* no entrando dentro de los límites de Portugal, sobre lo que se hace especial hincapié. Se está aludiendo así al recurso de la *segunda línea* o antimeridiano, como base de la Capitulación. Además, Magallanes y Faleiro, pretenden la semi-exclusiva para el futuro de la navegación sobre el estrecho y tierras que descubran, en un plazo de diez años, condición que trasciende la capitulación de Santa Fe.

En un segundo capítulo pidieron, junto con las ventajas económicas —estas serían la vigésima parte de todo ingreso, quitadas las costas—, el poder político como en el caso colombino: es decir con título de Almirantes y la gobernación de dichas tierras para ellos y su herederos de *juro*. A esta condición, adujo Fonseca los inconvenientes que del título de Almirante provocaron los privilegios del Almirante Colón. De manera que se les otorgan los beneficios económicos solicitados, pero respecto al poder político, se les dieron los títulos de Adelantados y Gobernadores de las islas y tierras por ellos descubiertas; aunque también para sus hijos y herederos, siendo naturales de estos reinos y casados en ellos.

Al capítulo tercero, se les concede que pueden llevar cada año a aquellas islas y tierras por ellos descubiertas, hasta un total de 1.000 ducados de primer costo en mercancías y venderlas, con su importe y adquirir lo que quieran, pagando entonces el veinte de derechos.

G. CHOCANO HIGUERAS

Al capítulo cuarto se les otorga, que si pasaran de 6 las islas descubiertas, de ellas, las mejores se adjudicaran a la Corona y del resto podrían elegir dos y de éstas llevar el quince de todo el provecho e intereses de venta, sacados las costas. En el memorial sin embargo habían pedido de las dos islas, el *señorío con todo lo que al presente y adelante rentasen*.

Por último, de lo que se lograra en la expedición, se les otorgaba el quinto del beneficio obtenido, por razón de que era la Corona quien se hacía cargo de la Armada. La Armada estaría compuesta de 5 navíos: 2 naos de 130 toneladas, dos naos de 90 toneladas y una carabela de 60 toneladas. Irían abastecidas para dos años y con una tripulación de 234 hombres.

Además, el Rey nombraría factor, tesorero, contador y escribanos, que dieran razón de todo.

En la misma fecha de 22 de marzo de 1518, fueron nombrados Magallanes y Faleiro Capitanes de la Armada, siéndoles concedidos 50.000 maravedíes de sueldo, (haciéndoles gracia después de 8.000 más cada mes, mientras sirviesen en la Armada que se preparaba y otros 30.000 de ayuda de costa).

Con la firma de las capitulaciones de Valladolid se abría la gran empresa circunetráquea, de la misma manera que la capitulación de Santa Fe dio paso a trasatlántica de Colón.

Cuando Magallanes convence al futuro Emperador, por el que su imperio iría abrazando el mundo entero, parece cumplirse el lema de la Casa de Habsburgo: *Austriae Est Imperare Orbi Universo* (Austria debe gobernar al mundo entero). La predestinación que debiera referirse al mundo conocido desde tiempos antiguos, sin embargo, con la culminación del viaje magallánico por Elcano y la entrega al Emperador de tratados de obediencia de los señores y reyes de Oriente, se vio enormemente superada por el dominio español. La idea original de Colón de atraer al Gran Khan y situarlo dentro del mundo de influencia hispánica, no era pues del todo extravagante.

Preparativos de la armada magallánica

Llegaba a su fin la permanencia de Carlos I en Valladolid, cuando quedaba despachado, en su parte principal, el asunto de la expedición de Magallanes.

El Rey debía ser reconocido en Aragón y Magallanes juntamente con Faleiro, siguieron a la Corte hasta Zaragoza, con objeto de activar las providencias necesarias con las que facilitar el apresto de la armada. No eran pocas las dificultades que se iban presentando, ya fuera por falta de caudales o por impedimentos de los empleados de la administración y también por las intrigas y reclamaciones de la Corte de Portugal, que no contenta con la acogida en la Corte a Magallanes, no cesaría de intentar apartar de la empresa a éste y Faleiro, a través de su embajador Alvaro da Costa. Primeramente, el dignatario portugués, avisaría a Magallanes del perjuicio que suponía a su honra, co-

mo portugués, y además la hostilidad que se podía crear en las relaciones de los monarcas, al tiempo que se negociaba el casamiento de D. Manuel con la infanta española.

Ante las evasivas de Magallanes, el embajador intervino ante los ministros españoles sobre el agravio que representaba para su país la empresa patrocinada por Castilla. Las dudas que aquello afligiera al rey D. Carlos, quedaron subsanadas por la labor del obispo Fonseca, principal apoyo de la empresa. La misma sería confirmada oficialmente al rey portugués, en la carta que el monarca español le dirigió el 28 de febrero de 1519, en ella, le daba cuenta de su mandamiento a los Capitanes de guardar la demarcación y no tocar en tierras y mares que esta demarcación dejaba a la Corona portuguesa. A pesar de ello, el monarca portugués no cesará en su empeño, a través de las intrigas del factor Sebastián Alvarez, en Sevilla.

Camino de Zaragoza, ya en Aranda de Duero, recibirá el Rey Carlos I ciertas quejas de los oficiales de la Casa de Contratación, por no habérseles consultado en las negociaciones y acuerdos referentes a la expedición. Ni tan siquiera se contó con el Piloto Mayor, autoridad, si no en la decisión, sí en el consejo de las expediciones de descubrimiento. Y más aún tratándose del proyecto en cuya búsqueda había fenecido el último piloto mayor de la Casa, Díaz de Solís.

Para darles satisfacción, D. Carlos despachará a los dos portugueses, con el fin de presentar a los técnicos y directivos de la Casa las provisiones y además activar los preparativos de la armada.

La salida de la armada quedó fijada para agosto de aquel año de 1518. Antes de partir para Sevilla, el Rey condecorará a Hernando de Magallanes y Rui Faleiro, haciéndoles Caballeros de la Orden de Santiago y les confirmará los títulos y condiciones establecidas en las Capitulaciones.

Desconocemos las propuestas que a petición del Rey hiciera la Casa de Contratación, pero lo cierto es que de forma inmediata, se produjo la incorporación a la armada de tres de su más antiguos y expertos pilotos: Andrés de San Martín, Juan Rodríguez Serrano y Juan Rodríguez Mafra. El tiempo demostraría su eficaz colaboración con el Capitán General.

Los oficiales de la Casa y sobre todo su jefe el Doctor Matienzo, una vez resueltas las diferencias, prestaron una entusiasta colaboración en el apresto de la armada compuesta por los cinco navíos que acopió en Cádiz el factor Juan de Aranda. Procedían los buques de los astilleros de Vizcaya y Guipúzcoa, famosos en aquellos tiempos en el arte de construir todo tipo de embarcaciones.

Magallanes y Faleiro mantuvieron periódicamente informados al Rey y a Fonseca, acerca de las dificultades financieras, aportando los caudales necesarios de su propio bolsillo el tesorero Alonso Gutiérrez, Cristóbal de Haro y otros mercaderes de la ciudad hispalense, en ciertas ocasiones.

Desde Barcelona, dictará el Rey las cédulas que complementarán el cuadro

de los mandos de la Armada; nombrando: capitán del tercer buque a Juan de Cartagena, a su vez veedor de la armada; tesorero, a Luis Mendoza; capitán del cuarto buque, a Gaspar de Quesada y contador de la armada a Antonio de Coca.

La labor de Cartagena como veedor no era nada extraordinaria, sus funciones conllevaban la comunicación secreta con el Rey de los movimientos de los mandos. Sus instrucciones de carácter marcadamente fiscal, propias del cargo de veedor, las recibió de manos de Fonseca.

Sin embargo, las distinciones que ello representaba lo hicieron aparecer como el *tercero de los portugueses* y, en opinión de los oficiales de la Casa, en el mismo plano que Magallanes y Faleiro. Durante los preparativos, Cartagena se erigió en cabeza para elevar ciertas protestas al Capitán General. Estas consistían en la falta de nombramiento del capitán del quinto navío, el no estar informados sobre el itinerario a seguir que claramente había ordenado el Rey y, por último, sobre el elevado número de portugueses enrolados.

Acerca del primer punto, el cargo recaerá en Rodríguez Serrano, al segundo punto Magallanes responderá con evasivas y en cuanto al tercero se limitó, por resolución real, su número a 5, no obstante Magallanes duplicará su número, lo que unido a la dificultad de reconocer la identidad de los alistados hace pensar que los portugueses duplicarían al menos esta cifra.

No cesaron las intrigas de parte de la Corte lusitana y al parecer aquéllas provocarían las diferencias habidas entre Magallanes y Faleiro.

Sorprendentemente para Magallanes, el Capitán Faleiro fue separado de la armada por R.C. de 26 de julio de 1519, alegando motivos de salud. En el mando del segundo navío sería sustituido por Cartagena, en calidad de *conjunta persona* del Capitán General. No obstante, no parecía que este nombramiento le equiparara a Magallanes, puesto que en la jura de banderas, previa a la salida, Juan de Cartagena juró obediencia plena al Capitán General, sin distinción de sus cargos. No lo entendió así Cartagena, que pretendería sustituir en todo a Faleiro, como participante mismo de la capitulación, lo cual provocaría problemas a Magallanes a lo largo del viaje.

Con relación a la *baja* de Faleiro, manifestó Magallanes que la aceptaría siempre que le entregara a los oficiales de la Casa y a él "*La altura de la longitud de Este a Oeste con todos los seguimientos que cumplen a ella*". Ni Rui Faleiro ni su hermano Francisco, fueron en la Armada, pero Magallanes pudo recibir de manos de los oficiales de la Casa *El gran regimiento de treinta capítulos para que por tres semanas pudiesen conocer la distancia y diferencia del Este al Oeste*.

Composición; pertrechos y mandos de la armada

Transcurrió un año y por fin en agosto de 1519 quedaron listos los navíos.

Componían la flota cinco naves:

La nao Trinidad de 110 toneles, arbolada la insignia del Capitán General y si no era la mayor era la más vistosa y de más elevadas superestructuras. Al mando el Capitán General, como piloto el portugués Esteban Gómez, de contramaestre Francisco Albo y maestre Juan Bautista de Poncervera (también conocido como Juan Bautista Genovés).

La nao San Antonio de 120 toneles, iba al mando de Juan de Cartagena, como piloto Andrés de San Martín (cosmógrafo y piloto de la Casa de Contratación), también iría un piloto adjunto por ser la nave de mayor porte, el también piloto de la Casa Juan Rodríguez de Mafra, como maestre Juan Elorriaga y contramaestre Diego Hernández.

La nao Concepción de 90 toneles, la mandaría Gaspar Quesada, como maestre Juan Sebastián Elcano y contramaestre Juan de Acurio.

El mando de la nao Victoria, de 85 toneles, se dio a Luis Mendoza, como piloto iría Vasco Gómez Gallego (portugués), el maestre Antonio Salomán (italiano) y contramaestre Miguel de Rodas (natural de aquella isla).

Por último la carabela Santiago, de 75 toneles, destinada a tareas de exploración, estaría al mando del también piloto Juan Rodríguez Serrano, (portugués), maestre Baltasar Genovés (italiano) y como contramaestre Bartolomé Prior (francés).

A la vista de los mandos podemos apreciar la importante presencia de los portugueses, que en ningún navío dejaban de tener al menos una representación, como capitán, o piloto o maestre, incluso casi monopolizando el poder en el caso de la Trinidad.

Además, cada nave llevaba su correspondiente escribano y como representantes de la Corona irían un veedor, un tesorero y un contador. También llevarían asistencia médica y espiritual.

Respecto al número de tripulantes, no se ponen de acuerdo los narradores del viaje, aceptándose como número más aproximado el de 265, contando pilotos y capitanes.

La lista oficial da un número exacto de 230, cinco menos de los que decían las capitulaciones.

Entre los españoles, la mayoría eran vascos y andaluces y entre los demás había genoveses, alemanes, flamencos, franceses y por supuesto portugueses.

En cuanto a instrumentos de navegación contaban con 25 cartas náuticas confeccionadas durante los preparativos de Sevilla, en cuyos trabajos tuvieron parte Magallanes, los dos Faleiro, los Reynel (padre e hijo), Nuño García Toreno y Diego Ribero (pariente de Faleiro y discípulo de Reynel).

También llevaban 6 cuadrantes de madera y 15 más de metal; 6 astrolabios de metal y 1 de madera; 25 agujas de marear; 6 pares de compases y *otros más* con estuche.

Iban los buques armados con artillería pesada y ligera y abastecidos por dos años.

G. CHOCANO HIGUERAS

El coste de la Armada se calcula en 8.334.600 maravedís. Habiéndose autorizado a Cristóbal de Haro a invertir hasta 2.000 ducados *en las mercaderías para contratación y rescates que la armada había de hacer*, consistentes en abalorios de varias clases, con los que se obtuvieron grandes beneficios en los intercambios con los indígenas, tanto de abastecimientos como de especias.

Viaje Memorial de Magallanes al Rey

Los conocimientos náuticos de Magallanes quedan sobradamente expuestos en el *memorial* que elevó al Rey en Sanlúcar de Barrameda, cuando se disponía a partir. Se trata de un derrotero donde se precisan los datos de latitud y longitud de los puntos básicos de la ruta a seguir. Determina la línea de demarcación occidental, los cabos de San Agustín, y Santa María (en Brasil), Malaca, 5 islas del Maluco y la línea de demarcación oriental o antimeridiano, a la que Magallanes llama segunda línea de demarcación. También fija la situación del cabo de Buena Esperanza, siguiendo la fijación de alturas en la derrota a las Molucas. Quizá esto último, fuera debido a que no descartaba el viaje por ese rumbo, en caso de resultar fracasada la exploración de la costa sur del continente americano.

Es asombrosa la exactitud con que determina dichas posiciones, en una época en que era imposible obtener la longitud geográfica exacta. Solamente presenta errores en los que refieren al cabo de San Agustín (lo cual no afectaría a sus planes) y a la línea de demarcación oriental, que la sitúa a 171 1/2° de la occidental y no a los 180° lógicos, en que quedaría la tierra dividida en dos hemisferios.

Por la exactitud de las otras posiciones marcadas y porque este último error permitía demostrar que las Molucas entraban dentro del dominio español, clave del proyecto magallánico, nos parece que se trata de un dato intencionadamente erróneo, para la propia confirmación de sus planes.

Con respecto a la situación del estrecho prometido, Magallanes no indicará nada en el memorial. Tampoco lo llevaba marcado en las cartas. Su secreto lo ocultó a sus colaboradores como hiciera Colón 27 años antes. Sobre este punto el factor portugués Sebastián Álvarez escribía, desde Sevilla, al monarca portugués: *Desde Cabo Frío hasta las islas del Maluco por esta navegación no hay ningunas tierras asentadas en las cartas que llevan.*

La finalidad por la que Magallanes envía entonces un memorial al Rey, tan distinto y determinante del que le ofreciera juntamente con Faleiro en Valladolid, lo expone el mismo Magallanes en las primeras líneas, diciendo así: *porque podría ser que el rey de Portugal quisiese en algún tiempo decir que las islas del Maluco están dentro de su demarcación y podría mandar enviar las derrotas de las costas y acortar los golfos de la mar sin que nadie se lo entendiese, así como yo lo entiendo y como se podía hacer, quise por servi-*

cio de vuestra Alteza dejarle declarado las alturas y cabos principales y las alturas que están así de latitud como de longitud y con esto será Vuestra Alteza, para si sucediendo lo dicho yo fuese fallecido, tenga sabido la verdad.

Poco después y ya en aguas malayas, le darían muerte los indígenas de Mactán el 17 de abril de 1521.

En lo referente a longitudes, cuando Magallanes llega a las Filipinas, completó aunque no en ruta continua, la circunnavegación de la tierra. Pues estas islas se encuentran aproximadamente a la misma longitud (alrededor de 125° E) que las islas que, casi mil millas más al sur, había explorado con su amigo Serrano durante sus años pasados en Oriente.

Juan Sebastián Elcano (natural de Guetaria) que asumió el mando de la expedición (21 septiembre de 1521), compuesta entonces por un solo navío, la *Victoria*, será quien reciba la gloria, de ser el primero que dio la vuelta al mundo, tras su recalada en Sanlúcar el 6 de septiembre de 1522, con tan sólo 17 supervivientes.

De esta forma se confirmó la esferoidad de la tierra, presentida por Colón, cuando aún se condenaba esta teoría como herética.

Crónicas del viaje

Para conocer toda la trayectoria de la realización de la empresa magallánica, nos aportan numerosas noticias cronistas hispanos y de Indias. Entre ellos destacamos Pedro Martír de Anglería a quien el Emperador encargó una *Relación*, para enviar al Papa Adriano VI en base a los relatos que tomó de los supervivientes de la *Victoria*; también nos aportan datos Fr. Bartolomé de las Casas, Fernández de Oviedo y Antonio de Herrera; de menor valor son las ofrecidas por López de Gómara.

No podemos olvidar los cronistas portugueses, como Fernando de Castañeda, Gaspar Correia y sobre todo Juan de Barros, que sin embargo encierran cierta parcialidad, centrando la empresa alrededor de Magallanes, pasando por alto a su continuador Elcano y minusvalorando la ciencia náutica de Magallanes.

Además, la gran hazaña cuenta con varias relaciones contemporáneas de inestimable valor, algunas escritas por miembros de la expedición y otras por coetáneos suyos. Entre las primeras destacan las del italiano Antonio Pigafetta, que nos ofrece, desde el principio al final de la expedición, todo tipo de informaciones. La relación de Pigafetta, casi periodística podemos decir, aunque carece de un valor riguroso para la navegación, sin embargo resulta imprescindible a la hora de reconstruir día a día las circunstancias en que se desarrollará el viaje. El dio además a conocer, a todos los países, la hazaña magallánica.

El Diario del piloto de la *Victoria*, Francisco Albo, es fuente importante

G. CHOCANO HIGUERAS

para la navegación, constituyendo en realidad un derrotero que incluye, casi exclusivamente, datos de la altura del sol, declinación magnética, latitud y rumbos; inició su *Diario* el piloto Albo en aguas del Cabo San Agustín (Brasil).

También es importante la completa *Relación* que, en forma de epístola, realizó el secretario de Carlos V, Maximiliano Transilvano, en base a los informes de Elcano y enfocada a ensalzar la gran empresa patrocinada por la Corona española y su descubrimiento de las Molucas como dominio español.

De la circunnavegación de la tierra ha quedado la numerosa documentación en el Archivo General de Indias de Sevilla y en el Archivo Nacional de la Torre del Tombo en Lisboa. Publicada una gran parte en la *Colección de Viajes de Martín Fernández de Navarrete*, en la *Colección de Documentos referentes a las Islas Filipinas* (publicada por la Compañía General de Tabacos de Filipinas) también, en la *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile* de Toribio Medina y la titulada *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo*.

Además contamos con un sinnúmero de historias impresas de la empresa magallánica.

LA GENOVESIDAD DE CRISTÓBAL COLÓN SEGÚN DOCUMENTOS ESPAÑOLES DE LOS SIGLOS XV Y XVI

Guadalupe CHOCANO
Jefe de Investigación del Museo Naval



IN tratar de refutar lo que han escrito tantos historiadores acerca de la patria del Descubridor, nos atrevemos a manifestar, en síntesis, la genovesidad colombina a la vista de la documentación que podemos localizar en España.

Puesto que la genealogía del Almirante es difícil hacerla desde que él mismo, sus hermanos y sus hijos no nos aclararon ese extremo, nos vamos a limitar a exponer las noticias que nos han llegado, con respecto a su patria de origen, a través de distintas fuentes manuscritas e impresas.

La condición de extranjero del futuro almirante, virrey y gobernador de las Indias, don Cristóbal Colón, era conocida en la corte de los Reyes Católicos antes de que se aprobara la empresa descubridora.

No olvidemos que en la primera partida que recibió se especificó: *En dicho día (5 de mayo de 1487) dí a Cristobal Colomo, extranjero, tres mil maravedís, que está haciendo algunas cosas complideras al servicio de sus Altezas, por cédula de Alonso de Quintanilla, con mandamiento del obispo de Palencia (1).*

Pero el propio Colón, por motivos que desconocemos absolutamente, sobre los que tanto se ha especulado, se ocupó de dejar a designio de la oscuridad su patria; unas veces afirmando, otras callando y no precisando jamás (salvo en la escritura de mayorazgo de la que más adelante hablaremos), logró crearse una imagen misteriosa: la llamada *nebulosa* colombina, que ha dado lugar desde el pasado siglo a multitud de tesis, que basadas generalmente en la toponimia de las nuevas tierras descubiertas convirtieron a Colón

(1) M. Fernández de Navarrete. *Colección de Viajes*. Madrid, 1825-1837. T. II, págs. 12-13. Cuando se mandaba dar dinero a alguna persona que entendía o cuidaba de algún negocio reservado o que no se había hecho, ni convenía hacerse todavía público, se decía siempre: para ciertas cosas complideras al servicio de sus Altezas.

Otras partidas a Cristóbal Colomo: 5 de mayo 1487, 27 de agosto 1487, 15 de octubre 1487 y 16 de junio 1488.

G. CHOCANO

en portugués, gallego, catalán, mallorquín, extremeño, etc., prevaleciendo sobre todas ellas la tradicional que lo sitúa como extranjero y además genovés. Es esta última la que a nuestro juicio nos ofrece mayor verosimilitud.

En primer lugar queda sobradamente demostrada su calidad de extranjero no sólo por las propias palabras de don Cristóbal, pues así se identificó en varias ocasiones, sino que esta fue la principal baza aportada por el segundo almirante de las Indias, Diego Colón y Muñiz, en los famosos *Pleitos* entablados con la Corona desde 1508 (2). En ellos, don Diego reivindicó los privilegios santafesinos de su padre dada la condición de contrato que adjudicaba a las Capitulaciones de Santa Fe, concertadas de una parte por los Reyes Católicos y de otra por un extranjero, y, consecuentemente, esgrimía la defensa, su cumplimiento había de hacerse también en sus herederos. El propio fiscal aceptó sin reticencias la calidad de extranjero del Descubridor, alegando no obstante que no se trataba de un contrato y sí de unas mercedes reales dadas a la persona de don Cristóbal exclusivamente. Hábilmente vino a decir que si no era natural ni vecino, la merced se podía revocar.

La defensa adujo: *Si el Virrey lo es de las tierras que descubre el extranjero, y esas no son del señorío castellano y, por lo tanto, no hay merced ni se pueden aplicar las leyes castellanas a un país que no es castellano ni son de su posesión;* así era sin duda la situación en el momento de las Capitulaciones de 1492. Pero además la misma situación que don Diego aplica a su padre como extranjero, admitido así por el fiscal de la Corona, eximía al Descubridor de lo acordado en las Cortes de Toledo (1480), en las que se recortaba el poder de la nobleza. Sin embargo, cuando se hablaba de esta cercenación de privilegios y mercedes reales a los nobles españoles, no se aludía a los extranjeros y sí tan sólo en lo referente a las prebendas eclesiásticas (3).

Algo acerca de las fuentes genovesas.

Carecen, pues, de razón quienes pretenden que la calidad de extranjero que don Diego atribuyó a su padre —aunque nunca especificó su patria— era pura conveniencia para conseguir su propósito, desde el momento que aquello fue admitido así por el fiscal desde un principio.

Acerca del origen genovés del Descubridor se conserva en Italia una abundantísima documentación, y gran parte de ella se recopiló en la célebre

(2) A. Muro Orejón. *Pleitos Colombinos*. I Proceso hasta la sentencia de Sevilla, 1511. Sevilla, 1967.

(3) *Cortes de los Antiguos Reinos de León y Castilla*. Real Academia de la Historia. Madrid, 1882. T. IV, págs. 109-193. *Cortes de Toledo de 1480*, son las últimas grandes Cortes de la Edad Media española y constituyen el instrumento de las más importantes reformas judiciales acometidas por los Reyes Católicos.

LA GENOVESIDAD DE CRISTÓBAL COLÓN...

obra italiana *Raccolta* (4) por orden del gobierno italiano con motivo del cuarto centenario del Descubrimiento. En ella se dedicó un volumen completo a actas notariales... emitidas en Génova referidas a la supuesta familia genovesa de Colón, compuesta por sus padres, Domenico Colombo y Susana Fontanarosa, pertenecientes a la vasta corporación de artesanos laneros que a mediados del siglo xv tuvo importancia política en las partidas: Radicado el cabeza de familia, Domenico (5), en Génova, emigraría después a Sanova con sus hijos Cristoforo —nacido en 1451—, Bartolomeo y Giacomo (6).

La numerosa colección aparecida en Italia se ha mirado con cierta cautela debido a que se han encontrado muchos documentos apócrifos y no podemos comprobar la autenticidad de otros al haber sido destruidos o no encontrarse sus originales.

El académico español A. Altolaguirre y Duvalé (7) tuvo por auténticas todas las publicadas por la Real Comisión Colombiana (*Raccolta*) *siempre que constase el original a fin de poder autenticarse*.

El triunfo de la *escuela genovesa*, entendiéndola así como la defensora del origen genovés de Colón, tuvo sus valedores en G. Spotorno, Deçimoni Belgrano, Vignaud... e incluso en el Papa León XIII, con su carta pastoral a los arzobispos de España, Italia y América (8). En su epístola, con motivo del cuarto centenario del Descubrimiento, hace una grandilocuente loa en un estilo decimonónico propio de aquellos años, presentando al Descubridor y su papel fundamental en la historia de la cristiandad, al que nombra *hombre nacido en la Liguria... honra y prez de la Liguria*. Testimonio éste sin duda tan tardío, pero que nos parece interesante recordar por la especial y completa información a la que León XIII tuvo acceso y a través de ella proclamar la patria italiana de don Cristóbal. En efecto, en el archivo del Vaticano se custodiaba una importantísima documentación colombina —a la que aún hoy no se ha tenido acceso— recopilada con motivo de la pretendida beatificación de Colón, cuya causa promovió el conde Roselly de Lorgues desde 1865, proclamándole *Embajador de Dios a las tierras de Occidente*. Roselly de Lorgues, apoyado por el arzobispo de Burdeos, cardenal Donnet, y Mons. Andrea Charraz, arzobispo de Génova, pretendió demostrar con sus obras cómo Colón fue instrumentado de la Providencia.

(4) *Raccolta di Documenti e Studi*. Roma, 1892. Vol. I, parte II. Estudio de L. T. Belgrano y M. Staglieno.

(5) Hernando Colón, Gómara y Oviedo afirman que el padre del almirante se llamaba Domingo.

(6) El nombre de Giacomo no sería óbice dada su forma española Diego. Además, en los documentos notariales figuran otros dos hijos: Giovanni Peregrino, en tercer lugar, y una hija: Bianchinetta (sic).

(7) A. Altolaguirre y Duvalé. *La patria de don Cristóbal Colón según las actas notariales de Italia*. De la Real Academia de la Historia. T. LXXII, págs. 200-224.

(8) Sanctissimi Domini Nostri. Leonis. Divina Providentia Papae XIII. Epistola ad Archiepiscopos et Episcopos ex hispania, Italia et Utraque America. De Christophoro Colombo. Publ. en Revista *Centenario*. T. II págs. 31 y ss.

G. CHOCANO

Firma autógrafa de Cristóbal Colón. Archivo General de Indias.

En la actualidad viene siendo aceptada la genovesidad de Colón por la mayoría de los investigadores, pero no se acepta igualmente que pertenezca a la misma familia que nos presentan los documentos de Génova y Savona.

Sin entrar en la polémica que los manuscritos italianos conllevan, nos proponemos ahora estudiar la genovesidad de Colón a partir de la lectura de los primeros testimonios emitidos en España que dan referencia de su patria.

Rasgos colombinos. Colón se declara genovés.

Ya nos referimos anteriormente a la naturaleza de extranjero de don Cristóbal, él mismo así se llamaría en sus cartas a los Reyes (9).

En cuanto a que su apellido fuera Colón, Colomo, Colombo o Colom, observamos que en los años anteriores a las Capitulaciones aparece siempre como Colomo (10).

(9) Además de que recién llegado a tierras de Castilla, en la Rábida, procedente de Portugal, ya el físico de Palos García Hernández lo describió como extranjero. Así se titularía a sí mismo Colón en sus cartas a los Reyes. En 7 de julio de 1503 (Relación del cuarto viaje) diría: *¿Quién creará que un pobre extranjero se hubiese de alzar en tal lugar contra V. A. sin causa ni brazo de otro príncipe y estando solo entre sus vasallos y naturales?* O, anteriormente, desde la Española escribirá a los Reyes [1498]: *e yo ausente y envidiado extranjero*.

(10) Con este apellido se le anota siempre en las partidas de ayuda de costa e incluso en la carta del duque de Medinaceli, Luis de la Cerda, al cardenal Mendoza, de 19-3-1493. Unica-

LA GENOVESIDAD DE CRISTÓBAL COLÓN...

A partir de las Capitulaciones, el apellido, quizá tomando forma castellana, aparece siempre como Colón. También en torno a las distintas formas del apellido del Descubridor se ha pretendido indagar su origen español: Colón en Extremadura, Colom en Cataluña, etc.; sin embargo no nos parece un detalle definitorio, pues sobre todo, a raíz de su muerte, la diferencia puede atribuirse claramente a un capricho o deformación del amanuense. Aún en el siglo XVI, en protocolos notariales aparecen sus descendientes, los Colón de Portugal..., como nietos de *D. Cristobal Colomo que fue el primer descubridor e conquistador de las dichas Yndias* (11).

Igualmente el apellido Colono o Colón aparece indistintamente asignado a sus descendientes.

Otra cuestión a la que se ha aludido con frecuencia es la extrañeza que produce el que Colón no utilizara el italiano en sus escritos, siempre redactados en castellano, llenos de portuguesismos y en muy rara ocasión algún término italiano. Es perfectamente comprensible que así lo hiciera durante sus gestiones en Castilla, donde según él mismo confesó había permanecido durante siete penosos años antes del Descubrimiento, tiempo además suficiente para disimular el acento extranjero que le había notado Fr. Juan Pérez al recibirlo en La Rábida en 1485. Sin embargo, causa sorpresa la ausencia de correspondencia en su idioma natal con sus amigos genoveses y florentinos de los que siempre estuvo rodeado. ¿Se debía esto a una pura estratagema vital, bien llevada a cabo por el tan precavido don Cristóbal? ¿O acaso los ocho años pasados en Portugal junto a los posteriores siete en Castilla, previamente a la aprobación real de su proyecto, fueron suficientes para integrarse plenamente en Castilla, hasta el punto de no volver a utilizar su lengua genuina? A todo esto hay que añadir que el léxico de un *marinero* de la época incluía abundante mezcla de términos hispano-portugueses-italianos, que facilitaría enormemente la asimilación de uno de los idiomas distintos al suyo, pero no por ello menos conocidos.

Veamos ahora qué constancia hay de la genovesidad colombina, para lo que contamos con escritos personales de Colón y su hijo Hernando, atestaciones de sus coetáneos y generaciones inmediatas, incluyendo testimonios de sus mismos descendientes.

Solamente en una ocasión podemos ver que el Descubridor declara su patria genovesa y será en la institución de Mayorazgo, en 1498, curiosamente poco después de que se le confirmen las Capitulaciones —donde no se hace

mente le llama Colom el rey de Portugal (20-III-1488). Cuando le envía una misiva *dándole seguridad para su ida a aquel Reino*. M. Fernández de Navarrete (1), T. II, pág. 12.

(11) A. P. S. Legajos de vitrina s/n. *Provança fecha en la cibdad de Sevilla della por receptoría de su Magestad y de los senores de su Real Consejo de las Yndias a pedimiento de don Alvaro Colón y de Portugal conde de Jelves en el pleito con el almirante de Aragón. Año 1579*. Publ. *Catálogo de los Fondos Americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla*. Tomo III, págs. 429 y siguientes.

G. CHOCANO

alusión a su patria— por las que se le nombra gobernador, virrey y almirante del Mar Océano y se le colma de honores.

Actualmente sólo nos ha llegado una copia simple, pues la escritura original, que debía estar en el protocolo del escribano de Sevilla, Martín Rodríguez, desapareció en un momento que desconocemos, mientras que sí se conserva el resto del protocolo. No se tienen pruebas fundadas para desconfiar de la legitimidad del documento conservado, que desde el siglo pasado ha sido presentado en numerosas ocasiones en juicio ante tribunales y nunca demostrado como apócrifo (12).

Primeramente declara: *siendo yo nacido en Génova les vine (a los Reyes) a servir en Castilla y les descubrí al Poniente de Tierra Firme las Indias...*

La aseveración del Descubridor no ofrece dudas, y aún dirá en párrafo siguiente: *Mando al dicho don Diego, mi hijo ó a la persona que heredare el dicho Mayorazgo, que tenga y sostenga siempre en la ciudad de Génova una persona de nuestro linaje que tenga allí casa e muger, e le ordene renta con que pueda vivir honestamente, como persona tan llegada a nuestro linaje, y haga pie y raíz en la dicha ciudad como natural della, porque podría haber de la dicha Ciudad ayuda e favor en las cosas del menester suyo, pues que della salí y en ella nací (13).*

No volverá a mencionar su origen el Almirante, ni en su codicilo de 1506, aunque en esta escritura, de la que sería testigo Bartolomé Fieschi, genovés (que acompañó a Colón en el cuarto viaje), añadirá una memoria, de su mano, en la que declara una serie de deudas a compatriotas suyos genoveses, entre ellos los herederos de Gerónimo del Puerto, padre de Benito del Puerto, Chanciller de Génova, y los Centuriones, figuras a destacar dada la documentación italiana que los relaciona comercialmente con los Colombo de Génova.

Testimonios de los hermanos del Almirante y afirmación implícita de su hijo don Diego.

El misterio que rodea la personalidad del almirante se verá aumentado por sus propios hermanos Bartolomé y Diego y aun por sus hijos Diego y Hernando, con la excepción sin duda contradictoria de este último, hasta el punto

(12) En el A. G. S. existe R. C. de confirmación del Mayorazgo de Colón, despachada en septiembre de 1501, firmada del Rey, la Reina y legalizaciones notariales. Desgraciadamente no se conserva el documento completo, sólo la primera parte que incluye la propia merced real de 23 de abril de 1497 y otorgamiento en sí, donde curiosamente se transcribe una fórmula de acatamiento rutinaria pero no menos extraña: *sobre la qual mandamos al príncipe don Juan (fallecido ya años antes) nuestro muy caro e muy amado fijo...* De la institución de mayorazgo sólo conserva cabeza y pie, lo que nos priva de su constatación con la copia simple hoy conocida, que vendría así lógicamente a una mayor autoridad y valor.

(13) A. G. I. Patronato. Publ. M. Fernández de Navarrete (1). T. II, núm. CXXVI, págs. 261 y ss. Institución de Mayorazgo, 22 de febrero de 1498. Copia simple, firmada, El Almirante.

LA GENOVESIDAD DE CRISTÓBAL COLÓN...

que admitiendo todos ellos la calidad de extranjero de don Cristóbal no llegan a declarar de forma concreta su patria.

Fijémonos en Diego, hermano menor del almirante, que fue presidente del Consejo de la Isla y gobernador de la Isabela en 1494 y que para dedicarse a la Iglesia tuvo que recibir *carta de naturaleza* (8 de febrero de 1504) en vista de su condición de extranjero, así *con ella podía acceder a cualquier dignidades e beneficios eclesiásticos* (14).

Las Cortes de Toledo eran determinantes en este aspecto, de manera que en el punto 70 se dictaba:

Por cosa muy agraviada han auído nuestros naturales quelos estranjeros e non naturales de nuestros Reynos ayan de auer las dygnidades e beneficios eclesiasticos dellos, e que por esto muchas veces suplicaron a los Reyes nuestros antecesores que non diesen lugar ni consintiesen que los tales estranjeros ouieren las tales dygnidades o beneficios de nuestros Reynos, e reuocassen las cartas de naturaleza que les ouiesen dado, por que afincados en ellas, piden e aceptan las tales dygnidades e beneficios; e como quiera que por muchas veces han seydo las dichas cartas de naturaleza reuocadas, especialmente por las leys fechas en las Cortes de Nieua por el dicho sennor Rey don Enrrique e por la ley fecha por nos enlas Cortes de Madrigal, pero dicen los dichos procuradores que todo lo proyeydo no basta para refrenar la codicia delos dichos estrangeros e las esquisitas maneras que buscan para aver e tomar los dichos beneficios e ganar por ellos las dichas nuestras cartas de naturaleza; porque nuestra voluntad es de proueer ala indempnidad en onrra de nuestros súbditos e naturales, por la presente afirmamos e apoyamos las dichas leys fechas enlas dichas Cortes de Nieua e Madrigal, e reuocamos e damos por ningunas e de ningún valor e efecto qualesquier carta o cartas de naturaleza que avemos dado a qualesquier estranjeros e non naturales destos nuestros reynos, e las que diéramos de aquí adelante, saluo si fueren dadas segund el tenor e forma dela dicha ley por nos fecha en las dichas cortes de Madrigal (15).

La calidad de extranjero no supone el que lo fuera sólo en Castilla y León y no en Aragón, como tantas veces se ha esgrimido, para fijar el origen de Colón en cualquier otro reino de la península fuera de los límites de León y Castilla, pretendiendo así hacer al Descubridor oriundo de Cataluña, Galicia, Extremadura, etc.

Por el contrario, en estos años la frase *extranjero destos reinos*, tantas veces usada durante los *Pleitos* colombinos para hacer referencia al Almirante, lo convierte en extranjero de toda España, a juzgar por el punto 111 de las ya citadas *Cortes de Toledo* donde se proclama que todos los vasallos de Cas-

(14) M. Fernández de Navarrete. (1) T. II, págs. 348 y ss.

(15) Vid. (3), pág. 143.

G. CHOCANO

tilla y Aragón permanecerán como naturales, hijos de la misma Corona. Veamos el encabezamiento del punto mencionado:

Pues que la gracia de Dios los nuestros reynos de Castilla e de León e de Aragón son unidos e tenemos esperanza que por su piedad de aquí adelante estarán en unión e permanecerán en nuestra Corona real que así es razón que todos los naturales dellas se traten e comuniquen en sus tratos e fazimientos...

La idea de entrar en la Iglesia hizo imprescindible para Diego solicitar la carta de naturaleza; sin embargo, Bartolomé ostentó, sin haber obtenido dicha naturaleza, el cargo de Adelantado de las Indias, para el que fue nombrado por el almirante y luego oficialmente por los Reyes el 22 de julio de 1497. A pesar de la prohibición implícita que conllevaba el otorgar cargos en Indias a extranjeros, no fue ésta una norma siempre cumplida. El mismo Adelantado había aportado la prueba que lo identificaba como genovés en la carta náutica que años antes (1488) entregó a Enrique VII de Inglaterra. Presumiblemente una copia de la misma carta que elaborara el almirante tras su rechazo en Portugal, para presentar su proyecto en Castilla mientras que Bartolomé se dirigía con el mismo propósito a la Corte inglesa. En aquella carta se contenían unos versos latinos en los que se declaraba que el autor era Bartolomé Colón de Terrarosa y su patria Génova (16):

*Pro auctore sive pictore
Ianua cui patriae, est nomen, cui Bartholomeus
Columbus de Terra Rubra, opus edidit istud
Londoniis, anno Domini 1488, atque insuper anno
Octavo, decimaque die cum tertia mensis
februarii, Laudes Christo contentur abunde.*

Juan Antonio Colón, «deudo» del Almirante.

Otra prueba a aportar sobre la genovesidad de Colón es la presencia de Juan Antonio Colón, piloto en el tercer viaje colombino, que con Pedro de Arana, hermano de Beatriz Enríquez (madre de Hernando Colón), mientras el almirante se dirigía a Cabo Verde, salió con los buques que fueron de Canarias a las Antillas. De él nos dice Las Casas en su *Historia: Juan Antonio Columbo, ginovés deudo (pariente) del Almirante, hombre muy capaz y prudente y de autoridad y con quien yo tuve frecuente conversación* (17).

(16) Según su autor, el mapa lo haría en Londres el 10 de febrero de 1488 tras haber sido asaltado por los corsarios y de esta forma retrasada su embajada tantos años. Hernando Colón *Vida del Almirante*. T. 1, cap. XI, pág. 104. Las Casas. *Historia de las Indias*. T. 1, lib. 1, cap. XXIX, pág. 226.

(17) Las Casas (16). Lib. III, cap. CXXX, y Hernando Colón. *Vida del Almirante*. Madrid, 1932. Premio M. Serrano y Sanz. T. II, cap. LXXVI.

Hernando Colón y la nebulosa colombina.

Por otro lado, Hernando Colón, hijo natural del almirante, parece ser el principal inductor de esta *nebulosa* colombina a través de las imprecisiones y contradicciones que introdujo en la biografía que hiciera de su padre, que hasta el pasado siglo fue considerada como el único y verdadero fundamento de su vida. En su *Historia* (18) establece ciertas consideraciones como que el *origen y la patria de su padre quiso Dios que fuesen desconocidas e inciertas*, mientras que a continuación dice que Justiniano (genovés) era indigno paisano de su padre. A la vez que confiesa que no tuvo de joven curiosidad por conocer la vida de su padre y que luego continuó ignorante, ofrece una serie de noticias de la juventud y educación de Colón, aportando no pocos errores o intencionadas inexactitudes. Apunta las vaguedades de los que le creían oriundo de algún lugar de la ribera de Génova, sin llegar a afirmar o negar nada, e incluso llega a insinuar su parentesco con los Colones de Plasencia (Lombardía). Cuando de hecho había iniciado la *Historia* con la afirmación de *Colón extranjero*.

En el año 1871 el ilustre americanista Henry Harrisse dedujo que las *Historias* se habían atribuido injustamente al hijo del Descubridor, ya que contenían numerosas contradicciones, anacronismos e inexactitudes geográficas y que sólo con gran precaución podría uno servirse de ellas, pero nunca sin comprobar sus relatos, citas y demás datos. Las circunstancias en que se escribieron, a toda prisa, por don Hernando a raíz de la sentencia conciliatoria entre la Corona y los Colón en 1536 (al parecer se redactaron en 1537), tras largos años de desafortunado desprestigio de la figura del Descubridor y consecuentemente, Hernando, parte interesada en glosar su imagen, le comportarían sin duda falta de objetividad, con objeto manifiesto de proteger su fama. A ello hay que apuntar que la versión que nos ha llegado fue publicada años después, en 1571, por el italiano Alfonso Ulloa, no exenta de añadidos e interpretaciones propias de aquel traductor.

(18) Hernando Colón (17).



Blasón de Cristóbal Colón. En sus cuarteles figuran las armas de Castilla y León, las anclas que simbolizan su título de Almirante y a su izquierda, las islas del Nuevo Mundo por él descubiertas. Archivo General de Indias.

Las contradicciones y vaguedades de Hernando no fueron óbice para que en su testamento se declarara abiertamente *hijo de don Christoval Colón ginovés, primero almirante que descubrió las Yndias e que por razón de ser de la patria del fundador le pide merced que le favorezca en lo que se le ofresciere en aquella Tierra... porque sabía que siempre hallaría en los de su patria muy buena ayuda.*

A la vez recomienda a los futuros sumistas de su importante biblioteca (recopilada por él mismo en sus viajes por Europa y ordenada en un catálogo escrito de su mano) que recurran siempre en tierras italianas a los genoveses mercaderes, por el favor que siempre les ofrecerán (19).

La noticia del Descubrimiento tuvo gran resonancia en el viejo continente, pero no contó con la misma entre los españoles. La figura del Descubridor sufrió ya en los primeros años después del gran acontecimiento un rechazo entre ciertos personajes de la época, incrementado además por su carácter de extranjero genovés.

La animosidad para con don Cristóbal nos la resume Francisco Medina Nuncibay (20) cuando refiere que el linaje y naturaleza de los Colón procedían de los confines del genovesado y Lombardía, en los estados de Milán, y a continuación dice que por adular a ciertos grandes que no miraban con buenos ojos el favor de don Cristóbal en la Corte, *se escribieron algunos tratadillos dando prisa en llamarle genovés* y apunta Nuncibay que cuando el Emperador fue a coronarse a Italia dio, «*motu proprio*», una Provisión dirigida a Luis Colón (sic) para que hiciese recoger todos aquellos tratadillos y los quemase, *de la que D. Luis no hizo uso, ni es necesario, porque para quien entiende no sólo contradice, sino con solo ello se prueba el hecho certísimo.*

Aquella Provisión dada en Valladolid el 13 de junio de 1523 (21) ordenaba, sin ningún término aclaratorio, a Hernando Colón que cesara en su recopilación de datos que él y los que fueran en su nombre intentaban localizar en los reinos españoles, para su *Cosmografía de España* (22).

Esta prohibición se ha pretendido explicar fundándose en la sospecha que despertaba ante el Consejo sus investigaciones en archivos y protocolos españoles, hasta el extremo de que por este estudio se ha llegado a acusar a Hernando Colón de la pérdida de tantos documentos colombinos en su afán por demostrar el origen genovés de su padre. La acusación ciertamente grave, esgrimida sobre todo por los que pretenden probar el origen español del almi-

(19) J. Hernández Díaz y A. Muro Orejón. *El testamento de D. Hernando Colón*. Sevilla, 1941. Lo otorgaría en Sevilla el 3 de julio de 1539 ante Pedro de Castellanos.

(20) Francisco Medina Nuncibay, *Genealogía de la Casa de Portugal*, ms. de la Real Academia de la Historia, extractado por C. Fernández Duro y A. Ballesteros Beretta.

(21) «Boletín de la Real Academia de la Historia», T. XXXIII, año 1898, págs. 118 y ss.

(22) Obra dividida en dos partes: *Itinerario* y *Vocabulario* y que no llegó a concluir por el impedimento real.

LA GENOVESIDAD DE CRISTÓBAL COLÓN...

rante, es verdaderamente, al menos bajo ese punto de vista, muy difícil de creer y hoy por hoy imposible demostrar.

Afirmaciones acerca de la genovesidad colombina, por los cronistas de la época.

En el círculo de amigos, colaboradores y primeros cronistas de Indias, juntamente con sus descendientes, conocían su origen genovés, ya fuera en el sentido riguroso o en el más amplio de ligur. Ellos reflejaron en sus escritos y deposiciones la patria de Colón y ellos mismos fueron quienes divulgaron su fama.

El cronista Bernáldez, que tuvo a Colón —con quien le unía gran amistad— hospedado en su casa a la vuelta del segundo viaje, dice:

Ombre de tierra de Génova, Mercader de libros de Estampa... que llamaban Christoval Colón. Después dirá: El cual dicho almirante Christoval Colón de maravillosa honrada memoria, natural de la Provincia de Milán (23).

Pedro Mártir de Anglería, oriundo de Milán y tutor del Príncipe, anota: *Ha vuelto de las Antípodas occidentales cierto Cristóbal Colón de la Liguria (24).*

Fray Bartolomé de las Casas, si bien no trató personalmente al Almirante Viejo, sí conoció profundamente sus escritos y mantuvo estrecha amistad con sus hijos; se limita a proclamar lo que entonces era público: *Que este varón escogido de nación genovés, de algún lugar de la provincia de Génova (25).*

González Fernández de Oviedo, primer cronista de Indias, que había sido paje del príncipe durante los mismos años que don Diego, el hijo del almirante, y que se ocupó de recoger los datos referentes a la conquista y sus descubridores, nos dirá: *Según yo he sabido de hombres de su nasción fue natural de la provincia de la Liguria que es en Italia en la qual cae la cibdad e señoría de Génova: unos dicen que de Saona e otros que de un pequeño lugar ó villaje, dicho Nerví que es a la parte del levante y en la costa de la mar a dos leguas de la misma cibdad de Génova. Y por más cierto se tiene que fue natural de un lugar dicho Cugureo. A continuación declarará que Colón, se había hecho natural vasallo de aquella tierra (Portugal) por su matrimonio (26).*

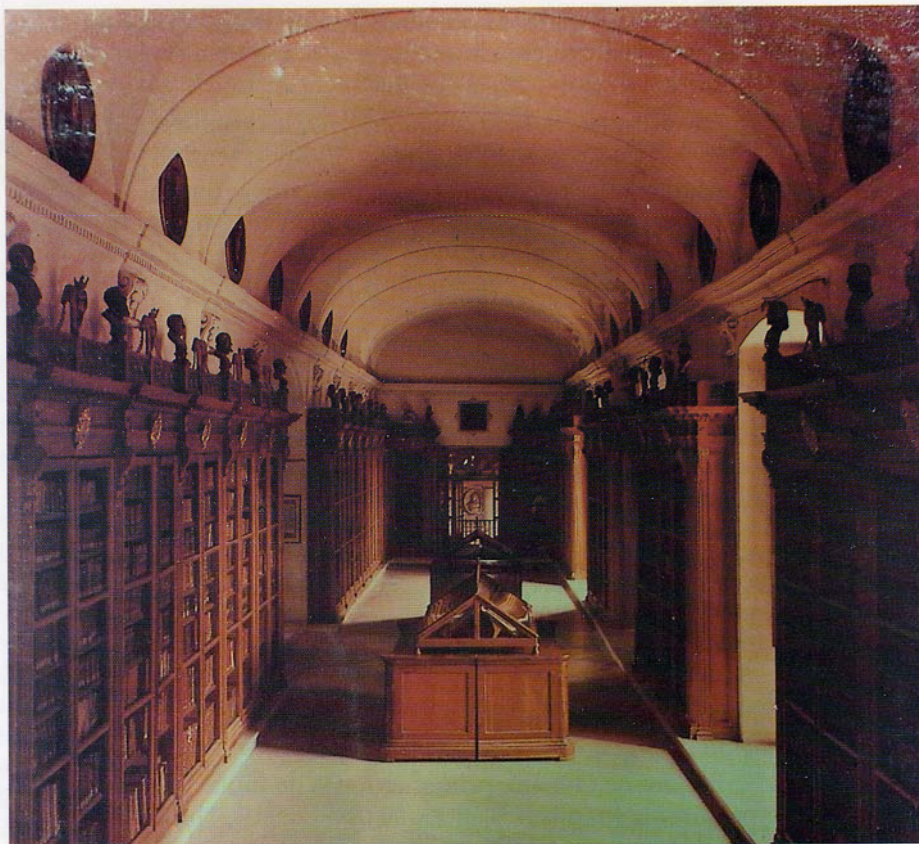
(23) A. Bernáldez, *Historia de los Reyes Católicos*. Granada, 1856. T. I, cap. CXVIII, pág. 269, y cap. CXXI, pág. 334.

(24) P. M. de Anglería. *Décadas del Nuevo Mundo*. Vertidas del latín a la lengua castellana por el Dr. don Joaquín Torres Asensio. Buenos Aires, 1944.

(25) Las Casas. (16). T. I, cap. II, pág. 42.

(26) G. Fernández de Oviedo. *Historia General de las Indias*. Madrid, 1851. Lib. II, cap. II, pág. 12 y Lib. II, cap. IV, pág. 19.

G. CHOCANO



Biblioteca Colombina. La importante biblioteca reunida por Hernando Colón encontró su emplazamiento definitivo en una de las alas del Patio de los Naranjos de la catedral de Sevilla.

El *Tratado* de Hernán Pérez de Oliva sobre *la vida y empresas de don Cristóbal Colón, primer almirante de las Indias y dominador del mar océano*, manuscrito hoy perdido, aparece registrado en el catálogo original de la Biblioteca colombina, de mano de Hernando Colón. En dicho catálogo sólo aparece el título, las primeras palabras del primer capítulo y el fin del último; el primero empieza así: *Christoval Colón ginovez* (27).

Por último recordemos entre las fuentes narrativas el testimonio presentado por el primer arzobispo de Santo Domingo, Fr. Alexandri Geraldini, quien conoció y protegió la empresa colombina en Santa Fe (1492), según él mismo refiere en su *Itinerarium*, declarando también que la patria de Colón era *Génova, ciudad de la Liguria* (Ed. Roma, 1631).

(27) *Ciudad de Génova Cristóbal Colón. Documentos y pruebas de su origen genovés*. Bergamo, 1932, pág. 189.

Declaraciones de los amigos y descendientes del Descubridor.

Veamos ahora los testimonios de colaboradores y primeros descendientes del almirante: Diego Colón de Toledo, hijo menor del segundo almirante Diego Colón, presentó para su investidura en la Orden de Santiago unas probanzas en Madrid a 8 de marzo de 1535 (28).

En ellas se contenían las declaraciones de Diego Méndez, criado que fuera con el Descubridor en su cuarto viaje y depuso lo siguiente:

A la primera pregunta, dixo que conoce al dicho don Diego Colón... e que el padre del dicho Virey (D. Diego Colón de Toledo) se llamava don Christoval Colón, ginovés, e que era natural de la Saona que es una villa çerca de Génova.

Otro, Pedro de Arana, hermano de Beatriz de Arana, responderá a la primera pregunta: *Que conoçió al padre del dicho Virey, que es ya difunto, en que se llamava don Christoval Colón, e oyó decir que hera ginovés, pero que no sabe dondes natural.*

Las pruebas testimoniales que a continuación reflejamos, si bien son ciertamente posteriores en el tiempo, no son menos importantes puesto que fueron declaradas por los mismos sucesores del Almirante Viejo, conocedores, sin duda, de su patria de origen.

En 1578, extinguida la línea masculina de los Colón, a la muerte de don Diego Colón y Pravia, biznieto del Descubridor, cuarto almirante de las Indias, comenzó en España un larguísimo pleito por la sucesión del mayorazgo, al que se presentaron, entre otros, doña Francisca Colón y Pravia, hermana del finado, valiéndose de la cláusula insertada por Colón en el Mayorazgo del año 1498 y confirmada después en el codicilo de 1506: *E no herede muger salvo sino faltase no se fallar hombre, e si esto acaeciese, sea la muger más allegada a mi línea.*

Durante aquella larga contienda, fallada en 1608 a favor de Nuño Colón de Portugal, conde de Gelves, se discutió acerca de la patria del Descubridor.

La cláusula del Mayorazgo colombino que determinaba la sucesión masculina sobre la mujer provocó la pretensión no sólo de los descendientes del Descubridor sino que también lo reclamaron dos personajes italianos, aduciendo su parentesco con el Almirante: De un lado lo haría (1583) Baltasar Colombo, señor de Cuccaro, natural de Monferrato, quien se declaró nieto del Descubridor (29). Y de otra parte Bernardo Colombo, vecino de Cogoleto —de la ribera de Génova— que vino poco después, comprometiéndose

(28) A. H. N., leg. 172, exp. 804. Archivo General del Rl. Convento de Uclés: Sant^o. 1535. Publ. *Ciudad de Génova. Cristóbal Colón*. Bérgamo, 1932, págs. 184-185.

(29) A. P. M. Prot. 501, fol. 1206-8. Escribano Rodrigo Vera. Poder para pleitos de Baltasar Colón a Domingo Piedra. Madrid, 15-X-1583.

G. CHOCANO

en cuestión de meses con la parte litigante de María de Cardona, a entregarle las pruebas documentales que dijo conservaba en Génova y que le acreditaban como *revisnieto* del Adelantado Bartolomé Colón (30).

Sin embargo, Baltasar Colombo no pudo demostrar a la vista de las probanzas presentadas (31) su parentesco cierto con el Almirante Viejo, y por lo que respecta al otro italiano candidato, ya unos años antes se retiró tras llegar a un acuerdo económico de transacción y concierto con María Cardona. ¿Quizá este último procedente de la Liguria occidental pertenecía la familia que la *escuela* genovesa considera del Descubridor? No parece probable, pues nada se ha conservado de aquel pleito en el archivo notarial de Génova, donde tanta documentación relativa a Domenico Colombo y Susana Fontanerosa, supuestos padres de Colón, se conserva. Documentación ésta que por cierto no se descubrió sino muchos años después, debido según algunos defensores de la escuela genovesa al secuestro de la misma por parte de los otros pretendientes italianos.

Lo cierto es que los pretendientes de Cuccaro y Monferrato acabaron por interponer árboles genealógicos... y sus pretensiones tras varios años de litigios fueron rechazadas, con una pequeña compensación económica a Baltasar Colombo, por gastos de costas. A esto hay que añadir que salvo los descendientes habidos de don Diego Colón, hijo del Descubridor, y de los citados italianos, ningún otro ni de España ni de fuera de España se presentó al pleito reivindicando parentesco alguno con Colón.

Entre los candidatos al Mayorazgo figuraba, como ya dijimos anteriormente, doña Francisca Colón y Pravia, biznieta del almirante, quien declaró así en el pleito citado:

Doña Francisca Colón pretende que don Christoval Colón su bisabuelo, primero descubridor, conquistador y almirante de las Indias, era de Génova, y que allí nació, y que de aquella ciudad y tierra eran su padre y antepasados (32).

Esto parece ser la demostración de la certeza que los descendientes del Almirante tenían acerca de su patria genovesa.

Otros testimonios.

Por último citaremos aquí un documento del archivo notarial de Génova, que por la coincidencia que tiene con otro manuscrito español nos parece también interesante para demostrar la genovesidad de Colón.

(30) A. P. M. Prot. 292. Escribanía Gaspar Testa. Madrid, 10-V-1584.

(31) A. H. N. Consejos Suprimidos, 21474, pieza 29.

(32) R. A. H. Colección Salazar, 9-267. *Memorial del Pleyto*. Publ. Ciudad de Génova. Cristóbal Colón. Bérghamo, pág. 276.

LA GENOVESIDAD DE CRISTÓBAL COLÓN...

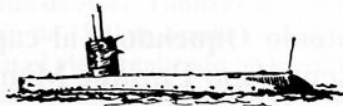
Se refiere el documento italiano a la visita que en 1633 realizó a Génova el duque de Veragua (33), durante la cual se produjo una cuestión de ceremonial con el gobierno de la República, declarando entonces el duque de Veragua que deseaba ser considerado como genovés, *pues su título provenía de mujeres genovesas*.

De aquella visita se lee en el manuscrito español: *Está el castillo de Cucaro... en la comarca de Tortona, donde se extendía su señorío, en el qual se alojó el Duque (de Veragua) suplicante y a toda su gente y agasajado de su Conde (de Cucaro) como originario de su casa (sic) (34)*.

Conclusión.

Creemos que a la vista de los testimonios emitidos desde España hay sobradas pruebas para proclamar la calidad de extranjero del Descubridor de las Indias y que su patria fue Génova. Para ello no es la primera vez que se aducen documentos españoles, pero aún siguen siendo ignorados por los consecuentes partidarios del galleguismo o catalanismo de Colón, al que incluso se le ha hecho pasar como natural de Portugal, o de Francia, de Inglaterra, de Dinamarca, Grecia, Suiza y hasta de Armenia.

También es de notar en la lectura de la mayoría de ellos que la confirmación de su patria no la ofrecieron sus hijos, que sólo la insinúan ocasionalmente, y sin embargo sí se harían eco de ella los numerosos compatriotas de los que siempre se rodeó y en quienes se apoyó, tanto en sus vivencias en el reino portugués como en Castilla. A ellos lógicamente no movía ningún interés de ocultismo, manifiesto en el Descubridor y sus hijos, cuyos motivos, hasta ahora desconocidos, quizá se debieron a una pura cuestión de prestigio personal.



(33) En el comentario del documento, reflejado en el volumen Ciudad de Génova Cristóbal Colón, confunde al titular de Veragua, que entonces era don Alvaro Colón de Portugal, y lo identifica con Luis de Avila y Colón, oponente éste que salió al pleito de 1578 por ser el marido de María Colón y Anaya, hermana de padre del Almirante último por línea masculina Diego Colón y Pravia.

(34) A. Veragua, c.LIV-10, fol. 4 y 5. Impress. A. Colón de Carvajal. *La familia Colón a través del Archivo de la Casa de Veragua*. Al decir en este último párrafo duque suplicante, se refiere a una reclamación que años después hiciera Veragua a la Corona sobre sus propiedades indianas.

LOS ARCANOS DE COLÓN Y GEOPOLÍTICA COLOMBINA

Guadalupe CHOCANO HIGUERAS

El 2 de agosto de 1492, festividad de la Virgen de La Rábida, patrona de la comarca, Colón ordenó embarcar y el siguiente día, de madrugada, partió de Palos la flota colombina de tres naves. El 6 de septiembre, desde La Gomera, comenzaba Colón la derrota de un viaje que cifraba el Cipango a 750 leguas en la misma latitud (1). Por fin, el 12 de octubre divisaron tierra; se trataba de una pequeña isla de las Bahamas que los indios llamaban Guanahaní y que bautizó el Almirante como San Salvador; también la identificación de la isla primera de desembarco supone una de las famosas incógnitas colombinas: se pretende su localización fundamentalmente sobre la ruta seguida por el Almirante entre las islas Bahamas y la descripción que de ella hizo en el Diario de navegación, formulándose diferentes hipótesis, entre las que destacan las que proponen la isla de Watling, Grand Turk-Caicos, Cat Island o Samaná, siendo la primera la que aparentemente alcanza mayor grado de probabilidades. Éste y otros muchos aspectos de la hazaña y vida del Almirante representan notorias indeterminaciones que, a pesar del despliegue bibliográfico e incalculables jornadas de estudio dedicados a tan insigne personaje, siguen constituyendo una maraña de incógnitas y objetivo de polémica en no pocas ocasiones.

La vida de Cristóbal Colón y su hazaña descubridora han ocupado numerosas publicaciones en forma de libros, artículos de revistas especializadas y de prensa en general, de la mano de investigadores, estudiosos o de aquellos otros ajenos a la Historia que se han visto seducidos por tan insigne personaje. Pero, además, su atractivo ciertamente se ha incrementado porque, siendo uno de los hombres que más influyeron en la Historia de la Humanidad, y particularmente en la de la civilización occidental, su análisis se ve inmerso en el sinfín de hipótesis a que han llevado sus enigmas.

(1) A 750 leguas de El Hierro estaba ciertamente la isla que bautizó como La Española, a la que identificó Colón con el Cipango, mientras que en el segundo viaje alcanzó a 700 leguas aquello que denominó *como entrada en las Indias, hallándose en efecto las islas de las Once Mil Virgenes*. Según Hernando, su padre había recordado el 11 de octubre a los marineros: *... que bien sabían, según se lo había ordenado en el primer capítulo de la instrucción dada por él a todos los navios en las Canarias, que después de haber navegado por poniente 700 leguas sin haber encontrado tierra, no camnasen desde la medianoche hasta ser de día.*

Se han puesto en cuestión abundantes aspectos de su trayectoria, desde sus ancestros, su patria y su ciudad de nacimiento, incluso su origen étnico, su juventud, etc., y aunque la vida del Almirante nos resulta conocida desde que arribó a tierras españolas, las incógnitas seguirán envolviendo sus actos, la gestación de su proyecto o el denominado secreto de Colón, las formas en que cifró su apellido, los extranjerismos introducidos en su lenguaje castellano, etc., hasta el lugar donde reposan sus restos mortales.

Para el estudio de don Cristóbal debemos recurrir a una serie de fuentes indispensables, en primer lugar su propios escritos, autógrafos repartidos en diferentes archivos, fundamentalmente españoles, donde el prolífico escritor que fue Colón nos muestra su recia personalidad, ciertamente no exenta de defectos, su experiencia de navegante, su capacidad de gestión, sus intereses y estrategias, su impacto personal y su ingenio para rodearse de las personas adecuadas para lograr su empeño, unido también a su sentido familiar. Además, el Descubridor fue un recopilador de sus propios documentos, particularmente desde la vuelta de su segundo viaje, cuando los Reyes, a petición suya, le confirmaron sus derechos y privilegios en 1497. Se ocupó entonces Colón de reunir copias autenticadas que evitaran la contingencia de que se perdieran los originales, teniendo como primer resultado de estos traslados notariales la primera edición del *Libro de los Privilegios*, el denominado *Códice de Veragua*, la más antigua recopilación de documentos colombinos, actualmente conservada en el Archivo General de Indias.

Por otro lado, los primeros cronistas españoles del Descubrimiento son esenciales para el conocimiento de la vida de don Cristóbal y la gesta descubridora. Nos referimos especialmente a Hernando Colón, hijo del Almirante, que hizo una biografía de su padre; a fray Bartolomé de las Casas que, aunque no trató personalmente al Descubridor, se relacionó estrechamente con la familia y tuvo oportunidad de consultar los escritos y papeles de don Cristóbal y la obra original de Hernando; y al otro gran cronista de la época y primero en el orden cronológico, Gonzalo Fernández de Oviedo, que conoció a Colón desde que firmó las Capitulaciones de Santa Fe.

Siendo éstas las tradicionales fuentes colombinas, otros documentos manuscritos, como los sustanciosos papeles tocantes a los pleitos con la Corona, otras crónicas coetáneas y también posteriores como la *Historia* de Herrera, enriquecen el conocimiento de las vivencias del Almirante y contribuyen a dilucidar veladas cuestiones (2).

(2) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia General y natural de las Indias, islas y Tierra Firme del mar océano*, publicada la 1.ª parte en Sevilla, 1535; primera edición tardía en Madrid, 1851; LAS CASAS, Bartolomé de: *Historia de las Indias*, publicada por primera vez en la *Colección de Documentos inéditos para la Historia de España* —62 a 66—, publicada por Marqués de la Fuensanta del Valle y José Sancho Rayón, 1875-1876; COLÓN, Hernando: *Historiae del S. D. Fernando Colombo... tardote nell'Italiana del S. Alfonso Ulloa*. Venecia, 1571;

De las fuentes citadas señalamos la circunstancia del que a nuestro juicio fue un excepcional comunicador, Cristóbal Colón, empedernido escritor y hasta buen observador de aquel desconocido mundo, insertando incluso pasajes de gran belleza acerca de sus habitantes y sus tierras; no obstante, también advertimos sus olvidos, o esporádicas intencionalidades, de tal manera que el Almirante no siempre ofrece un ajuste coherente de fechas y datos, presentando contradicciones, vaguedades o sencillamente omitiendo cuestiones: con esa disposición, no contribuye a dirimir las dudas que por otra parte nos producen las lecturas de los cronistas cuando en sus revelaciones tampoco resultan exactos ni precisos. En esa línea, los historiadores se han visto forzados a elaborar ciertas hipótesis de acuerdo a sus puntos de vista, pues no siempre es posible la ordenación cronológica de las abundantes noticias inconexas que nos han transmitido.

Son numerosos los interrogantes surgidos del estudio de Colón y su hazaña que han sido y continúan siendo objeto de debate, pero nos dedicaremos en las páginas siguientes a dos de ellos: su origen, porque afectó esencialmente la trayectoria personal de tan insigne nauta, y la gestación y capitulaciones de su idea de descubrimiento, también su secreto, porque su proyección determinó la demarcación del globo entre las monarquías ibéricas.

El origen del Almirante

El Almirante, con su reconocida habilidad para mostrar, ocultar o disimular la realidad con el fin de alcanzar los objetivos que se proponía, contribuyó a

de la obra de Hernando existen numerosas ediciones en español desde que fue traducida por primera vez en 1749 (GONZALEZ BARCIA, Andrés: *Historiadores primitivos de las Indias Occidentales*, Madrid, 1749, vol. I); las relaciones de fray Bartolomé y de Hernando, y más esencialmente la del dominico, tienen la particularidad de ofrecernos fragmentos y cartas completas del Descubridor que, de otra forma, no nos hubieran llegado. En cuanto a Herrera fue excepcionalmente consultado pues, habiendo utilizado la *Historia de Las Casas*, como ésta no se publicó hasta el último tercio del siglo XIX, resultó de gran valor como fuente (HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de: *Historia General de los Hechos de los castellanos en las Islas i Tierra Firme del Mar Océano*, publicada por primera vez en Madrid, 1601).

A pesar de no conservarse los diarios de los cuatro viajes de Colón, los extractos realizados por Las Casas del primero y del tercero, y las relaciones que nos han llegado de los viajes segundo y cuarto, nos ofrecen numerosos detalles de sus expediciones descubridoras, incluso de la botánica y sus habitantes en muchos casos, especialmente por autores no cronistas, como el doctor Diego Álvarez Chanca, físico de la princesa Isabel y primer médico que fue al Nuevo Mundo, que hizo una interesante descripción del segundo viaje, o, de este viaje también, la narración del fraile Ramón Pané, primer etnógrafo de los indios que fundó la primera misión en aquellas tierras, en las Antillas.

Por otra parte, es interesante destacar la existencia de importantísimas recopilaciones documentales formadas ya en los siglos XVIII-XIX, desde Juan Bautista Muñoz, Fernán Martínez

ocultar su origen (3). Hernando confirmó la actitud de su padre de no desvelar su ascendencia y patria al escribir al comienzo de su obra: *De manera cuan apta fue su persona dotada de todo aquello que para cosa tan grande convenía, tanto más quiso que su patria y origen fuesen menos ciertos y conocidos*; incluso en otro pasaje plasmó equívocas frases aventurando diversas localidades como probables lugares de nacimiento de su progenitor.

Ni en documentos públicos o privados había hecho Colón declaraciones sobre su ascendientes, y sólo ocasionalmente, en carta al aya del príncipe don Juan, copiada en la *Historiae* hernandina (de la que nada apunta Las Casas), escribió: *Yo no soy el primer almirante de mi familia*, frase aparentemente infundada que más parece guiada por una intención premeditada y que en todo caso ha dificultado más el conocimiento de su origen. Esa famosa frase, y el relato de Hernando acerca de la arribada de su padre a las costas portuguesas después del combate disputado por uno de los corsarios Colombo, se ha utilizado en múltiples ocasiones para argüir el parentesco del Almirante y/o su ascendencia noble, como pretendió Hernando.

A pesar de la opinión de Hernando, los cronistas Las Casas y Fernández de Oviedo nos presentan a un nauta empobrecido al llegar a tierras españolas... que supo granjearse los favores de grandes personajes de la época.

Por otra parte, su patria de origen queda perfectamente reflejada en los escritos coetáneos al Almirante; con tan sólo un mínimo recuento de noticias podemos advertir que siempre se le consideró extranjero, denominándole frecuentemente genovés, o ligur, sugiriéndose en escasas ocasiones diferentes localidades de aquella antigua República, aunque, con la excepción del obispo Geraldini, nunca esas primeras fuentes señalaron específicamente la ciudad de Génova.

Personajes muy cercanos al Almirante confirman que fue de nación genovesa: el propio Hernando Colón, pese a la ambigüedad que encierra su *Historiae* cuando se refiere la ascendencia de su padre, llega a expresarse excepcionalmente en su testamento afirmando que era genovés, declaración firme en documento de tanta importancia que no puede ofrecer dudas. También lo aseguró fray Bartolomé de las Casas; y en cuanto a Gonzalo Fernández de Oviedo lo consideramos testigo de especial singularidad pues, habiendo estado presente cuando Cristóbal Colón firmó las Capitulaciones

de Navarrete, etc., que recogen abundantes documentos colombinos de archivos oficiales y particulares, hasta las últimas ediciones de Juan Gil y Consuelo Varela, o la completa *Colección documental del Descubrimiento. 1470-1506*. Madrid, 1994 (tres vols.) que, con sus críticas y nuevas fijaciones filológicas de los textos, nos aportan gran utilidad a los colombinistas.

(3) Para el origen de Colón comentado en páginas siguientes nos remitimos al estudio que hemos desarrollado en CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe: *Cuna y orígenes de Cristóbal Colón*. Real Academia de la Mar. Madrid, 2006.

con los Reyes Católicos y a su vuelta del viaje de Descubrimiento, además de haber sido paje del príncipe don Juan junto con los dos hijos del Descubridor, tuvo, sobre todo, la oportunidad de conocer *in situ* las referencias de su procedencia, debido a que el cronista vivió varios meses en la ciudad de Génova durante los años de mayor difusión de la hazaña descubridora.

A lo largo de sus vivencias, Fernández de Oviedo se había ocupado de recopilar los conocimientos que iba adquiriendo, memorizándolos por escrito para verterlos más adelante en su *Historia General de Indias*, como confesó al inicio de su obra: *...no hablo de oídas, sino de vista; aunque las escriba desde aquí (en Indias) o, mejor diciendo, ocurriendo a mis memoriales, desde el mismo tiempo escriptas en ellos*. De esta forma, pudo publicar con seguridad que el Almirante nació en algún lugar de la República genovesa: *Cristóbal Colom, según yo he sabido de hombres de su nación, fue natural de la provincia de Liguria, que es en Italia, en la cual cae la cibdad e señoría de Génova: unos dicen que de Saona, e otros que de un pequeño lugar o villaje, dicho Nervi, que es a la parte del Levante y en la costa de la mar, a dos leguas de la misma cibdad de Génova; y por más cierto se tiene que fue natural de un lugar dicho Cugureo, cerca de la misma cibdad de Génova*.

Las tres principales fuentes de noticias del Almirante que venimos utilizando, esto es, fray Bartolomé de las Casas, Gonzalo Fernández de Oviedo y Hernando Colón, nos informan del arribo del nauta a Portugal y su integración en la colonia de compatriotas genoveses, siendo posiblemente reconocido por algunos de ellos; y que allí se casó con Felipa Muñiz, miembro de una distinguida familia lisboeta de origen italiano, que nos parece que bien pudo ser el vehículo oportuno de presentación del futuro almirante en la Corte.

Nos dice Las Casas, entre otras cosas, que Colón se dirigió a Lisboa, *donde sabía que había de hallar personas de su nación; y así fue que siendo cognoscido por los de la nación ginovesa... le ayudaron a que pudiese casa, y hecha con él compañía, comenzó a acreditarse y restaurarse; a decir de Fernández de Oviedo: era Colom casado en aquel reino, e se había hecho natural vasallo de aquella tierra por su matrimonio; palabras que se corresponden con las que escribió fray Bartolomé: Navegó algunas veces aquel camino [La Mina] en compañía de los portugueses, como persona ya vecino y cuasi natural de Portugal, y porque algún tiempo vivió en la dicha isla de Puerto Sancto, donde dejó alguna hacienda y heredades su suegro Perestrello, según me quiero acordar que me dijo su hijo don Diego Colón... año de 1519 en la ciudad de Barcelona*. En ese orden, y a pesar de la cautela que exige la lectura de la *Historiae* de Hernando Colón, recordamos cómo éste dice al respecto: *Y porque no estaba [Colón] lejos de Lisboa, donde sabía que se hallaban muchos de su nación genovesa, lo más presto que pudo se fue allí,*

donde siendo conocido dellos, le hicieron tanta cortesía y tan buen acogimiento que puso casa en aquella ciudad y se casó (4).

Con independencia de las diferentes hipótesis que pretenden un Colón de nacionalidad portuguesa, que porque carecen de argumentos concluyentes no entramos a valorar, subrayamos que los años pasados en Portugal le debieron granjear importantes adhesiones de parte de la nobleza lusitana, o al menos así lo sugieren las relaciones que posteriormente reflejó el Almirante y que mantuvieron sus sucesores.

Igualmente revelan los cronistas que a su llegada a tierras españolas el nauta se rodeó de los italianos que tenían sus bases comerciales en Sevilla y que, como sucedía en Portugal, gozaban de gran influencia. Todos conocemos su estrecha amistad con fray Gaspar Gorricio, o a su reconocido colaborador también genovés Fiesco, *de los principales de su tierra*, como explicó don Cristóbal (5), etc., y por supuesto sus frecuentes conciertos con mercaderes genoveses y florentinos fundamentalmente, costumbre ésta que mantuvieron sus hermanos y sucesores.

La naturaleza extranjera del Almirante supuso un gran obstáculo desde el principio de la hazaña descubridora española. Especialmente llaman la atención las críticas que sufrirá Colón entre los españoles por ser genovés, o más comúnmente llamado extranjero, origen que ya fue advertido en sus primeros contactos en La Rábida, según hizo constar el físico de Palos Garcí Hernández, cuando años después declaró en los Pleitos colombinos: *...estando allí este testigo, un frayle que se llamaba Juan Pérez, ques ya difunto, quiso hablar con el dicho don Cristóbal Colón e viéndole desposición de tyerra e Reino ageno a su lengua*. La misma condición quedó subrayada en varias partidas de dinero que en los años 1487, 88 y 89 se le concedieron a *Christóval Colomo extranjero* para su mantenimiento, lo que se denominaba ayudas de costa, después de que Colón fue recibido en la corte de Alcalá para presentar su proyecto a los reyes Isabel y Fernando (6).

Contra el navegante extranjero se multiplicaron las protestas de la tripulación durante el primer viaje de descubrimiento. Así lo expuso fray Bartolomé

(4) LAS CASAS: *Historia de las Indias*, lib. I, cap. IV, pp. 26-27; FERNÁNDEZ DE OVIEDO: *Historia General y Natural de las Indias*, lib. I, cap. II, p. 16, y cap. IV, p. 21; COLÓN: *Historiae*, cap. V.

(5) Carta de Colón a Nicolás de Ovando, Jamaica, marzo de 1504: (...) *También os pido por merced que ayáis a Diego Méndez de Segura muy encomendado y a Fiesco, que sale de los principales de su tierra, y por tener tanto deudo conmigo*. Copia de LAS CASAS. Biblioteca Nacional, ms. Res. 22, fol. 98. (VARELA, C.: *Cristóbal Colón. Textos y documentos*, Madrid, 1982, doc. n. LXVI).

(6) Según aparece anotado en el registro de cuentas del tesorero sevillano Francisco González, desde la primera entrega de 5 de mayo de 1487: *...este dicho día di a Christóval de Colomo extranjero tres mill maravedis, que está aquí haciendo algunas cosas complideras a servicio de sus Altezas por cédula de Alonso de Quintanilla*. A.G.S., Contaduría Mayor.

al describir la *animosidad de los españoles*, que estaban temerosos de no poder volver a España, diciendo *que era gran locura y ser homicidas de sí mismos aventurar sus vidas por seguir la locura de un hombre extranjero, que por hacerse gran señor, se había puesto a morir*. Hasta tal punto les invadió el temor cuando llevaban cerca de tres semanas de travesía que, según Las Casas, *pensaron en tirarle al mar y que como era extranjero, pocos o nadie había que pidiesen la cuenta*. En los mismos pasajes subrayaba Las Casas la extraordinaria pericia marinera del Almirante, su seguridad y temple: *Cristóbal Colón viéndose cercado de tantas amarguras que le angustiaban el corazón, más, por ventura, que si se viera dentro de las olas de la mar, extranjero y entre gente mal domada; suelta de palabras, y de obras más que otra insolentísima, como es por la mayor parte la que profesa el arte de marear, con muy dulces y amorosas palabras, gracioso y alegre rostro, como él lo tenía, y de autoridad, disimulando con gran paciencia y prudencia sus temerarios desacatos, los esforzaba y animaba...*

En repetidas ocasiones, y así lo reflejan las cartas del Almirante copiadas por su hijo Hernando y/o Bartolomé de las Casas, se quejó el Descubridor a los Reyes. El eje de sus lamentaciones lo radicaba en su diferente nacionalidad, denominándose *invidiado extranjero*. Al elemento subyacente de un clarísimo enfrentamiento de intereses en aquel primer monopolio estatal-colombino, y por supuesto a la tan denunciada mala gestión gobernadora del Descubridor, se sumaba que los colonos no querían ser gobernados por los extranjeros Colón, causa latente en la gestación de rebeldía entre sus primeros detractores (7).

Colón estuvo acompañado en tierras españolas por sus dos hermanos, el adelantado Bartolomé y Diego, este último muy alejado de la pericia marinera y descubridora de sus otros hermanos. Además, y señalándose así indirectamente la procedencia genovesa de don Cristóbal, también estuvieron junto a él los dos únicos parientes que revela la documentación española, los genoveses llamados Juan Antonio y Andrea Colombo que, según anotó el Descubridor, eran hermanos. Los dos parientes permanecieron siempre junto a la familia, a

1.ª época: leg. 89 (cuentas del tesorero Francisco González de Sevilla, años 1485-1489); FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos, concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en India*, 5 vols., Madrid, 1825-1837, t. II, n. II, p. 4.

(7) *Puesto que como el Almirante y sus hermanos eran extranjeros y solos, y gobernaban a gente española, que aunque a sus naturales señores es gente sujetísima, pero menos humilde y paciente y más dura de cerviz para tener sobre sí superiores de extraña nación que otra, mayormente hallándose fuera de sus tierras, donde más muestran su dureza* (LAS CASAS: *Historia de las Indias*, lib. I, cap. CI, p. 282).

su servicio, y aún vivían en 1515 representando los intereses de los sucesores de don Cristóbal (8).

También el idioma es un elemento utilizado para argumentar las diferentes hipótesis del origen de Colón. Desde que tenemos constancia de las actividades de don Cristóbal, esto es, desde su llegada a tierras españolas, siempre empleó el español, frecuentemente salpicado de portuguesismos, sobre todo en vocales, algún italianismo y posiblemente ciertos catalanismos, características que corresponden perfectamente a las de un nauta de la época. El mundo de la navegación significaba vivir un ámbito variopinto de gentes de diferentes procedencias, con sus propios idiomas, que destinados a entenderse tenían que servirse de un lenguaje en el que cabían términos marítimos gestados por el uso en las costas atlánticas y mediterráneas; era en definitiva lo que el almirante Guillén denominó *parla marinera* cuando anotó: *Colón escribe según la parla navaresca u oceánica; la de las naos, que nuestros marineros de Cantabria, Galicia y saco de Cádiz ya hablaban por lo menos un siglo antes* (9). Las mismas circunstancias vividas por el futuro almirante desarrollarían favorablemente su capacidad de absorción de nuevos idiomas.

Está perfectamente dibujada la naturaleza extranjera del Descubridor, en su verdadero concepto, opuesto a la idea de los que pretenden que se calificaba así en Castilla a los naturales de los reinos no castellanos de la Monarquía hispánica, más concretamente a los que han querido considerar que un ciudadano catalán era llamado extranjero entre los castellanos. En esa línea, Fernández de Oviedo y Las Casas, además de afirmar claramente que Colón era de nación genovesa, demuestran la diferenciación que suponía ser extranjero en los reinos españoles pues, aludiendo frecuentemente a España o a los españoles, señalaban en ocasiones de forma específica a castellanos, a aragoneses y, de éstos, también a los catalanes, a los que en ningún caso les aplica la denominación de extranjeros (10).

También de las Capitulaciones que acordaron los Reyes Católicos en Santa Fe para el viaje de Descubrimiento, firmadas el 17 de abril de 1492, resultará probado el origen extranjero del Almirante.

(8) Carta del Almirante a Gorrício desde Sevilla, 4 de enero de 1505, en la que identificaba a Andrea, portador de la misiva, como *hermano de Juan Antonio* (A. G. I., Patronato 295, fol. 57; VARELA, C.: *Textos*, n. LXXXI, p. 326). El 16 de febrero de 1515, Andrea Colón, *vecino de Cuba*, presentaba en los pleitos colombinos con la Corona un poder del segundo Almirante, con el interrogatorio de preguntas, para que se hicieran sus probanzas en San Salvador (*Pleitos Colombinos*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, t. III, p. 327 y ss.).

(9) GUILLÉN TATO, Julio F.: *La parla marinera en el Diario del primer viaje de Cristóbal Colón. Comitato cittadino per le celebrazioni Colombiane. V Centenario della nascita di Cristoforo Colombo. Convegno Internazionale di Studi Colombiani*. Génova, 1951.

(10) FERNÁNDEZ DE OVIEDO: *Historia General y Natural de las Indias*, lib. II, cap. VII, p. 30; LAS CASAS: *Historia de las Indias*, lib. I, cap. LXXXII, p. 244; y cap. LXXXI, p. 241.

Tres años después de que falleciese don Cristóbal, las Capitulaciones santafesinas fueron objetivo de unos largos pleitos de sus sucesores con la Corona, y en aquellos famosos pleitos se tocó como elemento esencial por parte del fiscal de la Corona la cuestión de la naturaleza extranjera del Descubridor.

El hecho de reconocerse el carácter de estas capitulaciones como merced o como contrato fue materia primordial en los pleitos: de tratarse de una merced o concesión unilateral podía ser revocada por los monarcas, mientras que en el caso de ser contrato éste sólo podría llevarse a cabo con naturales españoles que, como argumentó el fiscal, no era el caso de Colón, debiéndose dirimir su reclamación únicamente por la vía del pleito. En esa dirección, habiendo sido despojado el Almirante Viejo de la gobernación y virreinato de las Indias, su hijo Diego intentó heredarle como derecho propio en las prerrogativas y privilegios obtenidos por su padre en Santa Fe, pretendiendo el sucesor que se trataba de un pacto. Terminaron los famosos pleitos con la anulación de algunos de los fabulosos privilegios santafesinos o su conversión en honoríficos, además de unas sustanciosas rentas y los títulos de duque y marqués (de Veragua, Jamaica y de la Vega), según sentencia arbitral del cardenal fray García de Loaysa, obispo de Sigüenza, confesor del rey, presidente de Indias y comisario general de la Santa Cruzada, quien la dictó en Valladolid, 7 de julio de 1536, y posteriormente se expidió carta real de confirmación en Valladolid, 24 de marzo del año siguiente (11).

Se examinó exhaustivamente el texto de las Capitulaciones. En ellas aparecía Cristóbal Colón como vasallo de los Reyes Católicos y no como natural de sus reinos, observándose entonces que mientras los Reyes habían actuado con personalidad legal no lo hizo así el futuro almirante, pues carecía de ella al ser extranjero. El vigente ordenamiento de Alcalá era muy claro al respecto: no podrían participar en las rentas de minas, puestos y portazgos, salinas, etc. y

(11) *Traslado de las sentencias de Compromiso que se dieron del Pleito que se trató entre el fiscal de Su Majestad, es un traslado de la sentencia sacado de los libros de las Indias de S. M. tocantes a la gobernación dellas*, por petición de María Colón, duquesa de Veragua, en Madrid, 26 de agosto de 1572, para el pleito de mayorazgo colombino. A. H. N., Consejos, 21474, pieza 35; y *Traslado del Concurso que hubo entre el Emperador y la Virreina doña María de Toledo*; contiene la copia notarial de la confirmación de la sentencia por el Rey, igualmente sacado de los libros de las Indias de S. M. tocantes a la gobernación dellas, hecha a petición del almirante Luis Colón en Madrid, 8 de junio de 1562. A. H. N., Consejos, 21474, pieza 36.

La extensión a que obligaría el tema no nos permite abordar el estudio de los diferentes fallos judiciales de aquellos famosos pleitos, ni tan siquiera la sentencia arbitral y carta de confirmación real que citamos, cuyos textos hemos localizado entre los abundantes legajos originales de los pleitos del mayorazgo colombino, y que esperamos, puedan ser de utilidad al profesor jurista Manuel Pérez Prendes para el, con toda seguridad, importante informe que prepara sobre los pleitos colombinos con la Corona, de próxima publicación por la Fundación Mapfre.

admitir mercedes de virrey y gobernador más que los naturales vasallos y vecinos de los reinos españoles, y los extranjeros si llevaban más de diez años residiendo en el país y habían adquirido bienes raíces, circunstancias que no se cumplían en el Descubridor. El fiscal de Su Majestad declaró en los pleitos que Cristóbal Colón era *extranjero destes reinos*, condición que obviamente beneficiaba a la Corona para así poder despojar más fácilmente de tan fabulosos privilegios al Almirantazgo colombino.

Abundando en este alegato y corroborándolo, se produjo lo que podríamos considerar la confirmación de carácter oficial del origen extranjero de don Cristóbal. La declaración del fiscal afirmando que Colón *era extranjero, no natural ni vecino de los reinos españoles*, aceptada y corroborada además en las alegaciones de la parte de Diego Colón, fue firme y definitiva, y anula cualquier pretensión de un Cristóbal Colón español. Resulta obvio que sus herederos no la habrían expuesto, y habrían procurado invalidarla si hubiera sido incierta o presentara la menor sombra de duda, pues con ello se habrían beneficiado de la colosal herencia que ofrecía lo estipulado en Santa Fe.

Colón, de nación genovés

Los testimonios de los coetáneos de Colón coinciden en que era originario de la Liguria, ribera de la antigua señoría de Génova, uno de los numerosos estados que integraban los territorios italianos.

También la idea de la nacionalidad extranjera del Descubridor, y los efectos que le infringió, la siguieron recogiendo los historiadores dentro y fuera de España, acentuando incluso sus consecuencias, diríamos que escenificando al máximo sus relatos.

No obstante, la biografía que hizo Hernando Colón de su padre, la *Historiae*, se empleará para intentar justificar hipótesis posteriores en torno a diferentes orígenes del Almirante. Su publicación en Venecia en 1571, con gran difusión en tierras italianas, constituyó, a nuestro parecer, el elemento de información, y así de justificación, para impulsar la presencia de dos italianos en los pleitos por la sucesión del mayorazgo colombino que se celebraron en el Consejo de Indias en Madrid. Los dos candidatos italianos, Baltasar Colombo de Cucaro y Bernardo Colombo de Cogoleto, añadidos a la causa en 1582, estaban obligados a demostrar la existencia de parentesco con el Almirante, por lo que las confusas palabras de Hernando, sugiriendo diferentes localidades italianas, les servían de fundamento para sus requerimientos.

Durante el segundo de aquellos complicados litigios entre los descendientes del Descubridor, se esgrimió un manuscrito por el que aparentemente el secretismo de Colón quedaba roto; se trataba de una minuta fechada en el año 1497, o según otros en 1498, que fue descubierta por uno de los candidatos italianos, y en ella presuntamente Colón había confesado: *siendo yo nacido en*

Génova les vine a servir aquí en Castilla (...) Ítem mando al dicho don Diego my hyjo, o la persona, que heredare el dicho mayorazgo, que tenga y sostenga siempre en la ciudad de Génova una persona de nuestro linaje, que tenga allí casa, y mujer, y le ordene renta con que pueda vivir honestamente, como persona tan llegada a nuestro linaje, y haga pie y rayz en la dicha ciudad como natural della, porque podrá haver de la dicha ciudad ayuda, y favor en las cosas del menester suyo, pues que della salí y en ella nazí.

El hecho de ser una minuta el documento de 1498, carente de autorización legal, y a decir de algunos de los litigantes sin fecha ni firma, aduciendo que éstas se *habían borrado* a causa del tiempo transcurrido en el curso del pleito (*sic*) y señalando la existencia de nuevos aportes en el texto con tinta reciente, según depusieron sus propios valedores, además de ser un documento del que nadie había conocido anteriormente su existencia; fueron las causas por las que la mayor parte de los litigantes lo rechazaron negando que fuera auténtico. La misma posición de rechazo fue tomada siglos después a raíz de su publicación por el gran recopilador de documentos de descubrimientos, Fernández de Navarrete, quien lo transcribió de una copia del siglo XVII convirtiéndose en objetivo de controversia entre los especialistas, pretendiendo sus detractores que se trataba de un documento apócrifo inventado por los litigantes del pleito colombino por conseguir la fabulosa herencia, o quizá elaborado sobre el testamento nunca encontrado del Almirante del año 1502 (12).

La secular polémica en torno a la minuta de mayorazgo colombino se ha centrado fundamentalmente en la pretendida afirmación del Almirante de haber nacido en la ciudad de Génova, frase que en realidad ha servido como punto de partida ineludible para la tesis oficial genovesa y que, sin embargo, durante el pleito de mayorazgo no tuvo crédito alguno entre los defensores de la minuta, ni tan siquiera para su descubridor el aspirante italiano Baltasar Colombo de Cucaro, mientras que los candidatos españoles, descendientes de don Cristóbal en su cuarta generación, afirmaron unánimemente que fue

(12) *Institución de Mayorazgo de Cristóbal Colón*, copia manuscrita en seis folios, de principios del XVII, en A. G. L., Patronato, 295, n.º 101 (publicada en numerosas obras, la primera vez por Fernández de Navarrete: *Colección de Viajes*, II, n.º. CXXVI, pp. 226-235). Autores como Fernández Duro, Ángel Altolaquarre y Ballesteros Beretta, o el italiano de Llois, defendieron la autenticidad del texto; por el contrario, el conocido americanista Harrisse, que analizó exhaustivamente los documentos colombinos referentes a su origen, afirmó que era un documento falso y de época posterior; tampoco lo consideró auténtico Madariaga, quien creyó que se debió redactar sobre el desaparecido testamento del año 1502 durante el pleito de mayorazgo; incluso entre los propios genovistas, el más representativo de los contemporáneos, el senador Paolo Emilio Taviani, dijo al respecto: *Aiun considerando el documento totalmente auténtico, no se puede excluir la sospecha de que hubiera interpolaciones* (TAVIANI, Paolo Emilio: *Cristóbal Colón, génesis del gran descubrimiento*, Novara, 1982; ed. española, Barcelona, 1983, p. 207).

de nación genovesa, sin especificar la localidad, no haciendo uso alguno de la polémica frase y aduciendo fundamentalmente el testimonio del cronista Gonzalo Fernández de Oviedo al que todos ellos se remitieron durante el proceso judicial.

A nuestro juicio, la minuta carece de carácter probatorio pues, independientemente de las objeciones que desde el siglo XIX se interpusieron a su autenticidad (especialmente por la alusión que incluye al príncipe don Juan, cuando era de sobra conocido que ya hacía meses que había fallecido), no es posible probar que la minuta de mayorazgo presentada en el pleito corresponda literalmente en parte o íntegramente a un escrito de don Cristóbal, pues ni tan siquiera aquella minuta se ha conservado en su forma original, sino las copias hechas en el siglo XVII durante el proceso. Además, nuestra opinión está afianzada por la lectura de los numerosos legajos originales del pleito de mayorazgo colombino. Sus memoriales y sumarios revelan el sospechoso galimatías en que se vieron envueltos los documentos de testamento y mayorazgo del Descubridor, repitiéndose las irregularidades, contradicciones e incluso falsificaciones (13).

La cuestión del lugar de nacimiento del Almirante no era el objetivo de los pleitos y todos aceptaron como hecho probatorio las crónicas que lo presentaban con el término genérico de genovés, o de la Liguria. No obstante, observamos que de aquel enredo judicial se desprenden dos aspectos de valor esencial: la aceptación unánime por parte de todos los candidatos del origen italiano del Almirante, y la puesta de manifiesto de que en España el significado del término genovés era muy amplio, aplicándolo habitualmente a cualquier ciudadano italiano, esto es, ya fueran milaneses, sicilianos, lombardos, etcétera.

No obstante, la manifiesta ambigüedad de los Colón, esto es, el aparente ocultismo que practicaron el Descubridor y su hijo Hernando, y sobre todo el proceso de los pleitos de mayorazgo con la presencia de dos aspirantes italianos, despertarán un interés hasta entonces insólito en torno al origen de don Cristóbal, y se utilizarán para elaborar la imparable disparidad de teorías sobre el origen colombino que hoy conocemos.

Prácticamente hasta el siglo XVIII se siguió reconociendo de forma generalizada la patria genovesa de don Cristóbal, realizándose solamente esporádicas anotaciones locales favorables a Cucaro y Cogoleto por autores de estas tierras, como tímidos intentos por parte de algunos ciudadanos de aquellas tierras reclamando la cuna del Almirante para su ciudad.

Entrado el siglo XVIII, otras defensas más prolijas y fundamentadas reivindicaron el origen colombino en Savona.

(13) Acerca de la carencia de fiabilidad de la minuta de mayorazgo colombino, nos remitimos al estudio sobre el origen del Almirante que presentamos con el título de *La cuna y orígenes de Cristóbal Colón*, mencionado al principio de este trabajo, en el que, mediante un exhaustivo repaso a los pleitos de mayorazgo, fundamentamos nuestra opinión al respecto.

En los comienzos del siglo XIX, cuando aún no se había abordado realmente la campaña de estudio y difusión de la que se conoce como tradicional tesis genovesa, se produjeron duros enfrentamientos académicos en torno al origen del Almirante, teniendo entonces especial repercusión la defensa de Savona como cuna del Descubridor, idea esencialmente liderada por un importante investigador, Giambattista Belloro, quien afirmó que historiadores y poetas de diferentes países habían señalado que Colón era de Savona y que así se había considerado siempre por muchas familias de esta villa.

El argumento principal de Giambattista Belloro lo constituyeron unas actas notariales realizadas en Savona y que había publicado en 1602 Giulio Salinerio, en sus *Annotationes, Iulii Salinerii ieroconsulti savonensis ad Cornelium Tacitum*, cuyos originales posiblemente fueran consultados en los archivos savoneses por un ilustre genealogista del XVII de aquella localidad, Pavesi, para argumentar su afirmación sobre el origen savonés del Almirante. Otro de los mayores valedores de la cuna savonesa de Colón fue el también escribano savonés del XVII, Filippo Alberto Pollero, que igualmente utilizó los documentos notariales de Savona, y el también savonés y escribano de la misma centuria, Agostino Monti (14).

Por su parte, los académicos genoveses se iniciarán en el estudio del origen genovés del Almirante esgrimiendo fundamentalmente unas actas notariales dictadas en la ciudad de Génova. Dichas actas, descubiertas en su mayor parte en las últimas décadas del siglo XIX, reflejaban la existencia en el siglo XV de la familia del genovés denominado Domenico Colombo, padre de cinco hijos, Bartolomeo, Cristoforo, Pellegrino, Bianchinetta y Jacobo, considerando la teoría genovista que aquel Cristoforo era el futuro almirante. Además, algunas de las actas genovesas encierran otra circunstancia que se emplea para

(14) *Annotationes Iulii Salinerii Iureconsul Savonensis. Ad Cornelium Tacitum*, Genovae, apud Iosephum Pavonem, MDCII, p. 333 y ss. (en Biblioteca Civica Beriana, de Génova). Reprodujo Salinerio unas actas de tipo privado referidas a unas compras de partidas de lanas en las que figuraba *Domenico Colombo, civis lanuae quondam Iohannis de Quinto, textor pannorum et tabernarius* (Domenico Colombo, ciudadano de Génova, hijo del difunto Giovanni de Quinto, tejedor de lana y tabernero), datadas en Savona, 2 de marzo y 25 de octubre de 1470. De éstas se encontró copia en las minutas del notario Giovanni Gallo, circunstancia que muchos juzgan como una prueba de autenticidad para el resto de las publicadas por Salinerio. Pero el acta más llamativa es la dictada en Savona, el 10 de septiembre de 1484, mediante la que queda determinada la edad de Diego, hermano menor del Almirante; comparecía Domenico Colombo para dejar a su hijo Diego, mayor de 16 años, como aprendiz en un taller de tejedores de lana por un período de 22 meses.

También incluyó Salinerio las actas de un expediente judicial incoado en aquella localidad. Otras dos actas copiadas por Salinerio constituían la primera causa del citado procedimiento dando refrendo al expediente judicial. Ambas, del año 1474, las atribuyeron los Belloro al notario savonés Giovanni Rogero: Las actas publicadas por Salinerio fueron reconocidas por muchos escribanos: Odoardo Ganduccio, Michele Giustiniani... y también por Giambattista Spotorno, el patriarca de la tesis genovista.

relacionar al Almirante con antiguos compatriotas: contienen éstas apellidos de ciudadanos genoveses que coinciden con algunos de los personajes con los que trató Colón; recordamos entre otros, Fieschi o del Porto (o lo que es lo mismo, Fiesco y del Puerto), además de los Espindola, di Negro y Escoto, apellidos que citó el Descubridor en su testamento.

Propugnada esencialmente por italianos, es la teoría tradicionalmente más aceptada por los historiadores entre la multitud de hipótesis que se han elaborado sobre el origen colombino, esencialmente impulsadas por sentimientos patrióticos pretendiendo un Colón español —de diferentes regiones—, o un Colón de otras tierras italianas, o un Colón portugués, francés, corso, etcétera.

No obstante, las actas genovesas, descubiertas y exhibidas por los genovistas, contienen unas condiciones, a nuestro juicio difíciles de justificar; nos referimos a que representan una numerosa familia de Domenico Colombo, padre de cinco hijos, entre ellos dos supuestos hermanos del futuro Almirante, Pellegrino y Bianchinetta, de los que nada informó el propio Descubridor o su familia, ni existen noticias al respecto en cualquier otro tipo de documentación; por el contrario, las actas savonesas, y algunas de las genovesas halladas por los estudiosos defensores del origen savonés del Almirante, únicamente señalan la presencia de Domenico y sus tres hijos conocidos tradicionalmente en España, es decir, Cristoforo, Bartolomé y Diego. Pero, además, advertimos otras discordancias en el contenido de las actas genovesas con respecto al de las de Savona que nos sorprenden: así, los repetidos contratos de compraventa de la casa genovesa de Domenico Colombo, en un marco aproximado de diez años, circunstancia que los genovistas vienen justificando como acuerdos no cerrados, y aún más extraños, pueden parecer los cambios de vivienda y ciudad, entre Génova y Savona, reflejados en el conjunto de las actas, pues resultan difíciles de encajar con la realidad de una familia artesana, en el marco reducido, geográfico y económico que una posición así podía suponer en el siglo xv (15). En estos aspectos reitera su defensa la tesis genovista; nos referimos a la especialista colombina italiana Gabriela Airaldi. Alega la investigadora la presencia de la institución genovesa de los *alberghi*, sistema claramente patriarcal que únicamente se producía en la República genovesa (hasta 28 *albergos*) como hecho consustancial al procedimiento de expansión mercantil de las grandes familias; estos *albergos* acogían a los miembros de la familia fundadora, o también relacionados en sus negocios, además de los pertinentes protegidos, esto es, otros sujetos anónimos (que podían tomar temporalmente el apellido de la familia del *albergo*, seguido del propio al que precedía el prefijo *olim de*) que así eran formados y dirigidos a los centros,

(15) Entre otras diferencias, los escribanos no mantienen el mismo criterio en cuanto a la citación puntual de la ciudadanía, denominando a los Colombo indistintamente como ciudadanos genoveses o savoneses, equívoco cometido por el supuesto amigo de la familia Colombo, el notario Antonio Gallo.

colonias de genoveses, en las diferentes ciudades donde radicaban los intereses comerciales del correspondiente *albergo*. En esa consideración, explica Airaldi los movimientos de la familia de laneros Colombo, y también los viajes de Colón que, siendo de origen tan humilde, pudo así gozar de la protección de una familia ilustre para desarrollar su carrera marítima y, lo que es más importante, que ese amparo sería la vía necesaria para que el nauta genovés y su hermano Bartolomé pudieran presentarse y ser recibidos en las cortes europeas (16). El argumento de Gabriela Airaldi, enmarcando en cierta forma el proceso colombino como parte de la proyección de alguna ilustre estirpe genovesa, advirtiendo la profesora italiana que aquellos influyentes ciudadanos acostumbraban a tratar directamente con las cabezas coronadas de las monarquías europeas, sin duda nos atrae, pues, aunque nos resulta difícil aceptar en su totalidad las actas genovesas, sin embargo, no dudando de la realidad de un origen modesto de don Cristóbal —para ello bastaría señalar que esa circunstancia habría sido rechazada abiertamente por los Colón de ser incierta—, y sabiendo que Colón tuvo la protección de grandes personajes y que fue recibido en la Corte... nada parece más lógico que creer en el impulso inicial que le proporcionarían miembros de las colonias genovesas en las que se incorporó, en Lisboa y Sevilla, en las que sabemos vivían miembros de algunas de las más representativas estirpes genovesas, como los Espinola, etc. Pero, desafortunadamente, carecemos de la conexión documentada que nos indique esa circunstancia o qué familia, esto es, qué *albergo* protegió a Colón y su familia, lo cual nos suministraría interesantes noticias de la genealogía del insigne nauta.

De otra parte, ni el contenido de los testimonios tradicionalmente conocidos; ni las actas genovesas, ni las savonesas, aún aceptando la autenticidad de las actas publicadas por Salinerio en 1602 según las pruebas aportadas por el experto Henry Harrisse (o las afirmaciones de los diferentes notarios savoneses que lo corroboraron), constituyen por sí argumentos probatorios del nacimiento de Cristóbal Colón en la ciudad de Génova o Savona, pues únicamente podrían probar que vivió en esas ciudades.

La falta de certeza respecto al lugar exacto de nacimiento del Almirante nos lleva a otro elemento de importancia:

Hemos recogido unas declaraciones efectuadas durante el segundo pleito de mayorazgo colombino que encierran gran valor y que, además, se ajustan a las narraciones de Hernando, Las Casas o Fernández de Oviedo, quienes eludieron abiertamente nombrar la capital genovesa. Y decimos que revisten gran importancia porque, cercanos en el tiempo, y cuando aún podían vivir

(16) AIRALDI, Gabriela, Y PARMA, ELENE: *L'avventura di Colombo. Storia Immagini Mito*. Fondazione Cassa di Risparmio di Genova e Imperia. Genova, 2006.

individuos no muy lejanos a los hermanos Colón, confirman plenamente que don Cristóbal no había nacido en la ciudad de Génova y que en dicha ciudad nunca hubo, ni había, individuos apellidados Colom o Colombo, ni tan siquiera memoria escrita o indicios de que hubieran existido.

Se pronunciaron personajes relevantes, conocedores de los anales de Génova, que se vieron obligados a testificar reclamados por un manifiesto público que, dictado por el duque de Mantua, había sido refrendado por la autoridad del monarca español Felipe II.

Gabriel de Sandoval, procurador del aspirante Baltasar Colombo, presentó en el Consejo de Indias un pliego de alegaciones donde se señalaba que jamás hubo en la ciudad de Génova naturales que se llamasen Colombo: *...porque en la ciudad de Génova no a avido ni ay personas naturales della que se ayan llamado ni llamen del apellido Colombo o Colon, ni han sido tenidos por vecinos ni naturales de la dicha ciudad hombres algunos de tal apellido; lo otro, porque en la dicha ciudad de Génova ay annales donde se ponen y asientan los nombres y hechos notables de los naturales de la dicha ciudad, assí nobles como de populares, y a los que los han hecho más señalados les firman y ponen estatuas, por no ser el almirante don Christóval Colom natural de la dicha ciudad ni se asentó ni se hizo memoria dél ni de sus hechos en los dichos annales, ni se le formó ni puso estatua como la han hecho y hazen a otros hombres de menos fama y nombre que él.* Suscribieron lo mismo once testigos, en su mayoría personas procedentes del Monferrato que vivían en la Corte española, algunos en las casas de los representantes diplomáticos de repúblicas italianas, como el doctor Annibal, en la del embajador de Mantua, o Juan Bela en la del embajador de Saboya, o Bartolome Peggio en la del embajador de Venecia; y otros que eran naturales y vecinos de la ciudad de Génova, siendo el más destacado de ellos el príncipe de Palermo Nicolao Grimaldi, de 83 años.

Y, por el contrario, ninguna otra reacción se produjo en la ciudad de Génova que advirtiese el origen del Almirante en esa capital, y ningún individuo intentó revelar su parentesco o la existencia de familiares del Almirante en la misma capital de la antigua República.

Nos consta que en el siglo xv era de uso corriente el apellido Colombo en tierras italianas, y también es comúnmente aceptado que Hernando escribió la *Historiae* con la intención de devolver a su progenitor la gloria de su fama y ensalzar su figura, tan criticada en sus últimos años. Él mismo, que debía conocer con exactitud el lugar de nacimiento de su padre, nos cuenta que en sus viajes a Italia intentó, sin éxito, contactar con los parientes de su progenitor. El interés de Hernando le movió a indagar personalmente, y probablemente también mediante sus numerosos contactos de libreros y mercaderes italianos, acerca de los Colombo, buscando aparentemente personas ilustres que se apellidaran Colombo y tuvieran un origen común con la familia del Almirante, razón por la que sólo citó sus pesquisas en Cugureo, porque allí radicaban

Colombos de cierta importancia y que, sin embargo, negaron cualquier parentesco. Sería un despropósito creer que, de haber existido consanguinidad con aquellos notables, no nos la hubiera revelado Hernando, pues su empeño en insinuar un linaje de Colón es perfectamente manifiesto en su obra. Por otra parte, no existiendo en otras localidades huella de personajes Colombo de renombre, no puede sorprender que una familia corriente, relacionada con *mercadería de la mar* y posición desahogada como dice Las Casas, una vez desaparecida no dejara memoria alguna de su existencia, anonimato que no convendría a las pretensiones del hijo del Descubridor reseñar, escudándose en que su padre quiso dejar oculto su origen.

Savona, cuna del Almirante

Se han multiplicado, y continúan, los intentos de españoles y extranjeros, algunos de extraordinaria fama, como Luis de Ulloa o Salvador de Madariaga, buscando para el Descubridor las más diversas patrias, resultando de todos ellos un atractivo rompecabezas de argumentos, indicios, suposiciones, interpretaciones, etc., que en cada caso se pretenden acomodar a unas circunstancias históricas determinadas. Sin embargo, la objetividad y el rigor histórico no pueden permitir el fundamento de los hechos reales en conjeturas o en paralelismos, sino que debe contar con pruebas que certifiquen su realidad y, en esa línea, únicamente Génova y Savona, ciudades de la antigua República de Génova, ofrecen refrendo documental relacionado con el origen del Almirante.

En cuanto a las referencias que nos han llegado de la cuna savonesa del Almirante se ajustan perfectamente a las citas históricas, literarias y notas cartográficas que determinaron su patria genovesa, de acuerdo al sentido genérico del término que se le aplicó.

También existen otros documentos que, corroborando su patria, demuestran la localidad específica de la ribera ligur donde nació. Los testimonios que prueban su lugar de nacimiento son muy escasos si los comparamos con los muy numerosos que aluden a su nacionalidad genovesa denominándole genovés o ligur, y la razón reside, a nuestro juicio, en el secretismo practicado por el Descubridor y su familia, de manera que, además de algunos testimonios representativos, la certeza de la localidad de origen sólo nos ha podido llegar a través de documentos de carácter secreto, que bajo ningún concepto podían salir a la luz.

Como ejemplos significativos de los documentos de la primera época del Descubrimiento señalamos dos que nos parecen de extraordinario significado: en primer lugar, vemos un testimonio que, aunque él solo no resulta de un valor definitivo, sí ostenta importancia probatoria por la calidad de su autor y el tiempo en que lo emitió; nos referimos a Lorenzo Galíndez de Carvajal,

oídor y uno de los primeros consejeros de los Reyes Católicos designados para entender en los asuntos de Indias. Continuando el *Memorial y Registro* de la Corte de los Reyes Católicos, anotó: *Año 1491. Y este año tomaron los Reyes asiento con Cristóbal Colón, ginovés, natural de Saona, sobre el descubrimiento de las Indias e Islas del Mar Océano, de que tanta honra y provecho se ha seguido a estos reinos* (17).

Otro testimonio de la cuna savonesa del Almirante que recordamos aquí es la afirmación de Giambattista Strozzi, por el valor testimonial que supone el ser también de época muy temprana y provenir de un compatriota que lo pudo constatar personalmente en tierras españolas: el italiano Strozzi dio cuenta por carta de la llegada a Cádiz del Almirante, en 1494 a la vuelta del segundo viaje, llamándole *Colón savonés* (18).

Por no hacer más largo el presente trabajo, aún sin ser una lista extensa los testimonios del origen savonés del Almirante, pasamos a citar unos testimonios irrefutables acerca de su localidad de nacimiento, y decimos irrefutables porque fueron proferidos por personas que le conocieron profundamente, confesados en forma de solemne juramento y bajo secreto, circunstancia ésta que les permitía testificar sin miedo a que saliera a la luz y, por tanto, no violar el secretismo del Descubridor del que debieron ser conscientes durante sus largos años pasados junto a don Cristóbal y su familia.

Nos remitiremos a declaraciones testimoniales de expedientes de investiduras de órdenes militares españolas, pruebas verificadas desde los primeros años del XVI que constituyen la documentación autógrafa más completa e interesante de muchos célebres personajes. Su estudio resulta obligado para la elaboración de biografías, monografías históricas y libros de genealogía, de descendientes de españoles y también de extranjeros que participaron en campañas de Italia, Flandes, Portugal y América que fueron investidos como los naturales españoles. En ese orden tenemos la fortuna de contar con la información que acreditó el lugar de nacimiento del Descubridor.

Se trata de las pruebas de ingreso en la Orden de Santiago presentadas en 1535 para la investidura como caballero de Diego Colón de Toledo, nieto del Almirante Viejo. Diego era hermano del tercer almirante Luis Colón e hijo del segundo almirante, Diego Colón Muñiz, y la virreina doña María de Toledo. Fue paje del príncipe Felipe, y murió en el año 1546 en Tierra Firme

(17) *Anales Breves del reinado de los Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel que dejó manuscritos el Dr. D. Lorenzo Galindez de Carvajal, de su Consejo y Cámara, de los Reyes Doña Juana y Don Carlos, su hija y nieto, Correo Mayor de los reinos del Perú...*, edit. por el erudito del XVIII don Rafael Floranes Robles y Encinas, señor de Tavanceros... año 1787. *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*, 1851, t. XVIII, pp. 276-277.

(18) Testimonio recogido en la monumental *Raccolta* que, sin embargo, no vemos reflejado en la *Nuova Raccolta*.

durante su participación en la jornada que, a petición de Pedro La Gasca, había enviado el almirante Luis Colón para el allanamiento de Gonzalo Pizarro.

El expediente de investidura del nieto del Almirante Viejo fija de manera precisa el lugar donde nació Cristóbal Colón, y aparece reseñado en el Índice de los caballeros que han vestido el hábito de Santiago con sus genealogías correspondientes, conservado en el archivo secreto de la Orden y que, comenzando en el año de 1501, dice:

AÑO 1535

*Genealogía de don Diego Colón,
natural de Santo Domingo.*

PADRES

*D. Diego Colón, virrey de las Indias del mar
Océano, y doña María de Toledo.*

ABUELOS PATERNOS

*Christóbal Colón, natural de Suona cerca de Génova, y doña Felipa Moniz
natural de Lisboa (19).*

En el expediente correspondiente se guardan las confesiones de los informantes. En su calidad de testimonios jurados, y por tanto de superior valor a las crónicas, albergan la particularidad de provenir de personas seleccionadas y autorizadas por el Tribunal del Consejo de las Órdenes para demostrar la legitimidad y nobleza, lo que habitualmente se conoce como pruebas de sangre, que fueron reconocidos por la familia más próxima al Descubridor y, por tanto, autorizados por los Colón para probar la legítima ascendencia del aspirante a caballero.

Cuando se dispusieron las informaciones no eran en absoluto previsibles las luchas por el origen colombino desarrolladas siglos después, de manera que no caben sospechas o intereses partidarios al respecto.

No caben testimonios más claros ni contundentes, proferidos uno de ellos por un testigo excepcional, Diego Méndez de Segura, que conoció profundamente al Almirante Viejo, mientras que los otros dos, Pedro de Arana, sobrino

(19) Libro registro de *Genealogías de los Caballeros de Santiago*, t. I, fol. 46. A. H. N., OO. MM., 1669.

de Beatriz Enríquez (madre de Hernando Colón), y el licenciado Rodrigo Barreda, reconocido médico de la época, también fueron individuos muy cercanos a la familia.

Las declaraciones se produjeron en Madrid, el día 8 de marzo de 1535. Pedro de Arana confesó que Colón era de nación genovesa pero que no recordaba la localidad exacta donde vio la luz, y en cuanto a Diego Méndez y Rodrigo Barreda aseguraron de forma clara y precisa que *se llamava don Christóval Colón ginovés e que hera natural de la Saona ques una villa cerca de Génova*, testimonio directo que no admite duda alguna sobre la cuna del Almirante (20).

Expediciones atlánticas: ¿predescubrimiento?

Una cuestión de singular interés surge del estudio de Cristóbal Colón: ¿hasta qué punto tuvo conocimientos y obtuvo informaciones concernientes a nuevas tierras antes del Descubrimiento?

Parece que el futuro Almirante conoció buena parte de los puertos frecuentados en las rutas comerciales genovesas, desde las costas francesas, españolas e italianas hasta las de Berbería, pues así lo anotó muchos años después en sus cartas, apostillas y relaciones de viajes. Citó Córcega, Cerdeña, Sicilia, también Quío, isla de las especias que abría el paso al Oriente y que le sirvió de referencia cuando, sugiriendo el valor mercantil que implicaba el descubrimiento de las nuevas tierras, escribió a los Reyes que las resinas encontradas en las Antillas eran similares a la almáciga de Quío.

Afirmó también que había navegado *con frecuencia desde Lisboa al sur, a Guinea* (...). Aparentemente sus singladuras atlánticas las iniciaría desde 1476, año en que normalmente se estima que naufragó en las costas portuguesas; el mar Tenebroso eran las aguas que venían surcando fundamentalmente los lusitanos desde el primer tercio del siglo xv explorando las costas occidentales africanas, esto es, la denominada ruta de Guinea o de la Mina. Igualmente desde las costas portuguesas se alcanzaba el Atlántico septentrional, mar que siguiendo la *ruta del bacalao* era objetivo de vascos, portugueses y franceses, además de ingleses y escandinavos que, buscando nuevos bancos de pesca, dará lugar a descubrimientos de nuevas tierras. Colón escribió que había navegado desde Lisboa a Islandia, pasando por los puertos de Bristol en Inglaterra y de Galway en Irlanda, sobrepasando las cien leguas al norte de Tule, isla que constituía el punto más extremo del norte conocido hasta entonces. En suma,

(20) A. H. N., Consejos, *OM-Caballeros de Santiago*, exp. 2024. Transcripción y facsímil en: CHOCANO HIGUERAS, G.: *La cuna y orígenes de Cristóbal Colón*, 2006, pp. 260-264, y XV-XXII.

Colón pudo decir: *Yo he navegado todo el Levante y el Poniente*, frase que, aun teniendo en cuenta la aparente intencionalidad del Almirante equivocando o velando datos, sin embargo, como su pericia marinera no admite dudas, esa condición nos hace creer que sólo podía ser el resultado de su alistamiento en las numerosas expediciones que le permitieron conocer gran parte de lo navegado en aquella época.

Hasta su partida a tierras españolas, a finales de 1484 o comienzos del año siguiente, Colón debió alternar la vida a bordo en los viajes comerciales (posiblemente de las empresas genovesas de los Centurión y Di Negro), con su labor de mercader de libros, pues durante su estancia en Portugal, y también en España, cuentan los cronistas que se mantenía ejerciendo ese oficio y haciendo cartas de marear.

Su experiencia náutica le impulsó a elaborar su proyecto descubridor. No obstante, desconocemos la fórmula de su propuesta, la manera en que la exhibió a los Reyes, pero de lo que no nos cabe duda es de que el proyecto colombiano siempre atrajo a los monarcas españoles, interés despertado desde el principio, pues así, pese a la larga espera a que forzaron otros asuntos de la Corona, le protegieron, reteniéndole en tierras castellanas al disponer que se le entregaran las correspondientes ayudas de mantenimiento; aquello induce a pensar que Colón les confesó, o mostró en forma de carta, su secreto, como sugiere una expresión de los Reyes Católicos en carta del año 1494: *...párecenos que todo lo que al principio nos dixistes que se podía alcanzar por la mayor parte todo ha sido cierto, como si lo oviérades visto antes que nos lo dixistes...*

La cuestión, que en prioridad se ha dado en llamar *el secreto de Colón*, esencialmente referida a la existencia de un predescubrimiento, hasta el momento no está definitivamente zanjada, existiendo opiniones dispares y algunas claramente enfrentadas.

Carecemos igualmente de precisión cronológica en cuanto a su gestación, las razones que lo determinaron y su jerarquización, esto es, lo que se conoce normalmente como la *historia genética del Descubrimiento*, cuyo análisis ha dado pie a diferentes hipótesis.

Ante el confusionismo que ha generado su proceso, escribió el colombinista Emiliano Joss: *El Descubrimiento de América es, probablemente, el hecho histórico de más profusa bibliografía; sin embargo, su historia genética no es la más acabada, es una tela de Penélope en que se teje, se desteje y enredan hilos eternamente*. Obviamente debió ser ideado en tierras lusitanas pues Colón lo llegó a exponer ante el monarca Juan II, aunque la numerosa e inco nexa relación de noticias reflejadas muchos años después no deja señalados los periodos de preparación o fundamentación de la empresa.

En cuanto a lo esencial de su idea propugnando la existencia de tierras asiáticas al otro lado de un estrecho océano, navegable en pocos días, Hernando y fray Bartolomé afirmaron que su principal argumento fue Paolo Toscanese-

lli: ...fundó su viaje sobre esta carta y por él [Toscanelli] pidió a los Reyes cartas credenciales para el Gran Khan. Aparentemente, y según su hijo Hernando y también Las Casas, mostró a los monarcas un mapa, quizá el del físico florentino Paulo Toscanelli, de cuya existencia pudo tener conocimiento en Lisboa a través del ejemplar que su autor remitió al canónigo Martín, pues, en realidad, ni el mapa de Toscanelli se ha conservado entre los papeles colombinos, ni tampoco tenemos certeza de la pretendida relación de Colón con el florentino; por otra parte, Colón también pudo tener ocasión de conocer durante su estancia en Portugal las ideas de Behaim (muy similares a las de Toscanelli), aunque no su famoso globo terráqueo, pues éste fue publicado en el año del Descubrimiento. Recordemos que Toscanelli y Behaim, siguiendo a Marco Polo, situaban en sus mapas las regiones extremas orientales del Cathay, esto es, Mangi y Ciamba, señoreadas por el Gran Khan, a 1.500 millas al oeste de la isla de Cipango, y que Colón identificó la isla de La Española con el Cipango de Toscanelli (21).

Sobre la misma cuestión, escribió Fernández de Oviedo: *Colón se sirvió de la autoridad de ciertos sabios que hablaron de la existencia de nuevas tierras al otro lado del Atlántico: Aristóteles, Plinio, Solino, Seboso, y otras noticias recogidas por el Almirante*. Ciertamente los fundamentos científicos seleccionados por don Cristóbal quedan de manifiesto a la vista de las apostillas insertadas en los libros que hoy se conservan en la Biblioteca Colombina, ubicadas en los pasajes que pudieran favorecer sus ideas, especialmente en la *Imago Mundi* del cardenal Pierre d'Ailly (impresa en Lovaina, ca. 1480-83) y en la *Historia rerum ubique gestarum* de Eneas Silvio Piccolomini (Venecia, 1477), donde se recogen las opiniones de Aristóteles, Séneca, Plinio, Estrabón, Isidoro... reflejando un conjunto de enunciados sobre las dimensiones del Globo, proporción de tierras y aguas, etc.; sin embargo, hay prácticamente unanimidad en aceptar que esa labor de razonamiento científico del proyecto la elaboró el Almirante después del segundo viaje, cuando veía amenazado su prestigio, haciéndose entonces con una copiosa colección de afirmaciones de conocidos científicos de la antigüedad, bíblicas y clásicas, que enlazadas unas y otras se ajustaban a su propuesta.

Aunque los cronistas entremezclan la lectura de esos soportes científicos con los conocimientos empíricos de que fue poseedor el famoso nauta, es muy

(21) El globo terráqueo de Martín Behaim (construido en 1492 en Nuremberg, aunque se supone que Colón pudo conocer sus ideas cuando Behaim vivió en Lisboa unos años antes), era aparentemente similar a lo expresado en la carta de Toscanelli: situaba la costa más saliente del Catay (Zaiton), la parte N de Cipango y las islas esperadas por Colón, frente a las Canarias. Hicimos un resumen de las ideas colombinas en: *Proyecto colombiano del Descubrimiento* (CHOCANO, Guadalupe: REVISTA GENERAL DE MARINA, agosto-septiembre, 1992, pp. 249-260). Otros aspectos misteriosos colombinos, como la salida del futuro almirante de Portugal hacia tierras españolas y los siete años de espera en la Corte castellana, los hemos tratado en diferentes números históricos de la citada REVISTA.

probable que sus observaciones y experiencias personales constituyeran el origen y esencia del proyecto descubridor.

Nos parece que fue de un valor incuestionable y decisivo su conocimiento del régimen de los alisios-contralisios, vientos permanentes en una franja del Océano, que le garantizó su vuelta a la Península y, por tanto, la hazaña del Descubrimiento.

Cristóbal Colón, tras su matrimonio en Lisboa con Felipa Muñiz Perestrello, miembro de una noble familia lisboeta de origen genovés, vivió un tiempo en la isla de Porto Santo, cercana a Madeira, de la que su fallecido suegro, Bartolomé Perestrello, había sido capitán donatario. Según Hernando Colón, los escritos de Perestrello son los que movieron a su padre a creer en la existencia de tierras al otro lado del Atlántico y que esto —continúa diciendo Hernando— fue la causa que le llevó a leer cosmografía y a registrar e interpretar todos los indicios que de aquellas tierras pudieran conocerse. Acerca de la información que el famoso nauta recogió en la isla, confiesa Hernando: *...de todas estas cosas supo también valerse el Almirante, que llegó a creer sin ninguna duda que al Occidente de Canarias y de las islas de Cabo Verde había muchas tierras, que era posible llegar a ellas y descubrirlas* (22).

En la isla, nos dice Colón que observó objetos y árboles de maderas exóticas que habían sido arrojados por el mar. Estas observaciones no parecen muy probables a juicio de marinos actuales, que sostienen haber visto residuos u objetos en las costas procedentes de islas próximas, y que nunca se han visto elementos venidos del otro lado del Atlántico; pero, sobre todo, la inspiración en Colón debió derivar del trato con los navegantes portugueses y la existencia de ciertos vestigios en sus viajes, como ramas de árboles, cañas gigantes, embarcaciones de factura desconocida y también hombres extraños arrastrados por las aguas hasta las playas occidentales, circunstancias que debieron pesar decisivamente en el futuro descubridor, en su convencimiento de que al otro lado del Océano, a poca distancia, se encontraban otras tierras, a las que más adelante identificaría con Cathay (China) y Cipango (Japón); así, refiriéndose a las costas de los mares del Norte, anotó Colón: *Hombres del Catayo vinieron al oriente. Nosotros hemos visto muchas cosas notables y sobre todo en Galway; en Irlanda, un hombre y una mujer en unos lenos arrastrados por la tempestad de forma admirable*.

Otro elemento de importancia apuntan los cronistas, concretamente la existencia del piloto anónimo, o el protonauta, al que el futuro almirante habría recogido moribundo en su casa de Madeira...confiándole antes de morir la ruta del viaje a Indias. De la existencia de una información facilitada por un naufrago se hablaba en la isla La Española durante los primeros años del Descubrimiento; de ello informó por primera vez Fernández de Oviedo que,

(22) COLÓN, Hernando: *Historiae*, cap. V.

sin rechazar por completo el valor de la narración, tampoco le dio credibilidad. Otras versiones circularon sobre el mismo asunto, coincidiendo en lo esencial, es decir, que pocos años antes del descubrimiento de Cristóbal Colón alguien desviado de su derrota por las corrientes y fuertes vientos había avistado tierras occidentales en el lejano Atlántico, si bien variaban detalles como la nacionalidad del piloto, el lugar del encuentro con el Almirante, o el punto de arribo de la derrota; nos fueron transmitidas por López de Gómara, incluso por los primeros cronistas indígenas, como Garcilaso de la Vega y Huamán Poma de Ayala, quienes la aceptaron sin dudarle, además de proferirlas algunos testigos de los *pleitos colombinos* (23).

También fray Bartolomé dedicó unas frases a aquellos rumores circulantes en La Española; cuando aludía al origen del proyecto colombino admitió que pudieran ser veraces, aunque reconocía que no lo podía probar: *cuando [el Almirante] determinó buscar un príncipe cristiano que le ayudase e hiciese espaldas, ya él tenía certidumbre que había de descubrir tierras y gentes en ellas, como si en ellas personalmente hubiera estado; y más adelante dice: los que de aquellos tiempos somos venidos a los principios, era común, como dije, tratarlo y platicarlo como por cosa cierta, lo cual creo se derivaría de alguno o de algunos que lo supiesen (...) que los indios vecinos de aquella isla tenían reciente memoria de haber llegado a esta isla Española otros hombres blancos y barbudos como nosotros, antes que nosotros no muchos años; incluso, refiriéndose a la complejidad de noticias recibidas, anotó: Esto, al menos, me parece que sin alguna duda podemos creer: que, o por esta ocasión [del piloto anónimo], o por las otras, o por parte de ellas, o por todas juntas, cuando él se determinó, tan cierto iba de descubrir lo que descubrió y hallar lo que halló, como si dentro de una cámara, con su propia llave, lo tuviera* (24). Por su parte, Hernando Colón se refirió al piloto informante, circunstancia supuestamente relacionada con la exposición de Las Casas y Fernández de Oviedo, pero confiriéndole un significado completamente distinto, pareciendo que estaba enfocado a desviar la atención del lector, pues se remitía a un relato ya desaparecido de su padre —*Libro de memorias*—, donde se incluía el viaje de un portugués que creyó imaginar nuevas tierras a su vuelta de Guinea.

La idea de ese piloto anónimo la recogieron cronistas de los siglos XVI y XVII y, sin embargo, numerosos autores posteriores la han negado, es el caso de Irving, Humboldt, Harrisse, Peragallo, etc., mientras que la han defendido otros ilustres especialistas, como Cesáreo Fernández Duro, siendo Henry Vignaud y el peruano Luis de Ulloa los investigadores más conocidos partida-

(23) Garcilaso, en el libro I de sus *Comentarios Reales*, cuenta que había oído decir, a su padre y otros contemporáneos, que en 1484 un piloto de Huelva llamado Alonso Sánchez fue acogido por Colón en la isla Tercera, las Azores, y que éste le confió su derrota antes de morir.

(24) LAS CASAS: *Historia de las Indias*, lib. I, caps. I y XIV.

rios de la tesis del predescubrimiento, exponiendo el segundo una apasionante novela de aventuras.

La realidad de una confesión hecha por un individuo retornante de islas ignotas del océano occidental bien pudo ser un elemento trascendente en el empeño colombino, aunque, aparentemente, resulta muy ingenua la historia del naufrago agonizante que fallece en brazos de Colón en la isla de Madeira regalándole su secreto (otras veces situándolo en Murcia o Huelva, confiándose igualmente a Colón).

No obstante, nos parece muy posible la existencia de pilotos que pudieran comunicar sus experiencias a Colón, personaje medieval pero también de corte renacentista siempre dispuesto a ampliar sus conocimientos. El asunto encaja perfectamente con la realidad del ambiente que se vivía en esa época en Portugal, y también en las costas del suroeste de España, siendo muy propicio a leyendas que hablaban de islas desconocidas o despobladas al otro lado del Océano, ¿quizá como resultado de diferentes expediciones hacia el oeste?, o, más sencillamente, por las consecuencias vividas en las embarcaciones arrastradas mar adentro en su vuelta de las costas africanas, retorno que necesariamente debía internarse en el Océano, hacia Poniente, para evitar vientos contrarios, con la oportunidad de avistamiento de tierras que ello podía acarrear. En esa carrera de expansión marítima lusitana volcada al Atlántico, hacía muchos años que se habían avistado las islas Azores y las de Cabo Verde, en torno a 1420 y 1456 respectivamente, colonizándose completamente unos años más tarde.

En esa línea, el profesor Demetrio Ramos, opinando que la idea colombina no era nueva, apuntó: *Hasta puede decirse que el proyecto se había llevado a la práctica o se intentó más de una vez* (25). Sus argumentos los estableció sobre las expediciones portuguesas del siglo XV, desde la de Diego de Teive en torno a 1452, intento fracasado pero en el que se pudo llegar a islas desconocidas y algún marinero a su vuelta contárselo al Descubridor (26).

(25) RAMOS, Demetrio: *Los contactos transatlánticos decisivos como precedentes del viaje de Colón*. Cuadernos Colombinos, 2. Valladolid, 1972, p. 65.

(26) A Teive lo menciona incluso Hernando Colón, llamándole Tiene, y a su piloto confidente Pedro de Velasco de Palos de Moguer, aunque le confiere un menor significado en el alcance del viaje (COLÓN, Hernando: *Historiae*, cap. IX y LAS CASAS: *Historia de las Indias*, lib. I, cap. XIII). Jaime Cortesão estudió las tres expediciones portuguesas, la de Telles (paralizada por la guerra con Castilla) y, por último, la de Fernán Dulmo en julio de 1486 *sobre las tierras e islas firmes que hallase* (que se perdió en el mar); sus opiniones fueron respaldadas por diferentes autores, también rechazadas íntegramente, como fue el caso de Samuel E. Morison (*The Pre-Columbian discovery of America*, *The Geographical Journal*, Londres, t. LXXXIX, 1937, pp. 29-42). Los documentos de expediciones portuguesas ya se publicaron en *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo acerca das navegações e conquistas*, Lisboa, 1892.

Muestra de la aceptación real de expediciones posteriores, montadas con gran ambición, además de otorgarse otras concesiones reales de jurisdicción sobre islas atlánticas ignotas que se creía poder descubrir, serían la donación de 29 de octubre de 1462 al infante don Fernando (hermano de Alfonso V) y, en el mismo año, a João Vogado sobre islas supuestamente avistadas al oeste-noroeste de las Canarias. Obviamente, después del fracaso de la expedición de Teive, debieron surgir nuevas noticias esperanzadoras restableciendo la idea de proximidad de tierras oceánicas pues, en caso contrario, especialmente por la oposición de los científicos de la época, los intentos no habrían sido posibles.

Llama poderosamente la atención la reactivación de las autorizaciones y concesiones reales producidas en la década de los años 70, y no sólo en lo que respecta a las partes de Guinea, pues se añadía que en caso de encontrar nuevas islas y tierras se podrían obtener grandes provechos para la Corona. Su motivación pudo obedecer a hechos concretos que sugirieran la existencia de islas en el Atlántico, supuestamente hallazgos o avistamientos en la latitud de Canarias de una cadena de islotes o alguna isla lo suficientemente extensa como para ser identificada como una de las islas fantásticas que señalaba la cartografía, esto es, la Antillia o isla de las Siete Ciudades, San Brandan, Brasil, etc., que en definitiva habrían sido las respuestas a novedades inconcretas proferidas por marineros que no pudieron volver a esas tierras y que, al narrar sus aventuras, cada cartógrafo había interpretado a su manera.

La autorización real de expediciones hacia el sur e interior del Atlántico con la pretensión de alcanzar nuevas islas o tierras, es una cuestión que no podría tildarse de caprichosas intuiciones si tenemos en cuenta la categoría de los titulares de las correspondientes concesiones reales, afrontadas sin grandes riesgos o, como apuntó Pérez-Embid, *búsquedas hechas un tanto al azar, arriesgando muy poco, y sin esperar de ellas casi nada..., por si acaso logran traerle [al rey portugués] noticia cierta de cualquier isla* (27).

Pese a las dudas que suscitan en muchos estudiosos, nos parece que no puede ignorarse la existencia de las arribadas señaladas por investigadores portugueses, como Cortesão o Damião Peres, esto es, las noticias de avistamientos o hallazgos producidos durante los años setenta en las proximidades o en la latitud de las Canarias, seguramente en los tornaviajes de Guinea. No olvidemos, además, que la situación de retorno en épocas cercanas al Descubrimiento la admitió el propio Hernando Colón, concretamente en la concierne a Teive, pese a sus conocidas reticencias en defensa de la autoridad descubridora de su padre.

(27) PÉREZ-EMBIID, Florentino: *Los descubrimientos en el Atlántico hasta el Tratado de Tordesillas*. Sevilla, 1948.

En esa línea, nos llama poderosamente la atención que la reactivación atlántica lusitana se producía en la misma época en que el canónigo Martín, en nombre de la Corona, dirigía sus gestiones hacia el sabio florentino Toscanelli, concluyendo éste con la emisión de un mapa que suponía el replanteamiento científico de las distancias ptolomeicas referentes a las tierras asiáticas, esto es, la situación de Cipango y Cathay.

El profesor Manzano, en un extraordinario estudio, ha abundado en la idea de que el proyecto descubridor se basaba en la rotunda convicción de la existencia de tierras al otro lado del Océano, a corta distancia, lo que denominó el *secreto de Colón*, aunque indicando en el prólogo: *...comprueba que el navegante de Castilla, con secreto o sin él, realizó una de las mayores empresas de la Historia de la Humanidad* (28).

En cualquier caso, es imprescindible subrayar que si hubo realmente unos pilotos que volvieron en alguna de las diferentes embarcaciones que habían sido arrastradas mar adentro, sólo pudieron ser testigos de vista de una o más islas hasta entonces desconocidas, resultando un hecho sin más trascendencia y siendo una cuestión que, por otro lado, encajaba con las leyendas de islas fabulosas reflejadas en la cartografía antigua.

La cartografía de la época, que desde el siglo XIII la constituían los portulanos, mapas náuticos sumamente rigurosos del Mediterráneo, determinaba la totalidad de los cabos y bahías de la costa, con las distancias casi precisas y la longitud del Mediterráneo prácticamente exacta, contrariamente a la longitud calculada por Ptolomeo; de forma paralela a la aparición de las primeras cartas portulanas, normalmente marcadas con loxodromias, o líneas de rumbo, se generalizaba el uso de la brújula, de manera que se podía hallar la orientación correcta. Las cartas náuticas, con esporádicas inserciones de islas imaginarias, suponían la conjunción de tradiciones orales y escritas, como muestra de la supervivencia de técnicas de navegación y cartografía entre los marinos.

Este tipo de cartas, ciencia práctica que no obedecía a la tradición de Ptolomeo y que era mucho más precisa, era el que dibujaban y vendían los hermanos Colón, Cristóbal y Bartolomé, antes del Descubrimiento.

La innegable pericia náutica de Cristóbal Colón fue determinante para su gesta descubridora, su talento para la navegación de estima y su notable habilidad para hallar la ruta en las incógnitas aguas. Éstos eran los tipos de destrezas que crearon las cartas portulanas, pues aún la navegación astronómica era prácticamente inexistente, incluso en la persona de Colón que, a pesar de indicar a los Reyes que presentaría una carta con longitudes y latitudes, son manifiestos algunos de sus errores en el uso del astrolabio.

(28) MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto. El Predescubrimiento*. Madrid, 1990 (1.ª ed. 1976), y *Cristóbal Colón: siete años decisivos de su vida, 1485-1492*. Madrid, 1964.

Aunque otros factores se han esgrimido como definitivos en el Descubrimiento, léanse las supuestas innovaciones en la construcción naval, es decir, la adopción de la vela latina o la invención del fondo redondeado de la nave, éstos fueron elementos que facilitaron el viaje pero que no lo hacían inevitable. Así, los fenicios habían emprendido largas travesías en galeras; los vikingos en chalupas; los árabes en las embarcaciones denominadas *dawa*; el almirante Chen Ho de la China, con sus inmensos juncos de fondo plano (29); los polinesios en canoas con batangas, etc., resultando en definitiva más importante la pericia y la existencia de un proyecto definido, como le ocurrió al descubridor genovés, que el tipo de embarcación.

Colón conocía su destino, y su seguridad se la mostró a los Reyes. Se trataba de alcanzar la ruta más corta por Occidente a las islas de las Especies y China, con objeto de comerciar directamente, afán emprendido desde naciones europeas en el siglo XV: las antiguas rutas terrestres a China habían quedado interrumpidas de manera que las ciudades mercantiles como Damasco, Alepo y El Cairo, que se ocupaban del trasbordo de las especias y otras materias a Europa, fueron devastadas o amenazadas. Tamerlán y sus hordas centroasiáticas arrasaron grandes extensiones del Oriente Medio. Ya en 1401 la Corona española enviaba misiones a Tamerlán en Samarcanda, y más adelante China competía con Portugal patrocinando viajes, el primero al Índico, y Enrique el Navegante a la costa africana. Aunque la amenaza de Tamerlán no tardó en disminuir, la idea de navegar a Oriente atravesando el Atlántico había quedado fijada en la península Ibérica.

En esa consideración, el futuro Almirante tenía que dirigirse necesariamente a las coronas portuguesa y española, porque ambas eran las preparadas para acometer la empresa, con proyección marítima ambas; por parte de España, en el caso de Aragón volcado al Mediterráneo, y en el caso de Castilla juntamente con Portugal al Atlántico, siendo conocedores sus habitantes castellanos y portugueses de la incipiente navegación atlántica de altura. La lectura de un antiguo ejemplar de la conquista de Canarias dice al respecto: *...el que quisiera emprender alguna gran conquista por esta parte [Atlántico] sería una cosa muy hacedera y razonable y podría verificarse a muy poca costa, porque Portugal y España y Aragón le proveyerá... de toda clase de víveres y de mayor número de navíos que pudiera hacerlo ningún otro país, como también de pilotos que conocen estas partes y costas.* La profusión de expertos pilotos españoles la confirman cronistas como Pulgar, Ortiz de Zúñiga y otros cuando se refieren al comercio de Guinea. Así, situándose en el año de 1475, escribió Zúñiga: *Hacia años que*

(29) Entre 1405 y 1433, el emperador de China envió siete expediciones al mando del almirante musulmán Chen Ho hacia el océano Índico, el cual, a su vuelta trazó al modo chino de cuadrícula un excelente mapa de ese mar con la mayor parte de sus puertos, incluyendo también los de la península de Arabia.

desde los puertos de Andalucía se frecuentaba la navegación a las costas de África y Guinea, de donde se traían esclavos negros que abundaban en Sevilla... (30).

Los escritos colombinos sugieren que Colón debió salir de Portugal secretamente, después de haber sido rechazado su proyecto por el monarca lusitano. No tenemos conocimiento de los motivos ciertos por los que salió del país vecino; no obstante, ante las delimitaciones de las aguas oceánicas, parecía obligado que se dirigiera a los Reyes Católicos: hay que tener en cuenta que en su salida al primer viaje se le ordenó no pasar el paralelo de las Canarias, que ésa fue la derrota que persiguió Colón y que estaba supuestamente marcada en la carta de Toscanelli.

Capitulaciones de Santa Fe

Nos detendremos en las Capitulaciones que acordaron los Reyes Católicos en Santa Fe para el viaje de Descubrimiento, firmadas el 17 de abril de 1492, documento (junto con el de Privilegios de 30 de abril) por el que otorgaron al nauta el título de don y los cargos de almirante, virrey y gobernador, sumados a otros beneficios de carácter económico.

Además de la conocida pretensión del Almirante por acceder al Almirantazgo siguiendo el modelo castellano ostentado por los Enríquez, hay algunos elementos en las capitulaciones que son comunes con los establecidos en las capitulaciones reales concernientes a la conquista que entonces planeaba sobre las Canarias. Se trata de las peticiones que hizo el futuro Almirante: gobernaciones vitalicias y hereditarias, además de la solicitud para que sus hijos fueran nombrados pajes en la Corte y los propios intereses inferidos por mercaderes afincados en Sevilla (31). Se ha sugerido que la similitud de las peticiones colombinas con las esgrimidas anteriormente por el conquistador Alonso de Lugo, debiendo ambas postergarse a la toma de Granada, pudiera deberse a un conocimiento previo de los dos requirentes. En todo caso, las dos formaban parte de la política expansiva de la Corona de Castilla.

Las Capitulaciones de Santa Fe fueron asentadas en el libro registro 3.569 (fols. 135v. y 136) de la Chancillería aragonesa, siendo un traslado, esto es,

(30) *Historia del Primer Descubrimiento y Conquista de las Canarias*. Tenerife, 1847, cap. 53; y ORTIZ DE ZUÑIGA, Diego: *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble y leal ciudad de Sevilla*. Madrid, 1795, t. III.

(31) Mariano Gambín García sugiere que pudieron conocerse Lugo (conquistador de La Palma el 29 de septiembre de 1492) y Colón previamente, y de ahí esa similitud de peticiones (*Las expediciones atlánticas de 1492, el primer viaje colombiano y la conquista de La Palma: Negociación y preparativos*. Comunicación de Gambín García en *Congreso Internacional de Valladolid-Colón 2006, V Centenario de la muerte del Almirante*, mayo 2006).

copia del documento original que se guardaba en el archivo colombino del monasterio de Las Cuevas, de Sevilla, según refleja el inventario colombino de las Cuevas, y que actualmente no se conserva; el documento original, redactado en Santa Fe el 17 de abril, lo firmaron los Reyes y lo suscribió, en nombre de los monarcas, Juan Coloma (32); otras provisiones y cédulas reales, en Granada, el 30 de abril, fueron asentadas en libros registro castellanos, existiendo hoy en día varias copias de los dos documentos originales hechas en la época.

El estudio de las Capitulaciones santafesinas ha dado pie a numerosas interpretaciones en torno a su sentido jurídico principalmente y las finalidades de la expedición y, desde el siglo xx, fundamentalmente, se han convertido en objeto de polémica en torno al Descubridor (33).

Aunque la extraordinaria pericia de Colón, su acertada base de partida desde La Gomera y el aguante de capitanes y tripulaciones hicieron posible por fin el Descubrimiento, se pretende la existencia de un predescubrimiento por parte del entonces futuro Almirante o por cualquier otro nauta desconocido; sin embargo, nos resulta difícil admitir la existencia del predescubrimiento de Colón, lo que algunos califican de novela, pero que otros ilustres especialistas aceptan íntegramente, utilizando para ello el texto de las Capitulaciones de Santa Fe.

Esa idea de predescubrimiento significaría que Colón había descubierto parte del litoral americano y alguna de las Antillas antes de 1492, cuestión que el reconocido americanista Emilio Joss rechazó, llamándola novela del piloto desconocido, considerando que era bastante antigua y que desde el xvii había quedado en completo letargo, en total olvido, hasta que la reavivó Luis de Ulloa (34).

La tesis de aceptación del protonauta o piloto anónimo fue revalorizada por el colombinista y también jurista profesor Manzano. La atribución a don Cristóbal se asegura que está implícita en una expresión inicial contenida en las Capitulaciones de Santa Fe: dice así la frase del preámbulo: *Las cosas suplicadas e que Vuestras Altezas dan e otorgan a don Cristóbal de Colón en alguna satisfacción de lo que ha descubierto en las mares oceánicas y del viaje*

(32) SERRANO Y SANZ, Manuel: *El archivo Colombino de la Cartuja de las Cuevas*. Madrid, 1930, p. 42.

(33) Existe numerosa bibliografía que trata éstas como otro de los enigmas colombinos. Su análisis jurídico en: ALTOLAGUIRRE, Ángel (*Estudio jurídico de las Capitulaciones y Privilegios de Cristóbal Colón*. Bol. R. A. H., 1991, n.º XXXVIII, pp. 279-294); GARCÍA GALLO, Alfonso (*Los orígenes de la administración territorial de las Indias*. Anuario de Historia del Derecho Español, Madrid, 1944, t. XV, pp. 16-106); MANZANO MANZANO, Juan (*La incorporación de las Indias a la Corona de Castilla*. Madrid, 1948); PÉREZ DE TUDELA, Juan (*La negociación colombina de las Indias*. Rev. de Indias, año XIV, n.º 57-58, Madrid, 1954, pp. 289-357), etcétera.

(34) JOSSE, Emilio; *El Plan y Génesis del Descubrimiento Colombino*. Cuadernos Colombinos, IX, Valladolid, 1979-80, 110. Ulloa pretendió demostrar un viaje de Colón a Groenlandia antes de 1492.

que agora, con el ayuda de Dios, ha de fazer por ellas en servicio de vuestras Altezas son las que siguen (...). Manzano afirma que los Reyes Católicos reconocieron de manera categórica al genovés Colón el previo hallazgo por él de esas tierras incógnitas, propugnando así, de manera tajante, rotunda, un descubrimiento de islas y tierras firmes, oceánicas en fecha anterior al primer viaje transatlántico de Cristóbal Colón (35). De esta forma, el hecho de que en el proemio de las Capitulaciones se diga lo que ha descubierto se interpreta literalmente, en tiempo pretérito, es decir, de algo pasado que no de futuro.

Como semejante afirmación resultaría incongruente en abril de 1492, se han buscado diferentes soluciones que la justifiquen. El recurso más reconocido es considerarla un error del amanuense al copiar el documento original en el registro aragonés, de forma que transcribió *ha descubierto* en lugar de la supuestamente original *ha de descubrir*. Así lo entenderían los cronistas que recogieron el documento, o porque lo copiaron directamente del propio original, como fue el caso de Alonso de Santa Cruz, en la *Crónica de los Reyes Católicos*, al escribir: *...otorgaron a Cristóbal Colón ciertos capítulos, en satisfacción de lo que avía de descubrir*; e igualmente, Las Casas, en su *Historia de las Indias*, donde, transcribiendo íntegramente el documento, coincidiendo en todo con el registro aragonés, sin embargo anota en el encabezamiento: *en alguna satisfacción de lo que ha de descubrir*.

Pese a la utilización del tiempo pretérito en el registro de la Chancillería aragonesa, el profesor Demetrio Ramos ha juzgado como precipitada la defensa del protonauta pues, a su juicio, el conjunto del texto y otras afirmaciones colombinas inclinan a pensar que se trata de una capitulación para descubrimiento de nuevas tierras.

El propio Colón, en el prólogo del *Diario* extractado por Las Casas, resume el contenido de las Capitulaciones y, refiriendo los títulos concedidos, dice: *...almirante mayor de la mar oceana y visorrey e gobernador perpetuo de todas las islas y tierra firme que yo descubriese y ganase (...)*; igualmente, en las ocasiones en que aludió al descubrimiento años después de que se produjera, puso de manifiesto (obviamente, eso sí) que nunca antes se había navegado por aquellos mares; en esa línea, escribió Colón en 1497: *El año de 1492, los muy altos e poderosos príncipes el Rey e la Reina de Castilla e de Aragón... enviaron al su Almirante a tentar e descubrir las Indias, islas e tierras firmes del fin del Océano, el cual camino jamás nadie navegó* (36). La misma realidad nos parece que queda acreditada en numerosos documentos

(35) MANZANO, 1990, p. 5. Manzano ejemplifica que otros cronistas transcribieron su contenido (léase LAS CASAS, ALONSO DE SANTA CRUZ, e incluso FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, MARTÍN), escribiendo en lugar de *lo que ha descubierto*; *lo que ha de descubrir*, (Manzano, 1990, p. 6 y ss.).

(36) *Memorial de la Mejorada*, julio de 1497. Bibl. RI. Acad. de la Historia. Colección Vargas Ponce, t. LIV, fols. 285-94.

reales, como al duque de Medina Sidonia en 2 de mayo de 1493, o de Colón, véase carta del Almirante al pontífice Alejandro VI en 1502; o la declaración de Rodrigo de Maldonado, famoso consejero de los Reyes Católicos y componente de la junta examinadora del plan colombino que, habiendo hablado muchas veces con el nauta, *por mandado de sus Altezas*, antes y después del viaje, afirmó: *Que sabe quel dicho almirante don Cristóbal Colón, en el primer viaje que hizo a descubrir aquella tierra de las Indias, descubrió muchas islas...* (37), o la propia bula *Inter Caetera* de Alejandro VI de 4 de mayo de 1493, donde se lee: *Proveisteis al dilecto hijo Cristóbal Colón... para que por la mar buscasse con diligencia las tales tierras firmes e islas remotas e incógnitas... que hasta ahora no habían sido por otros halladas*. Muchos son los investigadores desde el colombinista Joss que han argumentado que el texto de las Capitulaciones fue copiado en el registro aragonés después del Descubrimiento, y que fue en ese tiempo cuando se insertó la polémica frase del encabezamiento en tiempo pretérito, considerando así que la búsqueda de las Indias está perfectamente clara en éste y otros textos y que, además, la existencia en el Atlántico de tierras e islas más o menos próximas a las del Gran Khan aludidas en las Capitulaciones era cosa percibida en la época y en la Península.

Por el contrario, el estudio que hizo Fernando Valls y Taberner concluyó que las Capitulaciones fueron insertadas en el registro aragonés en el mismo mes de abril de 1492. Muchos años después, la cuestión fue reconsiderada por el que fuera presidente de la Real Academia de la Historia española, Antonio Rumeu de Armas, quien opinó que, siendo un documento esencialmente castellano y excepcionalmente transcrito en el registro aragonés y no en el de la Chancillería de Castilla, las circunstancias de orden institucional que concuerrieron en su gestación y redacción revelan que el documento del archivo aragonés fue una reelaboración enmendada del texto original, así pues hecha después del Descubrimiento (38). No hace muchos días que oímos al profesor Pérez Prendes defender su propia idea relacionada con la cuestión: afirma el reconocido jurista que la formalización escrita del acuerdo celebrado en la localidad granadina de Santa Fe debió ser verbal y no escrito, sugiriendo así el profesor cierta explicación a la famosa frase *ha descubierto* por ser su redacción posterior en el tiempo (39).

(37) *Pleitos Colombinos*, declaración de 26 de febrero de 1515. *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar*, t. VIII, p. 101.

(38) El primer estudio realizado a petición de Luis de Ulloa (ULLOA: *Christophe Colomb catalan*, París, 1927, p. 396), y el más extenso de RUMEU DE ARMAS: *Nueva luz sobre las Capitulaciones de Santa Fe de 1492*. Madrid, 1985.

(39) Conferencia pronunciada en la Academia Matritense el 20 de abril de 2006, Madrid. Su estudio en: PÉREZ PRENDES, Manuel: *Sobre la naturaleza jurídica de las llamadas Capitulaciones de Santa Fe. El reino de Granada y el Nuevo Mundo*. 1.ª ed. Diputación Provincial de Granada, 1994, pp. 45-59.

Nos sumamos a la opinión expresada por Rumeu, pues también don Cristóbal, ya en la última etapa de su vida, nos parece que reconoce de alguna manera la existencia de acuerdo escrito en Santa Fe al escribir al rey Católico: *...en todo el mundo creerán que Vuestra Alteza me honró al tiempo que no avia visto de mí salvo palabras, que agora que vee la obra, que me renovará las mercedes que me tiene fechas con acresçentamiento y así como me prometió por palabra y escripto y su firma* (40). Para mayor abundamiento en torno a la existencia escrita de las Capitulaciones en Santa Fe, también recordamos, como cuenta el Descubridor en su *Diario* que, al tocar tierras lusitanas al regreso del viaje de Descubrimiento, el 22 de febrero de 1493, hubo de enseñar a las autoridades de la isla de Santa María: *...poder de los Reyes de Castilla para que a ellos les constase cómo con poder de ellos había hecho aquel viaje, y que hubo de mostrarles la carta general de los Reyes para todos los príncipes y señores de encomienda y otras provisiones...*

Pero, sobre todo, la misma idea estaría representada en algunos de los traslados que se hicieron del documento a petición del Almirante; así, en el texto íntegro de la matriz del libro de registro aragonés, como en una primera copia ordenada por el Almirante en La Isabela en 1495 (conservada en el Archivo General de Indias), se subraya algo que formaría parte del documento original, pues en la parte final se anota: *Son otorgados e despachados con las respuestas de Vuestras Altezas en fin de cada hun capítulo en la villa de Santa Fe de la Vega de Granada, a diez y siete de abril del nascimiento de Nuestro Salvador Ihesuchristo de mill e quatroçientos e noventa e dos años...* Otra alusión a los capítulos redactados en la localidad granadina leemos en la confirmación real de los privilegios santafesinos, hecha en Burgos, 23 de abril de 1497, para cuya redacción Colón tuvo que presentar el documento original firmado por los Monarcas, pues dice así: *Vimos una carta de merced firmada de nuestros nombres y sellada con nuestro sello, fecha en esta guisa: Don Fernando...*

En la misma línea, la confirmación de privilegios de 30 de abril de 1492, dada por los monarcas en Barcelona 28 de mayo de 1493, reafirma nuestra opinión acerca de la existencia de un acuerdo escrito en Santa Fe, esto es, de las Capitulaciones, y que la frase *lo que ha descubierto*, inserta en el registro aragonés y copiada en los demás documentos que conocemos, no se puede interpretar como un hecho pasado, esto es, como el predescubrimiento de Colón. Veamos:

En el texto de 30 de abril de 1492 se le llama Cristóbal Colón, sin el tratamiento de *don*, tratamiento que como los títulos prometidos de almirante, virrey y gobernador quedaban condicionados al descubrimiento de tierras; así,

(40) Fragmento de una carta al rey don Fernando copiada por Las Casas: Bibl. Nacional, Res. 22, fol. 105v. (VARELA, C.: *Textos y documentos completos*. Madrid, 1982, n. LXXXVI, p. 330).

en la confirmación de la carta de 28 de mayo de 1493 se le menciona como *don Cristóbal Colón*, haciendo expresa alusión a futuros descubrimientos de tierras desconocidas: *Por quanto vos Xpval Colón vades por nuestro mandado a descubrir y ganar con ciertas fustas nuestras e con más gentes ciertas islas y tierra firme en el mar Océano, e sespera que con el ayuda de Dios se descubrirán y ganarán algunas de las dichas islas e tierra firme en el dicho mar Océano por vuestra mano e industria... es nuestra merced y voluntad que vos el dicho Xpval Colón después que ayades descubierto y ganado las dichas islas e tierra firme... que seades nombrado almirante de las dichas islas... y virrey e gobernador dellas e vos podades dende en adelante llamar e intitular don Xpval Colón...* (41).

El contenido de la cita transcrita nos confirma la previa existencia del acuerdo real escrito en Santa Fe, pero, además, la mención expresa a *Xpval Colón*, sin tratamiento alguno, demuestra que el texto de la Capitulaciones copiado en el registro aragonés, donde se dice *don Cristóbal...*, sólo tendría sentido si se trata de una inserción posterior al Descubrimiento, cuando ya tenía derecho a ese tratamiento, el cual resultaría impropio el 17 de abril de 1492 cuando era únicamente un proyecto, teniendo en cuenta, además, que sólo unos días después, el 30, observamos que se le cita correctamente como *Cristóbal Colón...*

Ambas circunstancias las podemos confirmar con otra documentación original de la época, en unos traslados notariales de los privilegios reales otorgados a Colón que se conservan en el Archivo Histórico Nacional de Madrid. Se hicieron en Simancas, en 23 de julio de 1572 (sobre los originales de Santa Fe y la posterior confirmación real de Barcelona...), por una real provisión de 16 de julio anterior solicitada por María Colón, duquesa de Veragua, en el pleito que tenía con su primo Diego Colón Pravia. Presentada la real provisión en Simancas, Diego de Ayala, *tenedor del archivo de Simancas*, dice que: *en cumplimiento della [la real provisión] hize abrir y abrí el dicho archivo para buscar las dichas escrituras que por ella se mandan. Las cuales se buscaron en la cámara baja del patronadgo real de Su Majestad, y en una carpeta de la dicha cámara intitulada número primero en un sobre que en él está intitulado scripturas de Indias número quinze...*, y a continuación se transcriben los privilegios colombinos y sus traslados: la copia de las Capitulaciones santafesinas y confirmación de los Privilegios hecha en Burgos de 23 de abril de 1497 y la carta merced de 30 de abril de 1492 (42).

(41) Copia mandada hacer por el Almirante en *La Isabela* al escribano Rodrigo Pérez, el 16 de diciembre de 1495. A. G. L. Patronato 295, 2. La confirmación real de los privilegios en A. G. L. Patronato 295, doc. 31.

(42) A. H. N., Consejos, 21474, pieza 42, fol. 26 y ss.

Geopolítica colombina

En los años anteriores al Descubrimiento se produjo un hecho que está directamente relacionado con las expediciones atlánticas o, dicho de otra forma, con la existencia de una inquietud manifiesta por éstas, aun cuando el interés principal lo constituía la ruta de Guinea.

Nos referimos a la firma del Tratado de Alcaçovas, el 4 de septiembre de 1479, por el que los Reyes Católicos y Alfonso V de Portugal ponían fin a la guerra por la sucesión de los reinos de Castilla, y más particularmente subrayamos el capítulo VIII por el que se reconoce a Portugal: *la posesión e cuasi posesión en que están en todos los tratos, tierras, rescates de Guinea, con sus minas de oro, e qualesquier otras islas, costas, tierras descubiertas e por descubrir, falladas e por fallar, islas de Madera, Puerto Sancto e Desierta, e todas las islas de las Açores, e islas de las Flores, e así las islas de Cabo Verde, e todas las islas que agora tiene descubiertas, e qualesquier otras islas que se fallaren o conquirieren de las islas de Canaria para baxo contra Guinea, porque todo lo que es fallado e se fallare conquistar o descubrir en los dichos términos, allende de lo que ya es fallado, ocupado, descubierto, finca a los dichos Rey e Príncipe de Portugal e sus reinos, tirando solamente las islas de Canaria, a saber, Lançarote, Palma, Fuerte Ventura, la Gomera, el Fierro, la Graciosa, la Gran Canaria, Tenerife, e todas las otras islas de Canaria ganadas e por ganar, las quales fincan a los reinos de Castilla...* (43). El asunto es de suma importancia, pues con ello quedaba clara la política de la dirección expansiva marítima de las dos coronas peninsulares, de un lado la posesión castellana de las Canarias y su mar, esto es el mar de Canarias y costa frontera africana, y de otro, el reconocimiento a los portugueses de las restantes islas hasta entonces descubiertas en el Atlántico (Azores, Madera, Puerto Santo, Cabo Verde, etc.) y el mar de Guinea, desde las Canarias hacia el sur, esto es, de las islas Canarias *para baxo contra Guinea*. Ésa era la explicación de la navegación exclusiva portuguesa en el mar africano, el mar conocido hasta entonces que quedaba prohibido para los navegantes castellanos, quienes no pocas veces sufrieron las penalizaciones reales correspondientes por penetrarlo (44).

(43) GARCÍA GALLO, Alfonso: *Las bulas de Alejandro VI y el ordenamiento jurídico de la expansión portuguesa y castellana en África e Indias. Anuario de Historia del Derecho Español*, Madrid, t. XXVII-XXVIII, pp. 319-320. Las bulas de los pontífices Nicolás V (*Romanus Pontifex*, 1455) y Calixto III (*Inter Caetera*, 1456) habían autorizado a los portugueses a navegar y descubrir más allá de Guinea, hacia las playas meridionales (los mares adyacentes de la provincia de Guinea no navegados antes por otra nación cristiana). La bula de Calixto III especificaba: *desde los cabos Bojador y Num hasta toda la Guinea y más allá or las playas meridionales hasta los indios*. El mismo significado de la autorización a los portugueses aprobada en el tratado de 1479 para navegar el Atlántico sur en exclusividad aparece refrendado en bula de Sixto IV, *Aeterni Regis*, de 1481 (confirmación de la de 1455).

(44) La guerra castellano-lusitana se había caracterizado en el aspecto marítimo por los ataques portugueses a las Canarias y las expediciones comerciales andaluzas a la costa de

El tratado hispano-portugués, y la inmediata bula pontificia que confirmaba las delimitaciones en el Océano (la bula *Aeterni Regis*), convertía en *mare clausum* para los castellanos el mar de Guinea, pero no vetaba la navegación al oeste, océano occidental desconocido y por tanto libre a toda navegación que los portugueses se veían obligados a surcar al internarse necesariamente en el regreso de sus expediciones a las islas oceánicas lusitanas y sus factorías africanas, sin que aparentemente se realizaran intentos similares por expediciones castellanas, aunque sí fue constante el enrolamiento de tripulaciones procedentes de la costa suroeste española en los viajes portugueses, además de las infracciones ya citadas que no cesaron totalmente.

La geopolítica colombina será un resultado de la geoestrategia de apropiación territorial. La materialización de la idea de Colón germina en el control soberano fundamentado en las Capitulaciones de Santa Fe, Tratado de Tordesillas y las bulas pontificias.

La ruta elegida para el viaje descubridor representa el antecedente de lo que poco después constituyó el establecimiento de la primera división del globo en zonas de influencia, mediante una línea imaginaria de polo a polo, dividiéndolo en dos mitades, en las que portugueses y españoles debían explorar y conquistar tierras según autorizaban las bulas pontificias de demarcación del pontífice Alejandro VI en 1493. El pontífice constituía hasta entonces la única autoridad que podía confirmar esa concesión de dominio espiritual y jurisdiccional de tierras descubiertas y por descubrir, y con el que venían fundamentando sus derechos las monarquías de la época.

Los Reyes Católicos tuvieron que contrarrestar las alegaciones portuguesas que pretendían su mejor derecho a las tierras descubiertas por Colón. Los lusitanos argüían el cumplimiento de Alcaçovas que supuestamente suponía el reconocimiento del señorío portugués sobre todo el océano al sur del paralelo de Canarias, argumentación que no tenía fundamento sólido en el tratado luso-castellano, pues no podía referirse al oeste.

Así como los portugueses habían reforzado en años pasados sus derechos sobre conquistas mediante bulas pontificias, también los castellanos lo intentaron tras el Descubrimiento para las nuevas tierras de Occidente. Conseguirán los monarcas españoles la concesión por parte del pontífice de todas las islas y tierras firmes descubiertas y por descubrir a partir de una raya situada a 100 leguas al Oeste de las islas Azores y de Cabo Verde (después ampliadas a 270), navegando por el occidente y el mediodía hacia la India (*versus India*), como concesión espiritual y jurisdiccional, al modo de la anterior bula *Inter Caetera* portuguesa.

Se expidieron hasta cuatro bulas: *Inter Caetera*, de 3 de mayo de 1493, de

Guinea. Posiblemente el incumplimiento del tratado por los paleños fue la causa de la penalización real sobre las dos naves que vieron obligados a entregar como parte de la flota del Descubrimiento.

donación de tierras y concesión de privilegios espirituales; segunda, *Inter Caetera*, de 4 de mayo (como la anterior y copiada de la *Inter C.* portuguesa), de donación y demarcación, fijando la expansión no sólo hacia la India, sino a partes occidentales y meridionales de Occidente; la *Eximiae devotionis*, de 3 de mayo, de concesión de privilegios espirituales (las dos últimas venían a sustituir a la primera); y la *Dudum Siquidem*, de 26 de septiembre, ampliación de la donación de la segunda *Inter Caetera* (45).

Con estas bulas se produjo la última acción pontificia de soberanía temporal, iniciándose desde entonces, por el laudo pontificio, una fructífera y reñida competencia entre las dos monarquías por su expansión en las nuevas tierras, ricas en plata y oro... y supuestamente en especias.

Tras la expedición de las bulas partió Colón a su segundo viaje con la orden real de descubrir la tierra firme de la India antes que pudieran llegar los portugueses. La empresa tenía sentido, pues el Almirante, descubriendo islas, entre ellas el Cipango, había creído encontrar en su primer viaje el extremo occidental de Oriente, el fin del Oriente.

Los portugueses, preocupados por el avance descubridor castellano, seguirán empeñados en llegar a las ansiadas islas de las Especies por Oriente. Organizaron la expedición de Vasco de Gama, supuestamente ya iniciada su preparación por Juan II (fallecido en octubre de 1495), y así, en 1497, por la ruta de Mediodía en el hemisferio delimitado a los portugueses por la concesión del pontífice, doblaban el cabo de Buena Esperanza, a las puertas de la India, tomando posesión de la ciudad de Calicut dos años después; el logro le permitió al monarca lusitano don Manuel añadir en sus títulos: *Señor da conquista, navegação e commerçio da Etiópia, Arabia, Persia e India*. En poco tiempo los portugueses controlaron virtualmente las rutas comerciales a las islas de las Especies que durante siglos habían estado bajo control musulmán. Alcanzar así a dejar sin efecto para los españoles el logro de las fabulosas riquezas de la India oriental, cifrada en la concesión pontificia de la *Dudum Siquidem* (sobre tierras no poseídas por la nación rival).

Por su parte, Colón continuó en su intento de llegar a las islas de las Especies por la vía de occidente, adelantándose y acortando la nueva derrota abierta por los portugueses. Sin embargo, aún deberán pasar años en lograrse la plenitud de la idea colombina, esto es, que por occidente se llegaba a las Indias (Asia, o la legendaria Catay). Nos referimos, obviamente, al descubri-

(45) La mayoría de los estudiosos coinciden en rechazar la simultaneidad de su expedición, cosa que defiende Gallo, mientras que Manzano, en la línea de no simultaneidad y así *antedatación* de éstas, considera una concesión sucesiva, de abril, la primera de ellas, hasta el mes de septiembre la última. Destacamos los interesantes estudios que hicieron de las bulas pontificias, su proceso de gestación y otorgamiento, GALLO, Alfonso (*op. cit.*) y MANZANO MANZANO, Juan, *Nueva hipótesis sobre la historia de las bulas de Alejandro VI referentes a las Indias*. Rev. de la Facultad de Derecho de México, t. XXVI, enero-junio 1976, n.º 101-102, pp. 327-359).

miento en 1513 del nuevo mar por Vasco Núñez de Balboa, ratificado en 1520 por Hernando de Magallanes, al atravesar el estrecho de su nombre y bautizar como Pacífico el mismo Mar del Sur, que casualmente encontró calmado en aquellas latitudes. Otra vez se cumplía una heroica expedición española, viaje que completó Juan Sebastián de Elcano cerrando la circunvalación del globo en la búsqueda de las tierras de las especias. Se evidenciaba así la inmensidad de unas aguas que separaban las del Nuevo Mundo del legendario Catay.

Buscando un paso entre mares se había llegado a la constatación de la validez de la idea colombina: que por el oeste se llegaba a la India o, lo que es lo mismo, llegar al este de Asia siguiendo la ruta de Poniente en la búsqueda de las islas de las Especies, objetivo que se mantendrá en numerosos intentos posteriores, hasta trece armadas desde 1519 a 1565, de las que ocho partieron de puertos andaluces y gallegos y el resto desde tierras del Pacífico hispanoamericano.

La rivalidad portuguesa-española en la demarcación del mundo estaba marcada por el Tratado de Tordesillas; sin embargo, las dificultades para establecer una delimitación exacta en el océano, esto es, el meridiano y antimeridiano (el cálculo de longitudes preciso no se logró hasta el XVIII con el uso del cronómetro), y con ello la delimitación de jurisdicciones entre portugueses y españoles, provocaba que donde debían establecerse las fronteras quedarán zonas imprecisas, llegando éstas a ser conflictivas en diferentes épocas: en el Atlántico, en el Pacífico (las Molucas) y en el oeste y sur de Brasil. En la primera de ellas y en Brasil, los límites de demarcación se resolvieron en las primeras décadas del XVIII, mientras que el problema de las Molucas había quedado zanjado con el Tratado de Zaragoza en 1529, por el que Carlos V vendió simbólicamente las islas a Portugal.

En una época en la que el centro geopolítico estaba en Europa, la Corona española, aun centrando sus intereses preferentes (dinásticos y territoriales) y así sus esfuerzos y recursos en Europa, también pretenderá sentar unas bases de dominio en Poniente que suplan la pérdida de las Molucas y controlen las ambiciones portuguesas, estableciendo unas líneas de comunicación internacionales ejemplares en su época.

La conquista de Filipinas, mediante el sacrificio de un puñado de hombres esforzados y expertos en la navegación oceánica, había cerrado el círculo que abarcaba el mayor imperio del mundo. Esencialmente con el descubrimiento en 1565 de la ruta de vuelta del Poniente, viaje de retorno de Filipinas a México encontrado por Andrés de Urdaneta, que permitió la normal comunicación con Filipinas, se produjo la instalación de la soberanía española al otro lado del Pacífico (46).

No obstante, España, en la incesante carrera de descubrimientos hasta la

(46) Urdaneta llegó a las Filipinas con la expedición de Miguel López de Legazpi que

Quarta parte del Mundo, Australia incógnita de Fernández de Quiróz (1606), no pudo contar con los medios que exigía su completo dominio (47). El informe de Quiróz alertó a las potencias marítimas europeas a buscar el nuevo continente, quien lo descubriese se elevaba a la categoría de mayor potencia geopolítica. De otra parte, el admirable tesón del Imperio español por asentar las bases de dominio en el Pacífico tenía que compaginarse con las luchas que sostenía en Europa, situación que irremediablemente repercutía en las posesiones americanas y filipinas. La hegemonía española casi absoluta en el Pacífico, se derrumbaba en los inicios del siglo XVII coincidiendo con la aparición de los grandes veleros. Ingleses, franceses y holandeses, y posteriormente los rusos, aprovecharán las experiencias españolas para su propio beneficio (48).

Entre las acciones españolas que aún se produjeron a finales del siglo XVIII, recordamos como asunto de gran importancia que en 1770 la expedición de González de Aedo y Antonio Domonte redescubrieron la isla de Pascua y tomaron posesión de ella (y de Tahití) para Carlos III, acontecimiento que ocurría antes que los famosos viajes de Cook y de La Perouse y que España consideró de importancia como punto de recalada en el trayecto hacia Polinesia, que no debía caer en manos enemigas (49).

La máxima pretensión geopolítica española en sus aguas fue el dominio del Pacífico, pero la inmensidad del Imperio, las incursiones a que llevaron al interés creciente de otras naciones en esas aguas y, fundamentalmente, las guerras europeas, hacían inviables los medios para sostener su objetivo. Ya a la muerte de Carlos III aparecía agotado el que fuera gran imperio marítimo español.

La política de defensa del Imperio había tenido un claro impulso con la entronización de la Casa de Borbón, se reforzaron las fortificaciones en el

había zarpado del puerto de Navidad el 21 de noviembre de 1564, arribando el 13 de febrero siguiente a la isla de Leyte de la que tomó posesión en nombre de Felipe II. Urdaneta, cosmógrafo agustino, pasó rumbo nordeste; en lugar del este que habían seguido sus antecesores, y avanzando a la altura del Japón (paralelo 42), esquivando el alisio del Pacífico, dio con los vientos y corrientes favorables que le permitieron atravesar el océano llevándole a las costas californianas. Desembarcó en Acapulco el 8 de octubre de 1565.

(47) Quiróz ya había participado como piloto en la expedición de 1595 del adelantado del Mar Océano Álvaro de Mendaña de Neira (antes descubridor de las islas Salomón), pretendiendo descubrir la fabulosa *Terra Australis incógnita*. Quiróz llegó en su viaje a la isla que bautizó Australia del Espíritu Santo, la mayor de las Nuevas Hébridas, que él creyó era el continente; y su piloto Luis Váez de Torres siguió después la exploración alcanzando Nueva Guinea, y atravesó el estrecho (de su nombre) entre ésta y el continente luego conocido como Australia.

(48) El imperio ruso, cuyas costas siberianas estaban bañadas aguas del Pacífico, estuvo en constante proceso de expansión desde la época del zar Pedro I el Grande y su sucesora Catalina II. Sus movimientos impulsaron las expediciones españolas al norte de Monterrey desde 1768, y no sólo para conocer las intromisiones rusas, sino también para explorar las desconocidas costas y tomar posesión de ellas.

(49) En el siglo XVII los holandeses descubrieron Pascua, pero no le dieron mayor importancia.

reino de Chile, se reorganizaron competencias de los virreinos, etc., y se tomaron otras resoluciones directamente relacionadas con su Marina, entre otras medidas la reorganización de la Real Armada por el ministro marqués de la Ensenada, y con ello la creación de la Real Compañía de Guardias Marinas en Cádiz en 1717 y, dos años antes, la Secretaría General de Marina e Indias o, también referido a lo marítimo, la fundación del Real Colegio de San Telmo de Málaga en 1787, a semejanza de la Universidad de Mareantes de Sevilla creada por Carlos III en 1681.

Epílogo

Aunque expuesto de forma resumida, pensamos que uno de los arcanos colombinos, su localidad de nacimiento, ha quedado desvelado. No ofrece dudas que Colón nació en Savona, en la ribera occidental de la señoría de Génova.

Posiblemente el carácter mercantilista de Cristóbal Colón y su afición al mar se formaron en su nación genovesa, y desde sus costas liguas alcanzó a recorrer las rutas mediterráneas que guiaban sus naves mercantes; sin embargo, su proyecto descubridor se gestó en aguas atlánticas, entre portugueses y españoles, surcando las aguas del norte y sur del Océano en el ambiente de demarcación de fronteras que venían marcándose las coronas lusitana y castellana.

La idea colombina se había cumplido completamente en el siglo XVI tras la división del mundo entre las dos monarquías de la península Ibérica, sancionada esta división por el que fue último laudo pontificio, que fue sustituido después por la fuerza del poder naval, esencialmente el surgente holandés e inglés, en carrera ascendente desde el siglo XVII.

La monarquía hispánica era un imperio de imperios, la mayor unión de pueblos, jurisdicción y riqueza que se había conocido hasta entonces. Era inevitable que el imperio español, realidad política omnipresente, estuviera en estado continuo de guerra. Desde el punto de vista geopolítico, el destino de la monarquía hispánica era inevitable.

La aparición de un nuevo continente entre dos océanos transformó radicalmente la geopolítica y la geoestrategia. La lucha por el espacio de predominio del poder marítimo tendría una influencia decisiva en los siguientes siglos, en lo que se conoce como Edad Moderna y Edad Contemporánea.

La gesta colombina había cambiado el centro marítimo que desde la antigüedad había representado el mar Mediterráneo por el océano Atlántico, y más adelante por el Pacífico, que se convirtió, hasta la actualidad, en el núcleo de expansión y desarrollo ambicionado por las grandes potencias marítimas.

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS

VISIÓN COLOMBINA DE LOS ABORÍGENES INDOAMERICANOS¹

INTRODUCCIÓN

El Descubrimiento representó un largo proceso en el que ilustres figuras, jurídicas y filosóficas, debatieron la fórmula que incluyera a los aborígenes de Las Indias en el mundo tradicional y científico conocido.

Las primeras noticias llegadas a Europa sobre los *indoamericanos* nos las suministró Cristóbal Colón.

En el curso de sus cuatro viajes Colón recorrió las islas antillanas, bojeó costas de Venezuela, también conoció las riberas atlánticas de Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá y, probablemente tocó en Colombia. Quizá su mayor impacto no fue la exuberante naturaleza, que no era insólita para quien había surcado las aguas africanas; tampoco lo sería la apariencia de sus pobladores que, no coincidiendo con la tipología conocida, esto es, la clasificación de etnias, sin embargo, relacionó con el color de los canarios; el mayor factor de asombro, de *gentes tan diferentes*, fue su modo de vida, su evidente retraso, la ausencia del hierro y la rueda, su desconocimiento de la arquitectura...

Los poblados indígenas que encontró mantenían muchas similitudes. Tanto entre los nativos del continente, como en los del área antillana, distinguió diferencias en sus lenguas; en ambas áreas los había mansos y pacíficos y otros que se resistían y estaban armados, reconocidos normalmente como arahuacos o caribes. En las islas y en algunas zonas continentales percibió el

¹ Master de Antropología Física y Forense. Facultad de Medicina de Granada, julio de 2007.

concepto jerárquico de cacique, fundamento de la organización sociopolítica de esas regiones; además, quedó de manifiesto el sentido comercial de los aborígenes, más acentuado y extendido entre los nativos del istmo centroamericano que desarrollaban el intercambio de mercancías en islas y continente.

Las culturas precolombinas interesan ser conocidas y difundidas en amplitud. Sus poblaciones se pueden clasificar entre culturas nómadas, de pescadores y cazadores, culturas medias, y superiores, estas últimas en el continente; acogidas unas u otras en la división tradicionalmente establecida por los estudios arqueológicos entre la América Nuclear y la América Marginal, formando parte de la segunda las tierras conocidas por el Almirante, con tribus de cultivadores o cazadores-pescadores, que alcanzaron a tener bellas artesanías y cierta organización político-social mediante cacicazgos.

Las crónicas, otro tipo de narraciones, e informes oficiales de la época, nos ofrecen multitud de noticias, siendo las de carácter etnológico sin duda las que más nos aportan en el presente trabajo. Por otra parte, es necesario el primordial instrumento de la arqueología que, con la práctica de sus enriquecedoras excavaciones, no deja de sorprendernos despejando o hasta aumentando dudas muchas veces, mostrándonos pueblos de grandes diferencias, con sensibilidades espirituales, artísticas, hasta científicas en ocasiones; el caso más llamativo, diríamos que muy por encima de cualquier otro en tierras americanas, es el de la cultura maya, de manera que estudios de hace dos y tres décadas se vuelven completamente obsoletos, cambiando conceptos e ideas con una frecuencia inusitada debido a nuevos descubrimientos en cada campaña arqueológica.

Las poblaciones contempladas en los viajes de Colón, carentes de escritura, son objetivo del antropólogo –o etnólogo-. Su estudio abarca fuentes diversas: fuentes arqueológicas, fuentes narrativas del siglo XVI, y estudios etnográficos actuales.

Para analizar aquellos indios, para saber sus procedencias, y su desarrollo social, económico y cultural, se recurre a los restos arqueológicos, ciertamente difíciles por ser materiales perecederos en su mayor parte. Sus datos prueban en realidad su existencia, que no su contenido. En la línea de investigación revisten gran interés los estudios lingüísticos que se han podido desarrollar pues, si resulta más fácil precisar el parentesco de comunidades existentes con otras por métodos antropológicos físicos, costumbres, artes etc. el medio para identificar etnias desaparecidas utiliza, además de lo que pueda aportar la arqueología, el recurso lingüístico, fundamentado sobre la toponimia, pervivencia de usos coloniales etc.

El estudio de lingüistas y filólogos ha construido familias y troncos o stocks lingüísticos, resultando de la expansión lingüística la distribución geográfica de las culturas. En ese orden, se ha elaborado el mapa de las hablas indígenas, y en él se presenta la mancha lingüista mayor del mundo americano, la conformada por las lenguas de los pueblos predominantes en el marco Circuncaribe: arahuacos y caribes.

Pero, fundamentalmente, son las narrativas del siglo XVI, las que nos ofrecen el contenido de esas culturas, la exposición de sus etnias. La aportación etnohistórica prima sobre la arqueología, pues será de la primera de la que se extraen las interpretaciones más completas de los sistemas sociales, políticos, económicos etc.

El presente trabajo lo dedicamos exclusivamente a rescatar las descripciones sobre aborígenes contemplados por el Almirante en sus cuatro viajes, ya sean las emitidas por él directamente, o a través de autores que fueron informados por don Cristóbal de los hechos, y por otros que le acompañaron.

Su importancia es relevante si tenemos en cuenta que, desde el Descubrimiento, las etnias del Circuncaribe que se percibieron en los viajes colombinos, sufrieron una transformación drástica. Los nativos insulares, esto es, de las cadenas de islas existentes desde Florida a Yucatán, y en dirección Sur hasta las costas septentrionales de Sudamérica, desaparecieron físicamente en breve tiempo, perdurando ciertos rasgos en sus mezclas etnias y una abundante toponimia en sus geografías.

Son fuentes muy limitadas en número pero ciertamente primordiales, pues constituyen los testimonios etnográficos de aquellos que tuvieron oportunidad de conocer a los nativos en los primeros momentos. Sus autores, con la excepción de Anglería, fueron testigos del inicio del proceso de contacto intercontinental. Nos referimos a las narraciones del Almirante, y más concretamente los extractos de sus viajes, también el relato de fray Ramón Pané, breve informe que le encargó el Almirante; otras fuentes las conforman la carta del doctor Álvarez Chanca al Cabildo sevillano, las epístolas de Mártir de Anglería, la biografía que hizo Hernando Colón de su padre, y las obras de los dos colosos informadores de tierras indianas, antillanas y continentales, que fueron el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo con su *Sumario* y su *Historia General y Natural de las Indias*, y el dominico fray Bartolomé de las Casas con su *Historia de las Indias*.

Las narraciones ajenas al Almirante traslucen su personalidad y perspectivas, complementan sus informaciones y, en su caso, facilitan, explican o corrigen algunos de los datos colombinos.

Las noticias del Nuevo Mundo transmitidas por Cristóbal Colón supusieron un ensamblaje del mundo de lo real, del mundo del misterio, de la religión y de la ideología, con un significado impactante por las consecuencias científicas y culturales que crearon.

El conjunto de las novedades del Almirante y las primeras crónicas ha debido completarse después recurriendo a la arqueología y, en menor medida, pues aparentemente fueron pueblos que desaparecieron, a la lingüística, y aún proyectando estudios de ADN en sectores con rasgos indígenas del área caribeña.

A nuestro juicio, los estudios antropológicos sobre los indígenas que encontró el Almirante han llevado a resultados que pueden corroborar los datos etnohistóricos de las primeras crónicas, pero poco han podido añadir a lo que el Almirante y los primeros cronistas nos aportaron en el terreno de la antropología biológica y física. Desde nuestra opinión, destacamos al fraile Ramón Pané, el primero de una larga serie de religiosos etnólogos en Indias, también a Fernández de Oviedo, incluso a Las Casas, que sumaron datos de antropología cultural, normalmente entendido como etnología.

Fuentes documentales para el estudio de la Historia de América es el estudio de las crónicas, proporcionando noticias directas y espontáneas del Descubrimiento, del encuentro entre dos mundos muy diferentes y las reacciones de ambos, españoles e indígenas.

Los cronistas de Indias desarrollaron un nuevo género historiográfico, similar al cronista oficial de la Corte pero con temática diferente.

Se trata de un género literario que con el transcurso del tiempo fue cobrando importancia esencial para transmitir noticias del Nuevo Mundo, esto es, su distribución demográfica, su geografía, su religión, recursos, clima y fauna, pues encierra datos etnográficos y sociológicos sobre las poblaciones que se iban descubriendo.

Sus contenidos han sido tan utilizados que supuestamente nada nuevo podrían ya aportar, no obstante, su análisis nos sigue desvelando otros elementos enriquecedores.

Entre los primeros cronistas ya citamos a Gonzalo Fernández de Oviedo y a fray Bartolomé de las Casas, pero otros hubo que, sin llegar a conocer las Indias, se sirvieron de testimonios escritos o directamente a través de figuras protagonistas de los descubrimientos; de los segundos, recordamos al primero de ellos, Pedro Mártir de Anglería, o muchos años después a Antonio de Herrera y Tordesillas, nombrado cronista mayor de Indias desde 1596. Entre los cronistas del siglo XVI abundaron los soldados, los conquistadores como Hernán Cortés o Bernal Díaz del Castillo, y también los misioneros que alcanzaron a dar relevancia antropológica y social a sus narraciones. A estos últimos los podríamos catalogar de cronistas etnógrafos, como Bernardino Sahagún, autor reconocido de la civilización de Nueva España que abordó materias de lengua, creencias y costumbres de los indígenas, y es considerado el cronista fundador de la etnografía y la antropología moderna.

Nos ceñiremos a los autores coetáneos al Almirante que tuvieron directa relación con él y/o con los primeros descubridores.

Autor de primera época al que podemos incluir en el círculo de cronistas etnógrafos de América, que a la vez adquiere un valor naturalista importante, es Gonzalo Fernández de Oviedo (1478-1557) Su magnífica obra *Historia General y Natural de las Indias* fue la primera en editarse en lengua española y le consagró como el primer naturalista del siglo XVI. Fue actor y testigo presencial de muchos de sus relatos. A materias etnológicas y esencialmente naturalistas, dedicó una gran parte de sus relatos, extendiéndose en largas descripciones sobre la fauna, flora, y sus habitantes. El mismo indicó que escribía aludiendo, o *emulando*, las fórmulas de Plinio, *porque en alguna manera yo entiendo seguir o imitar al mismo Plinio*.² Fue muy minucioso en sus relatos siguiendo el sistema que de antemano anunciaba: *primero trataré del camino y navegación, y tras aquesto diré de la manera de gente que en aquellas partes habitan; y tras esto, de los animales terrestres y de las aves y de los ríos y fuentes y mares y pescados, y de las plantas, yerbas y cosas que produce la tierra, y de algunos ritos ceremonias de aquellas gentes salvajes*.³

² Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo, Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo, *Historia General y Natural de las Indias. Islas y Tierra Firme*. Toledo, 1526; utilizamos la ed. de Juan Pérez de Tudela. *Biblioteca de Autores Españoles*, 2 vols., Madrid, 1959; t.I, lib. Primero, p. 9

³ Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, p. CXLIV.

Fray Bartolomé de las Casas (1488-1566), encomendero-catequista primero y después fraile dominico, el denominado *apóstol de los indios*, dirigió sus trabajos a mejorar el tratamiento dado al indio, llegando claramente al alegato, fundamentalmente con su *Brevísima relación de la destrucción de las Indias*, obra que tanta influencia tuvo en el desarrollo de la famosa leyenda negra en contra de la colonización española.⁴ Resultó con ésta uno de los más polémicos autores del pasado, con su apasionamiento, sus abultadas cifras y sus terribles denuncias, aunque bien intencionadas, con las que pretendía llamar la atención de la Corona sobre los excesos cometidos contra los indígenas; sin embargo, sus efectos fueron despertar, o más certeramente dicho fomentar, un profundo rechazo hacia la actuación de la Monarquía española, y decimos fomentar pues, como afirmó Domínguez Ortiz, *de todas formas se hubiera hecho una campaña bien orquestada contra nuestra actuación en América, valiéndose de los puntos negros y callando los aspectos favorables*.⁵ Las Casas pasó por primera vez a Indias acompañando a su padre, Pedro de las Casas, embarcando en la gran flota del gobernador comendador Nicolás Ovando, en 1502; permaneció muchos años en aquellas tierras, en un primer tiempo como capitán y después como sacerdote, situación desde la que emprendió la defensa del indígena.

Precisamente será su *Historia de las Indias* una de las primeras muestras de la antropología dominicana en sus muchos aspectos; además, en ella incluyó muchos escritos del Almirante, incluso cartas completas que de otra forma no conoceríamos pues no se han conservado los originales.⁶ Para sus obras se sirvió de sus experiencias personales, como actor y testigo, y, además de manejar los papeles personales del Descubridor, conoció la biografía hecha por Hernando Colón y las crónicas de la época, entre ellas los relatos de Mártir de Anglería y la *Historia General de las Indias* de Fernández de Oviedo. A aquellos autores alude frecuentemente en sus narraciones, muchas veces descalificando al último de los citados, de forma que cada uno de ellos, Las Casas y Oviedo, se han entendido como intérpretes opuestos sobre la conquista, de las ideas en pro o en contra de aquélla.

No se conservan ninguno de los diarios de a bordo de los viajes del Almirante, pero sí tenemos los extractos que el dominico hizo del primero y tercero. Resulta más detallado el del Descubrimiento, señalando cada día, y transcribiendo muchas veces palabras textuales de don Cristóbal; podemos deducir qué pasajes son copia literal del texto original del Descubridor, y los que adoptó el fraile dominico, pues a los primeros antepone o pospone normalmente frases como: *estas son palabras formales del Almirante*, estando sus pasajes escritos en primera persona, mientras que muchos otros párrafos están escritos en tercera persona.⁷ Por otra parte, nos parece de interés

⁴ Casas, fray Bartolomé de las, *Brevísima relación de la Destrucción de las Indias*; la 1ª ed. en Sevilla, 1552.

⁵ Domínguez Ortiz, Antonio: *Estudios Americanistas*. Madrid, Real Academia de la Historia, 1998, p. 267.

⁶ Casas, fray Bartolomé de las, *Historia de las Indias*, ms. en tres vols. en Bibl. Nacional de Madrid, Res.21-23; la 1ª ed. en 1875 (utilizamos la ed. Agustín Miralles Carlo y est. de Lewis Hanke. Fondo de Cultura Económica, México, 1951, 2 vols.)

⁷ La narración original de fray Bartolomé de las Casas del primer y tercer viaje de Colón se conserva en la Biblioteca Nacional de Madrid, Secc. Manuscritos, vitrina 6, núm.7; están encuadrados, ocupando el primer viaje 67 fols., y el segundo desde el fol. 67v. al 76 (hay una copia del XVII en la misma Institución, ms. 10.255) Los dos fueron publicados por primera vez por Martín Fernández de Navarrete en

destacar que, a juzgar por alguna frase de Las Casas en su *Historia*, el diario que conservó el Almirante entre sus papeles, y que manejó el dominico, no era el original que escribió durante su viaje de Descubrimiento sino el que mandaron copiar los Reyes Católicos y que se remitió a don Cristóbal pues, cuando fray Bartolomé refiere el erróneo dato de latitud de la isla de Cuba, aparentemente medido por el Descubridor, escribe: y halló (el Almirante) *que estaba de la línea equinoccial 42°; pero esto, como arriba se dijo, es imposible, porque no está Cuba sino 20°, y debía ser falso el cuadrante, o está errada la letra por vicio del escribano, como suele muchas veces en cosas de grande importancia acaecer.*⁸

Otro informante esencial fue Pedro Mártir de Anglería (ca. 1455-1526), humanista milanés que recopiló una larga serie de cartas en latín, *Opus Epistolarum* -813 cartas-, y las *Décadas del Orbe Novo*, en forma de diez libros epistolares dedicados cada uno a un personaje. Constituyen una clase de híbrido entre epístola y libro, especie de ensayo o lo más aproximado al moderno ensayo.⁹ Tuvo Anglería gran amistad con el Almirante y recibió de él información directa. Así lo confesaba al cardenal vicecanciller Ascanio Sforza cuando le daba cuenta por escrito de los dos primeros viajes, al tiempo que le decía que el Almirante le había anticipado que le mandaría más noticias... Además, Anglería conoció las exposiciones de Chanca y Pané, y oyó a algunos de los protagonistas de los eventos. En el curso de sus cartas, en múltiples ocasiones daba el nombre de sus fuentes, desde el Almirante, fray Ramón Pané, Diego Colón, Fernández de Oviedo, el piloto Andrés Morales etc.; no obstante, sus pasajes también los enriqueció con episodios fantásticos. El hecho no era insólito, no podemos olvidar la época, cuando apenas había acabado el medioevo y se iniciaba el Renacimiento español, de manera que, junto a noticias que le transmitían los propios interesados, se extendía en leyendas de amazonas o acerca de la fuente de la juventud en la Florida etc..

En general, las primeras crónicas de Indias engloban un formalismo clásico y cierta ingenuidad arcaica, esto es, rasgos de fresca sencillez, presente en los libros de viajes de la época.

su Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, t. I, Madrid, 1825, pp. 1-166. Para presente trabajo utilizamos la edición de Colección Documental del Descubrimiento (en adelante Co.Do.Des.) Madrid, 1992, t. I, n. 36, pp. 108-236, y t. II, n. 405, pp. 1093-1118.

⁸ Las Casas, Historia de las Indias, t. I, lib. I, cap. XLVI, p. 228.

⁹ La obra de Mártir de Anglería, en latín, la componen fundamentalmente tres títulos: la *Legatio Babilónica*, el *Opus epistolarum*, y las *Decadas De Orbe Novo* (el primer título publicado en Sevilla, 1511; el segundo en Alcalá de Henares, 1530; y el tercero, en 1516, Alcalá de Henares, una primera parte, y ed. completa en 1530)

Epistolario de Pedro Mártir de Anglería. Est. y trad. al español de José López del Toro. Colec. Documentos Inéditos para la Historia de España. Madrid, 1953-57; la última ed.: Cartas sobre el Nuevo Mundo. Polifemo, Madrid, 1990.

De Orbe Novo Decades et Legatio Babilonica: Varias ediciones: Las Décadas del Nuevo Mundo. Ed. Bajel, Buenos Aires, 1944; hasta la última, ed. Polifemo XLIII, introd.. Ramón Alba. Madrid, 1989. Desde la Corte española, dirigió Anglería varias de estas cartas para informar sobre los viajes de Colón: el primer viaje en déc. I, cap. I, dedicado a su antiguo protector el Cardenal Vicecanciller Vizconde Ascanio Sforza, con fecha trece de noviembre de mil cuatrocientos noventa y tres; el segundo viaje en déc. I, cap. II, destinada al mismo Sforza, veintinueve de abril de mil cuatrocientos noventa y cuatro, y el cap. III, a veintitrés de abril de mil quinientos, y los cap. IV-V, dedicados al Cardenal Luís de Aragón, en 1501; sobre el tercer viaje de Colón y otros descubridores escribe en déc. I, caps. VI-IX dedicados al cardenal Luis de Aragón; al cuarto viaje apunta sólo unos párrafos en déc. I, cap. X, dirigidos a Íñigo López de Mendoza, conde de Tendilla con el que vino por primera vez a España.

Muchos consideran a Mártir de Anglería el primer cronista de América por su obra las *Décadas De Orbe Novo*, elaborada durante más de treinta años.

En ese orden de valores, fray Bartolomé de las Casas anotó en el prólogo de su *Historia de las Indias: acerca de estas primeras cosas a ninguno se debe dar más fe que a Pedro Mártir...del mismo Almirante con quien habló muchas veces*. Por el contrario, el cronista Fernández de Oviedo, critica la obra de Anglería, aduciendo que nunca pasó a Indias. A nuestro parecer, la inclusión de ciertas inexactitudes, en Anglería como en los otros cronistas de Indias, no cambian el sentido de la información.

En mayor o menor medida, los autores que acabamos de citar, abordan problemas de historia natural, antropológicos, religiosos y sociológicos, junto a episodios de conquistas, sumados a los intentos de organizar política, religiosa, social y económicamente las nuevas tierras.

En cuanto a la personalidad del Almirante, o más bien su idea del Descubrimiento, los cronistas dejan ver sus inclinaciones, preparaciones y sentimientos, que influyen claramente en la forma de revelar los acontecimientos vividos por don Cristóbal. Así, podemos singularizar que:

Oviedo, consideró a Colón hombre leído y docto. Sabio, docto y osado

Hernando Colón, dedicando dos capítulos completos a demostrar la personalidad y sobredimensionada preparación de su padre, lo presentó como Sabio erudito. Hombre de letras. Con experiencia.

Las Casas, convierte a Colón en un escogido de Dios, poseedor de extraordinarias cualidades físicas e intelectuales, dedicando el capítulo III de su *Historia de las Indias* a mostrar como fue el designado para llevar a término la Obra maravillosa de Dios.

En definitiva, todos aceptaron la experiencia natural del futuro almirante y que leyó a algunos clásicos, si bien, ninguno estableció un orden cronológico sobre su preparación; además, Oviedo y Las Casas reseñaron la idea del piloto anónimo, esto es, un supuesto informante predescubridor, rumor que Oviedo llega a negar aunque, por otro lado, apuntaba que las Indias eran unas tierras que ya se habían conocido y que habían pertenecido a la Corona, *Las Hespérides*. En cuanto a Hernando, de alguna manera quitó valor al rumor poniendo todo su afán en demostrar que su padre fue el descubridor y haciendo lo posible por ocultar que confundió las tierras descubiertas con Asia.

Los autores que hemos reseñado son fuentes esenciales para conocer la vida y hechos de Cristóbal Colón, y nos complementan, abundando en las noticias o introduciendo nuevos datos, la información sobre los aborígenes precolombinos hallados en los viajes del Almirante, si bien es cierto que, por lo que concierne a la vida del famoso nauta, no eliminan algunas de sus incógnitas, y es que el Almirante, con sus contradicciones unas veces y su manifiesto silencio en otras, favoreció la denominada *nebulosa colombina* en torno a diferentes aspectos de su existencia. Aún conociéndose notables y razonadas teorías al respecto de algunas de las debatidas cuestiones, ha persistido la polémica como objetivo de intereses y disputas. Hablamos de las teorías sobre la identificación de su lugar de nacimiento, su familia y sus vivencias de juventud, los conocimientos que pudo tener previos al descubrimiento, el desarrollo de su proyecto, la primera isla de desembarco en

tierras americanas, el viaje de descubrimiento de tierra continental...y hasta el lugar donde reposan sus restos mortales.¹⁰

POBLACIÓN ABORIGEN INDOAMERICANA

En algunas áreas continentales americanas subsisten numerosas comunidades que perviven como en siglos pasados, de manera que sus historia nos la ofrecen las crónicas de la época de los conquistadores y, en muchos casos, también las posteriores relaciones de viajeros y estudiosos; desde esos elementos contamos con el proceso de transculturación, de dominio o rechazo, hasta nuestros días, y, sobre el arcaico sistema de vida que han pretendido mantener, poseemos las informaciones de antropólogos y etnógrafos actuales.

En lo que concierne a las tierras y poblaciones descubiertas por el Almirante, insulares y continentales, las fuentes son las mismas: los insulares prácticamente desaparecieron como etnia, y los rasgos existentes en algunas islas, dentro del mestizaje con europeos, malayos, hebreos, negros etc., son prácticamente inapreciables desde el punto de vista antropológico y lingüístico; en cuanto a los pobladores de las riberas continentales del norte sudamericano contemplados en los viajes colombinos, eran tribus aisladas y escasas, aparentemente de las mismas etnias insulares; por lo que respecta a los continentales de las costas atlánticas centroamericanas -supuestamente emparentados con la macrofamilia *Chibcha*, la forma político-administrativa que conformaba la cultura *muisca*-, aparecían ubicados en unos territorios aún hoy muy despoblados, y que, además, se fueron desplazando a otros lugares diferentes a los que ocupaban en el momento del Descubrimiento.

La bibliografía sobre historia de la zona que estudiamos es muy abundante, esencialmente a partir de la Independencia, y en ella se dedican normalmente los primeros capítulos a la población precolombina utilizando las crónicas de Indias. Mucho más numerosa, y más reciente, es la obra de carácter arqueológico, antropológico y etnográfico, según los testimonios que suponen los restos artísticos, técnicos, de ritos y ceremonias, y en torno a su alimentación, que son los que permiten establecer las grandes etapas de la etnohistoria. En esa línea se pueden vislumbrar periodos de aquellas áreas de las que se carecía de noticias, ya sea porque eran pueblos sin grafía, o porque los cronistas no los conocieron.

La clasificación de los pobladores caribeños no es determinante; se observa una división tradicionalmente fundamentada en los nombres que le atribuyeron los cronistas, y la científica, seguida por antropólogos y lingüistas. Es una mezcla del rastreo lingüístico y la nomenclatura etnohistórica tomada de los nombres recibidos por los diferentes grupos tribales a la llegada de los españoles.

Veamos como se clasifican sus culturas, y el refrendo que sobre ellas infieren las noticias de los primeros cronistas:

¹⁰ Sobre el origen del Almirante, y sus restos mortales, hemos publicado numerosos artículos, además de las monografías: La cuna y orígenes de Cristóbal Colón. Chocano Higuera, Guadalupe. Real Academia de la Mar. Madrid, 2006; Cristóbal Colón. Incógnitas de su muerte. 1506-1902. Colón de Carvajal, A., y Chocano Higuera, G.. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1992, II vols.

-*Ignéri*: conjunto confuso de grupos poco conocidos y carentes de cerámica; formaría parte del grupo los nativos hallados en el primer desembarco en las islas americanas, los indios *Lucayos* (habitantes de las Lucayas), considerados como sub-taínos, en transición hacia el grupo taíno, de la familia arawak. Serían una avanzadilla de los arahuacos continentales, y de ellos hay testimonios arqueológicos en las islas de Barlovento (de las Pequeñas Antillas) hasta Puerto Rico.

-*Guanahatabey*, grupo cultural de origen desconocido, del que se hallan pobres vestigios arqueológicos en cuevas y abrigos costeros de Cuba y Santo Domingo.

-*Siboney* o *Çiboney*, grupo anterior a los arahuacos, cuya existencia está documentada por huellas arqueológicas en distintas islas -Cuba, Haití, Puerto Rico y Trinidad-, se limitaban al uso de la piedra, hueso, concha y madera, sin tener cerámica. En la arqueología insular antillana, la cultura *Çiboney* es la más antigua de las conocidas, en un periodo que califican de pre-cerámico; la cultura pre-cerámica antillana más antigua se halla en la isla Trinidad, muy próxima a la costa venezolana y el delta del Orinoco si bien geográficamente forma parte de las Antillas Menores.

En torno a estas antiguas culturas existen muchos puntos conflictivos; no hay una opinión establecida acerca de la diferenciación de las citadas poblaciones -ciguayos, guanahatabeyes y ciboneyes-, atribuyendo a sus nomenclaturas diferencias de localización más que al origen. Algunos autores las denominan sub-taíno; otros arqueólogos consideran nombre equivalente el de guanahatabeyes y ciboyeneses; el arqueólogo español Lorenzo López dice: *El primer problema que nos enfrentamos es el de diferenciación o asimilación entre Ciboney y Guanahatabey, con sutiles diferencias poco evidentes y con caracterizaciones que responden a criterios de localización y origen más que a diferencias constatables en los restos.*¹¹

De otra parte, ciertos episodios de las primeras crónicas reflejan la existencia de los guanahatabeyes; los citó fray Bartolomé cuando se refería al extremo oeste de Cuba, si bien se limitó a diferenciarlos de los taínos. Respecto al grupo cultural Guanahatabey, coincidiría con el *más salvaje hasta entonces visto en las Indias* y que vivía en cuevas excavadas en los montes según Fernández de Oviedo, al tiempo que lo ubicaba en el suroeste de la Isla al aludir a los indios de Guahaba, Sabana y e Amygayahua, y la provincia de Guacayarima (cerca del lago de Xaraguá, en la parte occidental de La Española) Sobre estos aborígenes comentó Fernández de Oviedo que les hizo la guerra en 1504 Diego Velásquez, y que habitaban en *cavernas o espeluncas soterrañas e fechas en las peñas e montes. No sembraban ni labraban la tierra... e con solamente las fructas e hierbas e raíces que la natura de su propio e natural oficio producía, se mantenían, e eran contentos, sin necesidad de otros manjares. Todo lo que tenían era común excepto las mujeres que cada uno tomaba la que quería... e igual ellas*; por el contrario, Las Casas negó que habitaran en cuevas y espeluncas, afirmando que los indios vivían en pueblos.¹² Otra etnia, o pueblo, cita fray Bartolomé como la más antigua de Las Antillas Mayores, se trata de los ciboneyes (*Ciboney*) estimando que eran

¹¹ López y Sebastián, Lorenzo E.: *Culturas precolombinas del Caribe. Arqueología III*. Ed. Akal, Madrid, 1992, p. 11.

¹² Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Tercero, cap. XII, p. 83; Las Casas, *Historia de las Indias*, t. II, lib. II, cap. X, p. 241.

los indígenas más pacíficos hallados en La Española, que eran servidores de los taínos y que procedían de Cuba: *gente simplicísima, bonísima, careciente de todos vicios...era la natural y nativa de aquella isla (Cuba) y llamábanse en su lengua ciboneyes...y los desta (La Española), por grado o por fuerza, se apoderaron de aquella isla y gente della y los tenían como sirvientes... y más adelante añadía el fraile: según entonces creímos, no había cincuenta años que los desta (Cuba) hobiesen pasado a aquella isla (La Española)*¹³

En la isla Española se les enfrentaron los belicosos macorixes o ciguayos en la parte septentrional de La Española, esto es, los *mazoriges* y *cyguayos* que citaba Las Casas afirmando que vivían cerca del golfo de las Flechas. Los ciguayos eran supuestamente una etnia diferente a los taínos y caribes, pero tan belicosos como los caribes, armados con saetas y lanzas de madera si bien sus flechas no eran mortíferas, y vivían en el Norte de La Española, en el *señorío de Canoabo*, cacique de origen caribe que se trasladó a aquella isla; no obstante, el cronista Fernández de Oviedo, sugirió el origen de los ciguayos en las islas caribes, aunque diferenciándolos de éstos en que no tiraban con flechas envenenadas: *Créese que éstos antiguamente vinieron de alguna de las islas cercanas de los flecheros (caribes), que hay muchas, y por la antigüedad habían olvidado su lengua y hablaban la desta tierra, habiendo dejado la suya. Es si esto no es, por ventura, para se defender de sus enemigos, aprendieron a usar sus armas mismas.*¹⁴ Los ciguayos constituían un conjunto de grupos, así, otras noticias describen nativos similares a los ciguayos en la parte más oriental de Cuba.¹⁵

Entre los pueblos que encontraron los españoles, fueron los *taínos* y los *caribes*, las más conocidas etnias del Circuncaribe. El término taíno representa a un grupo cultural arahuaco, pues no todos los arahuacos eran taínos, y sí lo contrario. Eran los taínos el pueblo más evolucionado de los arahuacos; generó formas culturales propias, imponiendo cierta unidad cultural y lingüística en la región antillana.

Estaban ubicados en las Lucayas –Bahamas–, todas las Antillas Mayores y algunas de las islas Vírgenes.

Representan la culminación del proceso de población de las Antillas, adquiriendo su mayor expresión en las Antillas Mayores, coetánea con arcaísmos y grupos étnicos distintos como los ciguallos y macorixes de Samaná, o los nuevos pobladores de las Antillas Menores, los caribes.

Desde comienzos del siglo XV, eran atacados por los caribes asentados en las Pequeñas Antillas, de manera que, a la llegada de los españoles, estaban en plena lucha las dos etnias rivales.

Constituyen la cultura más estudiada, admirada y tipificada de las Antillas.

Los taínos, cuya traducción en arahuaco viene a significar bueno o noble, recibieron pacíficamente a los navegantes españoles, pues los consideraron dioses caídos del cielo, según premonición que también se vivió en muchos otros pueblos americanos.

Ejercían una agricultura de subsistencia cultivando fundamentalmente la yuca, de la que obtenían el pan de cazabe al que los españoles llamaron pan

¹³ Las Casas, *Historia de las Indias*, t. II, lib. III, cap. XXI, p. 507 y cap. XXIII, p. 514.

¹⁴ Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Tercero, cap. V, p. 63.

¹⁵ Las Casas, *Historia de las Indias*, t. I, lib. I, cap. LXVII, p. 303; y Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Tercero, cap. I.

de raíces, o mandioca, alimento básico de la dieta taína; también eran pescadores, siendo poseedores de veloces canoas, y en mucha menor proporción eran cazadores. En las plazas de los pueblos practicaban el juego de la pelota, el *batey*, ejercido tanto por hombres como por mujeres. La talla de piedra y su pulimento fue quizá la más significativa característica taína: fabricación de hachas para la guerra y el campo -probablemente también como signos de autoridad-, los cinturones de gran peso y con decoración exterior, elaborados en una sola pieza, y fundamentalmente los *cemíes*, llamados por los arqueólogos *trigonolitos*, que tenían forma de cabezas fantásticas o de animales, representando a sus espíritus o simbolizando sus dioses, y de los que nos han llegado innumerables piezas (se hacían también en oro, cerámica, hueso, concha, madera o algodón). Con las magníficas maderas que disponían realizaron sus más elaboradas artesanías: vasos, *cemíes*, canoas, dujos, y armas (azagayas, dardos, arcos, flechas)

Los poblados estaban organizados tierra adentro, en lugares claros de selva, y sus casas, *bohíos*, eran viviendas comunes de forma circular —, siendo las de los caciques de mayores proporciones y rectangulares —*caney*-, provistas de ventanas y precedidas de una especie de zaguán; las casas estaban hechas con hojas de hinea (que se recoge en ríos y lagos) y madera de los árboles de capá prieto y canela cimarrona. Para dormir utilizaban la *hamaca*, término taíno de la práctica estera colgante tejida en algodón que muy pronto se adoptó en las bodegas de los barcos españoles.

Apenas iban provistos de ropa, únicamente estaban cubiertos con un taparrabos los hombres, y las mujeres casadas con una especie de delantal de paja, algodón u hojas, llamado *nagua*; mientras que las féminas solteras iban desnudas. Tanto el elemento femenino como el masculino adornaban sus cuerpos con pinturas, de color negro, blanco y rojo; con sus tatuajes pretendían protegerse de los malos espíritus; además, perforaban sus orejas y labios insertándose oro, plata, piedra, hueso o concha.

Los diferentes relatos españoles delatan el buen físico que poseían los taínos, de cabello corto, negro y liso... y que precisamente en la belleza que caracterizaba a sus mujeres, juntamente con la escasez de féminas entre los caribes, radicaba en buena medida la causa que impulsaba a estos últimos a perpetrar continuas razzias sobre las islas ocupadas por los taínos.

La estructura social de los taínos estaba dividida tres clases: los *naborías*, esto es, sirvientes que trabajaban la tierra; los *nitaínos*, considerados los nobles y guerreros; los *behiques* o chamanes, es decir, los médicos-sacerdotes que dirigían las ceremonias religiosas y curaban a los enfermos con plantas medicinales; y todos ellos mandados por el *cacique*, o jefe de tribu, normalmente un sujeto varón. Según el cronista Fernández de Oviedo, la isla de La Española, *la de gente más pacífica de todas aquellas islas*, estaba dividida en cinco cacicazgos, que a su vez tenían como tributarios a numerosos caciques de menor importancia.¹⁶

¹⁶ Fernández de Oviedo nos ofrece los nombres de los principales caciques de la Española: Guarionex, Canoabo, Behechio, Goacanagari y Cayacoa; *Guarionex, señoreaba el centro de la isla; Behechio la parte occidental y la provincia de Xaraguá; Goacanagari el señorío del Norte, donde estaba el fuerte de Navidad; Cayacoa tenía la parte de Oriente, y era uno de los mayores señores de la isla y la gente la más animosa por ser los más cercanos a los caribes; Canoabo, tenía su señorío en las sierras, y estaba casado con Anacaona, hermana de Behechio* (Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Tercero, cap. IV, pp. 61-62)

Los caciques practicaban la poligamia, situación que favorecía su riqueza y porque el carecer de hijos suponía un deshonor; de otra parte, el permanente estado de guerra con los caribes, con la consecuente pérdida de población masculina, favorecía la expansión de la poligamia entre las tribus taínas antillanas. Utilizaban los taínos la cremación o desecación para sus difuntos: se cremaban para guardar sus cenizas, o se abandonaban al aire libre habiéndoles cortado la cabeza que conservaban, razón que obedecía seguramente a las cabezas que encontraron los españoles en ollas creyendo que eran para cocinar...y no que eran urnas funerarias, sin embargo, eso no impide creer que no se practicara canibalismo en las Antillas.

A algunos caciques se les enterraba con sus esposas vivas, introduciendo en las sepulturas agua, cazabe y algunas frutas, pero normalmente se introducía a los caciques en una especie de sepultura protegida por ramas, embalsamados y sentados en sus asientos. Cuenta Fernández de Oviedo que la forma habitual consistía en que: *después que era muerto, le fijaban todo con unas vendas de algodón tejidas, como cinchas de caballos, e muy luengas, y desde el pie hasta la cabeza lo envolvían en ellas muy apretado, e hacían un hoyo e allí lo metían, como en un silo, e poníanle sus joyas e las cosas que él más preciaba. Y para esto, en aquel hoyo donde había de ser sepultado, hacían una bóveda de palos, de forma que la tierra no le tocara, e asentábanlo en un duho (que es un banquillo bien labrado), y después lo cubrían de tierra por sobre aquel casamento de madera e rama. E duraban quince o veinte días las endechas que cantaban e sus indias e indios hacían, con otros muchos de las comarcas e otros caciques principales que venían a les honrar. Entre los cuales forasteros se repartían los bienes muebles del cacique difunto. Y en aquellas endechas o cantares rescitaban las obras e vida de aquel cacique, y decían que batallas había vencido...E así, desta aprobación que entonces se hacía de sus obras, se formaban los areitos e cantares que habían de quedar por historia.*¹⁷

El canibalismo lo exportaron a las Antillas los arahuacos y los caribes desde el continente, pues ambas etnias lo practicaron, aunque en mayor proporción, diríamos que como un hábito, los caribes. Se dan varias explicaciones, sobre pulverizar los huesos de los difuntos e ingerirlos en bebida, o sencillamente descuartizar a los prisioneros, después de torturarlos, y devorarlos, o que los engordaban para comerlos etc.; pero es una opinión generalmente muy aceptada la de que, además de su ingesta, de enemigos o de difuntos, su práctica obedecía a la creencia de que así captaban las energías del muerto.

Se cree que la sociedad antillana era autodisciplinada, movida por unos intereses que la interpretación europea identificó como sociedad comunitaria o de bienes comunes, deducción que se supone errónea. Contrariamente al concepto que los españoles aplicaron a los naborías, siguiendo una transposición de ideas del presente al pasado, esto es, del periodo de vivencias de los cronistas al pasado prehispánico, no parece que se tratara de esclavos; pero sí se dio el sistema de esclavitud de prisioneros, de la misma manera que entre sus enemigos los caribes o las poblaciones primitivas que les precedieron.

¹⁷ Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Cuarto, cap. III, p. 119.

En cuanto al idioma de los taínos, careciendo de escritura, se conoce muy poco. Algunos vocablos aparecen ya en el *Diario* del primer viaje del Almirante.

Quizá la primera palabra taína que conocieron fue *canoá*, pero también el término *cacique* fue de las primeras voces antillanas que penetraron en la lengua castellana, y era la base de la organización taína: poseía las atribuciones de jefe, con servicio personal, y poseía un *duho* para sentarse, un *bohio* o vivienda mejor construida, y privilegio de poliginia.

La autoridad religiosa, el *bohique*, estaba encargado de instruir a los jóvenes en sus tradiciones, recogidas en forma cantada durante los *areítos* (ceremonias que compaginaban canto y danza, acompañados de bebidas embriagantes) y la *cohoba*, ritual practicado en las casas de los caciques conducido por el uso de alucinógenos.¹⁸

La religión que practicaban era de carácter animista. Observaban la existencia de dos seres sobrenaturales, los *cemíes*, que eran los progenitores de los demás. Constituían diferentes figuras antropomórficas en las que creían se encarnaban los espíritus, y se construían en piedra, madera o tejido de algodón. Se guardaban sus figuras en las casas-templo del cacique.

Las primeras, e interesantes, noticias de las creencias religiosas de los taínos nos las ofrece el fraile Ramón Pané, cuando aún se podía observar la fórmula de sus rituales...pues muy pronto la evangelización y los funcionarios reales debieron erradicarlos. Al catalán Pané, de la orden de San Jerónimo, encargó Colón en el segundo viaje una memoria sobre las costumbres e idolatrías de los indígenas taínos de La Española, asunto que llama poderosamente la atención si tenemos en cuenta que, desde el primer viaje, Colón se expresa hasta la saciedad sobre la ausencia de religión entre los isleños.

A falta de la escritura de los pueblos aborígenes, la redacción de Pané tiene un valor etnológico fundamental y único, pues nada semejante volvió a dedicarse a aquel pueblo. Hizo Pané observaciones etnográficas de todo tipo intercaladas con sus comentarios, sistema que hubo de contar con la dificultad del idioma y, obviamente, contemplado el Nuevo Mundo bajo el punto de vista occidental cristiano.¹⁹ Para explicar el sistema indígena desde su posición europea, Pané empleaba al comienzo de su narración un símil conocido, los moros: *lo mismo que los moros, tienen su ley compendiada en canciones antiguas, por las cuales se rigen, como los moros por la escritura. Y, cuando quieren cantar sus canciones tocan cierto instrumento, que se llama mayohabao, que es de madera, hueco fuerte y muy delgado...y este instrumento tocan, el cual tiene tanta voz que se oye a legua y media de distancia. A su son cantan las canciones, que se aprenden de memoria.*

Inauguraba Pané un modelo de narración que se practicó abundantemente en el continente durante la colonización española, hablamos de conocidas recopilaciones, normalmente hechas por encargo oficial a

¹⁸ Sobre los areítos escribió el cronista Oviedo: *Sus areítos e cantares son como en esta isla* (Española); *y esta manera de bailes e cantar es muy común en todas las Indias, aunque en diversas lenguas* (Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. II, lib. Séptimo, cap. IV, p. 116.

¹⁹ La redacción original de fray Ramón Pané se ha perdido, y la podemos conocer al estar incluida en el capítulo LXII de la *Historiae* de Hernando Colón, en 25 capítulos (Colón, Hernando, *Historiae del S.D. Fernando Colombo...dell' Ammiraglio D. Christophoro Colombo...in Venetia, MDLXXI*; en adelante *Historiae*, y utilizamos la ed. de Luís Arranz, en *Crónicas de América*, Madrid, 2003)

instancias casi siempre de instituciones religiosas y otras veces de la administración, que intentaron recuperar el discurso verbal de los pueblos indígenas precolombinos. Pero, desafortunadamente, parece que se olvidaron del ámbito isleño, no se ocuparon de plasmar en escritura las historias verbales de sus aborígenes precolombinos.

Colón no pudo o no quiso entender que los aborígenes taínos tuvieran una religión, y eran mayoría los que así pensaban si damos crédito a lo que escribió Anglería en el año 1500: *Vivieron mucho tiempo los nuestros en La Española antes de que supieran que los indígenas adorasen algo más que las lumbreras del cielo o profesaran religión alguna...Pero cuando ya la mayor parte de los nuestros trabaron un trato más familiar, mezclándose las lenguas de unos y otros, averiguaron que ellos observaban varias ceremonias y varios ritos. Para entonces ya era tarde, la asimilación cultural fue impactante pues, según las palabras del milanés: ya están todos sometidos a los cristianos, y muertos todos los zemes, que todos han sido transportados a España para que conociéramos el ludibrio de ellos y las falacias de los demonios.*²⁰

Obviamente, la dificultad de entendimiento que suponía una lengua desconocida apenas les podría dejar percibir la realidad de la mentalidad y emociones de aquellos aborígenes en los primeros tiempos. Aunque tanto Colón como fray Bartolomé sugieren, o claramente afirman, la existencia de una lengua universal en las islas, así, p.e., el cronista diría, aún refiriéndose a otras etnias de La Española diferentes de los pobladores más representativos, esto es, de los taínos, que: *era poblada de una gente que se llamaban maroriges, y otras ciguayos, y tenían diversas lenguas de la universal de toda la isla.*²¹ La multiplicación de lenguas y dialectos, su gran diversidad, la ponía de manifiesto el gran informador de etnohistoria indiana, Fernández de Oviedo. Entre otras cosas, escribía: *¿qué podremos decir a las lenguas tan diferenciadas e apartadas unas de otras que hay en estas nuestras Indias, donde no se entienden más, ni tanto, los indios de una provincia con los de la otra, de lo que se entiende un vizcaíno con un tudesco o con un arábigo?, Cosa es maravillosa que en espacio de una jornada de cinco o seis leguas de camino, y próximas y vecinas unas gentes con otras, no se entienden los unos a los otros indios....La primera lengua con el primero almirante, don Cristóbal Colom, descubridor destas partes, topó, fue la de las islas de los Lucayos; e la segunda la de la isla de Cuba; y la tercera la de esta isla de Haití o Española. De las cuales ninguna se entiende con la otra...Después cuando descubrió la gran costa de la Tierra Firme e de los caribes, topó e vido otras lenguas muchas e muy diferentes entre sí, así como las de los caribes flecheros, e otras naciones que allí hay, diferentes en las lenguas, en los ritos e cerimonias e en sus creencias e costumbres, en tanta manera y en tantas partes, que lo que está visto hasta el tiempo presente es incontable...En la lengua que llaman de Cueva, que es gran provincia, hay muchas diferencias de vocablos; y sin esa lengua, de las que yo he visto por la Tierra Firme, hay lengua de Paris, lengua de Veragua, Chondales, Nicaragua, Chorotegas, Oroci, Orotiña, Guetares, Maribios, e otras muchas....Las cuales todas pienso yo que son apartadas del*

²⁰ Pedro Mártir de Anglería, *Las Décadas del Nuevo Mundo*. Ed. Polifemo XLIII, introd.. Ramón Alba. Madrid, 1989. déc. I, cap. IX.

²¹ Las Casas, *Historia de las Indias*, t. I, lib. I, cap. LXVIII, p. 303.

*número de las septenta y dos.*²² De hecho, Oviedo está nombrando provincias y pueblos de indios en la línea tradicional de citar etnias casi por cada población, o nación de indios como decían, hallada, pero, también, su discurso nos sitúa en la línea de los centenares de lenguas y dialectos que pretenden los estudios lingüísticos modernos.

Por lo que concierne a los aborígenes *caribes*, se encontraron en las Antillas Menores, principalmente Guadalupe, Dominica, Martinica, Granada y Granadina, noreste de la isla de Trinidad y posiblemente en la parte oriental de Puerto Rico, al oeste de Venezuela y en Colombia.²³ No todos los autores aceptan como caribes los restos arqueológicos, considerando que son un de un estado arahuaco anterior a la invasión caribe de las Antillas, o, lo que viene a parecer lo mismo, los asignan a los que denominan *ignerí*.

Son los caribes una etnia diferenciada por su lengua y costumbres, pero de la que no hay restos arqueológicos claramente identificables. En ese orden, muchos han pretendido un origen común, aún con las diferencias explícitas en la etnohistoria, pues no parece posible arqueológicamente una diferenciación con los grupos subtaínos.

Se supone que habían iniciado la ocupación de Las Antillas unos cien años antes de la llegada de los españoles, interrumpiéndose así su proceso expansivo.²⁴

Fueron los indígenas que más resistencia opusieron a los conquistadores. Eran grupos belicosos, poco definidos y sin asentamientos de importancia, tribus que vivían en continuo movimiento, principalmente dedicados a la guerra y la conquista, fundamentando su existencia en la agresión y rapiña contra los taínos. Eran individuos nómadas que, sin embargo, por mediación de las mujeres taínas que secuestraban (una mayoría de sus mujeres eran de origen arahuaco), adquirieron muchos elementos comunes en su vida social, y es, en el aspecto sedentario, donde se señala la influencia taína; por otra parte, se cree que el cambio de emplazamiento se relaciona con el hecho de que enterraban a sus muertos en las propias casas. Sus poblados, casi provisionales, constituidos por casas cuadradas y de gran tamaño, estaban situados en lugares elevados, de fácil defensa y próximos a las playas.

Las noticias dadas por Colón y sus coetáneos los presentan como guerreros que atacaban permanentemente a islas y las costas del istmo centroamericano y parte septentrional de Sudamérica; que empleaban grandes arcos, flechas con hierbas envenenadas y largas azagayas de madera endurecida al fuego, y que practicaban la antropofagia.

Como ocurre con otras etnias, Fernández de Oviedo hace la más completa descripción de los caribes: *indios flecheros llamados caribes, que en lengua de los indios quiere decir bravos e osados, que tiraban con hierba tan pestífera y enconada, que es irremediable; e los hombres que son heridos con*

²² Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. II, lib. Sexto, cap. XLIII, p. 203; aunque en páginas siguientes solamente habla de diferencias dialectales (ibdm., lib. Séptimo, cap. IV, p. 115).

²³ Las Casas niega que hubiera caribes en Puerto Rico y Jamaica y, por el contrario, Fernández de Oviedo lo afirma, si bien añade que los indios de Puerto Rico no utilizaban veneno mortífero en sus flechas y duda que comieran carne humana como aseguraban algunos cronistas (Las Casas, *Historia de las Indias*, t. II, lib. III, cap. XXIII, p. 517; y Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Primero, cap. VIII, p. 34)

²⁴ Años posteriores, los ingleses, franceses y holandeses los fueron expulsando de las islas confinándolos en San Vicente y Dominica donde aún perviven.

*ella, mueren rabiando e haciendo muchas vascas, e mordiéndose sus propias manos e carnes, desatinados del dolor grandísimo que sienten; y que eran mesocéfalos que practicaban como los taínos la deformación craneana, pero su aspecto en el cabello era diferente; los caribes exhibían largos cabellos y recogidos en la nuca...se tatuaban el rostro y adornaban piernas y brazos...*²⁵

Todo hace pensar que taínos y caribes entroncaban con etnias de tierra continental americana. Desde el plano geográfico es perceptible ese acceso poblacional, étnico y cultural. La observación de una carta náutica del área caribeña contempla la facilidad de arribo a Cuba de poblaciones continentales esto es, de Florida hasta los Cayos, y desde allí hasta la zona del Pinar del Río; o desde Yucatán hasta las Lucayas (Bahamas), o desde las costas de Venezuela hasta las Antillas Menores.

La denominación de arahuacos (arawak, arauacos, o aruak) procede de una tribu de Venezuela llamada así por los españoles; es la lengua de estos indígenas la más extensa y difundida familia de todo Sudamérica -con la casi única excepción del extremo cono meridional-. Esta familia lingüística también presenta una enorme dispersión y multiplicación en numerosas lenguas, a su vez fraccionadas en dialectos, con palabras afines a las lenguas de otras familias, agrupando setenta y siete lenguas y más de sesenta dialectos.

Se entiende que la extremada dispersión de los troncos lingüísticos no se produjo en Las Antillas, donde sólo se darían las variantes del taíno, lucayo y ciguayo, siendo posiblemente el ignerí un vestigio anterior, y de otra parte el caribe. Se ha pretendido encontrar similitudes en costumbres y mitología de los taínos con la sociedad maya, población continental ubicada esencialmente en la península de Yucatán y Guatemala, sin embargo, los últimos estudios hacen pensar que procedían del continente suramericano, concretamente del área de Venezuela, y que en el curso del tiempo, vía Trinidad, fueron extendiéndose por las Antillas Menores hasta alcanzar finalmente Cuba y Santo Domingo, sustituyendo a sus predecesores, los ciboney.

De otra parte, los caribes, variante fonética del caníbal que ha conservado su nombre en el mar Caribe, también serían originarios del continente sudamericano; siguieron supuestamente desde 1400 la misma ruta que los taínos, iniciándola por el arco de las Antillas Menores hasta alcanzar la zona norte. Según A.Mason, los caribes constituyeron una de las familias lingüísticas mayores de América del Sur, con un número de lenguas y dialectos comparable al arawak y al tupí, similitud que le sugiere un origen común.

La opinión generalizada de los especialistas considera que la población antillana en el tiempo del Descubrimiento y de la zona septentrional del continente suramericano, son fruto de una antiquísima movilización de pueblos. Se llega a sugerir que su antigüedad en el continente se remonta a milenios antes de la era cristiana, y es quizá el elemento lingüístico el que ofrece mayores probabilidades para discernir el proceso migratorio. En el movimiento de difusión desde el continente a los archipiélagos antillanos quedaría al margen el tercio occidental de Cuba, el dominado por los siboyeneses (o çiboyeneses, con la cedilla española)

No obstante, debemos apuntar que esa reconstrucción etno-histórica carece de precisión cronológica pues, estableciendo prerreaciones temporales, está realizada sobre suposiciones razonadas pero conjeturales.

²⁵ Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Primero, cap. VIII, p. 34.

En cuanto a los indígenas que Colón contempló en la costa Norte de Venezuela y a lo largo de las riberas atlánticas del istmo Centroamericano, eran grupos aislados, seminómadas, ubicados en terrenos poco poblados, que exhibían aspectos y costumbres similares a las culturas isleñas, de arahuacos y caribes. Como en las islas, sus poblados o tribus dependían de un cacique e igualmente practicaban como una actividad principal el intercambio de productos por vías fluviales, por mar, o tierra adentro, mediante sus veloces canoas.

En los márgenes del Orinoco convivían pueblos nómadas, caribes, con una economía fundamentada en la caza y pesca, juntamente con otros grupos sedentarios, arawak, instalados en las llanuras interfluviales del Apure y el Orinoco que alternaban la pesca con el cultivo del maíz. En el litoral oriental y en isla Margarita se practicaba una rudimentaria agricultura, aunque esencialmente vivían de la pesca; intercambiaban sal y pescado por maíz con los pueblos agrícolas del interior.

Los relatos de Colón sobre indígenas encontrados en el cuarto viaje, de Honduras a Panamá, marcan mayores diferencias. La denominación de los grupos tribales ha venido ostentado de forma tradicional el nombre del cacique, adjudicándose numerosos nombres, tantos como pueblos hallados; en esa línea, las fuentes del XVI y XVII no plasmaban designaciones posteriores, como *matagalpas*, *nicaraos* y *chorotegas* en Panamá central, o *tairona* en noroeste de Colombia, o *guaymíes* en Panamá y Costa Rica etc. pues muchas veces su nomenclatura obedece a la lingüística para mayor comprensión del estudioso; en la actualidad se tiende a establecer su clasificación en función de periodos.

Según Las Casas eran nativos *altos y enjutos y de muy buenos gestos*, que los hombres llevaban el pelo largo y trenzado, y las mujeres corto como los hombres castellanos. Como entre los isleños, los nativos de las costas continentales del Istmo eran individuos que normalmente se tatuaban el cuerpo, y cuyas únicas prendas consistían en camisas de distinta longitud, faldas y taparrabos; algunos practicaban el canibalismo; incluso en el tratamiento de sus difuntos actuaban de manera similar a los de las islas: a los esclavos los abandonaban, los principales se enterraban con alimentos y objetos personales...y a los jefes con sus esposas y esclavos. Variaba el enterramiento figurando la desecación y la cremación. La momificación de sus muertos más señalados sería una de las diferencias a destacar.

Otros aspectos novedosos constituyeron la existencia de lo que llamaron los españoles espejos y *aguilillas*, aunque en menor medida encontraron esos colgantes en algunos pobladores de la costa septentrional del continente sudamericano; se trataba de pequeñas figuras laminadas de oro bajo – *guanines*– denominadas aguillitas por los españoles, y que llevaban colgados del cuello a modo del Agnus Dei de los cristianos: *estos espejos eran como unas patenas de cálices, algunas grandes y otras menos, las cuales traían colgadas al cuello con una cuerda de algodón, como nosotros traemos un Agnus Dei.*²⁶ Quizá, la más representativa muestra de interrelación producida entre los nativos isleños y los de las costas continentales son los guanines, portados incluso por caciques de la isla de Puerto Rico, según fueron

²⁶ Las Casas, *Historia de las Indias*, t. II, lib. II, cap. XXVI, p. 290.

observados tiempo después en la colonización-pacificación de la isla por Ponce de León.²⁷

La existencia de las famosas *aguillillas* de oro integraría en el aspecto lingüístico a la mayoría de las poblaciones centroamericanas atlánticas con los grupos chibcha, dentro de la gran familia sudamericana Macrochibcha; otros autóctonos conocieron con las orejas oradadas, en el tramo costero que Colón denominó *Costa de la Oreja*,²⁸ además de unas tribus extremadamente feroces y que han quedado con el nombre de las tierras que habitaban, indios *veraguas*.

Otra nueva distinción percibida en las costas centroamericanas supuso la existencia de un tipo de canje, utilizando productos específicos como almendras o conchas de caracoles. En ese orden, se pretenden las primeras influencias mayas, al hallar nativos que posiblemente eran de habla nauatl, procedentes de México.

De otra parte, no parece que se pueda hablar de la existencia de pueblos en aquellas costas atlánticas: Tal y como apuntan algunos cronistas, se entiende que eran zonas muy despobladas, donde aparecían tan sólo agrupaciones de alguna/s casas aisladas, sin carácter permanente, albergando cada casa varias decenas de individuos. Tampoco la identificación de los lugares resulta fácil: a la dificultad de la cartografía de la época, sus grandes errores en un sistema que aún seguía la fórmula de los portulanos, se añadía que los lugares bautizados por Colón, accidentes geográficos que no pueblos, fueron cambiando su nombre por cada cartógrafo que se ocupaba de trazar las cartas, al tiempo que se iban recibiendo nuevos datos de los conquistadores. Oviedo delata el gran error que aquello suponía pues, *los cartógrafos cambian –decía-, como les place o como tienen relación del que se los da a entender...cada día mudan y quitan nombres a sabor de temerarios. Lo cual es un gran desatino y no guardar los nombres primeros es poner confusión a todo. A lo que la carta llama Corazante, llaman los indios Corazao, y el almirante que la descubrió la dejó con su nombre. A la que el Almirante llamó Poregari, llaman agora Yaruma o de Orchilla.*²⁹

Por último, debemos subrayar que los elementos de primordial importancia para las poblaciones halladas en los viajes colombinos, isleñas y continentales, arahuacas y caribes, fueron sus canoas, llamadas piraguas por los caribes,³⁰ y los cacicazgos o señoríos. Las canoas estaban construidas con

²⁷ En vida del segundo almirante, Diego Colón, durante la conquista y guerras de la isla de Boriquén (denominada luego San Juan de Puerto Rico), Ponce de León salió *tras un cacique que vido salir de la batalla huyendo, e llevaba en los pechos un guanín, o pieza de oro de las que suelen los indios principales colgarse al cuello* (Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. II, lib. Sexto, cap. IX, p. 101)

²⁸ Las Casas, *Historia de las Indias*, t. II, lib. II, cap. XXIII, p. 285, y cap. XXI, p. 277.

²⁹ *Ibidm.*, lib. 25, cap. VI, p. 322.

³⁰ Cuenta Fernández de Oviedo que *las canoas eran de una sola pieza, o sólo árbol, el cual los indios vacían con golpes de hachas de piedras enastadas...y con éstas cortan o muelen a golpes el palo, ahorcándolo, y van quemando lo que está golpeado y cortado, poco a poco, y matando el fuego, tornando a cortar y golpear primero. Y continuándolo así, hacen una barca cuasi de talle de artesa o dornajo; pero honda e luenga e estrecha...y por debajo es llana y no le dejan quilla como a nuestras barcas y navíos. Y añadía el cronista que las había visto de porte de cuarenta y cincuenta hombres, y tan anchas, que podría estar de través una pipa holgadamente entre los indios flecheros; porque éstos usan estas canoas tan grandes o mayores...e llamánlas los caribes piraguas, y navegan con velas de algodón y al remo...Y algunas veces (los remeros) vogando de pies, y a veces asentados, y cuando quieren de rodillas*

un solo tronco y poseían una envidiable navegabilidad que, sumada a la pericia de sus remeros, las hacía en extremo seguras, incluso en grandes oleajes, y eran sus remeros excelentes nadadores.³¹ Su existencia da idea de la propia subsistencia y del grado de desarrollo de las diferentes tribus, siendo mayores y de mejor hechura las del Istmo Centroamericano.

En cuanto a los caciques, la estructura de organización sociopolítica de las sociedades caribeñas que observó Colón en su primer viaje, contribuyó a entender el tipo de organización de otras regiones en el Istmo y Norte de América del Sur, aunque los jefes ostentaran nombres diferentes, como *quibio* en Veragua, provincia del Caribe panameño etc. En la misma línea, según se evidencia la existencia de redes de comunicación terrestres, marítimas y fluviales que entrecruzaban las provincias, incluso en islas y costas que son las áreas que pudo reconocer el Almirante, trasciende la idea de cacicazgo principal, que incluiría a tribus o cacicazgos con menor densidad poblacional vinculados de alguna manera al sistema de cacicazgo principal o señorío; el sistema compartía como elemento sustancial la alianza en tiempos de guerra y el intercambio de bienes, manifiestos en las fuentes escritas y en la arqueología.

Las evidencias etnohistóricas demuestran que los aborígenes precolombinos del Circuncaribe, isleños y continentales, mantuvieron relaciones interétnicas gracias al comercio. De forma general se puede afirmar que la mayoría de los pueblos que se encontraron en los viajes colombinos, de familias lingüísticas y etnias diferentes, estaban en cierta forma vinculados para efectos de intercambio de algunos productos, mediante redes locales o regionales, y a través de sus sistemas cacicales. Respecto a los belicosos indígenas, los caribes, mantuvieron permanentes enfrentamientos con móviles fundamentalmente depredadores y con sus capturas alcanzaron a mimetizar muchas de sus costumbres.

Hasta aquí, la nomenclatura aborígen más habitualmente empleada obedece a estudios sobre la existencia posterior, incluso actual, de innumerables pueblos, tribus, que no etnias en su sentido real. No existe pues, una prueba certera de todos los pueblos que conoció el Almirante. En el laberinto de nombres de tribus, tomados como etnias, las relaciones que tenemos de los primeros contactos con nativos en el curso de los viajes del Almirante, sólo certifican la nomenclatura correspondiente a nativos taínos, ciguayos, guanahatabeyes siboneyes, y caribes. El cronista castellano Fernández de Oviedo ofrece los datos de mayor interés etnográfico sobre las poblaciones circuncaribes, esencialmente sobre caribes y taínos, sus características y hábitos; establece el origen de ambas etnias en tierras de la que se llamará Venezuela...Otras veces introduce en sus escritos desmitificaciones, así, niega la existencia de que la isla de Martinino, esto es, La Martinica actual, estuviera poblada sólo por mujeres, las famosas Amazonas

(Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. II, lib. Sexto, cap. IV, p. 149) En otro pasaje, dice que Colón bautizó al Cabo de la Vela, en Tierra Firme, durante el tercer viaje, *cuando vio llegar una gran canoa o piragua de indios que iba a la vela...*(Ibíd., t. I, lib. Tercero, cap. III, p. 59)

³¹ Las descripciones de estas canoas por Colón y Fernández de Oviedo, coinciden con las que expresan antropólogos modernos referidos a los indios de Sudamérica actuales, tanto de lenguas arauacas como caribes. El mestizaje con los negros importados muy pronto impide su conocimiento que sólo la arqueología puede proporcionar.

apuntadas por el Almirante, y dice: *porque no lo es si se sabe que jamás lo fuese.*³²

CHOQUE ENTRE DOS MUNDOS

A la tensión bélica en el ámbito isleño del Circuncaribe entre las dos grandes etnias se sumó la llegada de los españoles que cambió por completo el destino histórico, pero que también produjo resultados muy adversos en cuanto a su número, produciéndose, y acelerando de hecho, un derrumbe demográfico importante.

El impacto de Europa sobre el Nuevo Mundo fue devastador. La población indígena del mar Caribe, los indios taínos y caribes que habitaban aquellas islas y archipiélagos, desaparecieron prácticamente en el curso de los primeros veinte o veinticinco años, y la causa principal fue biológica: los europeos eran portadores de unas enfermedades inexistentes en aquellas tierras frente a las que los autóctonos eran genéticamente inermes por carecer de anticuerpos. El sarampión y la viruela mataron a tres de cada cuatro nativos, mientras que el tifus, la gripe, la neumonía, la rubéola, además de la explotación y subsiguiente depresión, harían el resto. Tampoco los españoles, y en general los europeos, pudieron afrontar unas enfermedades americanas desconocidas en Occidente que produjeron grandes mortandades, y más en especial la sífilis que, aunque conocida en Europa, presentaba diferente cepa; el resultado se tradujo en el contagio de un 30% de la población blanca a los cinco años del Descubrimiento. Su brutal efecto lo denunciaba Fernández de Oviedo diciendo que aquella enfermedad *de las bubas*, que era muy común entre los indios y que la sabían curar, pasó de La Española (actuales repúblicas de Haití y Dominicana) a Europa, y se convirtió en una de las dos grandes plagas que sufrieron los españoles.³³

Como premisa directamente relacionada con los descalabros poblacionales de los autóctonos, recordamos que también se prodiga una extrema disparidad en los cálculos demográficos, en islas y continente, alcanzando cotas elevadísimas (tan irreales como los 90 o 112 millones que proclamó H.F. Dobyns en 1966) de manera que, a mayores supuestos de densidad demográfica, corre paralelo el grado estimado de desplome poblacional; en la misma línea, se presume un mosaico de lenguas que propone, por ejemplo, hasta un número de 200 en Norteamérica y Norte de México.³⁴

En esa dirección se contemplan diferentes cifras de población taína a la llegada de los españoles; resultan casi tan abultadas y dispares como las

³² *Ibidm.*, lib. Primero, cap. VIII, p. 34.

³³ Las dos plagas que cuenta son el *mal de las bubas* y el *de las niguas*, no siendo la segunda una enfermedad sino que ésta es: *una cosa viva e pequeñísima, mucho menor que la menor pulga...que anda por el polvo...introduciéndose en la piel* (Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Segundo, cap. XIII)

³⁴ Cifras demográficas en Migliazza E., y Campbel, L.: *Panorama General de las Lenguas Indígenas en América. Historia General de América. Periodo Indígena*. Caracas, t. 10, 1983.....El tema de población precolombina y su declive los tratamos en: Chocano, G.: *Connotaciones de la presencia de España en las Indias en el momento del contacto y descubrimiento. Anales de la Real Academia de Cultura Valenciana*, núm. 72, Valencia, 1997, pp. 55-93.

diversas aplicadas a las etnias continentales, llegándose a considerar una sobredimensionada densidad de dos a tres millones de aborígenes, aunque en los últimos estudios se calcula que la totalidad de las Antillas tenía una población de unos 230.000 individuos, y que principalmente eran taínos.

La opinión tradicional, fundamentada en estimaciones de los primeros cronistas, véase el primero de ellos Fernández de Oviedo o la ofrecida por fray Bartolomé en su *Brevísima relación*, estima que esta etnia desapareció pocos años después de la llegada de los españoles. Mientras el primero de los autores informantes alegaba, entre otras cosas, que los indígenas *era gente ociosa y viciosa... y que muchos de ellos se mataron con ponzoña y otros se ahorcaron con sus manos propias* etc., apuntaba con respecto a la isla Española: *es opinión de muchos que lo vieron e hablan en ello como testigos de vista, que falló el Almirante, cuando estas islas descubrió, un millón de indios e indias, o más, de todas edades, o entre chicos e grandes. De los cuales todos que después nascieron, no se cree que hay al presente en este año de mill e quinientos y cuarenta y ocho, quinientas personas, que sean naturales e de la estirpe de la progenie o estirpe de aquellos primeros. Porque los más que agora ay son traídos por los cristianos de otras islas o de la Tierra Firme..* Si bien aportaba razones como las arriba citadas, también señalaba la existencia de otros como abusos en el trabajo.³⁵ Por su parte, fray Bartolomé presentó una relación de horrores y aniquilamiento que, escrita con la intención de beneficiar a los indios, se convierte, sin embargo, en algo ciertamente esperpéntico, pues todo su afán lo dedica a dar una relación de horrores y macrocifras que no están exentos de contradicciones.

No es objeto de este estudio entrar en la guerra de cifras de la población precolombina y su derrumbe pues, además, las referentes a los nativos de las islas ofrecen aún mayor dificultad debido al frecuente intercambio de nativos entre las islas, y más tarde también su emigración a tierras continentales.³⁶ Solamente apuntamos a que en la actualidad existen diferentes asociaciones de taínos, circunstancia que posiblemente esté relacionada con el movimiento de concienciación y resurgimiento indigenista; con cierta frecuencia se producen llamamientos de habitantes puertorriqueños reclamando su ascendencia taína, desde isleños y residentes en los EE.UU., pretendiendo que se reconozca su tribu. Se exhiben diferentes teorías acerca de la presencia de ADN en la población de Puerto Rico; investigaciones del doctor Martínez Cruzado, mediante análisis del ADN, esto es, del ácido ácido mitocondrial –transmitido por vía materna–, mostraron que el 53% de 38 estudiantes seleccionados en la Universidad de Puerto Rico -Recinto de Magayez-, poseían ADN mitocondrial indígena, si bien, como indicaba el Profesor, esos resultados carecen de valor representativo sobre la población puertorriqueña, añadiendo seguidamente que, aún no se han abordado estudios de ADN del cromosoma Y –heredado únicamente del lado paterno–, que establezcan el ADN indígena

³⁵ Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Tercero, cap. VI, pp. 66-67.

³⁶ Las cifras estimadas de población precolombina oscilan entre los 75 y 100 millones de nativos en toda América, hasta las más moderadas de 20 a 60 millones, reconociéndose un resultado comúnmente aceptado de unos 11 millones para el año de 1570, de manera que, en función de las primeras, se llega a hablar de una gran hecatombe demográfica, hasta el genocidio tan estratégicamente enarbolado por muchos sectores.

De estas comunidades apenas queda medio millar de caribes en reservas ubicadas en la Dominica, la mayoría con una gran mezcla de sangre africana, y otra exigua muestra con rasgos indígenas en Cuba y Puerto Rico.

en la población actual. Aún así, se juzgan unos resultados positivos, teniendo en cuenta que los análisis practicados en países como Brasil y Colombia establecen un ADN mitocondrial fundamentalmente indígena, mientras el porcentaje de ADN del cromosoma Y es esencialmente europeo. Por otra parte, en relación con los arahuacos, otros datos contemplan un 98% de sangre taína en algunas comunidades, en el barrio Indieras, del municipio de Maricao, en el centro oriental de la isla.

El descubrimiento de nuevas tierras se hizo desde la mentalidad occidental de la época, sobre la fórmula aceptada universalmente, y así lo significaba el Almirante a la vuelta del primer viaje, en la carta que dirigió a Luis de Santángel, escribano de ración de los Reyes Católicos. En su misiva, dándole cuenta de los descubrimientos, afirmaba haber tomado posesión en nombre de los Monarcas: *y fallé muy muchas islas pobladas con gente sin número, y d'ellas he tomado posesión por Sus Altezas con pregón y vadera real estendida, y no me fue contradicho.*³⁷

Desde esa tradicional fórmula, el Descubrimiento fue principio de incomprensiones y excesos, pues se trataba de asimilarlos a la cultura occidental, pero también entrañó grandes heroicidades.

El Descubrimiento se producía en un tiempo en que se había llegado a la unificación de los reinos españoles por los Reyes Católicos. La Monarquía hispánica era, junto con la portuguesa, la potencia abierta a la navegación atlántica, y los españoles estaban preparados para extender su imperio. Se mantenía un espíritu de conquista fundamentado en las Cruzadas. Habían luchado contra la invasión árabe y expulsado a los judíos y moriscos que no se querían bautizar, de manera que se pretendía la unidad religiosa, y esa idea se trasladó a los objetivos de la hazaña colombina, constituyendo en definitiva uno de los medios que aseguró el éxito de la conquista.

En lo que se refiere al otro lado del Atlántico, algunos estudios proponen que existía el elevado número de 370 grandes tribus y etnias, con 125 diferentes formas lingüísticas, alcanzando hasta 600 idiomas; en ese orden, se estima que en 1492 se hablaban en torno a dos mil lenguas, con diferencias gramaticales y vocabularios sensiblemente distintos.³⁸ Albergando diversos grados de cultura, desde la más primitiva hasta las superiores de los aztecas, mayas e incas -formando éstas un conglomerado de poblaciones sometidas a su respectivos imperios-, todas tenían en diferentes modalidades una sensible religiosidad. La inmensa mayoría eran pueblos nómadas, dedicados a la caza y pesca, con graves luchas entre ellos. Algunas tribus cultivaban el maíz, con métodos muy precarios, careciendo prácticamente de animales domésticos.

Nos parece que el primer choque cultural contempló un elemento común e influyente en los dos mundos; se trata de la percepción de la realidad a través del pasado, aunque partiendo de mentalidades muy dispares; en el caso de los nativos eran las profecías que después de ocurrido el hecho se realizaban, proceso análogo al mito del mundo medieval europeo, esto es, la existencia de leyendas o relatos sobre seres diferentes que se reestructuran y se construyen en el presente:

³⁷ Carta fechada el 15 de febrero de 1493 (ha y una muy similar dirigida al tesorero de Aragón, Gabriel Sánchez) Copia coetánea de la carta en AGS., Estado, leg. 1-2. De la carta se hicieron numerosas ediciones en el siglo XV, y traducida a varios idiomas.

³⁸ Prién, Hans-Jürgen : Historia del Cristianismo en América Latina. Univ. Pontificia de Salamanca, 1985.

En ese orden, el arribo de los españoles a las costas isleñas fue motivo de doble perplejidad, produciéndose entre dos mundos totalmente desiguales: los nativos vieron llegar a unos extraños individuos, con barbas, la piel más blanca y provistos de ropajes y coraza, a los que juzgaron como dioses venidos del cielo según profecías isleñas similares a las que se remitieron los nativos continentales en posteriores descubrimientos (Quetzaltcoatl en México y Viracocha en Perú) Por parte de los españoles, Colón estaba convencido de haber llegado a las Indias Orientales, a tierras de las especias dependientes del Gran Khan.

Fundamentalmente, y en ello reside la grandeza del Descubrimiento, fue el principio del mestizaje de culturas y razas. Era el comienzo de un proceso de mestizaje cultural y biológico único en la Historia de la Humanidad, un mestizaje de etnias de muy diferentes raíces y geografías lejanas, resultando un amplio abanico de una nueva cultura, un pueblo diferente, el mundo iberoamericano, con un movimiento cultural sorprendente, si bien minoritario: en el siglo XVII se podían contar hasta 26 centros con prerrogativas universitarias, habiéndose instituido la primera Universidad en Santo Domingo el año 1538, con los títulos de Imperial y Pontificia y los mismos privilegios de la de Alcalá de Henares; cuando se fundaba la primera universidad de los EE.UU, la de Harvard, en 1636, ya existían nueve universidades en la América hispana, y cuando se fundaba la de Yale, en 1701, el número de universidades del mundo iberoamericano era de doce...en suma, desde 1538 a 1812, se fundaron en tierras españolas de Ultramar hasta 30 Universidades, número sin duda excepcional para aquellos siglos.³⁹

Paralelamente, para el mundo europeo también se creó una situación nueva, y en ello tuvo un papel muy notable el desarrollo del derecho de gentes y el derecho internacional: la Corona española abordó el estudio legal que permitiera legitimar sus conquistas.

Conviene subrayar la incongruencia de posturas extremas que abogan por el protagonismo único europeo, minusvalorando la inferioridad indígena, o aquellas proclamaciones indigenistas que acusan taxativamente cualquier obra europea, principalmente española, atribuyéndole todo tipo de maldades y patrañas como si fueran tiranos y torturadores, hasta el genocidio. Sin embargo, fue un proceso de aculturación en ambas direcciones: los indios aceptaron la lengua española, la religión y muchas costumbres españolas, y también los españoles adoptaron actitudes y modos, desde el consabido hábito del baño, hasta muchos de sus productos alimenticios.

Resulta injusto obviar que, habiendo existido grandes desmanes por parte europea en el Nuevo Mundo, es innegable su contribución, y más señaladamente la excepcional acción española que, ejercida por una exigua representación, fue capaz de transmitir la cultura occidental, con todo lo que ese concepto podía entrañar de positivo y también de negativo, y que también se produjeron importantes aportes de los aborígenes americanos a la cultura universal; sobre esa contribución indígena señalamos el aporte de cultivos, la rica variedad de plantas alimenticias y medicinales, estimulantes e industriales que llegaron a convertirse con el tiempo, y aún siguen siendo, en un elemento de primer orden.

³⁹ Chocano Higuera, Guadalupe: *La enseñanza en Indias en el siglo XVI*. Rev. General de Marina, agosto-septiembre de 1991.

El tipo de alimentación de los pueblos constituye una buena medida de conocimiento de sus culturas, de su historia. No resulta fácil llegar a un entendimiento de los pueblos americanos en los tiempos colombinos, y no sólo por la carencia de documentos, también por la diversidad de pueblos que se suma a su complicación. Las poblaciones precolombinas eran muy diferentes según fueran aztecas, incas, mayas, caribes etc. La diversidad social y cultural de los pueblos continentales, aunque en unas dimensiones muy inferiores, también se producía en las islas, y es difícil analizar una población tan dispersa y heterogénea en sus estructuras sociales, y no una comunidad homogénea, singular y única.

Esa pluralidad también se hallaba en su alimentación, y por supuesto en las especies de plantas, así, el cacao de los mexicas era desconocido para los incas, y las papas de éstos las ignoraban aquellos; cada zona tenía su peculiaridad alimenticia, el maíz era, además de producto sagrado, la base de la alimentación maya y azteca, las papas lo eran para los incas, y la yuca lo será para el Brasil. A estos alimentos básicos se sumaban los frijoles como fuente de proteínas, complementados con algo de caza y pescado. Serían las verduras, raíces y frutas, léase el tomate, el mamey, aguacate y demás productos genuinos americanos, los que introducían la variación en una monótona y sobria dieta, fundamentalmente vegetariana; la supervivencia, sin embargo, era muy favorable en tierras tropicales gracias a la benevolencia climática, pobreza tolerable aún en tiempos actuales a pesar de ser triste y lamentable en cuanto a calidad de vida.

Resultaba una población con diferencias notables en el desarrollo físico: los que vivían en el continente eran de estaturas bajas, mientras que las islas de Curazao y Aruba estaban habitadas por individuos de gran talla, creciendo las leyendas sobre la existencia de gigantes...

A medida que proliferaron las exploraciones se fueron encontrando especies que no existían en el mundo europeo, alimentos originales como el maíz, la mandioca, las patatas, los camotes, los calabacines, frijoles, tomates, pimiento rojo, piñas y semillas de girasol; algunos tuvieron gran difusión siglos después, como el tabaco que sin embargo, ya había sido detectado por el Almirante cuando vio a los indígenas chupar unas hojas enrolladas y encendidas.

Los españoles contemplaron la deslumbrante belleza del trópico, su opulenta fauna y su clima. Desde el segundo viaje colombino llevaron especies vegetales, trigo y hortalizas, alcanzando algunas hasta mejor calidad, aunque otras como el cultivo de la vid, el olivo y los cereales pareció fracasar al principio, gran obstáculo para los españoles cuando su alimentación básica la constituían esos géneros mediterráneos. El proceso también se produjo a la inversa, cobrando gran importancia productos que, cuando se incorporaron a la dieta popular, resolvieron agudos problemas del mundo europeo; en esa línea, la introducción de la *papa* en Europa colaboró para ayudar al problema de la deficiencia de la vitamina C en el centro y norte del continente.

En cuanto a la fauna, los españoles transportaron cerdos, vacas y cabras que muy pronto se multiplicaron, otros tardaron más en su aclimatación como los caballos, ovejas, aves de corral y perros. Comenzaba así el cambio de la fauna americana que permitiría mejorar en proteínas la deficiente dieta indígena.

COMPLEJA PERSONALIDAD DEL ALMIRANTE: MEDIEVAL- RENACENTISTA

Como muchas veces se ha afirmado, el Descubrimiento marcó la transición de la Europa de la Edad Media a la Edad Moderna. Las ciencias, esto es, la botánica, la zoología, astronomía, etnología, geografía etc. y más esencialmente la religión, se trasladaban a las nuevas demarcaciones territoriales. Se reveló un nuevo continente que impulsó a mayores descubrimientos en las ciencias y en el arte de la navegación y, en cuanto al tema que nos ocupa, el Descubrimiento de las Indias Occidentales supuso un gran estímulo para la investigación naturalista y antropológica.

Cambió por completo el panorama medieval por una concepción moderna, y esa transición la representa claramente la personalidad del Almirante; embargada por un espíritu abiertamente renacentista que se sumaba a su mentalidad medieval, sensiblemente religiosa, interactuaban en él concepciones medievalistas y mercantilistas. Ambos aspectos los percibimos en sus escritos sobre las nuevas tierras, su naturaleza y sus habitantes. Su análisis será el objetivo del presente trabajo, esto es, el carácter etnológico y el valor que pudieran tener sus expresiones desde sus propias prevenciones e intencionalidades.

No se puede calificar al Almirante de pluma torpe, sino más bien todo lo contrario. Sus textos resultan atractivos y bien cohesionados; destaca su capacidad para narrar las diferentes materias, argumentales, espaciales y cronológicas, y esencialmente su precisión descriptiva, su habilidad para presentar todo aquello que iba contemplando, ya sea de forma original, ya sea recurriendo a equiparaciones con el mundo conocido, o parangonando elementos de antiguos autores.

Su planteamiento teórico era medieval, esto es, sus ideas y su religiosidad, pretendiendo explicar muchas de sus observaciones desde la tradición; pero eran renacentistas sus ideas mercantilistas, su sentido investigador, su apasionado interés por la naturaleza, y esencialmente su capacidad para afrontar fenómenos nuevos durante la travesía oceánica.

No hubo asunto que escapara a su curiosidad de hombre moderno. En el *Diario* del primer viaje y en otras relaciones anotó todo tipo de noticias, abordando tantas materias como ocuparon a los científicos renacentistas. Incorporó asuntos de aborígenes, lugares, fauna, flora y reflexiones sobre cosmografía, política, economía etc.. En su enfoque subjetivo de la realidad leemos frases como que oyó cantar ruiseñores; se sirvió de sus experiencias en otros países, como las costas de Guinea, llamando almaizar al pañuelo, o niames a las raíces; y fueron muchas las asociaciones mentales al denominar gonça avellaneda al cacahuet, alfaneque a las chozas indias etc.

Como hombre moderno, además de su excepcional capacidad para discernir y explicar nuevos fenómenos, describe la satisfacción que le produce encontrar la exuberante naturaleza, y más especialmente sus habitantes que, sin embargo, pretende encajar en sus propias presuposiciones; así podía dar cumplimiento a su compromiso con los Reyes en las Capitulaciones de Santa Fe de tomar posesión de tierras asiáticas para la Corona; en ese orden, destaca su insistencia en decir que se hallaba próximo o en tierras de Cipango

y Catay, y su empeño en declarar la calidad bondadosa y pacífica de los indígenas, a los que denomina desde el principio indios, porque de esa forma reconocía estar en tierras sometidas o próximas al Gran Khan; esta última circunstancia está presente desde el principio pues, si bien no aparece específicamente señalada en las capitulaciones santafesinas, la sugiere una cláusula por la que acompañaban a la expedición cartas reales de representación, además de la presencia de un individuo judío converso que hablaba hebreo, caldeo, y *aún dice que árabe*.

En la compleja personalidad del Almirante se sumaban grandes cualidades y grandes defectos: su voluntad de hierro y su valentía, su desmesurado deseo de gloria, su extraordinaria capacidad de hombre de mar, su religiosidad y mesianismo, sintiéndose un predestinado para llevar la fe a tierras paganas. Desde esa perspectiva entendemos los móviles que le llevaron a gestar y materializar su proyecto descubridor; en primer lugar, la búsqueda de riquezas, las especias y el oro; en el segundo, su afán por desentrañar el misterioso Océano y demostrar que era navegable hasta Asia; y el tercero, de tipo religioso, extender el cristianismo. Sus inquietudes, y en definitiva esos móviles de los que hablamos, los encontramos en sus escritos, en sus memoriales y cartas, intercaladas éstas muchas veces en la narrativa de los cronistas de la época que, a su vez, nos llevan a un conocimiento más profundo del pensamiento de Colón y la realidad de lo que percibió.

Se puede argumentar que Colón *imaginó* las Indias, en el sentido de que identificó como tierras de Asia a llamadas Indias Occidentales; a un nuevo continente pretendió atribuir nombres específicos de islas y ciudades asiáticas, esto es, Cipango, Catay o el puerto de Quinsay, y bautizó a las primeras islas que descubrió con un nombre ya reseñado en la antigua cartografía, Antilla, o Antilha, término que figuraba en las cartas náuticas sobrepuesto a una quimérica isla atlántica; pero Colón no *inventó* a los indios pues, aunque los bautizó con ese nombre convencido previamente de que eran asiáticos, y pese a algunas contradicciones expuestas sobre sus actitudes o su pertenencia al Gran Khan, y aún careciendo de método científico para recuperación de datos socioculturales, étnicos y lingüísticos, su aportación ostenta un valor antropológico cultural innegable. Constituye el primer testimonio, y ciertamente detallado, de unas etnias hasta entonces ignoradas por el mundo occidental: fundamentalmente taínos, ciguayos y caribes; a la vez que podríamos atribuirle cierto interés etnográfico cuando introduce algunos elementos comparativos con otras poblaciones conocidas, o la importancia que dio al conocimiento de sus lenguas.

Muestra Colón en sus escritos valentía e ingenio, seguridad y también dudas, incertidumbres, y la heroicidad de su empresa. Su discurso ha de convertirse en objetivo del naturalista, aún incluyendo en sus escritos un manifiesto subjetivismo mediante el que la realidad es filtrada por su ineludible personalismo, sus experiencias y opiniones, o intercalando exageraciones e interpretaciones llevado muchas veces por las concordancias fonéticas y las asonancias. En definitiva, al tiempo que informaba, Colón conducía el relato conforme a una red preconcebida de pros y contras.

Resulta difícil marcar los límites de los conocimientos de Colón previos al Descubrimiento, existiendo la común opinión de que fue sobre todo la experiencia personal y los testimonios de los navegantes de la época, además de la cartografía que cifraba las tierras conocidas y también islas fantásticas del

Océano, los que impulsaron la elaboración de su proyecto, y que fue después cuando se aplicó en algunas lecturas de geografías famosas que recogían los conocimientos de antiguos autores.

Coexisten diferentes hipótesis acerca de la posibilidad de que Colón recibiera información de la existencia de tierras al otro lado del Océano. De los rumores acerca de anteriores y esporádicos contactos con tierras americanas, ya nos ofrece la primera información el cronista Fernández de Oviedo. No obstante, no caben posibles dudas de que el hecho histórico de su Descubrimiento, materializado en su comunicación al Viejo Mundo, fue obra del Almirante.

Por otra parte, parece lo más factible que los indicios y experiencias de Cristóbal Colón, posiblemente reafirmados por el mapa del florentino Toscanelli, fueron elementos determinantes en las descripciones que hizo de la nueva naturaleza que observó durante los dos primeros viajes, y que, después, pudo pretender afianzar esas noticias, en definitiva la confirmación de su proyecto, con afirmaciones de sabios extraídas de los libros de geografía más conocidos de su época. Así lo sugieren el contenido del diario de a bordo, relaciones y cartas de años posteriores en los que se incluyen numerosas citas y alusiones a antiguos científicos y sabios, sobre materias cosmográficas, de poblaciones y costumbres.

Colón nunca halló rastros de la India, ni especias, ni palacios de jade y tejados de oro, ni sedas ni joyas extraordinarias. Pasando tres meses recorriendo las Antillas de isla en isla buscando el ansiado Cipango, lo que encontró fueron indígenas prácticamente desnudos, además de algunos productos que con los años demostrarían su gran provecho, esto es, el maíz, tomate, tabaco y patata etc. El resultado sería desolador, y aún más en el siguiente segundo viaje, aunque no faltaron las esperanzas de aquellos que quisieron embarcar a las Indias. Europa disputará el reparto papal de las dos potencias atlánticas, Portugal y España, y muestra de ello fue el famoso comentario que hizo el Rey de Francia: *Antes de aceptar ese reparto quiero que se me muestre en qué cláusula del testamento de Adán se dispone que el mundo pertenezca a los españoles y a los portugueses.*

LECTURAS COLOMBINAS

Para tratar las impresiones que le produjeron a don Cristóbal el descubrimiento de las nuevas tierras, más particularmente sus habitantes, son de imprescindible empleo las obras de los autores del siglo XVI que reseñamos en páginas anteriores. En esa misma línea, también nos debemos referir a las lecturas de autores antiguos y de época que hizo Colón porque, a nuestro juicio, supusieron un condicionante de primer orden en su *reconocimiento* de las tierras descubiertas.

Durante los años que pasó el nauta en Portugal pudo tener acceso a informaciones de interés cartográfico importante, auxiliado por el entorno de sus relaciones cortesanas; en ese ámbito se entiende que pudo rescatar o conocer la copia de la carta del florentino Paolo Toscanelli al canónigo lisboeta

Fernando Martins, en la que se trataba la posibilidad de llegar a la India, a las tierras de la especiería, por la ruta de Poniente.

No se discute la autenticidad de aquella carta, sin embargo, no parece admisible a la generalidad de los historiadores la pretendida correspondencia del humanista florentino con Colón.

También en Portugal el nauta tuvo ocasión de conocer y estudiar las cartas náuticas que le proporcionó su suegra, según sugiere su hijo Hernando Colón o incluso el contenido de algunas apostillas al libro *Imago Mundi* y el propio diario de a bordo del viaje de Descubrimiento.

Pese a que Andrés Bernaldez -llamado *cura de los Palacios*- cronista de los Reyes Católicos, tuvo algunas confusiones de bulto en su obra, pues estando en lugar privilegiado de la Corte llegó a consignar erróneamente el dato de lugar, fecha y año del nacimiento de la Reina, muchas veces se ha recordado su afirmación acerca de que Colón era *onbre de muy alto ingenio sin saber muchas letras*; si bien, más adelante, su descripción se aproximaba más a lo dicho por Hernando Colón o fray Bartolomé de las Casas al definirlo como *muy astuto en el arte de la cosmografía del repartir el mundo*, y añadiendo que *había leído a Ptolomeo e otros libros*.⁴⁰ Tanto el hijo del Almirante como el fraile dominico apuntaron que Colón era hombre instruido, subrayando Hernando que le movieron a su proyecto los conocimientos científicos, sus lecturas de autores clásicos y contemporáneos y los datos experimentales.

Las palabras de Hernando, a quien en muchas ocasiones copió Las Casas, no están exentas de sospechas si tenemos en cuenta la intención reivindicativa que infundió a su obra. Parece más verosímil, y a ello nos inducen la mayoría de las noticias sobre el Almirante, situar la instrucción del nauta en un grado medio al propuesto. Eso significaría que estaba a gran distancia de la calidad cultural de los renombrados autores de la época y que, no pasando de ser un autodidacta, se le debe reconocer una formación notable más tardía y un afán por saber que sumó a su temprana y experimentada vocación marinera.

La opinión mayoritaria se inclina por creer que Colón no era un personaje docto pero que, provisto de una curiosidad científica, se ocupó después del Descubrimiento de reunir opiniones de antiguas autoridades que avalaran científicamente su gran proyecto, y explicaran la existencia de aquello que iba observando en sus viajes, aplicándolo a tierras de Asia.

Suscribimos que Colón aunó sus facetas de lector y escritor a partir del segundo viaje.

Creemos que a dos etapas diferentes de su vida podría corresponder el párrafo de una carta que dirigió a los Reyes en el año 1501, pues, aunque no precisaba fechas, significan sus experiencias y conversaciones por un lado y, de otro, la erudición alimentada con el estudio de las ciencias; decía así: *Trato y conversación he tenido con gente sabia, eclesiásticos y seglares, latinos y griegos, judios y moros, y con otros muchos de otras sectas...hallé a Nuestro Señor muy propio, y hobe dél para ello espíritu e inteligencia. En la marinería me hizo abundoso; de Astrología me dio lo que abastaba, y así de Geometría y Aritmética, e ingenio en el ánima y manos para dibujar...En este tiempo he yo he visto y puesto estudio en todas las escripturas, Cosmografía, historias,*

⁴⁰ Bernaldez, Andrés: *Historia de los Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel*, La 1ª ed. Granada, 1856, t. I, cap. CXVIII.

*crónicas y Filosofía y de otras artes...*⁴¹ Estas frases se adecúan al empeño colombino por avalar sus conocimientos experimentales, en definitiva su proyecto descubridor parecía corroborado por unas autoridades científicas que no había leído anteriormente, sino después de la avalancha de críticas que le acarreó el aparente fracaso del segundo viaje.

La tesis contraria, pretendiendo defender que se formó con la lectura de autores clásicos antes del Descubrimiento, arguye otra de las cartas del Almirante en la que afirmaba que hacía más de 40 años que venía navegando, y que su práctica en la navegación le venía del *tracto y conversación con gente sabia*, y en el *estudio*;⁴² lo último podría entenderse como lectura de literatura clásica, sin embargo, nos parece que sólo podría aplicarse al conocimiento que tenía de la cartografía de la época, circunstancia ésta de la que no nos cabe duda, pues tanto Hernando como Las Casas escribieron que Colón se había dedicado a dibujar cartas de marear antes del Descubrimiento, y que de esa forma había sobrevivido.

La capacidad colombina la muestran sus escritos y las apostillas con que llenó los márgenes de algunos libros, concretamente de cuatro incunables conservados en la Biblioteca Colombina de Sevilla: *Imago mundi* (1460) de Pierre D'Ailly (ed. en Lovaina, ca. 1480-1483); la *Historia Rerum Ubique Gestarum* (1461) de Eneas Silvio Piccolomini (ed. de Venecia, 1477); *El Libro de la maravillas de Marco Polo* (ca. 1300; ed. Amberes, 1485) y la *Historia Natural de Plinio el Viejo* (trad. italiana de Landino, Venecia, 1489)

La observación de las apostillas evoca la impresión de erudito que Hernando y Las Casas quisieron atribuirle; en ellas se subrayan a filósofos de la antigüedad como Aristóteles y Séneca, o geógrafos clásicos como Ptolomeo, científicos árabes como Averroes y Alfagrano etc.

Que la lectura de obras clásicas fue con posterioridad al segundo viaje lo indicarían esas apostillas, pues algunos de sus contenidos son claramente posteriores al Descubrimiento; igualmente, desde su carta-relación del tercer viaje, abundan las alusiones a los clásicos, incluso leemos una frase que sugiere el sistema que siguió para fundamentar científicamente sus ideas después de haber vuelto de las Indias, al menos así entenderíamos: *se les amostró el escrevir de tantos sabios dignos de fee, los cuales escrivieron historias, las cuales contavan que en estas partes avía muchas riquezas. Y asimismo fue necesario traer a esto el dezir e opinión de aquellos que escribieron e situaron el mundo.*⁴³

No tenemos constancia exacta de la biblioteca que pudo tener Cristóbal Colón; ni tan siquiera de los libros apostillados por él que se guardan en la Biblioteca Colombina aparece registrada la propiedad del Almirante, pese a lo exhaustivo de los fantásticos y completos catálogos que su hijo Hernando hizo de la famosa Biblioteca.

⁴¹ Colón, *Historiae*, cap. IV, p. 56.

⁴² La carta a los Reyes, sin fecha ni lugar, aunque Las Casas la supone desde Cádiz o Sevilla, en 1501, está incluida en el *Libro de las Profecías*, famosa recopilación que hizo el Almirante con la gran ayuda de fray Gaspar Gorricio (Varela, Consuelo: *Textos y documentos completos*, Alianza. Madrid, 1982, n. LIII, pp. 444-445)

⁴³ *Carta-relación del Almirante a los Reyes sobre su tercer viaje*. Copia manuscrita hecha por fray Bartolomé de las Casas en el original de su *Historia de las Indias* que se conserva en la Biblioteca Nacional de Madrid., ms. Res. 21-23, fols. 67v^o.-76r^o. (hay una copia con frecuentes errores en el *Libro Copiador* del A.General de Indias) ed. por Fernández de Navarrete, *Colección de viajes*, I, p. 242 y ss.. De las muchas ediciones, utilizamos *Co.Do.Des.*, II, pp. 1093-1118.

No cabe duda que Colón poseyó la Biblia, la obra más influyente y leída del medioevo, cuyos libros cita el nauta con minuciosa exactitud y continuamente para avalar sus argumentos en cartas, apostillas y memoriales, además de ser la base de su famosa composición, el denominado *Libro de las Profecías*; otras obras debió poseer, como la de Juan de Mandevilla, uno de los grandes libros de viajes de la época junto con el de Marco Polo, y autoridad que cita Bernáldez al hablar de las ideas cosmográficas de Colón. Pero, sin duda, nos interesan más las lecturas que hizo el Almirante de los cuatro incunables conservados en la Colombina, colección de ejemplares geográficos que debió emplear para fundamentar con ellos su hazaña descubridora. Los cuatro incunables albergan cientos de apostillas de mano del Almirante, de Hernando su hijo y de algún otro (pues son varias las manos que se perciben), representando muchas veces referencias cruzadas con una manifiesta dirección puesto que aparentan cierta unidad de criterio en sus conceptos.

Las anotaciones, apostillas en los márgenes, las componen menciones de escritores antiguos; normalmente, y salvo rara excepción, son citas literales del texto o llamadas a alguna palabra concreta, deduciéndose de esta circunstancia que su conocimiento no implicaría la lectura de las obras originales de los teóricos a que aluden, recurrencia por otro lado muy habitual en la época para asentar opiniones sobre la correspondiente autoridad. En ese orden, Las Casas escribió a propósito de Pierre D'Aylli: *cardenal, que en los modernos tiempos fue, en filosofía, astrología y cosmografía doctísimo...este doctor creo cierto que a Cristóbal Colón más entre los pasados movió a su negocio, y que las apostillas al Imago Mundi, revelaban muchas cosas que de otros leía y cogía el Almirante.*⁴⁴ También en la carta-relación del tercer viaje se cita la *Geografía* de Estrabón, fuente esencial de la *Historia rerum* de Eneas Silvio Piccolomini; o se hace alusión a Flavio Josefo en el relato del cuarto viaje colombino, y en carta del Almirante a su hijo Diego el 28 de noviembre de 1504, además de insertar un largo párrafo del mismo en los folios anexos a la *Historia rerum* etc.⁴⁵

A través de su lectura, nos parece que la mayor influencia en los argumentos del Almirante, después de su gran viaje, fueron algunas de las autoridades señaladas en los cuatro incunables: Séneca, Alfagrano, Aristóteles...Hasta tal punto le influyeron que, convencido de haber llegado a las Indias, transformaba la realidad deformándola: la imaginación vertida en aquellos libros, fundamentalmente cuando a prodigios y maravillas se refería, le hará creer en la existencia de monstruos y riquezas fabulosas. En otras ocasiones, alejándose de autoridades clásicas cosmográficas como Ptolomeo, optaba por tradiciones míticas de santos que le hicieron creer que había alcanzado el lugar del Paraíso, situación que seguiría afectando, como en tiempos pasados, a otros personajes en años posteriores.

Resulta muy evidente que el *Libro de Marco Polo* debió representar para el Almirante una fuente de primer orden para el conocimiento de los misterios de Asia. Le llevaba a su mundo soñado, esencialmente el fabuloso Cipango, tierra a la que Colón creyó haber llegado en su primer viaje. Aunque Colón ya habla en el *Diario* de a bordo del primer viaje de Zaiton y Quinsay, nos resulta

⁴⁴ Las Casas, *Historia de las Indias*, I, cap. XI, p. 60.

⁴⁵ Las apostillas en los diferentes ejemplares que poseyó, y la recopilación de autoridades que citó en el *Libro de las Profecías*, condujo a Colón a trasladar algunos pasajes en unos folios anexos a la *Historia rerum*, recordándolas en algunas apostillas (*in cartis*) en los márgenes del *Imago mundi*.

más probable que estos nombres los recogiera de la carta del cosmógrafo Paolo Toscanelli, es decir, muchos años antes, durante el tiempo que vivió en Portugal antes de dirigirse a la Corte de los Reyes Católicos.⁴⁶ De otra parte, se cree que Colón había recibido el *Libro de Marco Polo* en torno a 1497, si aceptamos que se trata del mismo ejemplar que le proporcionó en ese tiempo el mercader inglés John Day.⁴⁷

El famoso libro de viajes que en el siglo XIII dio a conocer al mundo las maravillas de los reinos orientales, India y China, en los que vivió Marco Polo durante 21 años (1271-1292), constituía el más célebre libro de viajes, y aún durante el XVI seguiría considerándose una especie de oráculo.

El ejemplar conservado en la *Colombina* está lleno de apostillas, sencillas y elaboradas por diferentes manos; además de don Cristóbal, figuran entre ellas las del adolescente Hernando Colón en letra cursiva y aún no del todo formada, registrando los acontecimientos y detalles más llamativos, sin duda adecuados a la curiosidad que aquel mundo de fantasía y misterio alentaba a un jovencito, así, por ejemplo, señala la embajada del Gran Khan al Pontífice (f. 4), la existencia de encantadores o de nigromantes (fols. 9v, 13v...y 63v) Y es que Hernando, ya despuntaba como un despierto estudioso pues, sólo unos años después, suponiendo estas apostillas en torno a 1500-1501, era descrito por su padre como; *bien que él sea niño en días, non es así en el entendimiento*⁴⁸.

Por su parte, el Almirante confiere en sus comentarios mayor interés al valor comercial de los territorios, a sus recursos humanos, animales y plantas. Además de algunas apostillas tocantes a la navegación, ubicación de islas y corrientes... proliferan los registros concernientes al oro, plata y piedras preciosas, desde brillantes a topacios, también le llaman la atención las perlas y toda suerte de especiería y droguería, y es que el valor de las especias era primordial. Durante siglos los navegantes habían pretendido alcanzar el mundo de las especias; la nuez moscada, la pimienta y el clavo de olor, jengibre y canela, eran esenciales para condimentar y, a juicio de la época, para conservar las carnes.⁴⁹ Colón, como muchos navegantes de siglos antes, portugueses y españoles y también venecianos y genoveses, quería alcanzar esas riquezas. Abundan igualmente sus apostillas sobre perfumes y paños, en concreto acerca de la seda son muy abundantes, siendo muchas menos las que se refieren a temas de alimentos y fauna.

⁴⁶ Carta al canónigo lisboeta Fernando Martins, del cosmógrafo Toscanelli, fechada en Florencia, 25 de junio de 1474, conservada en las guardas del incunable *Historia rerum ubique* de Eneas Silvio Piccolomini, ejemplar en la Biblioteca Colombina. En la carta se hace alusión a un mapa que enviaba al rey lusitano dibujando islas y costas lusitanas, y la posible derrota por poniente, mostrando distancias y grados (*espacios desde el mediodía hasta el septentrión*), desde la Antilla hasta la isla de Cipango etc. hasta tierras del Gran Kan, rey que solía vivir en la *provincia de Katay*; al reseñar aquella *nación, muy populosa, muy rica por la multitud de sus provincias y reinos y de ciudades sin número*, indicaba la existencia de nombres de lugares como el más famoso e importante puerto de Zaitón, o la ciudad de Quinsay....

⁴⁷ Supuestamente sería el ejemplar apostillado por el Almirante conservado en la Biblioteca Colombina, edición latina de 1485 en Amberes (Gil, J., y Varela, C.: *Cartas de particulares a Colón y relaciones coetáneas*, Madrid, 1984, p.267)

⁴⁸ Varela, *Textos*, n. LXXVII, p. 341.

⁴⁹ Desde el siglo VIII las especias y otros productos orientales llegaban a Europa transportados por los árabes hasta Bizancio y Alejandría, y desde esos puntos los llevaban a Europa los mercaderes venecianos y genoveses. Cuando en el siglo XV los turcos invadieron Asia Menor y cortaron el comercio, haciéndose muy dificultosa la ruta terrestre.

Abundan los episodios colombinos posteriores al Descubrimiento que hacen alusión a fantásticas riquezas en las Antillas, que esperaba encontrar y que nos recuerdan los relatos de Marco Polo. Expresiones derivadas del *Libro de Marco Polo* vemos en los manuscritos del Almirante desde 1500, haciendo referencia al Cipango y sus perlas rojas, que valían más que las blancas. Pero, también en el *Diario* del primer viaje extractado por Las Casas, leemos que el día 17 de noviembre: *Halló nueces grandes de la India, creo que dize, y ratones grandes de los de India también*; el segundo de los elementos citados aparentemente sólo podía corresponder a la lectura de Polo, sin embargo, quizá se trataba de una interpretación de fray Bartolomé al extractar el *Diario*, tal y como sucede con otras frases en que hizo mención a hechos claramente posteriores a 1492; por lo que respecta a *nueces de la India* era el nombre que el veneciano dio a la palma cocotera, que en 1492 no existía en el Caribe, sino el llamado *icaco*, cuyo fruto es comestible pero poco sabroso.

Otros relatos y obras literarias de los siglos XIV y XV rescataban noticias de la existencia de monstruos míticos y humanoides monstruos. Además del ya referido *Libro de Marco Polo*, también la *Historia Natural de Plinio el Viejo*, que incluye una de esas primeras descripciones, el *Ymago mundi* de Pedro D'Ailly, o la *Historia Rerum* de Eneas Silvio.

El *Imago mundi* de D'Ailly es una obra de carácter universal compuesta por 18 tratados que comprenden sermones, tratados, cartas y poesías. Contempla materias de geografía, cosmografía, astrología y cronología que recogen enseñanzas de la Biblia, de los Padres de la Iglesia, de Plinio el Viejo, de Ptolomeo, de sabios árabes como Averroes o Alfragano, de científicos medievales como Juan de Sacrobosco o Roger Bacon etc.. Aparentemente fue el fundamento científico de sus ideas descubridoras, pues, en los escritos de Colón, aquellas ideas y autoridades aparecen apostilladas en el ejemplar conservado en la Biblioteca *Colombina*. Constituyen referencias a dimensiones de la Tierra, proporciones del Océano, medición del grado etc. alcanzando hasta 898 apostillas (según enumeró en su estudio Cesare de Lollis que las editó en 1892), que ponen de manifiesto la importancia de la influencia que aquella obra tuvo en el Almirante. Asimismo, fray Bartolomé de las Casas, refiriéndose al *Imago mundi* escribió: *el libro del cual fue tan familiar a Cristóbal Colón, que todo lo tenía por las márgenes de su mano y en latín notado y rubricado, poniendo allí muchas veces en mis manos, de donde saqué algunas cosas escritas en latín por el dicho Almirante Christóbal Colón, que después fue para averiguar algunos puntos pertenecientes a esta historia de que yo antes aún estabadudoso.*⁵⁰

Aunque la obra de D'Ailly se dedica esencialmente a materias cosmográficas y astronómicas, también recoge estimaciones sobre la habitabilidad de las tierras, cuestión que presenta una de las frases apostilladas por Colón: *En los lugares extremos hacia el norte y el sur poco habitables por el exceso de frío y calor se cree que habitan monstruos humanos o animales, de los que hacen referencia las leyendas. Ptolomeo dice que allí hay hombres salvajes que comen carne humana y tienen un rostro terrible (...) Hermes dice que allí habitan espíritus malignos y bestias malignas que producen daño a los hombres (...)* Y Agustín atestigua que allí hay figuras

⁵⁰ Las Casas, *Historia de las Indias*, I, cap. XI, p. 60.

*tan monstruosas que difícilmente se podría distinguir si son hombres o bestias salvajes etc.*⁵¹

La obra de Piccolomini, la *Historia rerum ubique gestarum*, también conocida con el título de *Cosmographia*, la había compuesto su autor siendo ya Pontífice Pío II; pretendió hacer una descripción completa del orbe conocido aunque se quedó en parte de Asia y las regiones más conocidas de Europa. La edición que utilizó Colón sólo contenía la parte correspondiente a la *Descripción de Asia*, tierras en las que su autor había puesto especial atención como le ocurriría al Descubridor.

En sus páginas se recurre a antiguos autores como Ptolomeo, Estrabón, Plinio, Q. Curcio, Julio Solino, Pomponio Mela, con una preferencia clara por la *Geografía* de Estrabón, al que copia su sistema en la descripción de escenarios y acontecimientos, con un interés geográfico e histórico de primer orden describiendo paisajes, costumbres, ciudades...con sus productos y monstruos. Los márgenes del ejemplar conservado en la *Colombina* están repletos de apostillas de puño y letra del Almirante que, como en los demás incunables que citamos, vienen a ser avisos de lecturas. Normalmente se limitan a la anotación de un nombre o señalar una breve frase, las más de las veces copia literal del pasaje aludido; además, se trazan abundantes subrayados, llaves, o señales en forma de cruces o círculos, dobles líneas y manos cerradas con el índice apuntando una línea, según se acostumbraba hacer en muchos manuscritos medievales.

Las apostillas colombinas apuntan principalmente a datos y accidentes geográficos, pero también explicaciones de numerosos pobladores y sus costumbres (amazonas, antropófagos...), noticias de interés económico... y hasta consideraciones cristianas. Como ejemplo de valor meramente anecdótico mencionamos que, habiendo hecho alusión Piccolomini a los genoveses, en las últimas páginas de su obra, y varias veces también a su rivalidad con los venecianos, en sus comercios en tierras orientales, esas situaciones las apostilló el Almirante quizá llevado de la nostalgia por su patria de origen (apostillas 936 a 839 bis, pp. 236-237).

Colón marcó noticias ofrecidas por Piccolomini ciertamente favorables a sus ideas sobre la navegación hasta la India por la ruta occidental, de manera que el pasaje que dice: *Plinio, basándose en el testimonio de Nepote, cuenta que el rey de los suevos le regaló a Metelo Céler, procónsul de la Galia, unos indos que navegando desde la India con fines comerciales habían sido arrastrados por un temporal hasta Germania*, lo interpretó Colón como uno de sus fundamentos anotando en los márgenes: *Desde la India hasta Germania; El autor enseña cómo en Germania se hallaron unas naves de indos con hombres y mercancías. Si hubiese una distancia muy grande no hubieran podido venir con posibilidades, sino que le parece que está cerca. A lo transcrito añadía Colón lo que parecía su propia experiencia: Hombres de Catayo vinieron hacia oriente. Nosotros vimos muchas cosas notables, y especialmente en Galway, en Irlanda, un hombre y una mujer en dos leños arrastrados, de extraña catadura.*⁵²

⁵¹ Pedro D'Ailly: *Ymago mundi*, cap. *La forma de la tierra*. Ed. de Ramírez de Verger. Alianza Ed., Madrid, 1992, p. 148.

⁵² *Historia rerum*. Est. y trad. de Francisco Socas: *Eneas Silvio Piccolomini (Papa Pío II) Descripción de Asia*. Universidad de Sevilla, 1992, apostillas 8, 9 y 10, p. 7

Un aspecto realmente curioso debió llamar poderosamente la atención al Almirante; nos referimos a la existencia de los pueblos *seres* ubicados por Pio II en el extremo oriente de Asia, situando en el norte a los *escitas antropófagos que se alimentan de cuerpos humanos*. A aquella noticia apostilló Colón: *después de los antropófagos, un pueblo muy desapacible, y una tierra intransitable hasta el mar Tabis. Que mucho más allá, hacia los seres, hay hombres muy apacibles. Esto está al principio de la India, a saber, enfrente de Hispania e Hibernia hacia el septentrión* (apostillas 54 a 56) Su reflexión parecía corresponder al empeño del Almirante por encontrar gentes más civilizadas, los míticos *seres* que, a su parecer, estarían próximos a los primeros y primitivos indígenas que hallaba en las costas que iba descubriendo.

Independientemente de los errores apreciados en la transmisión manuscrita de los geógrafos griegos, o los añadidos por los traductores latinos, y finalmente los percibidos en la edición veneciana de Pio II, también Colón introdujo algunas equivocaciones en los topónimos. Entre esas inexactitudes y, en ese orden, la posible fiabilidad que tengan las citas colombinas, se arguye como fantasía su frase: *Montes altísimos hasta los cometas*, debiendo, sin embargo, referirse a los montes poblados por los habitantes de los *Siete Ranchos*, los *heptacometae* que consigna el propio texto;⁵³ de hecho, prosigue el texto de Pio II acerca de pobladores: *Todos estos fueron hombres salvajes, particularmente los heptacometas, algunos de los cuales vivían en árboles y torres....parajes cercanos a Armenia.*⁵⁴

Ya en los primeros capítulos de Piccolomini se advierte la existencia de indios arrastrados por las corrientes en las costas de Germania, o de restos de naufragios hispanos en costas de Asia etc. y también se alude en el curso de la obra a hombres monstruos...de manera que, aún siendo estudiada por Colón después de su gran Descubrimiento, pretendió conjugar esa serie de noticias con las nuevas tierras. Era la forma de certificar su hazaña, intentando corroborar con las citas de los antiguos sabios y eruditos aquello que había observado en sus viajes, desde ínsulas extrañas, caudalosos ríos, pobladores y extraños animales antes nunca vistos.

PROYECCIONES COLOMBINAS: REALISMO Y VATICINIO

El carácter pragmático de Cristóbal Colón favoreció y potenció que la nueva naturaleza y sus habitantes, tan diferentes a los del viejo mundo, le llamaran profundamente la atención.

Sus observaciones, no teniendo carácter científico pues pretendió adecuarlas al Viejo Mundo e incluso a sus intereses, decíamos que contienen un gran valor porque constituyen las primeras noticias en torno a los nativos americanos, su naturaleza y costumbres. Representan también la primera fuente en que se plasman las impresiones que causaron a los navegantes el desembarco en el Nuevo Mundo y sus gentes; puede afirmarse que casi todos los escritos de don Cristóbal, en su forma original o copias de época, nos sumergen en esos primeros años de contacto con las entonces denominadas

⁵³ Ibidm., apostilla 500.

⁵⁴ Ibidm., LI, p., 119.

Indias Occidentales, consideradas durante toda la época colombina como tierras asiáticas.

De otra parte, y desafortunadamente, los indígenas no dejaron testimonio de sus impresiones cuando vieron por primera vez la llegada de los españoles. No cabe duda que quedaron fuertemente impactados por aquellos hombres con barba y pesados ropajes, embarcados en tres naves de inmensas velas, circunstancias en gran contraste con la naturaleza casi podríamos decir que ingenua de los nativos, exentos de barba, con piel cobriza, sin ropa y provistos de pequeñas canoas. A todo ello se sumaba el desconocimiento de sus lenguas y el afán del Almirante por comunicarse con ellos, esencialmente llevado de sus requerimientos por el oro y piedras preciosas que debían albergar las ansiadas tierras de Cipango en las que creía haber recalado.

Las descripciones de Colón suponen sencillas reacciones ante todo aquello que encuentra, normalmente mediatizado por sus ilusiones, afanes de gloria, y esencialmente por la necesidad que tenía de materializar un proyecto por el que debía recibir los privilegios reales prometidos. Tenía que demostrar a los Reyes que había llegado a unas ricas tierras donde abundaba el oro y otras riquezas. En esa línea, sus intereses ante la conquista parecían ser exclusivamente económicos, figurando así sus frecuentes pesquisas en búsqueda del oro. Si atendemos a la relación de fray Bartolomé, lo primero que llamó la atención del Descubridor fueron los aretes de oro con los que adornaban su nariz los aborígenes y, desde entonces, durante los cuatro viajes, la búsqueda del oro ocuparía su mayor interés pues, además, su existencia garantizaba continuar con otras expediciones que, de otra forma, podrían ser desautorizadas por los Reyes.

La ausencia de oro, al que sólo halló en La Española en todo el ámbito de las Antillas, hacía fracasar sus expectativas y promesas de riqueza hechas a la Corona, de manera que su manifiesto espíritu mercantilista vio como salida, como objetivo económico, la remisión a la esclavitud de sus habitantes, acción que justificada subrayando su naturaleza agresiva. Tampoco la solución era nueva, pues se trataba de una costumbre que en Europa, y muy particularmente en Portugal era cosa común, esto es, la reducción a la esclavitud. El mundo portugués que había conocido Cristóbal Colón durante siete u ocho años antes de llegar a tierras españolas, vivía pendiente de la expansión marítima atlántica; sus expediciones por la costa occidental africana perseguían la búsqueda de dos mercancías de gran valor en toda Europa, el oro y los esclavos. De otra parte, en las expediciones españolas a Canarias también era práctica normal el negocio de la esclavitud. Nada extraña que Colón, que pretendía llegar a la tierra de las especias, sedas, piedras preciosas y oro, buscara con especial interés el oro y, ante su falta, también advirtiera el valor que podría suponer el comercio de indígenas, y que así lo propusiera formalmente desde el segundo viaje afirmando que la *granjería* de indios podía resarcir los gastos reales.

En ese orden, no resulta anómalo que desde el segundo viaje se pagara con indios esclavos a quienes iban con sueldo de la Corona a Indias, o que la Reina ordenase a Fonseca la venta en Andalucía de los indios enviados por el Almirante. En 1498 envió Colón hasta 800 indios para ser vendidos en subasta pública en Sevilla,⁵⁵ la fórmula esclavista, siglos vigente en todo el mundo, se

⁵⁵ Gil Bermejo, Juana: *Indígenas americanos en Andalucía*, en *Andalucía y América en el siglo XVI*, vol. I, Sevilla, 1984, p. 535.

adoptó en otras muchas expediciones financiando sus empresas; fue el caso de Ojeda y Vespuccio, regresando de su viaje con 222 piezas; Vicente Yáñez Pinzón, que se lamentaba de haber traído solamente 36; o los también esclavistas Diego de Lepe, Guerra Bastidas etc. hasta alcanzar, según la opinión de Mártir de Anglería, unos 40.000 indios vendidos en los mercados de Europa en cuatro o cinco años. Sin embargo, en el año 1500, la Reina ordenaba que todos los indios que habían venido hasta esa fecha a la Península fueran repatriados a sus territorios, como súbditos libres de la Corona.

La existencia de monstruos humanoides en los confines de la Tierra era leyenda común en la cartografía de la época con la que Colón estaba familiarizado, no olvidemos que en el curso de sus años vividos en Portugal y después en tierras españolas hasta que inició el viaje del Descubrimiento, se había mantenido haciendo cartas de marear. Es muy comprensible que, desde que Colón abordó el archipiélago de las Lucayas en la madrugada del 12 de octubre de 1492, habiendo creído llegar a las Indias, centrara gran interés en preguntar a sus habitantes, a los que llama indios desde el principio, por la existencia de esos monstruos.

Más adelante, después de leer las obras eruditas que acabamos de citar referidas a tierras orientales, debía cerciorarse de su existencia. Precisamente en su tercer viaje hizo alusión a que, contestando a sus preguntas, le respondieron (sic) los indígenas que había hombres con cola, gentes que no tenían cabello, o mujeres que vivían en una isla sin la compañía de varones. Esas informaciones, historietas, o interpretaciones del Almirante, parecían obedecer a aquello que buscaba, queriendo ver confirmadas sus propias expectativas trasladadas en sus preguntas. En pretendida intercomunicación realizada a través de gestos, pues el desconocimiento de las lenguas de los indígenas era obvio, con una escasez manifiesta de vocablos ininteligibles para el europeo, Colón afirmaba entender unas consideraciones que encajaban con sus ideas preconcebidas; recordamos que Colón había subrayado en sus lecturas la existencia de gigantes, cíclopes de un solo ojo, hombres y mujeres de largas cabelleras, mujeres guerreras, antropófagos y otras exóticas figuras humanoides.

Colón observaba el Nuevo Mundo creyendo reconocerlo. En ese grado de suposiciones, en las que también jugaban y no en menor proporción las intenciones religiosas y sus intereses ante los Monarcas, alterará la idea que le habían inspirado los indígenas, incluso sus cualidades psíquicas.

La experiencia no fue insólita, los hombres del Renacimiento también juzgarán al Nuevo Mundo en función de lo que cada autor creía o quería ver, sobre su diferente naturaleza o el indígena, hablando de aquellos hombres salvajes de los que tantas obras y leyendas medievales se habían hecho eco.

Si extraemos las descripciones que hizo el Almirante en sus viajes, en sus memoriales y cartas, vemos que describe el aspecto y bondad de los nativos, sus costumbres y forma de vida con una meticulosidad y realismo notables y, de otro lado, se aventura en interpretaciones acerca de su falta de religión o supuesto pacifismo.

Colón, que había llevado en su viaje a un traductor de hebreo pensando en hallar tierras orientales, entendió, o quiso entender aquello que más le interesaba, que se trataba de indios de tierras asiáticas. Identificó así al Cipango con Cuba, llamada *Coba* por los indígenas, la isla mayor de las

Antillas que se considerará tantos siglos la *perla de las Antillas*. Muy poco después, la identificaría como Tierra Firme, esto es, con Catay.

Mártir de Anglería recordaba al respecto que en la primera navegación, Colón la *creyó isla y llamó Juana*; y continuaba el humanista milanés: *y al principio de ella le puso el nombre de Alfa y Omega porque juzgaba que en ella estaba el fin de nuestro Oriente...* Seguramente que como justificación a que Colón aseguró muy pronto que Cuba era Tierra Firme, comentaba Anglería: *Pues consta que el principio de la India ultra-gangética está por el occidente y su término último por Levante y no es del todo extraño cuando los cosmógrafos han dejado indeterminado los límites de la India Gangética, y no falta quien crea que las costas de la India no distan mucho de las playas españolas.*⁵⁶

Colón se creía en Catay, y dispuso que algunos prosiguieran la exploración en busca de la ciudad de Zaiton, puerto del que hablaba la carta de Toscanelli. Su empeño le había llevado a ordenar en el segundo viaje que un escribano elevara acta notarial declarándose que Cuba era tierra firme, y exigiendo la firma como testigos a varios marineros. Por lo que respecta a la segunda gran isla descubierta, que Colón llamó La Española, decía Anglería: *él afirma ser la de Ofir de que se habla en el libro tercero de los Reyes*. La situación muestra como Colón veía encajar esas fantasías con sus ideas preconcebidas.

El nauta genovés había elaborado su proyecto de llegar a tierras de Asia; lo creyó confirmar el día 12 de octubre de 1492 y lo mantuvo hasta el final de su vida. Sus pretensiones las certifican numerosas referencias al respecto, así mencionaba a Cipango el 6 de octubre como primer objetivo del viaje, y el día 13 anotaba: *por no perder tiempo, quiero ir a ver si puedo topar la isla de Cipango*. Esa fijación la seguirá mostrando en los restantes viajes, no cejando en su idea de trazar la geografía asiática en las costas que iba recorriendo.

Cipango, Catay o el puerto de Quinsay, serán ubicados por Colón en las islas antillanas, haciéndolos coincidir con la tradición medieval que situaba aquellos lugares en el fin del Oriente al que creía haber llegado.

Paralelamente, la imprecisión de las tradiciones medievales sobre la posición exacta de misteriosas y desconocidas islas oceánicas y el *fin del Oriente*, que Colón pretendió ubicar supuestamente según los datos del mapa de Toscanelli, sumada a sus implicaciones religiosas, le condujeron a contradicciones como la identificación de Cipango, que primero estimó en Cuba y luego en La Española.

En sus expediciones marítimas, donde apenas se hizo incursiones tierra adentro, expresó opiniones que le situaban en distintas fantasías míticas: afirmó que sus pesquisas le llevaban a reconocer islas que habitaban las amazonas; o que había encontrado Ofir y Tarsis, tierras a las que arribaron las naves del rey Salomón para abastecerse de grandes riquezas: (...) *usaron*

⁵⁶ Mártir de Anglería, déc. I, cap. III. Aunque Colón llama Juana a la isla de Cuba en varias ocasiones a lo largo del Diario de a bordo del viaje de Descubrimiento (el 5 de noviembre, 21 de diciembre etc), respecto al nombre de Juana, apunta Fernández de Oviedo el nombre de Fernandina o Cuba: *Esta isla de Cuba es la que el cronista Pedro Mártir quiso intitular Alfa, a, e otras veces la llama Juana; pero acá ninguna isla hay que tales nombres tenga ni se los den cristianos ni indios. Antes, desde algún tiempo mandó el Católico Rey don Fernando que se le diese el nombre de Su Alteza, y él mismo la intituló Fernandina, por la propia memoria de tan serenísimo Rey, en cuyo tiempo se descubrió...El principal asiento o pueblo desta isla Fernandina es la ciudad de Santiago, en que habrá hasta doscientos vecinos...*(Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. II, lib. Séptimo, cap. II, pp. 111-112.

grandes príncipes en el mundo para creçer su fama, así como de Salomón, que enbió desde Hierusalen en fin de Oriente a ver el monte Sopora, en que se detovieron los navíos tres años, el cual tienen Vuestras Altezas agora en la isla Española, frases que incluyó en su carta-relación del tercer viaje, en el mismo en que llegó a creer que el Paraíso terrenal estaba en las Indias.

Aquella fijación sobre su encuentro con tierras asiáticas estuvo desde el principio unido a su convencimiento mesiánico, esto es, la consideración que tuvo de sí mismo de ser un elegido de Dios para una misión especial. De ese mesianismo abundan las referencias desde el tercer viaje, así, alusiones a Isaías, la profecía de Séneca y algunos otros de carácter más general, pero ese sentimiento posiblemente lo tuvo presente desde que elaborara su proyecto descubridor, pues no hay que olvidar ciertos rasgos de sus escritos respecto a la Casa Santa en el *Diario* del primer viaje.

La cita a la Casa Santa aparece escrita en la jornada del 26 de diciembre, cuando Colón dice que espera conseguir tal cantidad de oro que los Reyes puedan antes de tres años emprender y aderezar una expedición de conquista de la Casa Santa: *protesté a Vuestras Altezas que toda la ganancia d'esta mi empresa se gastase en la conquista de Hierusalém;* y certificaba fray Bartolomé: *estas son palabras del Almirante.* Frases similares encontramos en la carta que dirigió a los Reyes en 1501, y otra a la Reina en el mismo año, incluso en la que escribió al Pontífice Alejandro VI en 1502: *Esta empresa se tomó con el fin de gastar lo que d'ella se oviese en presidio de la Casa Santa a la Sancta Iglesia.*

En otra ocasión, y es el caso de la carta que dirigió al ama del Príncipe Juan, subraya su papel de elegido pretendiendo erigirse en cumplidor de la supuesta profecía de Isaías, si bien situándola en tierras de Asia: *después de dicho por boca de Isaías, me hiço mensajero y amostró aquella parte.* Su labor de hombre elegido la verá refrendada en un párrafo que incluyó en su famoso *Libro de las Profecías:* *Vernán los tardos años del mundo ciertos tiempos en los cuales el mar Océano afloxerá los atamentos de las cosas y se abrirá una grande tierra; y un nuevo marineró, como aquel que fue guía de Jasón, que obe nombre Típhi, descubrirá nuevo mundo y entonces no será Tille la postrera de las Tierras.* Obviamente, él se creía ese afortunado marineró descubridor, pero, además, las numerosas referencias intimistas que profiere en los viajes tercero y cuarto, debían ser también resultado de un profundo pesar por no verse beneficiado con lo estipulado en las capitulaciones de Santa Fe. Sintiendo infravalorado, se declaraba viejo y dolido, a la vez que exponía su extraordinaria situación como elegido de Dios para ser apóstol en las lejanas tierras por él descubiertas.

Solamente durante el tercer viaje reveló ciertas dudas acerca de la identificación asiática de las tierras que iba descubriendo. Cuando se vio frente a la desembocadura del Orinoco, parece que atisbó la posibilidad de un Nuevo Mundo, aún así nada llegó a expresar con seguridad.

Colón *imaginó unas Indias Occidentales,* pretendiendo que eran tierras asiáticas. En ese mundo ficticio en el que creyó, nos mostró sus consideraciones e interpretaciones como si fueran realidades. Desde el arribo a la primera isla intentó lo que él denominaba *tomar lengua,* esto es, captar aborígenes para que les sirvieran de intérpretes en sus viajes, pero las más de las veces, obviamente, la comunicación se debía producir por señas, con los evidentes errores que ello conllevaba, o algo también muy recurrido en el viaje,

y es que Colón estaba muy predispuesto a establecer, por la concordancia fonética, una correspondencia directa entre las voces indígenas y los vocablos españoles, deduciendo nombres geográficos o de personajes. En algunas ocasiones esto supuso la introducción de palabras de origen precolombino que se impusieron luego en el lenguaje europeo: fue el caso, por ejemplo, de *cacique*, derivación de *kassequa*, término arahuaco con el que se designaba en La Española a los jefes indígenas, o el vocablo *caribe*, pretendiendo el Almirante proyectar el canibalismo de algunos pueblos.

Aunque Colón los denominó indios, queriendo así decir que eran autóctonos de territorios de Asia, sin embargo, hizo una descripción real de su existencia. El Almirante nos ofrece unas maravillosas descripciones de los habitantes americanos, si bien, no centra realmente su interés en el individuo, incluso niega que tuvieran alguna religión a pesar de que encargó al religioso catalán Ramón Pané, en el segundo viaje de descubrimiento, que hiciera un estudio de las costumbres y ritos indígenas. Pané reveló las creencias religiosas y procedencia de los indios de La Española y sus costumbres, a través de las narraciones orales de experiencias históricas memorizadas en el curso de muchas generaciones, sistema que se demostró muy habitual en el resto de los indoamericanos pero que para muchos europeos suponían supersticiones.

Indudablemente la visión colombina pretendió ser principalmente *descubridora de tierras* que no de sus habitantes, siendo muy diferente a la de conquistadores o misioneros que le siguieron; sus observaciones difieren de la Fernández de Oviedo que nos aporta inmensidad de datos de la nueva naturaleza...e igualmente de sus habitantes y sus actividades, o de la de fray Bartolomé o de la de Cortés... y mucho más se distancia de la exposición de Sahagún, que tanto se acerca a la labor de un etnógrafo actual.

Mediante la figura del indio, Colón acabará por negar la existencia en aquellas tierras de monstruos - propugnados en los mitos asiáticos- y, en su lugar, presentará un mundo pleno de maravillas naturales y de habitantes salvajes, hombres primitivos carentes de civilización. La misma reacción que tuvo rectificando opiniones sobre la identificación de las tierras descubiertas – Tierra Firme en Cuba-, se produjo en su contemplación de los seres vivos, sus habitantes y fauna, incluso sobre las pretendidas riquezas, en un proceso de cambio de la realidad por la fantasía, así, en el cuarto viaje llega a decir: *La gente de que scrive Papa Pio, según el sitio y señas se a fallado, mas no los cavallos, petrales y frenos de oro; ni es maravilla, porque allí las tierras de la costa de la mar no requieren salvo pescadores...En Cariay y en esas tierras de su comarca son grandes fechiceros y mui medrosos...* Justificaba Colón que había hallado las costas asiáticas, a la distancia que él había calculado, aunque no la gente civilizada que reseñaba el papa Piccolomini; no obstante, ajustándose a la idea del antiguo autor sobre la existencia de habitantes en las costas asiáticas, los *sitos*, hombres simples y desnudos, pero que en el interior estaban las ricas tierras de los seres, en los dominios del Gran Can, dirá más adelante: *Yo creo questo sea en esta gente salvaje de la costa de la mar, mas no en la tierra adentro.*⁵⁷

⁵⁷ Relación de cuarto viaje. Isla de Jamaica, 7 de julio de 1503 (Libro Copiador, fols. 31 vtº.-38vtº.; Co.Do.Des., III, 615, p 1533 y 1535.

PRIMER VIAJE

Veamos cómo fue el transcurso de sus impresiones acerca de las poblaciones autóctonas que conoció en sus cuatro viajes.

Arribó a la primera isla el día 12 de octubre tomando posesión en nombre de los Reyes Católicos y bautizándola San Salvador, una del archipiélago de Las Lucayas (Bahamas) en el mar Caribe, que se *llamava lengua de indios Guanahaní*. Posiblemente el nombre de lucayos hacía alusión a *Iecuyos (Iequios)*, habitantes que la tradición situaba a Oriente de Asia y, en esa línea, el Descubridor denomina desde un primer momento a los autóctonos de aquellas tierras indios.

En la misma jornada, Colón anotaba su visión de la primera población hallada a su desembarco, etnia de los taínos, de la familia lingüística de los arahuacos. Dice el *Diario* que, *vieron gente desnuda...Luego se ayuntó allí mucha gente de la isla* y, a continuación, Las Casas subraya que está transcribiendo palabras literales del diario de navegación del Almirante: *Esto que sigue son palabras formales del Almirante en su libro de su primera navegación y descubrimiento destas Indias. Yo, dize él, porque nos tuviesen mucha amistad, porque cognosçí que era gente que mejor se libraría y convertiría a nuestra sancta fe con amor que no por fuerça, les dí a algunos dellos unos bonetes colorados y unas cuentas de vidrio que se ponían al pescueço, y otras cosas muchas de poco valor, con que ovieron mucho plazer y quedaron tanto nuestros que era maravilla. Los cuales después venían a las barcas de los navíos adonde nos estávamos, nadando, y nos traían papagayos y hilo de algodón en ovillos y azagayas y otras cosas muchas, y nos las trocaban por otras cosas que nos les dávamos, como cuentezillas de vidrio y cascaveles. En fin, todo tomavan y daban de aquello que tenían de buena voluntad, mas me pareció que era gente muy pobre de todo. Ellos andan todos desnudos como su madre los parió, y también las mugeres, aunque no vide más que una farto moça, y todos los que yo vi eran mançebos, que ninguno vide de edad de más de XXX años, muy bien hechos, de muy fermosos cuerpos y muy buenas caras, los cabellos gruessos cuasi como sedas de cola de cavallos e cortos. Los cabellos traen por ençima de las çejas, salvo unos pocos detrás que traen largos, que jamás cortan. Dellos se pintan de prieto y [d]ellos son de la color de los canarios, ni negros ni blancos, y dellos se pintan de blanco y dellos de colorado, y dellos de lo que fallan; y dellos se pintan las caras, y dellos todo el cuerpo, y dellos sólo las ojos y dellos sólo la nariz. Ellos no traen armas ni las cognosçen, porque les amostré espadas y las tomavan por el filo y se cortavan con ignorançia. No tienen algùn fierro; sus azagayas son unas varas sin fierro y algunas dellas tienen al cabo un diente de peçe, y otras de otras cosas: Ellos todos a una mano son de buena estatura, de grandeza, y buenos gestos, bien hechos. Yo vide algunos que tenían señales de feridas en sus cuerpos, y les hice señas qué era aquello, y ellos me amostraron cómo allí venían gente de otras islas que estaban açerca y les querían tomar y se defendían. Y yo creí e creo que aquí vienen de tierra firme a tomarlos por captivos. Ellos deven ser buenos servidores y de buen ingenio, que veo que muy presto dizen todo lo que les dezía. Y creo que ligeramente se harían cristianos, que me pareció que ninguna secta tenían. Yo plaziendo a*

*Nuestro Señor levaré de aquí al tiempo de mi partida seis a Vuestras Altezas para que deprendan hablar. Ninguna bestia de ninguna manera vide, salvo papagayos en esta isla. Y acaba este párrafo fray Bartolomé: Todas son palabras del Almirante.*⁵⁸

En este episodio queda señalado el interés de los nativos por la posesión de los bienes manufacturados de materias desconocidas en aquellas tierras, manifiesto desde el principio y observado en todas las recaladas colombinas, práctica que siguió desarrollándose durante todo el siglo y que recogieron las fuentes documentales de la época. El mismo don Cristóbal indicará el deseo de los aborígenes por obtener cosas de los españoles, subrayando que daban todo lo que tenían por cualquier cosa que les ofrecieran los españoles, confirmándose así una práctica cotidiana, de intercambio, a la que estaban acostumbrados los nativos.

La descripción que hizo el Almirante del primer encuentro con los nativos isleños coincide casi íntegramente con la que escribió su hijo Hernando en la *Historiae*, añadiendo únicamente que llevaban *los cabellos lacios, recios, muy negros y cortos, cortados a la altura de las orejas*, y algunos con el pelo largo *hasta la espalda y los habían atado con un hilo grueso alrededor de la cabeza, casi como a modo de trenza*.

Cotejadas las coincidencias de los textos, podemos creer que Las Casas, que también incluyó los pasajes del primer encuentro con los lucayos en su *Historia de las Indias*, se ciñó a lo que el Almirante había escrito al respecto en su diario de a bordo original.⁵⁹ Similar explicación encontramos en las demás relaciones hechas por Hernando acerca de los autóctonos, incluso él mismo, en ocasiones, indicó específicamente que copiaba pasajes completos del *Diario*, como el recibimiento que en la nave hizo el Almirante días después a Guacanagarí, un cacique de isla que llamó Española. A la vista de ese paralelismo, sólo en el caso de introducir algún aspecto significativo y distinto recurriremos a la *Historiae*.

Los párrafos que hemos copiado desprenden la idea de que la población de la isla caribeña la componían gentes de atractiva presencia física y con buena estatura, que se asemejaban en el color de la piel a los canarios; indígenas amistosos y pacíficos, sin armas, y que no conocían el hierro; que regalaron a los recién llegados españoles papagayos y ovillos de algodón, a cambio de gorros de colores y cuentas de vidrio; al mismo tiempo, las palabras del Almirante muestran claramente la superioridad del mundo cultural cristiano, frente a un sencillo mundo indígena al que Colón considera fácil de inclinar al poder de los Reyes; así, alabando su pacifismo, reconoce que nadie le contradijo en la toma de posesión de las nuevas tierras, no obstante, y quizá exaltando el paternalismo que podía ofrecerles la Corona castellana, incide al final en la existencia de enemigos feroces en islas cercanas. Por otra parte, la alusión a los papagayos, especie cuya existencia evocará repetidas veces en el curso del diario de a bordo, y de los que llevaría ejemplares a España, obedecía seguramente a su intención de demostrar que había llegado a tierras asiáticas, pues se sabía que éstos procedían de la India.

De aquel primer desembarco dio cuenta fray Bartolomé, en su *Historia de las Indias*, de la impresión que recibieron los nativos ante el que debió ser

⁵⁸ El texto es prácticamente idéntico al insertado por fray Bartolomé en su *Historia de las Indias*, t. I, lib. I, cap. XL, pp. 204-205.

⁵⁹ Colón, *Historiae*, cap. XXIV, pp. 111-112; Las Casas, *Historia de las Indias*, I, cap. XL, p. 204-205.

impactante encuentro: *los indios...estaban atónitos mirando los cristianos espantados de sus barbas, blancura y de sus vestidos...íbense a los hombres barbados en especial al Almirante...y llegaban con las manos a las barbas maravillándose dellas, porque ellos ninguna tienen.*⁶⁰ La condición austera de los nativos también la subrayaba el fraile dominico: *la sobriedad y templanza en el comer y en el beber y poco mantenimiento, son abstinentísimos y muy sobrios, de muy poco comer y beber.* Igualmente, se extendía alabando la bondad y sencillez de los indígenas lucayos, aún más acentuada, decía, que en los de Cuba, y los comparaba con los seres, individuos orientales descritos en lecturas clásicas, a los que ya hicimos alusión en páginas anteriores, pero de los que no se hace mención alguna en el *Diario* de a bordo de Colón; dice así el fraile dominico: *no hallo gentes ni nación a quien mejor la pueda comparar, que a los antiguos y hoy llaman y llamamos los Seres, pueblos orientales de la India, de quien por los autores antiguos se dice ser entre sí quietísimos y mansísimos...*⁶¹ Ciertamente habían pasado más de cincuenta años desde el Descubrimiento, y de sobra se sabía que era un nuevo continente y no tierras asiáticas, pero quizá fray Bartolomé aún pretendía, en su afán por ensalzar la figura del Almirante, justificar las ideas de don Cristóbal recordando de alguna manera esas fuentes literarias y científicas subrayadas por Colón, en este caso haciendo alusión a los seres...pareciendo similares los aborígenes isleños a los mansos y castos orientales de las tierras del Gran Khan.

Siguiendo con el *Diario* del Almirante, al día siguiente 13, continuaba la relación: *Luego que amaneció vinieron a la playa muchos destes hombres, todos mançebos, como dicho tengo, y todos de buena estatura, gente muy fermosa, los cabellos no crespos, sino corredíos y gruesos como sedas de cavallo, y todos de la frente y cabeça muy ancha, más que otra generación que fasta aquí haya visto; y los ojos muy fermoços y no pequeños; y ellos ninguno prieto, sino de la color de los canarios, ni se deve esperar otra cosa, pues está Lestegüeste con la isla del Fierro so una línea. Las piernas muy derechas, todos a una mano, y no barriga salvo muy bien hecha. Ellos vinieron a la nao con almadías, que son hechas del pie de un árbol como un barco luengo y todo de un pedaço y labrado muy a maravilla según la tierra, y grandes, en que en alguna venían 40 y 45 hombres, y otras más pequeñas, fasta aver dellas en que venía un solo hombre (...) Traían ovillos de algodón filado y papagayos y azagayas y otras cosas que sería tedio de escrevir, y todo davan por cualquiera cosa que se les diese. Y yo estava atento y trabajava de saber si havia oro, y vide que algunos dellos traían un pedaçuelo colgado en un agujero que tienen a la nariz. Y por señas pude entender que, yendo al Sur o bolbiendo la isla por el Sur, que estava allí un rey que tenía grandes vasos dello y tenía muy mucho. Trabajé que fuesen allá, y después vide que no entendían en la ida. Determiné de aguardar fasta mañana en la tarde y después partir para el Sudeste, que según muchos dellos me enseñaron dezían que avía tierra al Sur y al Sudueste y al Norueste; y questas del Norueste les venían a combatir muchas vezes; y así ir al Sudueste a buscar el oro y piedras preçiosas. Esta isla es muy grande y muy llana de árboles muy verdes y muchas aguas y una laguna en medio muy grande y sin ninguna montaña, y toda ella verde ques placer de mirarla. Y*

⁶⁰ Las Casas, *Historia de las Indias*, I, cap. XL, p. 202.

⁶¹ Las Casas describía a los pacíficos habitantes de las islas de Cuba y La Española, los taínos, pero más especialmente se refería a los de las islas Lucayas, remitiéndose en su cita de los seres a Plinio, Pomponio Mella etc. (*Ibdm.*, p. 203)

*esta gente farto mansa, y por la gana de haver de nuestras cosas, y temiendo que no se les a de dar sin que den algo y no lo tienen, toman lo que pueden y se echan luego a nadar; mas todo lo que tienen lo dan por cualquiera cosa que les den, que fasta los pedaços de las escudillas y de las taças de vidrio rotas rescatavan, hasta que vi dar 16 ovillos de algodón por tres ceotís de Portugal, que es una blanca de Castilla, y en ellos habría más de un arrova de algodón hilado. Esto defendiera y no dexara tomar a nadie salvo que yo lo mandara tomar todo para vuestras Altezas, si oviera en cantidad. Aquí naçe en esta isla, mas por el poco tiempo no pude dar así del todo fe. Y también aquí naçe el oro que traen colgado a la nariz, mas, por no perder tiempo, quiero ir a ver si puedo topar a la isla de Çipango. Agora como fue noche todos se fueron a tierra con sus almadías.*⁶²

Seguía pues pintando la amable imagen del aborigen, detallando las variadas apariencias que daban a su cuerpo, los colores de pintura con que se adornaban y que tenían *todos de la frente y caveça muy ancha*. Respecto a la cabeza ancha que describe, cuestión que también apuntó Hernando, no obedecía a una marca racial sino a una deformación que se practicaba a los recién nacidos; según explicó el cronista Fernández de Oviedo: *Esta manera de frente se hace artificialmente: porque, al tiempo que nascen los niños, les aprietan las cabezas de tal manera en la frente y en el colodrillo, que, como son las criaturas tiernas, las hacen quedar de aquel talle: anchas las cabezas delante e detrás, e quedan de mala gracia.*⁶³

Sobre este punto debemos añadir que Fernández de Oviedo, cuando expone la causa de la deformación de las cabezas, se estaba refiriendo a los indios *caribes*, a los que también denomina *flecheros*, nativos guerreros que todas las fuentes e investigaciones posteriores diferencian claramente de los pacíficos *taínos*.

Si se pretende que a las islas *Lucayas* no habían llegado los caribes, y que estaban habitadas por taínos, o más específicamente una variante de los taínos, resulta curioso que las dos etnias principales del Caribe y a la vez enemigas, caribes y taínos, ejercieran la misma práctica en los niños; pues estamos hablando de una apariencia común, observada en *todos* los lucayos que encontraron en el desembarco, condición que no podría confundirse con el proceso de adopción que sí se produjo entre los caribes de algunas costumbres taínas por medio de mujeres taínas cuando eran capturadas por éstos y obligados a vivir en las islas caribes.

Como cada día, continuaba el Almirante su relación de cuanto veía en su derrota rumbo Este, y anotaba en la jornada del 14: *para ver la otra parte, que era la parte del Leste, qué avía, y también para ver las poblaciones, y vide luego dos o tres, y la gente venía todos a la playa llamándonos y dando gracias a Dios. Los unos nos trayan agua, otros otras cosas de comer; otros, cuando veyan que yo no curava de ir a tierra, se echavan a la mar nadando y venían y entendíamos que nos preguntavan si éramos venidos del çielo. Y vino uno viejo en el batel dentro, y otros a bozes grandes llamavan todos, hombres y mugeres: Venid a ver los hombres que vinieron del çielo, traedles de comer y de beber.*

Desde el principio consta la interpretación amable que Colón dio de sus diferentes encuentros. Igualmente expone en ese día una circunstancia que

⁶² Idéntica descripción en: Las Casas, *Historia de las Indias*, t. I, lib. I, cap. XL, p. 205.

⁶³ Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural delas Indias*, t. I, lib. Tercero, cap. V, p. 64.

veremos repetida en muchas expediciones posteriores, esto es, la idea de que la llegada de los españoles, seres diferentes barbados y blancos, venía a cumplir una antigua profecía: *que venían llegados del cielo*.

No obstante, el mismo día que afirmaba que todas las islas que bojeaba *eran muy llanas, sin montañas y muy fértiles y todas pobladas*, también reconocía: *y se hazen guerra la una a la otra, aunquestos son muy símplies y muy lindos cuerpos de hombres*. La fantasía del Almirante incluía episodios extraídos mediante ininteligibles gestos y términos de los indios, dando ocasión a confirmar sus presuposiciones; nos referimos a su pretendida proximidad a aquello que buscaba, esto es, Cipango y Catay; o su pretensión por transmitir el mito de los caníbales, variante fonética de caribe; la misma proyección a lo fantástico la aplicaba a la sorprendente naturaleza afirmando que en la isla, en el interior de la restinga de piedras que la rodeaba, había espacio suficiente para albergar cuantas naves había en la cristiandad y que, saliendo de ella, se veía tal número de islas que los pacíficos indios que había *tomado* como traductores, le dijeron *por señas que eran tantas y tantas que no avía número y anombraron por su nombre más de çiento*.

El *Diario* nos ofrece la primera referencia a los alimentos en el día 15 de octubre, cuando iban rumbo a la tercera de las islas en la que fondeó y bautizó con el nombre de *Fernandina* en honor al rey Católico⁶⁴: *Y estando a medio golpho destas dos islas, es de saber, de aquella Sancta María y desta grande, a la cual pongo nombre la Fernandina, fallé un hombre solo en una almadía que se passaba de la isla Sancta María a la Fernandina, y traía un poco de su pan, que sería tanto como el puño y una calabaza de agua, y un pedaço de tierra bermeja hecha en polvo y después amasada, y unas hojas secas, que debe ser cosa muy apreçada entre ellos, porque ya me truxeron en San Salvador dellas en presente*. Aún no conocía la yuca, con la que hacían el pan de casabe, elemento básico de la dieta taína, y en cuanto a esas hojas secas nos indican la primera alusión al tabaco.

El lenguaje sería la vía fundamental para transmisión cultural y de la fé, pero para Colón suponía el medio de orientar y guiar a los cristianos en las islas. Con esa idea, desde su llegada a San Salvador llevó consigo algunos indios que le sirvieran de intérpretes en sus recaladas, pretendiendo emplearlos también como avanzadilla que anunciara las buenas intenciones de los españoles hacia los indios que fueran encontrando. Su pretensión la denominaba Colón: *tomar lengua* de los indios.

Las dificultades de comunicación ligüística eran obvias, pero el Almirante consideró que hablaban la misma lengua en todas las islas que iba recorriendo. No son pocas las ocasiones en que reconoce que no los entiende: *no sé la lengua y la gente destas tierras no me entienden, ni yo ni otro que tenga a ellos; y estos indios que yo traigo, muchas vezes le entiendo una cosa por otra al contrario*; aquello no le impedía exponer sus impresiones interpretando las más de las veces los signos verbales y gestuales de los nativos para confirmar la proximidad, que no la existencia concreta, de aquello que pretendía en su proyecto descubridor, las tierras del Gran Khan; en ello reside su afán y constante alusión a que le informaban de la proximidad de las tierras del oro. En esa idea de aproximación a territorios del Gran Khan, nos parece que se

⁶⁴ A la segunda isla, donde no se quiso detener, le puso *Santa María de la Concepción*, supuestamente, según, Morison, es actualmente Cayo Rum, a seis leguas al oeste de Watling.

explica el progresivo sentimiento de *civismo* con el que va presentado a los aborígenes que va encontrando, aún siendo de la misma etnia.

Así nos lo sugieren pasajes escritos en las mismas Lucayas, como el del 16 de octubre en la *Fernandina*: *Agora, escribiendo esto, dí la vela con el viento Sur para pasar a rodear toda la isla y trabajar hasta que halle Samaot, que es la isla o ciudad adonde es el oro, que así lo dicen todos estos que aquí vienen en la nao y nos lo dezían los de la isla de San Salvador y de Sancta María. Esta gente es semejante a aquella de las dichas islas, y una fabla y unas costumbres, salvo que estos ya me parecen algún tanto más doméstica gente y de tracto y más sotiles, porque veo que an traído algodón aquí a la nao y otras cositas, que saben mejor refertar el pagamento que no hazían los otros. Y aún en esta isla vide paños de algodón fechos como mantillos, y la gente más dispuesta, y las mugeres traen por delante su cuerpo una cosita de algodón que escassamente les cobija su natura.*⁶⁵ Seguidamente, volverá a insistir en la bondad del indígena, y prácticamente en su predisposición a abrazar el cristianismo, pues a su juicio carecían de religión: *No le cognozco secta ninguna creo que muy presto se tornarían cristianos, porque ellos son de muy buen entender.* Aludía a la belleza y diversidad de la vegetación...y a la ausencia de fauna, salvo papagayos, lagartos y *una grande culebra*; sin duda se estaba refiriendo en segundo lugar a los caimanes, y posiblemente con el tercer nombre a las iguanas que señaló fray Bartolomé en una apostilla al margen del texto del día 21 del mismo mes.

Recalaba el día 17 en un puerto de la *Fernandina*, hasta entonces la mayor isla descubierta, a la que calificó como *la cosa más fermosa de ver que otra que se aya visto, veyendo tanta verdura en tanto grado como en el mes de mayo en el Andaluzía, y los árboles todos están tan disformes de los nuestros como el día de la noche, y así las frutas y así las yervas y las piedras y todas las cosas (...)* *La gente toda era una con los otros ya dichos, de las mismas condiciones, y así desnudos y de la misma estatura, y davan de lo que tenían....sus casas eran de dentro muy barridas y limpias, y sus camas y paramentos de cosas que son como redes de algodón; ellas, las casas, son todas a manera de alfaneques y muy altas y buenas chimeneas, mas no vide entre muchas poblaciones que yo vide ninguna que pasasse de doze hasta quinze casas. Aquí vide que las mugeres casadas traían bragas de algodón, las moças no, sino salvo algunas que eran ya de edad de diez y ocho años. Y aí avía perros mastines y branquetes, y aí fallaron uno que avía al nariz un pedaço de oro que sería como la mitad de un castellano, en el cual vieron letras. Reñí yo con ellos porque no se lo resgataron y dieron quanto pedía, por ver qué era y cuya esta moneda era, y ellos me respondieron que nunca se lo osó resgatar.* Después, apuntaba Colón que los indios le indicaron que ésta no era la isla del oro, *Samoet*, y que era más pequeña, y finalizaba afirmando:

⁶⁵ A modo de ejemplo, copiamos aquí parte de la misma idea que sobre los habitantes de la *Fernandina*, apuntaba la *Historiae* de Hernando Colón: *En verdad, parecían hombres de más aviso y juicio que los primeros, y como tales regateaban sobre los trueques y paga de lo que llevaban; en sus casas tenían paños de algodón, es a saber, mantas de cama; las mujeres se cubrían sus partes vergonzosas con una media faldilla tejida de algodón, y otras, con un paño tejido que parecía de telar* (Colón, *Historiae*, cap. XXV, p. 115)

*Crean Vuestras Altezas que es esta tierra la mejor e más fértil y temperada y llana que aya en el mundo.*⁶⁶

En las opiniones que va vertiendo el Almirante, siempre intencionadas en cuanto a la grandeza que aquellas tierras debían contener para conseguir contentar a los Reyes, pues así continuarían autorizando sus expediciones, sigue ofreciendo algunas pinceladas más sobre el aspecto y costumbres de los *taínos* habitantes de las Lucayas; en este caso sobre sus casas y pequeñas aldeas, y también acerca de la famosa *hamaca* -nombre que apostilla al margen Las Casas-, acomodo que cumplirá una función de primer orden en el alojamiento de los marineros en las bodegas de los barcos.

En su propensión a comparar con elementos conocidos, posiblemente para dar mayor verosimilitud al relato, Colón llama a las casas indígenas *alfaneques*, el nombre de las tiendas reales que pudo contemplar en Granada y también en Málaga; también habla de mastines y branchetes, especie que no existía en el Nuevo Mundo, aunque fray Bartolomé se encargó de justificar el equívoco: *pero porque supo por relación de los marineros...por eso los llamó mastines; si los viera no los llamara, sino que parecían como podencos; estos y los chicos nunca ladran, sino que emiten un gruñido como entre el gazzate, y son como los perros de España; solamente difieren en que no ladran; y añadía que les servían de alimento a los aborígenes.*⁶⁷

El 19 de octubre fondeaba en la isla que bautizó *Isabela*, en honor a la Reina. Llegando a ella dice: *que yo traigo la isla Saomete, a la cual puse nombre la Ysabela.*

Su pluma vuelve a dar cuenta de la belleza de las islas, a la vez que va introduciéndonos en otros atractivos elementos; por primera vez sugiere la existencia de otra de las riquezas objetivo del viaje, las especias: *la isla más hermosa cosa que yo vi, que si las otras son muy hermosas, esta es más (...) ni se me cansan los ojos de ver tan hermosas verduras y tan diversas de las nuestras, y aún creo que a en ellas muchas yervas y muchos árboles que valen mucho en España para tinturas y para medicinas de especería, mas yo no los cogozco, de que llevo grande pena.* En el mismo relato cuenta que ha tenido conocimiento de que en el interior de la isla hay un rey que tiene oro, razón por la que se dispone a desembarcar: *aquí en el cabo no es la población salvo allá más dentro, adonde dicen estos hombres que yo traigo questá el rey y que trae mucho oro. Y yo de mañana quiero ir tanto avante que halle la población y vea o aya lengua con este rey que, según estos dan las señas, él señorea todas estas islas comarcanas, y va vestido y trae sobre sí mucho oro.* No obstante, añadía: *aunque no doy mucha fe a sus dezires, así por no los entender yo bien como en cognoscer aquellos son tan pobres de oro que cualquiera poco queste rey traiga los pareçe a ellos mucho.* Todavía no reconocía la palabra cacique, de manera que seguirá un tiempo denominando reyes a los jefes nativos. Seguidamente, advirtiendo que eran muchas las islas y cosas por ver, señalaba la importancia de hallar oro y especies en cantidad suficiente, objetivo principal de su búsqueda, hasta el mes de abril que anuncia como final de la expedición: *yo no curo así de ver tanto por menudo, porque no podría fazer en çinquenta años; porque yo quiero ver y descubrir lo más que yo pudiere para bolver a Vuestras Altezas a nuestro Señor aplaciendo en abril. Verdad es que fallando a*

⁶⁶ El día 19 de octubre cree ver la isla *Saomete*... a la que llamó *Isabela*.

⁶⁷ Las Casas, *Historia de las Indias*, I, cap. XLII, p. 215.

donde aya oro o especería en cantidad me deterné fasta que yo aya dello quanto pudiere, y por esto no fago sino andar para ver de topar en ello.

De los habitantes de la isla se limita Colón a decir –al siguiente día de observarlos-, que eran semejantes a los de las otras islas, *así desnudos y así pintados, dellos de blanco, dellos de colorado, dellos de prieto y así de muchas maneras*, y que los marineros trocaron las *azagayas y algunos ovillos de algodón*, como siempre, con *pedaços de vidrio, de taças quebradas y pedaços de escudillas de barro*; que *algunos nativos traían algunos pedaços de oro colgado a la nariz, el cual de buena gana davan por un cascabel...y que también tenían a gran maravilla nuestra venida y creían que éramos venidos del cielo.*

En la Isabela pasó varias jornadas de reconocimiento, informándose antes de partir de la existencia de otra interesante mercancía: *Aquí cognoscí del lignáloe y mañana e determinado de hazer traer a la nao diez quintales, porque me dizen vale mucho. Por ende, si el tiempo me da lugar luego partiré a rodear esta isla fasta que yo aya lengua con este rey y ver si puedo aver del oro que oyo que trae, y después partir para otra isla grande mucho, que creo que debe ser Çipango, según las señas que me dan estos yndios que yo traigo, a la cual ellos llaman Colba, en la cual dizen que a naos y mareantes muchos y muy grandes, y desta isla a otra que llaman Bohio, que también dizen ques muy grande. Y a las otras que son entremedio veré así de passada, y según yo fallare recaudo de oro o especería, determinaré lo que e de fazer. Más todavía, tengo determinado de yr a la tierra firme y a la ciudad de Quinsay y dar las cartas de Vuestras Altezas al Gran Can y pedir respuesta y venir con ella.* Los párrafos que acabamos de transcribir, fundamentalmente el último correspondiente al domingo 21 de octubre, nos parece que resumen todo el proyecto colombino, todas las ambiciones e ideas preconcebidas de don Cristóbal en las que se mantenía, y parece que sostuvo toda su vida, esto es, el arribo a tierras asiáticas, desde Cipango, Catay...y el Gran Khan a quien podría entregar las cartas de representación que los Reyes Católicos dieron al nauta en Santa Fe. En esa dirección, estando aún en la *Isabela*, comenzaba su cotidiana escritura del día 23: *Quisiera oy partir para la isla de Cuba, que creo que debe ser Cipango, según las señas que dan esta gente de la grandeza d'ella y riqueza.* Al siguiente, salía de la *Isabela*, *del cabo del Isleo... a la isla de Cuba a donde oy desta gente que era muy grande y de gran trato, y avía en ella oro y especias y naos grandes y mercaderes, y me amostró que al guesudueste yría a ella (...)* y yo así lo tengo porque creo que sí es así como por señas que me hizieron todos los yndios destas yslas y aquellos que llevo en los navíos porque por lengua no los entiendo: *es la isla de Çipango de que se cuentan maravillosas y en las esperas [esferas] que yo ví en las pinturas de mapamundis es ella en esta comarca.* No esperó Colón en la *Isabela* para conocer al rey nativo pues suponía que no había minas de oro en la isla, si bien creía que era rica en especias. Pobre equivocación la del Almirante en su ceguera por encontrar el Cipango, pues escribió Las Casas que: *Todas las sierras que por allí con su vista alcanzaba eran las todas las de Cibao, donde había y hay hoy las riquezas del oro del mundo.*⁶⁸

Es este, además, uno de los momentos en que se percibe la existencia del mapa que llevaba Colón consigo, el del florentino Paolo Toscanelli como

⁶⁸ Las Casas, *Historia de las Indias*, I, cap. 64, p. 295.

escribirá su hijo Hernando; no obstante, Hernando Colón no dirá nada de la identificación colombina con tierras asiáticas, obviamente porque cuando escribía la *Historiae*, en torno a 1536-1537, aún pendían los polémicos juicios con la Corona sobre la demostración de los descubrimientos de su padre.

Lo extraordinario, por no decir la grandiosidad, con que pretendió realzar la hazaña descubridora solo se comprende desde su afán mercantilista; trataba de encajarlo con las viejas leyendas sobre riquezas orientales y, por supuesto, con el mapa de Toscanelli que le iba *marcando* las distancias; pero, además, ese mundo de fantasía lo presenta corroborado por las señales de los indios que le indicaban la existencia de islas próximas ricas en oro.

Abandonaba las Lucayas (Bahamas) en dirección a las Grandes Antillas. Debemos recordar que no volvió don Cristóbal a las Lucayas en este viaje ni en los tres restantes; tampoco los españoles se interesaron después por estas islas. Mucho más tarde, en los siglos XVII-XVIII, las ocuparon los ingleses llenándolas de caña de azúcar y de esclavos negros.

Por fin el 28 de octubre alcanzó Colón las costas del Norte de Cuba (a la que bautizó *Juana*), por su parte más oriental, tierra ante la que vuelve a maravillarse: *que nunca tan hermosa cosa vido, lleno de árboles todo cercado el río, fermosos y verdes y diversos de los nuestros* etc. Realmente las novedosas y exuberantes naturalezas que iba observando le llevaban a pronunciarse de forma muy similar en cada isla descubierta. En ésta halló palmas, diferentes a las de Guinea, plena de buenos puertos y altas montañas, y de la que decían los indios que le acompañaban que había diez ríos y que era tan grande que en veinte días no la podían rodear con sus canoas, que había minas de oro y perlas, cuestión ésta que Colón cifraba en la existencia de almejas, *ques señal dellas* etc. Seguidamente persistía el nauta en su idea: *Y entendía el Almirante que allí venían naos del Gran Can y grandes, y que de allí a tierra firme avía jornada de diez días*. Es de destacar la proximidad que ciertamente había hasta tierras del continente americano, como apuntaba Las Casas: *la tierra firme estaba de allí jornada de cinco días, mas no la que él pensaba, sino la que hoy llamamos la tierra Florida*.⁶⁹

A estas alturas Colón quería mostrar cómo los indígenas que le acompañaban desde la isla primera de San Salvador comenzaban a acostumbrarse a los españoles, y a entender a las nuevas poblaciones que iban visitando: *Envió dos barcas a una población para aver lengua, y a una d'ellas un indio de los que traía, porque ya los entendían algo y mostravan estar contentos con los cristianos*. En ese aspecto se perciben, además de la sin duda incompreensión lingüística de los españoles con los indios, la diversidad de lengua, o dialecto, entre las etnias de la familia arahuaca, es decir, entre los lucayos que llevaba Colón desde la isla de Guanahaní con los taínos que ahora encontraba en Cuba.

Huyeron los antillanos cubanos al primer contacto, y los españoles pudieron observar sus abandonadas casas: *Las casas diz que eran más hermosas que las que avía visto, y creía que cuanto más se allegase a la tierra firme serían mejores...* Eran *hechas a manera de alfaneques muy grandes, y parecían tiendas en real, sin concierto de calles, sino una acá y otra acullá y de dentro muy barridas y limpias sus adereços muy compuestos. Todas eran de ramo de palma muy hermosas*. Ya fuera el interés colombino presintiendo la

⁶⁹ Las Casas, *Historia de las Indias*, I, cap. XLIV, p. 222.

proximidad de ricas tierras, o por el mayor grado de las técnicas de los autóctonos de esa parte de la isla, incide en que tenían mejores, o más grandes casas, y, de otra parte, será la primera vez que nos describe algún elemento de sus artes: *Hallaron muchas estatuas en figura de mugeres y muchas cabeças en manera de cara[n]tona muy bien labradas; no se si esto tienen por hermosura o adoran en ellas.* Se trataba de *cemíes*, ídolos nativos, o representación de espíritus, realizados en piedra, madera o algodón, que hoy podemos observar en diferentes museos de Cuba y Santo Domingo.

Ante la evidencia de esas figuras que pudieran ser objeto de adoración, Colón no se pronuncia al efecto, quizá porque lo contrario podía aminorar el valor de sus opiniones en torno a que los indígenas eran muy receptivos al cristianismo; lo cierto es que, como ya dijimos, muchas veces en el curso de su diario niega que los indios tuvieran creencias religiosas, informando que no tenían *secta*.

También apunta la existencia de perros que no ladraban, o aves mansas en las casas, junto con artificios y redes de pesca; que halló árboles de frutas muy sabrosas, incluso piensa que podría haber vacas y otros ganados pues creyó ver huesos similares.

Durante los días que pasó en la isla de Cuba repitió las alusiones al Gran Can y tierra firme, porque lo oyó así a los indios y porque esa era su idea previa al Descubrimiento. Así, leemos en el *Diario*, en la jornada del 30 de octubre: *Determinó el Almirante...enviar un presente al rey de la tierra y enviarle la carta de los Reyes, y para ella tenía un marinero que avía andado en Guinea en lo mismo, y ciertos indios de Guanahaní...y dize que avía de trabajar de ir al Gran Can, que pensava qu'estava por allí o la ciudad de Cathay, ques del Gran Can, que diz que es muy grande, según le fue dicho antes de que partiese de España.* Persistía el Almirante en demostrar que se hallaba en tierras asiáticas, y ya muy cerca de Catay, *gran ciudad, cómo le dijeron antes de salir de España*; subrayamos las últimas palabras porque, a nuestro juicio, contienen singular importancia: si la información la obtuvo de forma verbal, deducimos que se regía por las noticias que había recibido de marineros durante sus navegaciones atlánticas anteriores al Descubrimiento, e igualmente a través del canónigo lisboeta Martins, esto es, de la carta de Toscanelli que señalaba específicamente Catay en la Asia occidental. De esa forma, se confirmaría que Colón no había accedido aún a las autoridades y los libros incunables de los que ya hablamos en páginas anteriores, y más esencialmente el *Libro de Marco Polo*.

En esa línea, se entenderían las reflexiones de fray Bartolomé en su *Historia*, acerca de la idea de Martín Alonso Pinzón sobre que Cuba era una ciudad y que aquella tierra era Tierra firme: *porque este Martín Pinzón había visto la carta o pintura que había enviado al Almirante aquel Paulo, físico florentín...y vía el pasaje donde hallaban estas islas y otras razones...habíase persuadido a lo mismo, y así todo lo que señas los indios le decían, siendo tan distante como lo es el cielo de la tierra, lo enderezaba y atribuía a lo que deseaba: que aquella tierra era, o los reinos del Gran Khan o tierras que confinaban con ellos, como lo entendía y deseaba el Almirante.* Explicaba el dominico que la Cuba que oían a los indígenas era la provincia que se llamaba Cubanacán, *cuasi en medio de Cuba, porque nacán quiere decir en lengua destas islas medio o en medio y así componían este nombre Cubanacán, de Cuba y nacán, tierra o provincia que está en medio o cuasi en medio de toda la*

isla de Cuba. Esta provincia era muy rica en minas de oro...y como vían los indios que tanto y tantas veces los cristianos nombraban el oro y piaban por el oro, señalábanles la provincia de Cubanacán...ellos entendíanlo muy al revés y aplicaban lo que hablaban del Gran Khan...⁷⁰

Al día siguiente, lograba el Almirante que se aproximaran a las carabelas más de 16 *almadías* (canoas) con algodón hilado y otras cosillas suyas, de las cuales mandó el Almirante que no se tomase nada, porque supiesen que no buscava el Almirante salvo oro, a que ellos llaman *nucay*. Siendo éste una de los pocos vocablos indígenas que introduce el *Diario*, sin embargo, Las Casas lo corrige apostillando: *Aunque yo creo que los cristianos no entendían, porque como todas estas islas hablasen una lengua, la desta isla Española donde llaman el oro caona, no debían de decir los indios por el oro nucay.*⁷¹ Confirmaba así el fraile dominico en su Historia, escrita más de cincuenta años después, la identidad lingüística de los taínos antillanos, sin embargo, los diferentes pasajes mostrarán en ocasiones que había grandes diferencias, resultando la incompreensión de los habitantes de una isla a otra del mismo mar.

En el mismo día 1 de noviembre, comenta el Almirante, y son palabras literales suyas: *Esta gente, es de la misma calidad y costumbre de los otros hallados, sin ninguna secta que yo cognozca, que fasta oy aquestos que traigo no e visto hazer ninguna oración, antes dicen la Salve y el Ave María con las manos al çielo como le amuestran , y hazen la señal de la Cruz. Toda la lengua también es una y todos amigos, y creo que sean todas estas islas, y que tengan guerra con el Gran Chan, a que ellos llaman Cavila y a la población Bafan. Y así andan también desnudos como los otros. Esto dize el Almirante.* Y, para más sorpresas, continúa el relato: *questa es la tierra firme y questoy, dize él, ante Zaitó y Quinsay, cien leguas poco más o menos lexos de lo uno y de lo otro, y bien se amuestra por la mar, que viene de otra suerte que fasta aquí no ha venido; y ayer que iva al Norueste fallé que hazía frío.* Sobre el extraño pasaje que copiamos anotó al margen fray Bartolomé: *Esta algarabía no entiendo yo.*

Ciertamente resulta complicado ese puzzle de consideraciones y nombres. En primer lugar, Colón se desdice anotando que los indígenas hallados observan las mismas características que los de islas atrás, presume una única lengua, y al Gran Can lo identifica ahora como Cavila, incluso siente frío creyéndose próximo al puerto de Zaitón.

El siguiente día, viernes 2, envió el Almirante tierra adentro a dos españoles, *uno de ellos que avía sido judío, y sabía diz que hebraico y caldeo y aún algo arábigo*, acompañados de indios de Guanahaní, para preguntar por el rey de aquella tierra, lo que debían decir en nombre de los Reyes Católicos etc.

Su afán por encontrar las ricas tierras orientales le inclinaba a identificar sus propios deseos con las palabras o gestos de los aborígenes. Les mostró canela y pimienta que traía desde España, e interpretó *por señas que cerca de allí avía mucho de aquello al camino del Sueste*; por el contrario, corrigió Las Casas: *la pimienta, porque se parece a la pimienta montés de aquestas tierras, que llaman axí, bien pudieron engañarse diciendo que la había, pero la canela nunca se halló en todas estas islas.*

El 4 de noviembre decía Colón que, de las respuestas de unos aborígenes a sus preguntas, dedujo que tenía que viajar al Sureste:

⁷⁰ Las Casas, *Historia de las Indias*, I, cap. XLIV, p. 224.

⁷¹ *Ibidm.*, I, cap. XLV, p. 226.

*respondieron ciertos viejos que en un lugar que llamaron Bohío avía infinito y lo que traían al cuello y a las orejas y a los brazos y a las piernas, y también perlas.*⁷² Aunque el fraile dominico no corrige en el extracto del diario de a bordo la voz *Bohío* al referirla, en ésta y otras muchas ocasiones, a la isla próxima, esto es, a la que se bautizará *La Española*, pues con ese término se referían los nativos a sus casas, lo cierto es que sí lo hace, y da una explicación detallada, en la *Historia de las Indias*: *esta Española, que aquí llama Bohío...El llamarla Bohío no debía de entender a los intérpretes, porque todas estas islas, como sea toda o cuasi toda una lengua, llamaban bohío alas casas que moraban, y a esta gran isla Española nombraban Haytí, y debían ellos de decir que en Haytí había grandes bohíos, conviene a saber, que en esta isla Española eran grandes las casas...* Sin embargo, páginas después, escribía: *de la cual (isla Española) tenían nuevas muy frecuentes de los indios, que como de cosa fastuosa se la nombraban llamándola Bohío; no supe porqué tal nombre le pusiesen, siendo toda una lengua la de los de Cuba y de la Española, pues no se llamaba sino Haytí...Por ventura llamaban aquel cabo della Bohío, como llamaban y llamamos hoy las casas que los indios tienen que son de paja, por algún respecto o acaecimiento que no supimos.*⁷³ Por su parte, Ramón Pané escribió en su informe que aquella isla, antes de llamarse *Haití*, se llamaba junto con todas las demás *Bohío*.

Y continuaba la redacción del *Diario de a bordo*: *Entendió más, que dezían que avía naos grandes y mercaderías, y todo esto era al Sueste. Entendió también que lexos de allí avía hombres de un ojo y otros con hoçico de perros que comían los hombres, y que en tomando uno lo degollavan y le bevían la sangre y le cortavan su natura.*

El guión colombino encajando piezas es manifiesto; sus expresiones, consideraciones o su visión subjetiva de la realidad aparecen en el *Diario* como una proyección premeditada para demostrar que sus ideas eran ciertas. Mediante el anuncio de famosos productos del Oriente está sugiriendo la materialización de sus ideas descubridoras, esto es, una lejana civilización, y, en esa dirección, porque se trataba de tierras desconocidas rodeadas de misterio y leyendas, anunciaba la existencia de monstruos y antropófagos. Incluyendo las frases que aparecían precedidas de la fórmula *entendió más*, o *entendió también*, nos conducen al discurso orientalista de Marco Polo, del que debía conocer las referencias del cosmógrafo Toscanelli, y a los mitos de los antropófagos del mundo clásico, ampliamente divulgados en las antiguas cartas náuticas.

Continuó Colón en la isla por unos días a la espera de recibir noticias del rey aborígen, y en el entretanto supo que había abundancia de *mames* (ñame) *que son como çanahorias* (se refería según Las Casas al aje o la batata), y que abundaban árboles de almáciga y *lignáloe*. De otra parte, a la vuelta de los dos hombres que mandó al interior le informaron que habían encontrado en su *camino mucha gente que atravesaban a sus pueblos, mugeres y hombres, siempre los hombres con un tizón en las manos y ciertas hierbas para tomar sus sahumeros que acostumbravan*. La última alusión se refiere al tabaco y hábito de fumarlo, que ya observó Colón en las Lucayas por primera vez, concretamente en la isla Fernandina. Sobre aquella costumbre, la explicaba

⁷² Tampoco hubo perlas en La Española, añadía fray Bartolomé (Las Casas, *Historia de las Indias*, I, cap. XLV, p. 228)

⁷³ *Ibidm.*, cap. XLIII, p. 218, y cap. L, p. 250.

Las Casas nombrando el tabaco: *siempre los hombres con un tizón en las manos y ciertas hierbas para tomar sus sahumeros, que son unas hierbas secas metidas en una cierta hoja, seca también, a manera de mosquete hecho de papel...y encendida por la una parte dél, por la otra chupan o sorben o reciben con el resuello para adentro aquel humo; con el cual se adormecen las carnes y cuasi emborracha, y así diz que no sienten el cansancio. Estos mosquetes, o como les nombraremos, llaman ellos tabacos. Españoles cognoscí yo en esta isla Española que los acostumbraron a tomar, que siendo reprendidos por ello, diciéndoseles que aquello era vicio, respondían que no era en su mano dejarlos de tomar; no sé qué sabor o provecho hallaban en ellos.*⁷⁴

Los dos emisarios colombinos comunicaron a Colón que habían visto una población de cincuenta casas, con dos mil vecinos, viviendo muchos en cada casa, y que estaban construidas como *alfaneques grandísimos*. Es la primera y una de las pocas ocasiones en que se citan cifras y grandes poblaciones, ahora de 2.000 vecinos y 50 casas, tan diferente a los poblados de 12 a 15 casas que nos apuntó Colón en la *Fernandina*, hasta aquel momento la mayor de las islas descubiertas. En cualquier caso, nos parece otro exceso numérico colombino, pues no resulta muy convincente que las casas de paja, los *bohíos* que pintó en su *Historia* Fernández de Oviedo, tuvieran capacidad para acoger tal exceso de individuos en tan sólo 50 chozas.

Le dijeron también que habían sido recibidos con gran solemnidad y amistad, creyendo que *eran venidos del cielo* y, añadían el curioso regalo que recibieron: *dos sillas*; sobre éstas explicaba Hernando Colón que se llamaban *duhos*, y que estaban *hechos de una pieza de extraña forma, y semejante a un animal que tiene brazos y las piernas cortas y la cola un poco levantada para apoyarse, la cual no es menos larga que el asiento, para estar con más conveniencia, con una cabeza en la facha y los ojos y orejas de oro. A estos asientos llaman los indios duchi.*⁷⁵ Aquellos asientos, especie de troncos de los caciques, de los que se han conservado ejemplares hechos con las magníficas maderas americanas, también se utilizaban en los enterramientos de sus dueños caciques, según nos cuenta Fernández de Oviedo: *envolvían su cuerpo en vendas tejidas, como cinchas de caballos, e muy luengas, y desde el pie hasta la cabeza lo envolvían en ellas muy apretado, e hacían un hoyo e allí lo metían, como en un silo, e poníanle sus joyas e las cosas que él más preciaba. Y para esto, en aquel hoyo donde había de ser sepultado, hacían una bóveda de palos, de forma que la tierra no le tocase, e asentábanlo en un duho (que es un banquillo bien labrado), y después lo cubrían de tierra por sobre aquel casamento de madera e rama... y que los honraban con ceremonias durante quince días, asistiendo caciques vecinos que se repartían los bienes del difunto.*⁷⁶

Acerca de los nativos seguía apuntando el *Diario*: *Son gente, dize el Almirante, muy sin mal ni de guerra, desnudos todos, hombres y mugeres, como sus madres los parió. Verdad es que las mugeres traen una cosa de algodón solamente, tan grande que le cobija su natura y no más. Y son ellas de muy buen acatamiento ni muy negro salvo menos que Canarias.*

⁷⁴ *Ibidm.*, cap. XLVI, p. 231.

⁷⁵ El regalo de las dos sillas indicado en *Diario*, día martes 6 de noviembre; y Colón, *Historiae*, cap. XVII.

⁷⁶ Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Cuarto, cap. III, p. 119.

El día 12 de noviembre dejaba Colón el puerto y río de Mares pretendiendo encontrar una isla que los indios llamaban *Baneque*, a donde dicen por señas, que la gente della coge el oro con candelas de noche en la playa.⁷⁷ Previamente, considerando su idea de convertir a los pacíficos indígenas al cristianismo, aprendiendo el español, recogió a algunos del río Mares como antes hizo en Guanahaní: *le avía parecido que fuera bien tomar algunas personas de las de aquel río para llevar a los Reyes porque aprendieran nuestra lengua, para saber lo que ay en la tierra y porque bolbiendo sean lenguas de los cristianos y tomen nuestras costumbres y las cosas de la fé, porque yo vi e cognosco, dize el Almirante, questa gente no tiene secta ninguna ni son idólatras, salvo muy mansos y sin saber qué sea mal ni matar a otros ni prender, y sin armas y tan temerosos que a una persona de los nuestros fuyen ciento dellos, aunque burlen con ellos, y crédulos y cognoscedores que ay Dios en el çielo, e firmes que nosotros avemos venido del çielo, y muy presto a cualquiera oración que nos les digamos que digan y hazen el señal de la Cruz. Así que debe Vuestras Altezas determinarse a los hazer cristianos, que creo que si comiençan, en poco tiempo acabará[n] de los aver convertido a nuestra sancta fe multidumbre de pueblo, y cobrando grandes señoríos y riquezas, y todos sus pueblos de la España.*

La larga exposición de Colón en torno a la evangelización de nativos, representa un tema muchas veces expuesto a lo largo del diario de a bordo, además, se formula frecuentemente en primera persona (como palabras textuales del Descubridor), más reiteradamente que respecto a otras materias; esa circunstancia quizá era resultado del interés de Las Casas cuando hizo el extracto del *Diario*, pues para él la defensa del indio centraba su mayor empeño. Asunto relacionado y que corría paralelo con la actividad evangelizadora fue la tenacidad de Colón en afirmar que había sólo una lengua, común en todas las islas, aportando así mayor facilidad para la expansión castellana: *la cual es toda una en todas estas islas de India, y todos se entienden y todas las andan con sus almadías*; y añadía que era lo contrario a lo que pasaba en Guinea, *adonde es mill maneras de lenguas que la una no entiende la otra*. La afirmación era una verdad a medias, pues hemos visto que los lucayos no entendían a los cubanos.

Bordeando las aguas cubanas, salpicadas de numerosas islas, observó Colón en una de ellas palmeras altísimas, y también lo que denominó *nuezes grandes de las de India, y ratones grandes* (al margen escribió Las Casas, *hutías debían ser*) *de los de India también, y cangrejos grandísimos. Aves vido muchas y olor vehemente de almizcle, y creyó que lo debía de aver allí.*⁷⁸ Respecto a las *hutías* eran unos roedores, y las *nuezes*, a las que fray Bartolomé identificaría con el coco de Marco Polo, parece una introducción lascasiana extemporánea –como otras del dominico–, pues aún no existía la palma del coco en el Caribe.

En aquellas mismas islas observó que los indios cultivaban las *raíces de que hazen su pan*, se trataba del casabe, o mandioca, del que hacían un pan

⁷⁷ La isla Babeque, o Baneque, al Norte, entre La Española y Cuba, la descubrió Martín Alonso Pinzón en este viaje (actualmente se llama Great Inagua) Hernando se limitó a decir que Pinzón, *impulsado por su gran codicia, se alejó del Almirante a 21 de noviembre*. (*Historiae*, cap. XXX, p. 123), fue el principio de los malos entendimientos entre Colón y Pinzón.

⁷⁸ *Diario*, 18 de noviembre.

que gustará a los españoles más que el de maíz; también vio gran cantidad de *lignaloe*, seguramente un agave diferente al que había visto en las Lucayas.⁷⁹

Finalmente decidió salir de las costas cubanas, de Puerto Príncipe, al siguiente día, 19 de noviembre, rumbo a Levante, hacia *Bohío*, avistando la isla de *Baneque al este, de la cual estaría a 60 millas*.⁸⁰ De aquella isla, a 15 leguas vista, escribió fray Bartolomé: *Yo creo que esta isla o tierra de Baneque debía ser, o esta isla Española, o alguna provincia o parte de ella, y que la debían nombrar los indios por aquel nombre, porque nunca esta después pareció, pues nunca hace más el Almirante mención della, hallada esta Española*.⁸¹

Durante varios días bojeará el extremo oriental de Cuba. Al tiempo de su recorrido nunca cesó de alabar las maravillas que iba contemplando, la magnífica vegetación, tierras labradas fertilísimas, y aún suponía la existencia de grandes poblaciones en el interior, aunque no en las costas de las que huían cuantos indígenas divisaba a su llegada. En esa línea predeterminada, tras los muchos elogios de aquello que descubría y expresar aún mayores expectativas, anunciaba a los Reyes que estas tierras serían un gran negocio para toda la Cristiandad, que sólo España debía dirigir, y que a ellas sólo deberían venir buenos *católicos cristianos* y prohibirse a los extranjeros.

En las mismas jornadas repitió que los indios que llevaba en la carabela sentían miedo por estar próximos a la tierra de *Bohío, la cual dezían que era muy grande y que avía en ella gente que tenía un ojo en la frente, y otros que se llamaban caníbales, a quien mostravan tener gran miedo; y desdeque vieron que lleva este camino, diz que no podían hablar, porque los comían y que son gente muy armada*. Y continuaba el relato: *El Almirante dize que bien cree que avía algo dello, mas que, pues eran armados, serían gente de razón, y creía que avrían captivado algunos y que, porque no volvían a sus tierras, dirían que los comían. Lo mismo creían de los cristianos y del Almirante, al principio que algunos los vieron*.⁸²

Llegó a recalar en ocho o nueve puertos, percibiendo el temor de los indios a llegar a la isla de *Bohío* donde vivían los supuestos caníbales: *Toda la gente que hasta oy a hallado diz que tiene grandísimo temor de los de Caniba o Canima, y dizen que biven en esta isla de Bohío, la cual debe ser muy grande; sin embargo, opinaba el Almirante que el temor de los nativos se debía a que les pudieran robar sus casas y que les comieran...y que, como eran muy cobardes y no tenían armas, debían estar mintiendo al decir que eran seres de un solo ojo y cara de perro, concluyendo Colón que debían ser del señorío del Gran Can que los captibavan*. En el mismo pasaje del 26 de noviembre se anotaba: *le parece que aquellos indios que traía no suelen poblarse a la costa de la mar, por ser vezinos a esta tierra*.

Al siguiente día, anotaba haber encontrado *una grande población, la mayor que hasta oy aya hallado, y vido venir infinita gente a la ribera de la mar dando grandes bozes, todos desnudos, con sus azagayas en la mano; eran sus autóctonos, habitantes que, como pasó casi en cada isla fondeada, como*

⁷⁹ *Diario*, 15 y 12 de noviembre.

⁸⁰ Actualmente Great Inagua, la última de las Bahamas.

⁸¹ Las Casas, *Historia de las Indias*, t. I, lib. I, cap. XLVIII, p. 239.

⁸² *Diario*, 23 de noviembre. Sobre estos habitantes caníbales, de un solo ojo...apostilla Las Casas al margen, en el día 26 de noviembre: *No los entendían*.

primera reacción huyeron. Envió el Almirante a unos españoles a sus casas, y éstos le contaron que estaban vacías y eran iguales a las que ya conocían.

Dos días después, el 29 de noviembre, en una población hallaron en el interior de una casa un *pan de çera*. *Esta çera vino por allí de Yucatán, y por eso creo questa tierra es Cuba*; la segunda afirmación procede claramente de fray Bartolomé pues escribió en su *Historia* que cera nunca hubo en la isla de Cuba: *aqueste pan que halló era del reino y provincias de Yucatán, donde había inmensa cantidad de cera y muy buena, amarilla, el cual pudo venir allí, o porque algunos indios de aquella isla (Cuba) fuesen a Yucatán en sus canoas, porque no está la punta o cabo suyo de la punta o cabo postrero de Cuba sino 50 leguas o 60...y añadía la posibilidad de que también los indígenas de Yucatán, que trataban por muchas partes de la costa de aquella tierra firme, con tormenta se les trastornase alguna canoa y, por tiempo, los aguajes lo trajesen a la costa de Cuba*; explicaba Las Casas que él había ido a la isla en 1514, *en la provincia de la Habana, cuasi por aquella parte por donde está el puerto que se dice de Carenas, y agora está la villa que nombran de la Habana, donde todas las naos de todas las partes de la tierra firme se vienen a juntar...hallamos un pan grande, que pesaría una buena arroba, de cera...y no pudieron comprender entonces como había llegado allí: porque Yucatán ni Nueva España, ni otra tierra donde hobiese cera, nunca hasta entonces era descubierta o sabida.*⁸³ La interesante información lascasiana nos introduce, además, en la existencia de un comercio marítimo habitual entre las islas, y quizá con Tierra firme.

Volviendo al *Diario* de a bordo, en la jornada del 29 de noviembre, al tiempo que señala el hallazgo del pan de cera, advierte que vieron en el interior de la casa: *una cabeça de hombre, debía ser una calavera metida dentro en un çestillo cubierto con otro cestillo y colgado de un poste de la casa, y de la misma manera hallaron otra en otra población*. Sobre el encuentro de la cabeza, apunta el Diario: *Creyó el Almirante que debía ser de algunos principales de linaje, porque aquellas casas eran de manera que se acojen en ellas mucha gente en una sola y deven ser parientes descendientes de uno solo*. Curiosamente, cuando Las Casas relató el segundo viaje colombino, señaló las mismas circunstancias en la isla de Guadalupe, por tanto en tierras de caribes que no de pacíficos taínos: *que vieron muchas cabeças de hombres colgadas y restos de huesos humanos. Debían ser de señores o personas que ellos amaban, porque decir que eran de los que comían no es cosa probable; la razón es porque si ellos comían tantos como dicen algunos, no cupieran en las casas los huesos y cabezas, y parece que después de comidos no había para qué guardar las cabezas y huesos por reliquias, si quizás no fuesen de algunos sus muy capitales enemigos, y todo esto es adivinar.*⁸⁴ En cierta forma, el dominico estaba corroborando la opinión que el hallazgo en Cuba le mereció al Almirante, pues ninguno de los dos advirtió, o no quisieron entenderlo, que podría estar relacionado con ritos religiosos indígenas, o sencillamente ver signos de costumbres antropófagas, aunque aquellos hallazgos se produjeran en tierras y entre etnias diferentes, el primero en casas de pacíficos taínos, en Cuba, y el segundo en la isla que se consideró el mayor centro de los belicosos caribes. Por su parte, el religioso Pané dedicó varios capítulos de su informe a hablar de los *cemíes*, los ídolos que tenían en las casas los taínos de La

⁸³ Las Casas, *Historia de las Indias*, t. I, lib. I, cap. XLVIII, pp. 245-246.

⁸⁴ *Ibidm.*, cap. LXXXIV, p. 354.

Española, donde también se les construía una casa a los *cemíes* importantes, debiéndoles llevar alimentos etc. Contaba el jerónimo que los *cemíes* eran de *muchos géneros*, y que contenían huesos del padre, de la madre, de los parientes y de otros antepasados; y también que los *behiques* (curanderos) actuaban sobre los enfermos utilizando huesos humanos, bebiéndolos pulverizados, o inhumaban a los enfermos que entendía el *behique* que no habían seguido sus directrices etc.⁸⁵ Con estos datos, y no pareciendo que en La Española hubiese antropofagia, o al menos no de forma manifiesta o por motivos religiosos o sobre cautivos enemigos, lo cierto es que sí almacenaban huesos en las casas para sus diferentes ceremonias, ritos, y como reliquias de antepasados.

Otro elemento encontró Cristóbal Colón, al día siguiente 30 de noviembre, se trataba de una *canoa*, o *almadía* que así las llamaba el Almirante, de mayores dimensiones de las vistas hasta entonces; medía 95 palmos de largo, de un solo madero y con cabida para ciento cincuenta personas. Esta embarcación y el encuentro de productos del Yucatán, antes significados en la relación lascasiana, revelarían que los taínos ejercían actividades mercantiles en un amplio abanico de islas, abundando en la probabilidad de alcanzar en sus tratos tierras continentales de los mayas.

Después de Puerto Santo, el 3 de diciembre se produjo el primer contacto con aborígenes diferentes de la isla cubana. Fue entonces cuando, a sus consabidas afirmaciones de que todos andaban *tintos de colorado*, desnudos como su madre los trajo al mundo, y que *ellos son gente como los otros que e hallado (dice el Almirante) y de la misma creencia, y creía que veníamos del cielo, y de lo que tienen luego lo dan por cualquier cosa que les den...* añadió Colón que: *algunos dellos con penachos en la cabeça y otras plumas, todos con sus manojos de azagayas*. La innovación relativa al adorno de penachos de plumas, la veremos más adelante referida a los belicosos *ciguayos* del extremo septentrional de la isla Española, donde los identificaron claramente Las Casas y Fernández de Oviedo como *indios flecheros*, en el señorío de Canoabo, pero que no usaban flechas mortíferas y que procedían de islas caribes aunque hablaban la lengua de La Española. Estos de Puerto Santo nos parece que bien pudieran ser prisioneros resultantes de cualquiera de los muchos enfrentamientos que se producían entre los isleños.

Seguidamente dice Colón: *Vide una casa hermosa no muy grande y de dos puertas, porque así son todas, y entré en ella y vide una obra maravillosa, como cámaras hechas por una cierta manera que no sabría dezir, y colgado al çielo della caracoles y otras cosas; yo pensé que era templo, y los llamé y dixé por señas si hazían oración; dixeron que no, y subió uno dellos arriba y me dava todo quanto allí avía, y dello tomé algo*. Ahora nos indica la existencia de dos puertas en las casas, al parecer todas similares en la isla de Cuba, pero lo que parece indudable es que se trataba de una casa dedicada a algún *cemí* importante.

El 5 de diciembre, navegando el extremo más oriental de Cuba, pudo divisar una *isla muy grande, de la cual ya tenía diz que información de los indios, a que llamavan ellos Bohío, poblada de gente. Desta gente diz que los de Cuba o Juana y de todas estas otras islas tienen gran miedo porque diz que comían los hombres*. En el pasaje transcrito, al lado de *isla grande*, escribió fray

⁸⁵ Relación de Pané, cap. XV (en cap. LXII de la *Historiae*, pp. 209)

Bartolomé, *Esta es la Española según parece*, y junto al nombre de Juana, anotó: *Aquí parece que debía haber puesto nombre a Cuba, Juana.*

En el mundo exótico que describe el nauta genovés iba emergiendo el mito del canibal, pero no el monstruo deforme del mito orientalista que describieron los antiguos autores o que decoraban las cartas de navegación, sino un hombre perverso, devorador de hombres; en ese orden, los gestos, o interpretaciones lingüísticas que iban precedidas del término verbal *creí*, o *creo*, representan los primeros indicios de un grupo indígena beligerante y atroz que Colón confundía con las leyendas de monstruos si bien dudaba que fueran antropófagos. Aumentó su incertidumbre acerca de la existencia real de canibales cuando llegó a la isla de Bohío, interpretando que el nombre de Caniba correspondía a una región y no a un grupo humano.

Arribó el día 9 a la maravillosa isla cuyas bellezas le trajeron muchos recuerdos castellanos; de su primera impresión sobre los nativos anota el Diario que le parecieron guerreros y que huían al verles llegar, *llevando consigo todo lo que tenían y hacían ahumadas como gente de guerra*; mientras que la exuberante naturaleza no le ofrecía duda: *con unas vegas las más hermosas del mundo y cuasi semejables a las tierras de Castilla, antes estas tienen ventaja, por lo cual puso nombre a la dicha isla la isla Española.*

Era una isla habitada por *ciguayos* y *taínos*, comunidades de pescadores y recolectores, con una agricultura de subsistencia adecuada a su baja dieta, y que vivían un continuo desplazamiento de grupos entre las islas, posiblemente en calidad de prisioneros, y no tanto por intercambio de productos como se pretende creer, debido a las permanentes luchas tribales.

Colón advierte en varias ocasiones que los nativos de la Española hacían *ahumadas*, acción que, contemplada desde un punto de vista europeo, le permitía entender como una señal de guerra; así, estando en el puerto que bautizó *Santo Tomás*, de la isla Española, y a la vista de islas cercanas, en el día 9 de diciembre escribía: *Vido poblaciones y ahumadas*; a ello apostilló fray Bartolomé: *Estas ahumadas pensaba el Almirante que eran hechas como las que hacen las atalayas, cuando avisan de enemigos, pero no debía ser por esta causa, sino que en esta isla especialmente, como por este tiempo hace seca, y los indios eran inclinados y se holgaban de poner fuego a los herbazales, que había grandísimos por las innumerables campiñas...que ellos llaman en su lengua çabanas; lo uno porque tanta es y tanto crece la hierba, que tapa y ocupa los caminos, y como andan desnudos la hierba grande los lastima; lo otro, porque entre la hierba se criaban conejos desta isla...y con quemar las çabanas mataban todos los que querían.*

Avanzados los días, argumentaban los marineros que encontraron a la *gente más hermosa y de mejor condición que cualesquier otra que vieran antes*, y que eran más blancos, aduciendo incluso la presencia de *dos moças tan blancas como podían ser en España.*⁸⁶

Tras la singladura del día siguiente, 16 de diciembre, se anunciaba en el *Diario* que hallaron una población de mil casas con más de 3.000 hombres, y que salieron a la playa más de quinientos indios, siendo recibido Colón de forma muy amistosa por su rey -*moço de hasta veinte y un años y que tenía un ayo viejo y otros consejeros que le aconsejaban y respondían, y qué hablava muy pocas palabras*, y que pensaban que venían del cielo etc. resultando de

⁸⁶ *Diario del primer viaje*, Puerto de la Concepción, jueves, 13 de diciembre.

ello las amables palabras que escribió el Almirante: *porque son la mejor gente del mundo y más mansa y sobre todo, dize, que tengo mucha esperança en Nuestro Señor que Vuestras Altezas los harán todos cristianos...* En cuanto a su aspecto físico, los describía así: *Este rey y todos los otros andavan desnudos como sus madres los parieron, y así las mugeres sin algún empacho, y son los más hermosos hombres y mugeres que hasta allí ovieron allado: harto blancos, que, si vestidos anduviesen y se guardasen del sol y del aire, serían cuasi tan blancos como en España, porquesta tierra es harto fría (...)* Y aquella gente todos diz que eran gordos y valientes y no flacos, como los otros que antes avía hallado, y de muy dulce conversación, sin secta.

El episodio copiado resulta bastante subjetivo: otra vez la referencia a bajas temperaturas, en la creencia de que el color de los habitantes dependía de la proximidad al Ecuador, parece dejar traslucir que Colón certificaba la autenticidad de la derrota marcada en su proyecto; la misma subjetividad entendemos que guiaría esa desbordada glosa a los aborígenes, que, con ese criterio, se suponían más próximos al Gran Khan y, por tanto, habrían de ser más *cultivados*, hasta más blancos de piel, aunque, líneas después, como otras muchas veces en que habla del pacifismo indígena, dirá Colón que son cobardes, sin ingenio en las armas etc.

Pese a la desnudez que describe el Almirante, días después, en el curso de los amigables encuentros que tuvieron con el cacique Guacanagarí y sus gentes, cita el *Diario* un elemento tejido de algodón, aparentemente para protección del cuerpo y otros usos domésticos, cuando describe como en una casa principal le tenían preparado al Almirante un *estrado de camisas de palma donde le hizieron asentar*.⁸⁷ Bartolomé de las Casas explicaba sobre estas camisas: *son tan grandes como un cuero de un gran becerro, y poco menos que de aquella forma, que son muy limpias y frescas, y que con una se cubre un hombre y defiende del agua como si se cubriese con un gran cuero de becerro o de vaca; son para muchas cosas provechosas...y llámalas yaguas.* Y agregaba que sentaron al Almirante en una *silla con su espaldar, baja, de las que ellos usaban, que son muy lindas y bruñidas y relucientes, como si fuesen de azabaja, que ellos llamaban duhos*.⁸⁸

Incidió el Almirante en la buena acogida que los nativos hicieron a los españoles una vez que superaron el miedo; destaca sus campos sembrados, tanto en La Española como en la isla próxima de la Tortuga, distinguiendo el pan que constituía su alimento básico o sus características vasijas de barro: *labradas como la campiña de Cordova; tienen sembrado en ellas ajos que son unos ramillos que plantan, y al pie dellos naçen una raíces como çanahorias, que sirven por pan y rallan y amassan y hazen pan dellas, y después tornan a plantar el mismo ramillo en otra parte y torna a dar quatro y cinco de aquellas raíces que son muy sabrosas: propio gusto de castañas, tan gordas como la pierna (las compara con las de Guinea)* Más adelante, dice: *después que del todo perdieron el miedo, venían tantos que cobrían la tierra, dando mill gracias, así hombres como mugeres y niños; los unos corrían de acá y los otros de allá a nos traer pan que hazen de niames, a aquellos llaman ajos, ques muy blanco y bueno, y nos traían agua en calabças y en cántaros de barro de la hechura de los de Castilla...* e igualmente que les ofrecieron su oro.⁸⁹

⁸⁷ *Diario*, 28 de diciembre.

⁸⁸ Las Casas, *Historia de las Indias*, I, cap. LXII, p. 286.

⁸⁹ *Diario*, día 21 de diciembre.

Multiplicaba el Almirante sus elogios hacia tan cordiales habitantes, e incidía en las diferencias que les distinguían de los nativos de las demás islas visitadas, subrayando el hecho de que no traían dardos (azagayas) u otras armas, y que eran de mejor trato: *Esta gente no tiene varas ni azagayas ni otras ningunas armas, ni los otros de toda esta isla, y tengo que es grandísima. Son así desnudos como su madre los parió, así mugeres como hombres, que en las otras tierras de la Juana (Cuba) y las otras de las otras islas traían las mugeres delante de sí unas cosas de algodón con que cobijan su natura, tanto como una bragueta de calças de hombre, en especial después que pasan de edad de doze años; mas aquí ni moça ni vieja; y en los otros lugares todos los hombres hazían esconder sus mugeres de los cristianos por zelos, mas allí no, y ay muy lindos cuerpos de mugeres, y ellas las primeras que venían a dar gracias al cielo y traer cuanto tenían, en especial cosas de comer, pan de ajas y gonça avellanada (cacahuet) y de cinco o seis maneras de frutas.*⁹⁰

En otra ocasión reconoció: *porque yo e hablado en superlativo grado [de] la gente y la tierra de la Juana, a que ellos llaman Cuba; mas ay tanta diferencia dellos y della a esta en todo como del día a la noche....desta isla Española que así la llamé, y ellos le llaman Bohío, y todos son de muy singularísimo tracto amoroso y habla dulce, no como los otros, que parece cuando hablan que amenazan, y de buena estatura hombres y mugeres, y no negros. Verdad es que todos se tiñen, algunos de negro y otros de otra color, y los más de colorado; he sabido que lo hazen por el sol, que no les haga tanto mal; y las cosas y lugares tan hermosos, y con señorío en todos, como juez o señor dellos, y todos le obedecen que es maravilla, y todos estos señores son de pocas palabras y muy lindas costumbres, y su mando es lo más con hazer señas con la mano, y luego es entendido que es maravilla. Todas son palabras del Almirante.*⁹¹

Aunque la bondadosa impresión que le causaron los aborígenes de La Española no pudo aplicarse a todas sus poblaciones, sin embargo, sí fue la tónica general, así, el experto conocedor Fernández de Oviedo reconocerá en su *Historia General y Natural de las Indias* que los autóctonos de La Española eran los más pacíficos de aquellas islas, y que las luchas entre ellos obedecían únicamente a términos de jurisdicción, o sobre las pesquerías – a su juicio eran esencialmente pescadores-, o cuando eran atacados por los caribes, situación la última en la que normalmente se unían todas sus tribus.⁹²

Colón percibía como aumentaba el temor de los nativos que le acompañaban al tiempo que se inclinaba por entender el término *caniba* como el nombre de una región de gentes dependientes del Gran Can, y no como denominador de monstruos antropófagos; su estimación parece responder a que, no habiendo encontrado al Gran Can, quería demostrar que estaba cerca: *todas estas islas biven con gran miedo de los de Caniba, y así tornó a decir como otra vez dixe, dize él, que Caniba no es otra cosa que la gente del Gran Can, que deve ser aquí muy vecino; y terná navíos y vernán a captivarlos,*

⁹⁰ *Diario*, día 21 de diciembre, al margen explica Las Casas que a la *gonça avellanada* (cacahuet) llamaban *maní* los indígenas y que lo tomaban con pan de cazabe.

⁹¹ *Diario*, lunes, 24 de diciembre. En cuanto a pintar sus cuerpos, escribió Las Casas: *El pintarse de negro y otros colores sin duda lo acostumbraban por se defender del sol porque con aquellas colores se les paraban las carnes muy tiesas y no se cansaban tan presto en los trabajos. En las guerras también se teñían de aquellas colores*; Las Casas, *Historia de las Indias*, I, cap. LVIII, p. 276.

⁹² Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Tercero, cap. V, p. 62.

y como no vuelven, creen que se los [han] comido. Cada día entendemos más a estos indios y ellos a nosotros, puesto que muchas vezes ayán entendido uno por otro, dize el Almirante. Esas opiniones las cambiará en sentido contrario sólo unos días después.

El día 17 de diciembre, estando frente a la isla *Tortuga*, había escrito que los indígenas le trajeron *ciertas flechas de los Caniba o de los caníbales, y son de las espigas de cañas, y enxiérenles unos palillos tostados y agudos, y son muy largos*; además, le exhibieron a dos hombres que les *faltaban algunos pedaços de carne de su cuerpo y hizieronles entender que los caníbales los avían comido a bocados; el Almirante lo creyó*. En la misma jornada refirió su encuentro con el *cacique*, primera vez en que vemos anotado en el *Diario* el término empleado por los indígenas para sus jefes; apuntaba Colón que éste le iba entregando cada día oro, pero que había más oro en *Tortuga* porque estaba más cerca de *Baneque*, de donde procedía el ansiado oro.

La proximidad a gentes del Gran Khan la estimaba Colón en la isla del oro, esto es, el *Baneque* que le venían indicando los nativos desde muchas jornadas atrás. Acerca de *Baneque*, ya dijimos que fray Bartolomé prácticamente negó su existencia, mientras que ahora apostillaba: *Nunca este Baneque pareció; por ventura era la isla de Jamaica*. La posición geográfica de Jamaica, al sur de Cuba evita aceptar esa última posibilidad, pero, además, la documentada reconstrucción del itinerario de los cuatro viajes colombinos realizada por Jesús Varela y Montserrat León, sitúan esta isla entre Cuba y la Española, más al Norte, y apuntan que fue descubierta por Martín Alonso Pinzón la primera vez que se separó del Almirante.⁹³

En las singladuras siguientes, costeano la isla Española, buscaba Colón aquellas islas que le indicaban los indios que tenían mucho oro; conoció entonces a un nuevo cacique (Guacanagarí, nombre que no aparecerá en el *Diario*), después que éste enviara a su gente el 22 de diciembre en una gran canoa invitando al Almirante a ir a su tierra. Sobre ello apunta Las Casas: *Este era Guacanagarí, el señor del Marien, donde el Almirante hizo la fortaleza y dexó los treinta y nueve cristianos*. Al día siguiente opinaba Colón sobre el significado de este título taíno: *Hasta entonces no avía podido entender el Almirante si lo dizen por rey o por gobernador. También dizen otro nombre por grande que llaman nitaíno; no sabía si lo dezían por hidalgo o gobernador o juez*. Al respecto, explicó fray Bartolomé: *Hasta aquí no había podido entender el Almirante si este nombre significaba rey o gobernador, y otro nombre que llamaban nitayno, si quería decir grande o por hidalgo o gobernador; y la verdad es, que cacique era nombre de rey, y nitayno era nombre de caballero y señor principal*.⁹⁴

Tampoco supo comprender el Almirante la existencia de los distintos caciques de la isla, confundiendo sus nombres con regiones. La situación si no de confundir pero sí atribuir el mismo nombre del cacique a su correspondiente pueblo o etnia, se hará habitual según fueron avanzando los descubrimientos del Nuevo Mundo, de tal manera que se identificarán tan numerosas etnias con el nombre de sus respectivos caciques.

Sin embargo, en las expediciones colombinas, el equívoco era clara prueba de la dificultad que entrañaba la comunicación con los aborígenes,

⁹³ Jesús Varela y Montserrat León, *El Itinerario de Cristóbal Colón (1451-1506)* Diputación de Valladolid, 2003.

⁹⁴ Las Casas, *Historia de las Indias*, t. I, lib. I, cap. LVIII, p. 275.

realidad muchas veces admitida por don Cristóbal aunque no dejó de exponer sus opiniones, como testimonios auténticos, sobre cada cosa que observaba o creía entender; así, el día 29 del mismo mes, se le acercó un *sobrino del rey muy moço* y, preguntándole el Almirante sobre la sempiterna cuestión del lugar del oro, *porque por señas ya entendía algo...aquél mancebo le dixo que a quatro jornadas avía una isla al Leste que se llamava Guarionex, y otras que se llamavan Macoris y Mayonic y Fuma y Çibao y Coroay*; pues bien, Las Casas, anotó en el margen: *Estas no eran islas sino provincias de la isla Española. La anómala aseveración, que tantas veces se reproducirá en el curso del viaje, la explicó Las Casas en su Historia: En esto parece cómo el Almirante no entendía nada de los indios, porque los lugares que le nombravan no eran islas por sí, sino provincias desta isla y tierras de señores...Guarionex era el rey grande de aquella Vega Real...Querían decirle los indios o deciánle que en la tierra y reino de Guarionex estaba la provincia de Cibao...Macorix era otra provincia etc.*⁹⁵

En la jornada del día 24 de diciembre, señalaba el *Diario* que uno de aquellos indios, *más dispuesto y aficionado o que con más alegría le hablava*, junto con otro nativo, les dijeron que uno de los lugares de oro era *Cipango: al cual ellos llaman Çibao, y allí afirman que ay gran cantidad de oro y quel cacique trae las vanderas de oro de martillo, salvo que está muy lexos, al Leste*.

Era cierto que había minas de oro en la región de Cibao (en la actual Haití), como indicaba la nota que insertó al margen el fraile dominico: *Las minas de Cibao*; sin embargo, Colón interpretó que Cibao era a todas luces el Cipango, es decir, Japón, identificando con la isla asiática a la isla Española; su opinión se veía más reforzada por el hecho de haber contemplado con anterioridad la posibilidad de que la extensísima Cuba podía ser Tierra firme, es decir, la tierra continental más oriental de Asia.

En su afán por el oro, intercambiando por cascabeles y otras baratijas cuanto le podían ofrecer el cacique y sus indios, entendió el Almirante que le estaban mostrando por señas que donde más había era en *Çipango, a que ellos llamavan Çibao...aunque también en aquella isla Española, a quien llaman Bohío, y en aquella provincia Caribata lo avía mucho más*. En ese orden, afirmaba igualmente Colón que le habló el cacique de los *Caniba, aquellos llaman caribes, que los vienen a tomar, y traen arcos y flechas sin hierro, que en todas aquellas tierras no avía memoria del ni de otro metal salvo de oro y de cobre, aunque cobre no avía visto sino poco el Almirante*.

Era el tiempo en que, habiendo encallado la nao Santa María, se estaba construyendo con sus restos el fuerte de Navidad, sin que se perdiera *una agujeta ni tabla ni clavo*, porque de ella se extrajo todo con la ayuda de los indios de Guacanagarí.

Confesaba Colón en el *Diario* su esperanza en volver otra vez desde Castilla, y que encontraría entonces *la mina de oro y especería, y aquello en tanta cantidad que los Reyes antes de tres años emprendiesen y adereçasen para ir a conquistar la Casa Sancta, que así, dize él, protesté a Vuestras Altezas que toda la ganancia desta mi empresa se gastase en la conquista de Hierusalem, y Vuestras Altezas se rieron y dixeron que les plazía, y que sin esto tenían aquella gana. Estas son palabras del Almirante.*⁹⁶

⁹⁵ *Ibdm.*, cap. LXII, p. 287.

⁹⁶ *Diario*, miércoles, 26 de diciembre.

Con sus ideas preconcebidas, bien esperanzado se encontraría don Cristóbal cuando el día 2 de enero, dos días antes de soltar anclas en el puerto de Navidad para iniciar el regreso a España, anotaba en su Diario haber oído a un *privado del cacique que avía mandado hazer un estatua de oro puro tan grande como el mismo almirante, y que desde a diez días la avían de traer.*

En su vuelta llevó consigo algunos indígenas de diferentes islas, sin que el *Diario* especifique su número; Las Casas escribió en su crónica: *No supe cuántos llevó desta isla, pero creo que llevó algunos, y por todos llevó a Castilla diez o doce indios, según refiere la Historia portoguesa, e yo los vide en Sevilla, puesto que no miré ni me acuerdo haberlos contado.*⁹⁷

Al principio de la derrota, costeando la isla Española, escribía Colón el 6 de enero que le hablaron de una isla llamada *Yamaye* en la que sólo habitaban mujeres, y *que mucha gente sabía que La Española y Yamaye estaban próximas a tierra firme, a diez jornadas de canoa, que podía ser sesenta o setenta leguas, y que era la gente vestida allí.* Y pasados tres días leemos otra fantasía colombina, si bien común en los navegantes de la época: *dixo que vido serenas, que salieron bien alto de la mar, pero no eran tan hermosas como las pintan, que en alguna manera tenían forma de hombre la cara; dixo que otras veces vido algunas en Guinea en la Costa Manegüeta.* Se refería a las focas, error de los que las antiguas cartas náuticas estaban repletos.

Seguía bojeando el Norte de La Española cuando el domingo, 13 de enero, estando en el cabo *Enamorado*, en el golfo de *Samaná*, se produjo en la playa el encuentro de algunos españoles con unos nativos cuya descripción los hacía diferentes a las poblaciones que había conocido hasta entonces; eran hombres armados con arcos y flechas, no obstante, se logró que uno de ellos fuera a la carabela del Almirante, que lo vio así: *era muy disforme en el acatadura más que otros que oviese visto: tenía el rostro todo tiznado de carbón, puesto que en todas partes acostumbran de se teñir de diversos colores; traía todos los cabellos muy largos y encogidos y atados atrás, y después puestos en una redcilla de plumas de papagayos, y él así desnudo como los otros. Juzgó el Almirante que debía ser de los caribes que comen los hombres, y que aquel golfo que ayer avía visto hazía apartamiento de la tierra y que sería isla por sí.* Seguía el relato diciendo que el Almirante le preguntó por los caribes y que éste le hizo señales hacia el Este, cerca de allí, y que había mucho oro en grandes pedazos, llamando al oro *tuob*, y *no caona como le llaman en la primera parte de la isla, ni noçay, como lo nombraban en San Salvador y en las otras islas.* El pasaje que acabamos de leer lo corrigió al margen fray Bartolomé negando que en La Española hubiera alguna vez caribes; y añadió algo más sobre aquellos aborígenes: *Estos indios debían ser los que llaman ciguayos, que todos traían los cabellos assí muy largos; unas líneas después, apostilló el fraile: Estos ciertos eran los que llamaban ciguayos en las sierras y costas del norte de la Española, desde cuasi Puerto de Plata hasta Higuay inclusive (parte más oriental de la isla);*⁹⁸ y explicaba más adelante que sus mujeres también llevaban el pelo largo *como en Castilla*, y que los hombres, *detrás de la cabeça traían penachos de plumas de papagayos y de otras aves y cada uno traía su arco.* Las Casas explica en su *Historia* que los *cyguayos* se llamaban así *porque traían todos los cabellos muy luengos...que iban con penachos de plumas de papagayos y arcos...que*

⁹⁷ Las Casas, *Historia de las Indias*, t. I, cap. LXIV, p. 293.

⁹⁸ *Ibidm.*, cap. XCVIII, p. 395.

tenían diversas lenguas de la universal de toda la isla, además, niega que fueran caníbales: Estos indios, ni alguno de todos desta isla, nunca fueron ni fue comedores de carne humana, como después parecerá. Dice aquí el Almirante que si no eran caribes, al menos debían ser fronteros y de las mismas costumbres y gente sin miedo, no como los otros de las otras islas que eran cobardes y sin armas, fuera de razón de ser tan domésticos y pacíficos.

El cronista Fernández de Oviedo los llamó *indios flecheros*, habitando la costa Norte de La Española, que procedían de las islas caribes pero que se olvidaron de su lengua y hablaban la de La Española; añadía que no usaban flechas envenenadas como hacían los caribes, y duda que fueran caníbales, al contrario, dice, de lo que afirmaron otros cronistas.⁹⁹ Pero el cronista castellano describe con las mismas palabras a ciguayos y caribes pues a ambos pueblos llama indios flecheros cuando escribió: *la color desta gente es lora. Son de menor estatura que la gente de España pero bien hechos e proporcionados, salvo que tienen las frentes anchas y las ventanas de las narices muy abiertas, e lo blanco de los ojos algo turbio (...); Andan todos desnudos e no tienen barbas, antes, por la mayor parte son lempiños. Las mujeres andan desnudas, e desde la cintura abajo traen unas mantas de algodón fasta la mitad de la pantorrilla; e las cacicas e mujeres principales, hasta los tobillos; de esa manera iban las casadas o habían conocido varón; pero las doncellas vírgines, ninguna cosa traían destas mantas (que llaman naguas), sino de todo punto, toda la persona desnuda. Hay algunas de buenas disposiciones. Tienen muy buen cabello ellas y ellos, y muy negro e llano y delgado. No tienen buenas dentaduras. y malas dentaduras, cabellos negros, lisos y finos. Añadía el cronista sobre aquellos nativos el daño que hacían con sus armas, varas arrojadas de madera con las puntas afiladas como dardos: *Pelean con macanas los indios desta isla, que son unos palos tan anchos como tres dedos, o algo menos, e tan luengos como la estatura de un hombre, con dos filos algo agudos; y en el extremo de la macana tiene una manija, e usaban dellas como de hacha de armas a dos manos. Son de madera de palma muy recia, y de otros árboles.*¹⁰⁰*

Volviendo al episodio del Diario colombino, en 13 de enero, en Samaná, señalamos como esa descripción de los *ciguayos*, en el extremo nororiental de La Española, nos muestra una aparente diferencia de etnias en La Española, esto es, taínos y ciguayos, y aún otros más primitivos que serían los más salvajes de la isla; pero, además, lo escrito en esta jornada de enero nos recuerda un pasaje anterior del *Diario*, de 3 de diciembre de 1492, refiriéndose al extremo más oriental de Cuba, en Puerto Santo; en aquella ocasión se describía a algunos nativos *con penachos en la cabeça y otras plumas, todos con sus manojos de azagayas*, mezclados entre los taínos que, considerados siempre pacíficos y amistosos en las narraciones del Almirante, sin embargo, debieron mantener las constantes y obligadas luchas con los caribes, pero también con otros de su misma isla, en este caso con los belicosos *ciguayos*.

El resto de lo escrito el día 13 de enero contiene interesante información proporcionada por el mismo nativo *ciguayo*, así leemos: *De la isla Martinico dixo aquel indio que era toda poblada de mugeres sin hombres, y que en ella ay muy mucho tuob, ques oro o alambre, y que es más al Leste de Carib.*

⁹⁹ Las Casas, *Historia de las Indias*, t. I, lib. I, cap. LXVII, pp. 303 y 305; Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Tercero, cap. I, p. 56.

¹⁰⁰ Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Tercero, cap. V, p. 64.

Tambien dixo de la isla de Goanin. Destas islas dize el Almirante que avía por muchas personas noticia. El mismo dato lo había recogido Colón unos días antes, el 6 de enero, dando el nombre de Yamaye a una isla con mucho oro, y próxima a ella otra isla habitada por mujeres. En cuanto a la información del ciguayo, parece que alambre era la forma en que se referían al cobre, metal más valorado por los indios que el oro; respecto a Goanin, explicaba Las Casas: este goanin no era isla, según creo yo, sino el oro bajo que según los indios de la Española tenía un olor, porque lo preciaban mucho, y a este llamaban guanin.

Aún cuando dejó definitivamente la costa de La Española, rumbo a la Península, seguía el Almirante empeñado en encontrar en su derrota al Este la isla de *Martinino*, que diz que era poblada de mugeres sin hombres, lo cual el Almirante mucho quisiera por llevar diz que a los Reyes cinco o seis dellas. Pero dudava que los indios supiesen bien la derrota...Apunta que le contaron cómo en época determinada del año venían caribes a la isla, y que si estas amazonas daban a luz hijos los enviaban a la isla de los hombres y en caso de niñas se las quedaban ellas ¹⁰¹ Acerca de la isla de *Martinino* y sus pretendidas amazonas, tema que volverá a surgir en el segundo viaje de Colón, escribió Fernández de Oviedo: *la cual (isla) han querido algunos cronistas decir que era poblada de amazonas e otras fábulas desviadas de la verdad, como parece por sus tractados, e se ha después averiguado por los que habemos visto la isla y las otras de su paraje; y es todo falso los que desta se ha dicho quanto a ser poblada de mujeres solamente, porque no lo es ni se sabe que jamás lo fuese.*¹⁰² De todo lo dicho, lo que parece cierto, según diferentes noticias, es que los caribes constituían una sociedad matriarcal, en la que los hombres vivían en casas separadas de las de mujeres.

Y proseguía la relación del *Diario*: *Dize más el Almirante, que en las islas passadas estavan con gran temor de Carib, y en algunas le llamavan Caniba, pero en la Española Carib, y que debe ser gente arriscada, pues andan por todas estas islas y comen la gente que pueden aver; dize que entendía algunas palabras, y por ellas diz que saca otras cosas, y que los indios que consigo traía entendían más, puesto que fallava diferencia de lenguas por la gran distancia de las tierras.*

Después que les compraron arcos para llevar a España, el intercambio acabó en lucha, entre flechas y cuchilladas, hasta que huyeron los indios, juzgando el Almirante que, o eran caribes, o *al menos deben ser fronteros y de las mismas costumbres, gente sin miedo y no como los otros de las otras islas que son cobardes y sin armas*, Y volvía a repetir que vio que *hazían muchas ahumadas como acostumbra van en aquella isla Española.*

De sus arcos dirá el Almirante que eran tan grandes como los de Francia e Inglaterra, y las flechas *como las azagayas de las otras poblaciones que hasta allí avía visto, que son de los pimpollos de las cañas cuando son simiente, que quedan muy derechas y de longura de una vara y media y de dos, de un palmo y medio; y ençima deste palillo algunos le inxieren un diente de pescado, y algunos y los más le ponen allí yerva, y no tiran como en otras partes, salvo por una çierta manera que no pueden mucho ofender.*; Seguidamente añadía que era tierra de mucho algodón, y muchas almácigas, y que había oro y cobre, y *mucho axí, ques su pimienta, della que vale más que*

¹⁰¹ *Diario*, miércoles, 16 de enero de 1494.

¹⁰² Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Segundo, cap. VIII, p. 34.

pimienta y toda la gente no come sin ella que la halla muy sana, asegurando el Almirante que se podrían cargar hasta 50 caravelas cada año en La Española.

Como ocurrió tantas veces en las aproximaciones no siempre amigables con los aborígenes, el Almirante pretendería *contentarles* -usamos ese verbo tan habitual en don Cristóbal-, ordenando a su tripulación que no pretendiera recabar objetos ni alimentos, y que dijera que solamente le interesaba el oro, mostrándoles amistad para lograr el correspondiente *rescate* a cambio de los cascabeles etc. En ese orden, consiguió que al día siguiente le visitara el cacique en la carabela, y que éste le enviara después *su corona de oro como avía prometido*, al tiempo que *otros muchos hombres fueron con mucho algodón y con pan y ajos, todos con sus arcos y flechas.*

Ciertamente, la habilidad negociadora de Cristóbal Colón resulta innegable, así lo había demostrado en las Capitulaciones santafesinas, y así la revelará en muchísimas otras ocasiones en tierras indianas, y cuando debió luchar por lograr lo estipulado en las capitulaciones que, sin embargo, después del Descubrimiento, mostraron contener tan desorbitadas prebendas que la propia Corona no las podía admitir. Provisto de tan eficaz capacidad, Colón sabía hacerse con aquellos indios que, naturalmente recelosos y otras veces claramente hostiles, encontraba en sus expediciones; a esas circunstancias se sumaban las complicaciones de comunicación con los nativos, su diversidad de lenguas y el enfrentamiento a elementos absolutamente novedosos y, además, percibidos en cortos espacios de tiempo, pues el Almirante estaba en continuo movimiento pretendiendo encontrar las ansiadas riquezas. Algo parecido se indicaba en el *Diario* en estas últimas jornadas por las islas caribeñas: *que en pocos días no se puede saber de una tierra mucho, así por la dificultad de la lengua, que no entendía el Almirante sino por discreción, como porque ellos no saben lo qué pretendía en pocos días.*¹⁰³

En la jornada del 16 de enero, desde el que denominó *golfo de las Flechas*, abandonaba definitivamente las costas de la isla americana rumbo a España.¹⁰⁴

Así, fue La Española, a la que en algún momento estimó el Almirante mayor que Portugal, el último destino antes del regreso a España.

Desde su arribo a Lisboa escribió a los Reyes. En su carta les quiso trasladar la imagen de un lugar maravilloso, con habitantes salvajes y carentes de civilización, pero de buenas costumbres y que fácilmente se harían cristianos; subrayaba su pacifismo y amistad, a la vez que vaticinaba nuevos encuentros abriendo expectativas a inmensas riquezas, esencialmente oro y especias. Copiamos el último párrafo que viene a ser un resumen bien elocuente, pues, narrando los últimos encuentros con nativos, también aportaba las postreras noticias recibidas antes de dejar las tierras descubiertas: mencionaba la existencia de las amazonas de la isla *Matenino* (actual Martinica); citaba a los caribes, sobre los que ya sugería la posibilidad de esclavizarlos; introducía la idea de los hombres monstruo, cuestión que pareció negar en el *Diario*; y nombraba a Jamaica, isla que exploró Martínez Pinzón en una de las ocasiones en que se separó del Almirante.¹⁰⁵ Decía así: *Por ende,*

¹⁰³ *Diario*, martes, 15 de enero.

¹⁰⁴ Las Casas añadió en nota al margen: *Sospecho que este era el golfo de Samana, donde salen los ríos Yuma y Tamo, ríos poderosos de la isla Española. Hoy dexó del todo la Española.*

¹⁰⁵ También se separó Pinzón llegando a Boriquén, isla que luego bautizaría Colón, en el segundo viaje, con el nombre de San Juan (de Puerto Rico)

*es razón que Vuestras Altezas sepan que la primera isla de las Indias, más llegada a España, es toda poblada de mugeres, sin ningún hombre, y su trato no es femenil, salvo usar armas y otros exerçirçios de hombre; traen arcos y flechas y se adornan de las minas de alambre del qual metal tienen en mui grande cantidad; a esta ysla llaman Matenino, a la segunda Caribo (en blanco) leguas desta distante. Aquí están aquellos pueblos, de que están todos los restantes de las otras islas de Yndia temerosos. Estos comen carne umana, son grandes frecheros, tienen muchas canoas, casi tan grandes como fustas de remo, con las quales corren todas las islas de Yndia, y son tan temidos que no an par ni cuento. Ellos andan desnudos como los otros, salvo que traen los cavellos mui cumplidos como mugeres. Creo que la cobardía tan grande (roto) pueblos de las otras yslas, ques sin remedio, hagan dezir questos de Caribe sean osados; mas yo los tengo en la estima de los otros, y quando Vuestras Altezas mandare que yo les enbíe esclavos, espero yo de los traer o enbiar destos la mayor parte. Estos son aquellos que tratan con las mugeres de Mateninó, los quales si paren hembra, tiénnela consigo, y si muchacho, críanle hasta que pueda comer por sí, y después enbíanlo a Carib. Entremedia destas yslas de Cardo y de La Española está otra isla que llaman Borique, y todo es en poca distancia. De la otra parte de la isla Juana, a quéllos llaman de Cuba, de la parte más oçidental, en una de las dos probinçias que yo dexé de andar, la qual se llama Faba, naçen todos con cola. Detrás desta ysla Juana, a una vista, ay otra que me asiguravan estos indios que otra ay mayor quella, a que llaman Jamaica; adonde toda la gente della son sin cabellos. En ésta ay oro sin medida, e agora traygo indios conmigo que an estado en las unas y en las otras y saven la lengua y las costumbres.*¹⁰⁶

Quando Colón llegó a tierras españolas el éxito estaba asegurado con el espectáculo que producía el desfile de indios por las calles de Sevilla, y durante su posterior ruta exhibicionista hasta la Corte.

En Barcelona fue recibido por los Reyes Católicos, con él llevaba unos nativos, plantas y aves exóticas en jaulas, perros que no ladraban, alóe, especias y pieles de grandes iguanas, arcos y flechas, también les mostró coronas de oro, máscaras decoradas con oro y pepitas de oro; les habló de los indios caribes, antropófagos, y de las sirenas frente a Monte Christi, con estas últimas estaba identificando a los manatí, pero ya dijimos que en la época no era raro que los marineros contaran historietas sobre visiones de sirenas en el Océano.

SEGUNDO VIAJE DE COLÓN

En el segundo viaje las instrucciones de los Monarcas tenían un mandato religioso como primer objetivo, la conversión de los nativos, y en segundo lugar la expansión económica. La nueva expedición salió de Cádiz el

¹⁰⁶ Carta del Almirante a los Reyes Católicos, *en la mar*, 4 de marzo de 1493 (copia en el *Libro copiadador de Cristóbal Colón*, AGI., fols. 1r.-3v., copia del siglo XVI, publicado por Rumeu de Armas, facsímil y transcripción, Madrid, 1989, t. II, pp. 435-443) La carta es una copia incluida en el *Libro Copiadador* (quizá el más importante de los documentos de descubrimientos rescatado en el XX), confirmando las sospechas que abrigaba el mundo colombinista de su existencia. Su contenido es, con algunas diferencias, muy similar a la carta sobre el Descubrimiento que envió a Santángel.

25 de septiembre de 1493 con más de 1.200 hombres embarcados en 17 naves. Iba provista de sacerdotes, pero también de hombres de armas, además de labradores y artesanos.¹⁰⁷

De la narración del viaje por el Almirante tampoco existe el diario de a bordo original, pero sí una copia del siglo XVI de una *Carta-relación del Almirante a los Reyes* sobre el segundo viaje, incluida en el famoso *Libro Copiador*, además del *Memorial de Colón sobre lo que Antonio de Torres ha de decir de su parte a los Reyes* que, hasta conocerse en el siglo XX la carta-relación, se había considerado el texto más próximo al diario de a bordo. En el Memorial intentará probar y realzar sus descubrimientos pues, al tiempo que les daba las novedades de sus descubrimientos, les notificaba que con las misivas enviaba muestras de lo hallado, así como *pinturas*, esto es, cartas náuticas de todo lo descubierto, e incluso algunos caníbales, hombres y mujeres.

Las informaciones colombinas se completan con otros relatos de sus coetáneos como el savonés Michele Cuneo y el cirujano Diego Álvarez Chanca, que acompañaron a Colón en el viaje, o algunos capítulos de las *Décadas* de Mártir de Anglería, además de la *Historia de las Indias* de Las Casas y la *Historiae* de Hernando Colón y, en menor proporción, la *Historia* de Fernández de Oviedo.¹⁰⁸

La carta-relación del Almirante, al no tener la forma de diario de a bordo, carece del pormenor que vimos en el primer viaje, no obstante, recogiendo importante información de las derrotas, pues apunta aspectos muy completos de navegación, también incluye datos significativos de la materia que nos ocupa, esto es, de las poblaciones que encontró; son noticias que vemos corroboradas, y en casos ampliadas por los autores que ya hemos citado, esencialmente Anglería, Las Casas y, por supuesto, Pané.

Siguiendo a Anglería, Las Casas o Hernando, se reconstruye casi cada singladura de las islas que recorrió en ese viaje, siendo quizá las primeras halladas, esto es, las *Pequeñas Antillas*, las que Colón había pretendido encontrar en el viaje del Descubrimiento; estaban a la distancia que el florentino Toscanelli señalaba las Antillas, o Antilia -como una escala intermedia entre las costas lusitanas y el Cipango-, el mismo nombre que la antigua cartografía daba a una gran y desconocida isla en el Atlántico.¹⁰⁹

¹⁰⁷ Las Casas, Hernando Colón, Álvarez Chanca, Cuneo y Mártir de Anglería, autores que trataron del segundo viaje, dieron esa fecha de salida, aunque la carta-relación del segundo viaje de Colón, que incluye el *Libro Copiador*, deja la fecha del día de salida en blanco, indicando solamente que era miércoles.

¹⁰⁸ *Carta-relación del Almirante a los Reyes sobre el segundo viaje y el asentamiento en la isla Española*. La Isabela, 20 de enero de 1494. Inserta en *Libro Copiador*, fols. 3v^o-9r^o (Rumeu de Armas, *Libro Copiador*, t. II, pp. 447-465; utilizamos ed. *Co.Do.Des.*, I, n. 183, pp. 523-538); *Memorial de Colón sobre lo que Antonio de Torres ha de decir de su parte a los Reyes*. La Isabela, 30 de enero de 1494 (Arch. Casa de Alba; copia en AGL., *libro de Fernán Álvarez de Toledo*, Patronato 9, fols. 124-129; utilizamos ed. *Co.Do.Des.*, I, n. 184, pp. 539-553); *Carta del doctor Chanca al Cabildo de Sevilla sobre el segundo viaje, 1493*, en *Relación de los primeros viajes de Christóval Colón sacadas de las cartas y Décadas de Pedro Mártir de Anglería y Copia de la carta que escribió al Ayuntamiento de Sevilla el Doctor Chanca* (la carta empieza en el fol. 1v^o ; Ed. primera por Martín Fernández de Navarrete, I, p. 198 y ss.; utilizamos la ed. *Co.Do.Des.*, I, n.181, pp. 504-520); Cuneo, Miguel: *Sobre las novedades de las islas del Océano Hespérico descubiertas por Don Cristóbal Colón*, en *Cartas de Particulares a Colón. Relaciones coetáneas*. Edición de J. Gil y C. Varela. Madrid, 1984, pp. 235-260.

¹⁰⁹ La Antilia se quiso identificar con la isla de las *Siete Ciudades*, relacionándola con una leyenda medieval sobre la huida de siete obispos buscando refugio contra los invasores musulmanes. La narración

A la primera de las Pequeñas Antillas bautizó con el nombre de *Dominica*, en honor al nombre de su padre según escribió Fernández de Oviedo; a la segunda llamó isla *Galana* o *Marigalante*, y de ella tomaron posesión, pero, además, nos cuenta Anglería que allí vieron a los primeros caníbales que, como casi siempre ocurría en los encuentros con aborígenes, huyeron de los españoles. Pudieron observar - dice Anglería-, innumerables villas de 20 a 30 casas cada una, y en ellas encontraron carne humana y huesos para sus flechas, pareciéndoles un símbolo de prácticas de antropofagia; también *camas colgaderas*, esto es, la famosa y útil hamaca que ya habían conocido en las Lucayas y en las Grandes Antillas. Añadía Anglería que pudieron contemplar *dos estatuas toscas de madera con una culebra enroscada*, que supusieron eran sus dioses.

Sin embargo, Colón no describe a los caribes hasta más adelante, cuando ya se encontraba en la siguiente isla, la que bautizó *Santa María de Guadalupe*, donde fondearon permaneciendo muchos días.

Escribía Colón que, habiendo costeadado la isla, llegó a la parte norte que era la más poblada, donde: *procuré de aver lengua, y supe que todas estas yslas heran de caníbales y pobladas desta gente que a la otra come, como berá y sabrá Vuestras Altezas de los mesmos que agora en estos navíos le envío. Las poblaciones desa ysla no eran muchas y repartidas en diversas partes, a las faldas de la ysla. Las casas heran mi buenas y llenas de mantenimientos y a muchos*; advertía que la mayoría de los hombres huyeron, pero que hizo retener algunas nativas en las naves, las cuales -afirmaba el Almirante-, *me deçían que las avían traído de otras islas, que a mi ver teníanlas en servitud y por cubinas. También me deçían por palabra y señas, cómo les avían comido los maridos y a otras los hijos y hermanos, y los fazían quellas dellos comiesen*; y continuaba: *Hallé en casas çestos y arcos grandes de huesos de hombres, y cabeças colgadas en cada cassa (...)* *Las canoas dellos son mui grandes y más largas que fustas y de mejor hechura questas otras de gente más occidental. Todas las quemé...* La acción de quemar las canoas, que no sus casas para luego poder utilizarlas a la vuelta, la ejerció en muchas de estas islas pues, según argumentaba Colón, era la manera de proteger y ganarse a los pacíficos nativos de las otras islas que eran atacados y capturados por los belicosos caribes.¹¹⁰

A la isla *Guadalupe* decía Anglería que los indígenas llamaban *Caracueria*, y que era la *principal morada de los caribes*.

De *Guadalupe*, como de las demás islas recorridas, dirá Colón que tenía abundancia de árboles de canela, almástiga, incienso, miel y muchas resinas, alóes, sándalos, ají, pimienta y jengibre, y que eran muy buenas tierras para sembrar, y que vio muchos halcones; además, escribía a los Reyes que les enviaba un mapa que incluía todas las distancias; esto último encierra excepcional importancia, pues acaso revela que se trataba de la primera de las cartas náuticas modernas, que no *portulanos*, es decir, que estarían representadas las longitudes y latitudes, pues explicaba Colón: *las raias que ban en largo amuestran la ystancia de oriente a occidente; las otras questán de*

que se conserva más antigua al respecto aparece en el célebre globo terráqueo de Martín Behaim, que seguramente la recogió de Toscanelli: el mapa de Behaim indicaba que era una isla muy poblada y que también se la llamaba *Las Siete Ciudades*. Se entiende por Antillas las islas de la zona del Caribe.

¹¹⁰ Aunque más adelante dirá que también quemaba las casas de los caribes.

través amuestran la ystancia de setetrión en austro. Los espacios de cada raia significan un grado....

Prosiguió Colón la navegación entre las Pequeñas Antillas, aunque en su relación únicamente citó el nombre de la *Santa María de Monserrate*: *y desta vine de una en otra corriendo mi camino, poniéndola a cada uno su nombre...y a todas juntamente las nombré de Todos los Santos*, hasta que llegó –dice-, *a grandísimo número de islas todas juntas, de las cuales anoté çinquenta e quatro, de que pude aver conocimiento dellas: Son grandes, mas las pequeñas son mayor número...ni son pequeñas a comparación de las Canarias; dellas son verdes y llenas de árboles y pobladas, mas no la mayor parte que parecían estériles, mas no de metales....llamé a la mayor de Santa Ursula y a las otras de las Honçe Mill Vírgenes.*

Respecto a la isla que llamó *Monserrat*, escribió Hernando: *supo por los indios que consigo llevaba que la habían despoblado los caribes, comiéndose la gente; y continuaba: De allí pasó luego a Santa María la Redonda...que parece que no se puede entrar en ella sin escala; era llamada por los indios, Ocamaniro. Después llegó a Santa María de la Antigua, que los indios llamaban Giamaica, y es una isla de más de 18 leguas.*¹¹¹

O bien por algún mapa de Colón, de los que envió a los Reyes durante el viaje, o por información verbal del propio Descubridor, los cronistas a los que nos venimos refiriendo conocieron el número y nombre de islas de las que tomó posesión. Anglería cuenta que antes de *Monserrat* avistaron una isla que no pudieron abordar por el viento, a la que los nativos que Colón había recogido en el primer viaje llamaban *Madanina* (Martinica) *que la habitan mujeres solas*, y de la que ya tuvo noticias en aquella expedición; que dieron nombre después a las islas de *Santa María de la Redonda, San Martín, Santa María la Antigua, San Martín, Santa Cruz*; la última era la mayor y en ella huyeron los nativos, vieron perros, y desde una canoa fueron agredidos por unos caníbales, hombres y mujeres: *con maravillosa celeridad con saetas y muchos golpes...saetas envenenadas untadas con çierto género de medicamento, llevando alrededor de la punta una incisión en que retuvieran el unto para que no se corriera.* En aquella isla tenían reina, y los aborígenes - afirma Anglería-, *eran feroces y de infernal aspecto*, como él mismo pudo comprobar cuando fue a verlos muchas veces a Medina. El recuerdo del humanista milanés nos puede dar idea de la fuerte impresión que causaría la visión de los primeros indígenas traídos por Colón a tierras españolas, expuestos seguramente como algo extraordinario en la frecuentada y más comercial villa castellana.¹¹²

De la ferocidad de los indígenas de las Pequeñas Antillas también dio cuenta el cirujano Chanca en la carta que dirigió al Cabildo de Sevilla. Comentaba que en la primera isla que fondearon –aunque supuestamente se refiere a *Marigalante*-, encontraron huesos humanos y sospecharon que eran islas de los *caribes*: *que son abitadas de gente que comen carne umana*, lugar del que ya había oído noticias el Almirante en el primer viaje; pero, además, aludiendo al ataque que sufrieron los españoles de parte de los nativos en la siguiente isla –entendemos que la de *Guadalupe*-, explica que tenían los

¹¹¹ Colón, *Historiae*, cap. XLVIII, p. 165.

¹¹² También pudieron observar a los indígenas que trajo en la flota Antonio Torres en 1494, enviado por Colón durante el segundo viaje, y que supuestamente llegó a Medina a primeros del mes de abril (la llegada a Medina la estiman Jesús Varela Marcos, y Montserrat León Guerrero, 2003, p. 181)

cabellos largos, mientras que *los otros son tresquilados e fechas çient mill diferencias en las cabeças de cruces e otras pinturas en diversas maneras cada uno como se le antoja, lo qual se hazen con cañas agudas; todos, ansí los de caribe como los otros es gente sin barbas* (fol.23rtº.), y añadía que los del caribe tenían *tiznados* los ojos y cejas, seguramente que para dar miedo.

¹¹³ Debemos aclarar que, cuando habla de indígenas rapados, o *trasquilados*, debe referirse a ciertos habitantes de la Española que los españoles verán después, pues los caribes tenían el pelo largo; así, cuando más adelante hace relación de encuentros con los habitantes de Monte Cristi (Norte de La Española), explicó Chanca que eran hombres desnudos y las mujeres *cubiertas sus vegüenças, con ropas de algodón ciñendo las caderas, otros con hierbas y hojas de árboles; se pintan unos de negro y otros de blanco y rojo; las cabezas rapadas y decoradas a rayas* (fol. 30vtº)¹¹⁴

El milanés Anglería había señalado las subrayado islas, *maravillosamente diferentes entre sí*, que constituían el archipiélago de las *Once Mil Vírgenes*, llamando a la mayor Santa Úrsula;¹¹⁵ y continuaba su información en torno a la que los indígenas denominaban *Burichena* (debería decir Boriquén) que Colón bautizó San Juan, donde muchos de sus habitantes habían sido libertados por los caníbales, y en ella sólo tenían un rey.¹¹⁶

Por su parte, Colón, en la *carta-relación a los Reyes*, contaba como llegó a la isla de San Juan Bautista, esto es, Boriquén (llamado luego San Juan de Puerto Rico), costeándola por el Norte y su parte occidental, isla que juzgó mayor que *Seçilia y de maiores tierras y más fermosas y ansí de la mesma fechura...poblada es de gente que come carne umana, enemigos de los caníbales y de todas las otras isla; y que allí vio muy buenas casas y adornamientos*. Acerca de Boriquén, escribía el doctor Chanca que, como las anteriores islas, estaban pobladas por caribes o por cautivos de los caribes. El cronista Fernández de Oviedo admite que San Juan, o Boriquén, estuviera habitada por caribes, pero que no eran caníbales, pues, refiriéndose a las Pequeñas Antillas y las Vírgenes, escribió: *todas, o las más, estaban pobladas de indios flecheros llamados caribes, que en lengua de los indios quiere decir bravos e osados. Estos tiran con hierba tan pestífera y enconada, que es irremediable; e los hombres que son heridos con ella mueren rabiando...Estos flecheros destas islas que tiran con hierba, comen carne humana, excepto los de la isla de Boriquén*. No obstante, páginas después, reconociendo que los nativos de Boriquén eran flecheros que andaban *desnudos, e son de la mesma color y estaturas* que los de la isla Española, también apuntó: *Algunos dicen que no comían carne humana los desta isla (Boriquén), e yo lo pongo en*

¹¹³ Sin embargo, según Anglería fueron atacados después, desde una canoa, en la isla de *Santa Cruz*.

¹¹⁴ El aspecto de las cabezas rapadas también coincide con la descripción que hará el cronista Fernández de Oviedo cuando, hablando de los arahuacos, esto es, taínos de Tierra Firme, dice que apresaban a los caribes jóvenes y los trasquilaban, esclavizándolos y que así siempre se reconocían... (Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. II, lib. 24, cap. XVIII, p. 435)

¹¹⁵ Conjunto de islas que, en opinión del profesor Manzano, eran las que Colón pretendió encontrar en su primer viaje, el archipiélago del que tenía la certeza de encontrarse a esa distancia y en esa latitud, a 700 o 750 leguas de la isla canaria de Hierro.

¹¹⁶ Anglería, déc. I, cap. I. El capítulo II lo dedica a describir la naturaleza de La Española, *la Ofir de que se habla en el libro tercero de los Reyes*.

*dubda; pues que los caribes los ayudaban e conversaban con ellos, que la comen.*¹¹⁷

Seguidamente, el Almirante puso rumbo a La Española. Anota Anglería que abordó la isla por la región de Xamaná, de donde zarpó la primera vez que volvió a España, y que allí escaparon los tres indios que llevaba como intérpretes, de los diez que había llevado a España. En Puerto Real, dice Anglería, le salieron al encuentro muchos hombres armados con arcos, saetas y lanzas y que, amenazantes, *gritaron que eran taynos, o sea nobles, no caníbales*. Esta parte de su información la cerraba el milanés afirmando: *Por esto he aquí breve y desaliñado lo que pude recoger; pronto, según espero, sabrás por mí las demás cosas que se descubran, pues me ha escrito el mismo Almirante, a quien me une un íntima familiaridad, que me comunicará latísimamente todo lo que ocurra.*¹¹⁸

A tenor de la carta-relación del Almirante, y en contra de lo que afirmó Anglería, llegó a arribar a un punto diferente del que escogió en el regreso del primer viaje: *y no fue mi comienzo agora, donde fue el fin del año pasado quando della yo partí para Castilla, adonde hallé el Tin de España, pero más al sureste de la isla donde reconoció la provincia que los indios llamaban Samaná*. El cirujano Chanca coincide con la relación del Almirante, y añade algo más sobre los isleños; contando que salían de Boriquén, isla que el cirujano califica de hermosa y fértil, pero que sus habitantes carecían de fustas y no sabían navegar, y que los caribes los atacaban continuamente capturando a muchos de ellos, agregó: *pero que según dicen estos caribes que tomamos usan arcos como ellos e si por caso quando los vienen a saltar los pueden prender también se los comen como los del caribe a ellos...* Y explica, *jamás podíamos aver lengua*, pues todos huían atemorizados como de los caribes. Por último, Chanca reconocía que todas las islas hasta entonces descubiertas nunca las vio el Almirante en el anterior viaje, y recalca la arribada a La Española por la parte de Haití, al tiempo que advertía la inseguridad de los tripulantes que desconocían aquella región aún sospechando que se trataba de La Española: *desque llegamos a esta Española por el comienzo della hera tierra baxa y muy llana del conocimiento de la qual aún estaban todos dubdosos si fuese la que es, porque aquella parte ni el almirante ni los otros que con él vinieron la avían visto... e a esta parte que primero llegamos llaman Haytí, y luego a la otra provincia junta con ésta llaman Xamana etc.* (fol. 24r^o.)

En Samaná dice Colón que dejó uno de los cuatro indios que había tomado el año anterior, *el cual no se avía muerto como los otros de viruelas a la partida de Cáliz y otros de Guanahaní o Sant Salvador*, y que quedó muy contento y ya cristiano en su tierra... Tampoco aquí coincide con lo que escribió Anglería, acerca de que sólo sobrevivieron tres indios y los tres escaparon, ni con Chanca, que cifraba en siete los indios a llevados Castilla y que murieron cinco en el camino, y los dos sobrevivientes escaparon etc..

De todos es conocido que cuando el Almirante regresó al puerto de Navidad, en la costa septentrional de La Española, no encontró rastro del fuerte, tampoco halló indicios de supervivientes de los 39 hombres que allí quedaron en el primer viaje. Habían sido aniquilados por los taínos.

¹¹⁷ Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t.I, lib. Primero, cap. VIII, p. 34; y t. II, lib. Sexto, caps. I y XVI, pp. 88 y 107.

¹¹⁸ Anglería, déc. I, cap. I.

El cacique Guacanagarí, que acusaba de la matanza al cacique Cahonaboa, colmó de regalos al Almirante, entre ellos una carátula de oro, tiempo que le ofrecía su colaboración, circunstancias que dejó anotadas don Cristóbal: *Después me dio ochocientos hombres de labar, de los otros que antaño llevé a Vuestras Altezas. Uno de ellos hera mui feroso labrado de mucho oro. Primero se quitó una joya de alambre, que traía en la frente, y me la puso en la mía, con una corona en la cabeza, diciéndome que todo esto fue de un rey Mareri, y tambien me dio un çestillo de oro en foja, e una calabaza de oro fundido, y otra de oro en grano...el qual y las otras cosas todas enbío a Vuestras Altezas.*¹¹⁹

La reacción del Almirante a la terrible masacre que tuvo que afrontar a su llegada al fuerte de Navidad, sirve como exponente de su habilidad negociadora, el extraordinario temple...que luego debió emplear en multitud de ocasiones en tierras americanas, capacidad ya observada en las capitulaciones santafesinas y que seguirá revelando el resto de su vida, defendiéndose de las críticas de sus adversarios ante los Reyes. Lejos de enfrentarse a los indígenas, reanudó sus contactos con el cacique Guacanagarí, con el que se declaró incluso *mucho obligado*. Así restableció las relaciones con los nativos taínos, actitud que le recriminaron sus subalternos pero que Colón, por seguir sus expediciones de descubrimientos, tomó en diferentes situaciones de conflicto respecto a los autóctonos, y también en las rebeliones de colonos que muy pronto empezaron a brotar.

Siguiendo rumbo a Monte Cristi, en el cabo del Angel encontró muchos aborígenes en una canoa y todos ellos con oro; era el lugar que, según Colón, estaba cerca del Cibao y de otras minas de oro. Decidió retroceder hacia el Este y, en el mes de diciembre, fundó la primera ciudad en tierras americanas, La Isabela.¹²⁰ Desde aquella especie de factoría se pretendía explotar el recurso a la esclavitud de indígenas, la imposición de tributos y la obligación de proveer de alimentos a los españoles. Era el asentamiento en el que dice Colón que previamente había algunas casas de indios, y que estos habían quedado muy contentos e intercambiaron con ellos vituallas. Elogia Colón su emplazamiento, señalando las buenas temperaturas que gozaba, y que estaba situada en el paralelo de las Canarias, especificando concretamente La Gomera; afirmaba que, llevando allí un mes, pudo comprobar cómo se daban excepcionalmente la siembra de hortalizas...también naranjos, sarmientos y cañas de azúcar (de estos últimos pide que se envíen en cantidad semillas para hacer cañaverales) En su optimismo, también informaba sobre la existencia de gran cantidad de especiería y de minas de oro, y que así había quedado confirmado por Ojeda a la vuelta del reconocimiento que le mandó hacer en la provincia del Cibao, donde *falló grandísimas minas de oro*.

En las descripciones de indios de la Isabela, Colón presenta datos nuevos e insiste en viejas ideas repitiendo que los aborígenes carecen de religión: *se amuestra que no tienen secta ni idolatría*, y así será fácil su conversión; señala algo que ya percibió en el primer viaje, que la propiedad era colectiva y el trabajo también; y que no sabían trabajar los metales, que el oro

¹¹⁹ *Carta-relación de Colón a los Reyes*, La Isabela, 20 de enero de 1494, fol. 7 rº. (en *Libro Copiador de Cristóbal Colón*) Por Mareri, debe decir Marien.

¹²⁰ Después que se había construido la primera capilla y hospital, y algunas casas, el 6 de enero de 1494: *se cantó la santa misa según nuestro rito, con asistencia de trece sacerdotes* (Anglería, dec. I, lib. II, cap. VI)

lo recogían en las arenas de los ríos pero carecían de artilugios para extraerlo bajo tierra; tampoco apreciaban el oro sino como adorno en finas láminas para sus carátulas.

En esa misma línea se expresó el cirujano Chanca al escribir que vio como los indios de Monte Cristi tenían oro, *no por riqueza salvo por bien parecer, y así en láminas finas para carátulas, o en la cabeza y para colgar en orejas y nariz*; y añadía que el cacique Guacanagarí, mostrándose amigable con Colón ante la matanza del fuerte de Navidad, *le presentó ocho marcos e medio de oro e cinco o seis çintos labrados de pedrería de diversos colores e un bonete de la misma pedrería*, afirmando después que le parecía que apreciaban más el cobre que el oro (fol. 28rº.) Igualmente ponderaba la riqueza de la tierra, afirmando que crecía en ocho días lo que en España tardaba veinte; seguidamente se extendía en otros muchos temas: sobre los caciques dirá *que son como capitanes*; acerca de las indias que iban cargadas de *ages*, explicaba que eran como nabos que los caribes llamaban *haje*; del aspecto físico de los hombres informaba que estaban pintados de negro y otros de blanco y rojo y las cabezas rapadas y decoradas con rayas.

La condición de cabezas rapadas no coincide con el resto de descripciones sobre los taínos pues, solamente la vemos reflejada en escritos de Chanca -y más adelante en la crónica de Fernández de Oviedo referida a caribes apresados por taínos de Tierra Firme-, mientras que las relaciones colombinas nos hablan de hombres de pelo corto a la altura de las orejas, y algunos largo *como las mujeres de Castilla*. No obstante, Chanca nos comenta otras características que se atribuyen comúnmente a los taínos isleños, pues dice *que sus muchas herramientas, hachas y azuelas, son de piedra y muy labradas*.

Chanca expone la idea colombina acerca de la facilidad de conversión al cristianismo de los nativos -careciendo de *secta*-; pero, aún advirtiendo esa posibilidad, añadía: *puesto que verdaderamente son idólatras, porque en sus casas ay figuras de muchas maneras yo les he preguntado ques aquello dizenme que es cosa de turey que quiere decir del cielo* (fol. 30vt.). Se aproxima así a lo expresado en el informe del ermitaño Pané, curiosamente obviado por el Descubridor que se lo había encargado, y que, copiado muchos años después en la *Historiae* de Hernando Colón, vió la luz en 1571; su conocimiento no escapó a Anglería, pues recogió muchos de sus pasajes del religioso en el capítulo IX de la I de las *Décadas*.

El informe de Pané consta de seis capítulos precedidos de una introducción donde se confiesa *pobre ermitaño de la Orden de San Jerónimo*, y que *por mandato del ilustre señor Almirante...escribo lo que he podido averiguar y saber acerca de las creencias e idolatría de los indios, y cómo veneran a sus dioses*.

Idea bastante completa de la concepción que tuvo sobre la religión isleña la ofrece el pasaje que transcribimos a continuación: *Cada uno, al adorar los ídolos que tienen en casa y les llaman cemíes, guarda un modo particular y superstición. Creen que hay en el cielo un ser inmortal, que nadie puede verlo y que tiene madre, mas no tiene principio; a éste le llaman Yucabu Vagua Maorocoti y a su madre llaman Atabey, Apito y Zuimaco, que son cinco nombres. Estos de los que escribo son de la isla Española; porque de las demás islas no sé cosa alguna, pues no las he visto jamás. También saber de qué parte vinieron, y de dónde tuvieron origen el sol y la luna, cómo se hizo el*

mar y a dónde van los muertos. Creen que los muertos se aparecen por los caminos cuando alguno va solo; porque, cuando van muchos juntos, no se les presentan. Todo esto les han hecho creer en sus antepasados; porque ellos no saben leer, ni contar hasta diez.

Un aspecto recoge la relación de Pané común a otros pueblos del continente americano (mayas, aztecas...) y que ya se fue percibiendo en las islas descubiertas por Colón; se trata de la premonición entre los taínos de la llegada del hombre blanco, presagio que anota así Pané: *Dicen que este cacique –padre de Guarionex- afirmó haber hablado con Yucahuguamá, quien le había anunciado que, cuantos viviesen después de su muerte, gozarían de poco su dominio, porque llegaría al país una gente vestida que les dominaría...Pero ellos pensaron que eran los caníbales; mas luego, considerando que éstos no hacían sino robar y marcharse, creyeron que sería otra gente aquella de la que el cemí hablaba.*¹²¹

Volvamos ahora a La Española, al punto donde quedamos en líneas anteriores.

Las expectativas de Colón sobre supuestas riquezas de la isla Española, le hizo insistir ante los Monarcas en otro de los objetivos mercantilistas que desde el primer viaje se había marcado, el negocio de esclavos. En esa dirección, recuerda en su carta-relación que no había podido detenerse a la venida a Indias en la isla Martinica, al oriente de Dominica, *de donde son todas mujeres...* tiempo en que recorrió, dice el Almirante, las islas de los *Caníbales y las vecinas, y les tomé y destruí y quémelas casas y canoas: vea[n] Vuestras Altezas si se abrán de captivar, que creo que después de cada año, se podrán aver, dellos y de las mugeres, infinitos.* En su narrativa está encomiando a los Reyes las ventajas esclavistas que le sugieren la fuerte constitución de los caribes, o caníbales, y también su inteligencia, pues decía a continuación: *Crean que cada uno valdría más que de tres negros de Guinea en fuerça y yngenio, como berán por los presentes que agora enbío.*

Al final de la *carta-relación* (fechada el 20 de enero de 1494) que no del viaje, se refiere Colón a las numerosas poblaciones de Jamaica, aunque probablemente estaba aludiendo al primer descubrimiento que hizo en su costa norte Martín Alonso Pinzón, en una de las veces que navegó separado del Almirante durante el primer viaje.¹²² Escribió Colón a los Reyes que el capitán que llegó de España con una carabela no quiso ir donde le mandó, sino que fue a Jamaica, y añadía seguidamente: *Dizen que en menos de seis leguas hallaron más de quinientas poblaciones, que en cada una avía más de sesenta grandes casas, y gente a maravilla, todos de la mejor condición que se vido; davánles a los nuestros quanto tenían.* Al respecto, si bien refiriéndose a la posterior expedición del Almirante, expuso Anglería: *Al lado meridional de Cuba encontró primeramente la isla que los indígenas llaman Jamaica; y, seguidamente, proporcionaba algunos datos sobre ella. Aseguraba que lo mismo en las playas que en lo interior es feracísima y muy poblada, y de los habitantes dicen sus vecinos que son de más agudo ingenio que los demás insulares, más dados a las artes mecánicas y más belicosos, y que muchas*

¹²¹ *Historiae, Relación de Pané*, cap. XXV, p. 217

¹²² Aunque complica el texto incluyendo la noticia de la vuelta de Alonso de Ojeda a la Isabela, el 20 de enero, después de una expedición, y añadía después de hablar del capitán rebelde: *el Fojeda venía malo del camino* (*Carta-relación de Colón a los Reyes*, La Isabela, 20 de enero 1494, fol. 9rº del *Libro Copiador*)

veces se enfrentaban al Almirante, *pero vencidos siempre, todos pactaron amistad con el Almirante.*¹²³

Algo más podríamos deducir de las frases de Colón sobre las poblaciones aborígenes que encontró en el segundo viaje, y también confirmar lo que venía sugiriendo desde el viaje de Descubrimiento. Nos referimos a una cuestión incluida en el *Memorial* que envió a los Reyes con la flota de Antonio Torres (con fecha 30 de enero, del mismo año en que envió la *carta-relación* a los Reyes anteriormente comentada) que, como ya dijimos, hasta hace pocos años se consideraba el documento colombino más completo del segundo viaje.

El aparente fracaso económico del segundo viaje, con unos indígenas que ya no se mostraban tan amistosos, que de las perlas y especias no había noticias y que el oro no *brotaba* como había imaginado, al tiempo que los recursos de la población española iba minándose seriamente por el hambre, la enfermedad y las consecuencias del clima, lo intentó remediar Colón por medio de ese memorial a los Reyes; en él pretendió adelantarse a las quejas de los colonos.

Consiste el Memorial en una serie de propuestas hechas por el Almirante a los Monarcas, constando en el documento conservado, original procedente del Consejo, las respuestas dictadas por el Consejo Real. Pues bien, una de las peticiones colombinas decía: *Es verdad que como esta gente platican poco los de una isla con los de la otra, en las lenguas ay alguna diferencia entre ellos, según como están más cercano o más lejos; y porque entre las otras islas las de los caníbales son muchas, grandes e harto bien pobladas, parecerá acá que tomar dellos e dellas e enviarlos allá en Castilla no sería sino bien* (fol. 3vtº) Y lo sugiere Colón para que aprendan el español y se conviertan, creyendo que así olvidarían sus hábitos antropófagos...La contestación viene a sugerir que el tema ya se había tratado en el Consejo Real.

La pregunta-propuesta colombina subrayaba la numerosa población caribe, esto es, los aborígenes de las Pequeñas Antillas, frente a las reducidas poblaciones de La Española y Cuba, islas fundamentalmente habitadas por taínos; esa desproporción demográfica confirmaría la tesis de un derrumbe poblacional iniciado desde muchos años atrás, cuando los caribes procedentes del continente sudamericano e instalados en las *Islas Vírgenes* y *Pequeñas Antillas* atacaban permanentemente a las poblaciones de las otras islas, matando y capturando a sus habitantes.

Ese movimiento constante de caribes de isla en isla había favorecido su potencial naval, poseyendo fustas grandes y manejables y de mejor *hechura* que las canoas, o almadías, de los taínos que, sin embargo, son considerados los aborígenes más desarrollados de la familia de los arawak a la vez que los más perjudicados por los caribes, o caníbales.

En el memorial insistía el Almirante en que la abundancia de las especerías hacía prever un futuro prometedor, e igualmente decía del oro que, no obstante, la situación de debilidad física de los españoles impedía rescatar y explorar; con esa disposición, solicitaba nuevos recursos a la vez que alentaba a la necesaria continuidad, con el envío de labradores etc. hasta tanto no se asentara una población estable. Introducía el nuevo elemento de riqueza, la posibilidad de embarcar a los caníbales para comercio de esclavos,

¹²³ Mártir de Anglería, déc. I, cap. III.

destacando sus buenas aptitudes: *Sus Altezas podrán dar licencia e permiso a un número de caravelas suficientes que vengan acá cada año, e trayan de dichos ganados e otros mantenimientos e cosas de poblar el campo e aprovechar la tierra, y esto en preçios razonables a sus costas de los que las traxieren, las cuales cosas se les podrían pagar en esclavos destos canívaes, gente tan fiera e dispuesta e bien proporcionada e de muy bien entendimiento, los cuales quitados de aquella inhumanidad creemos que serán mejores que otros ningunos esclavos, la qual luego perderán que sean fuera de su tierra; y destos podrán aver muchos con las fustas de remos que acá se entienden de fazer...(fol. 3vtº)*

De los itinerarios que después siguió Colón, costeando casi por completo las islas de La Española y Jamaica y el sur de Cuba, dan el mayor número de referencias - casi son las únicas que tenemos-, Hernando Colón y Las Casas. Sin entrar a detallar las múltiples expediciones, nos limitaremos a entresacar las noticias que contengan interés sobre la población autóctona, en estos y los otros autores.¹²⁴

Señalaba Anglería la forma en que el Almirante costeó el Sur de Cuba, para averiguar si era isla o continente, hasta que decidió que era Tierra Firme; y que llevaba de intérprete a Diego Colón, indígena recogido en el primer viaje en Guanahaní, *cuyo idioma era casi semejante al de éstos* (de Cuba); a pesar de esta última afirmación, Anglería prosigue diciendo que, durante este reconocimiento, les salieron varias canoas con indígenas y, por medio del indio Diego *averiguaron que son varios los idiomas en las varias provincias de Cuba.*

¹²⁴ Desde La Isabela hará expediciones a la región de *Cibao* y allí fundará el fuerte de *Santo Tomás*, en marzo de 1494; de nuevo en La Isabela desde finales de marzo, pretenderá ir a la costa de Cuba a primeros de mayo; recorrerá la ribera sureste de Cuba, desde el cabo *Alfa y Omega* (lo llamó así por considerarlo el extremo occidental de China y el principio de Oriente), y después pasará a la isla de *Jamaica*, costeando la costa noroeste y, dirigiéndose a Cuba, completó el recorrido del Sur, desde el cabo de *Santa Cruz* (cerca de la bahía de Santiago, y es el único cabo cubano que conserva el nombre dado por Colón), pasando por el *Jardín de la Reina*, provincia de *Ornofai* (aproximadamente en el la parte central de la isla, que actualmente se denomina *El Laberinto de las Doce Leguas*), hasta el extremo más occidental de la isla cubana, provincia de *Mangi*, frente a la pequeña isla de *San Juan Evangelista* (o de *los Pinos*), donde ya se encontraba en los primeros días del mes de junio. El día 13, un día después de haber hecho jurar a algunos de los tripulantes, ante escribano, que Cuba era Tierra Firme, y próximos al *Quersoneso Aureo*, decidió retornar a La Española. Volvió por la misma derrota y, bojeando el Sur de Jamaica llegó hasta La Española, al cabo de San Miguel; costeó el Sur de la Española hasta su parte más oriental, frente a la pequeña isla Savona (*Adamaney*, según Michel Cuneo, o *Amona*, según Hernando y Las Casas), y avanzando más al Este, en dirección a la isla de San Juan de Puerto Rico, cambió rumbo bojeando la costa Noreste de La Española hasta recalar en La Isabela -a finales de septiembre-, donde permaneció hasta cinco meses enfermo según apuntan Hernando y Las Casas. Precisamente en el tiempo transcurrido desde la isla Saona, hasta llegar a La Isabela (29 de septiembre de 1494), dice Hernando Colón que el Almirante no volvió a escribir en su diario de a bordo por encontrarse mal: *en adelante no continuó el Almirante apuntando en su diario la navegación que hacía, ni dice cómo volvió a La Isabela, sino solamente que habiendo ido desde la isla de Mona a San Juan, por las grandes fatigas pasadas, por su debilidad y por la escasez de alimento, le asaltó una enfermedad muy grave entre fiebre pestilencial y modorra, la cual casi de repente le privó de la vista, de los sentidos y del conocimiento. Por esto, la tripulación de las naves acordó abandonar la empresa que se hacía de descubrir todas las islas de los Caribes, y volverse a La Isabela* (H. Colón, *Historiae*, cap. LX p. 191) En los meses siguiente, hasta su vuelta a España, consta que, en febrero de 1495, envió un cargamento de más de 500 indios taínos como esclavos a España; que cobró tributos en oro de un hermano del cacique Canoabo; expediciones al Sur de la isla, hacia la fortaleza de Santo Tomás, llegando antes a la Vega Real (poblado del cacique Guaironex) donde fundará la fortaleza de la Concepción; tributos de Canoabo en oro; enfrentamiento de los indígenas, en la provincia de la Maguana, al oeste de Santo Tomás etc. hasta el regreso a España, desde La Isabela, por las Pequeñas Antillas.

En el mismo pasaje el milanés dice que encontraron a un hombre con túnica blanca, y otros muchos nativos vestidos, pero que huyeron; la extraña noticia no la vemos en otras narraciones, y más parece quimérico episodio de alguno de los tripulantes.

También sobre los habitantes de *La Española* sugería Anglería una condición advertida por Colón al percibir la existencia entre ellos de bienes comunales, con un sentido de mera subsistencia: *la tierra como el sol y el agua es común, y que no debe haber entre ellos mío y tuyo, semilla de todos los males, pues se contentaban con tan poco que en aquel vasto territorio más sobran campos que no le falta a nadie nada.*¹²⁵ Sus cultivos, como en Cuba, eran el maíz, la yuca y los *ages*. En contra de esta idea, algunos opinan que no existía comunidad de bienes, sino que la sociedad taína era muy disciplinada...

Otras noticias realmente sorprendentes nos ofrece Anglería sobre la tierra de las minas de oro, el Cibao de *La Española*. Cuenta como Bartolomé Colón, enviado por su hermano para explorar las minas, fue guiado por los indígenas hallando *pozos profundos excavados en el tiempo de los antiguos*. Y continúa el relato: *El Almirante sostiene que Salomón, rey de Jerusalém, se procuró allí, por el golfo Pérsico, aquellos inmensos tesoros de que se habla en el Antiguo Testamento. Si ello es verdad o no, eso no me toca a mí juzgarlo, pero me parece que dista mucho de serlo.*¹²⁶ Pues bien, sin entrar a comentar la imaginación colombina, fantasía que por cierto vemos también reflejada en la carta-relación del tercer viaje, y que el propio Anglería muy diplomáticamente rechaza, nos interesa el dato de los *pozos profundos* pues, según todas las noticias de la época y posteriores, se supone que los taínos carecían de artilugios para cavar la tierra, de manera que todo el oro lo recogían de arenas superficiales, en los ríos.

Otro apunte destacable de Anglería concierne a la descripción del tesoro de Anacaona (Anacauchoa), hermana del cacique Beuchio (o Behechio, de la provincia de Xaraguá), mujer que fue del cacique Caunaboa (o Canoabo, señor de las sierras)¹²⁷. *Sus tesoros -dice Anglería-, no eran oro, ni plata ni perlas, sino sólo utensilios y cosas tocantes al uso humano, como asientos, platos, fuentes, bacías, cazuelas hechas de madera muy negra tersa, reluciente (que tu eximio doctor de Artes y Medicina, Juan Bautista Elisio, sostiene que es ébano) y labradas con arte maravillosa; pues en estas cosas ejercitan los indígenas cuanto ingenio les ha dado la naturaleza, y se las hacen a aquella mujer en su isla Guanabba (que si la ves dibujada verás que cae en la entrada occidental de la isla Española); en ellas cincelan rostros vivos de los espectros que dicen ven de noche, de serpientes, hombres y otras cosas cualesquiera que una vez vean.* Y ante tan maravillosa obra, pregunta Anglería al destinatario de su carta: *¿Qué piensas harían ellos, Príncipe Ilustrísimo, si logran hierro y acero?* Cuenta, además, que a Bartolomé le regalaron 14

¹²⁵ Anglería, déc. I, cap. III.

¹²⁶ Anglería, déc. I, cap. III. Bartolomé Colón había llegado a La Isabela el 24 de junio de 1494, según Las Casas, o el 5 de agosto según Oviedo (Las Casas, *Historia*, lib. I, cap. CII y CIX) Frases parecidas leemos en el diario del tercer viaje, como ya advertimos en páginas anteriores, aunque al incluirlas Anglería en el segundo viaje, supuestamente no era la primera vez que Colón hacía asertos semejantes.

¹²⁷ Los caciques Beechio y Caunabó decía Hernando que eran los principales culpables del desastre de la matanza del fuerte Navidad, o así los acusaba ante el Almirante el cacique Guacanagarí. Fue hecho prisionero Caunabó, cacique de Cibao, sus hijos y sus mujeres, quedando pacificada la isla todo el año y establecidos los tributos...(Colón, *Historiae*, cap. LXI, p. 195-196)

asientos, 60 utensilios de barro de mesa y 4 bultos de algodón de mucho peso.
128

Durante el periodo de este segundo viaje se habían producido los primeros motines anticolombinos de parte de los colonos; ya en la Isabela, en febrero de 1494, se producía la rebelión de Bernal de Pisa.¹²⁹

Liderados por los españoles rebeldes, se produjeron los primeros enfrentamientos de los nativos contra Colón y su hermano Bartolomé, quien había llegado con tres carabelas el 24 de junio de 1494. En marzo de 1495 salía el Almirante de la Isabela para participar en la larga serie de conflictos mantenidos durante los diez meses siguientes, contando con el apoyo de Guacanagarí y en contra de Behechío, Maniacotex (hermano de Canoabo), y Guarionex, produciéndose la muerte de 50.000 nativos, según Las Casas.¹³⁰ En este periodo impuso Colón mayores tributos, en oro algodón, a los nativos, y mandó la primera carga de esclavos a España, 500, que pronto la Reina mandará liberar y ser devueltos a sus tierras de origen.¹³¹

El descontento de los aborígenes y colonos, con permanentes enfrentamientos entre sí, y sobre todo las críticas a la gestión de los hermanos Colón, impulsó al Almirante a regresar a España para exponer personalmente la situación a los Reyes.

El mes de marzo de 1496 partía de La Española con las carabelas *Santa Cruz* y *la Niña*, y en el mes de abril abandonaba la isla Guadalupe, donde había recalado para abastecerse de agua y alimentos. Durante esta segunda estancia en la isla, la principal de los caribes a juicio de algunos cronistas, nos dice Hernando Colón que el Almirante envió las barcas a las playas *bien armadas, y antes que llegasen, salieron de un bosque mucha mujeres con arcos y saetas y penachos, en actitud de defender la tierra.* Más adelante describe que, habiendo abandonado los indígenas sus casas, pudieron observar en ellas: *papagayos grandes, miel, cera y hierro, del que tenían pequeñas hachas con las que cortan, y telares como de tapices, con los cuales tejen telas; las casas eran cuadradas, y no redondas como en las otras islas; en una de ellas fue hallado un brazo de hombre puesto al fuego en un asador;* y vuelve a insistir en la condición de fortaleza de las féminas caribes cuando cuenta que, al día siguiente capturaron a diez mujeres y tres chicos, una de ellas era la mujer de un cacique, *que apenas pudo alcanzar un canario velocísimo, y que luchó con él hasta casi ahogarlo.*

Con estos episodios quedan definidas ciertas desigualdades entre caribes y los demás isleños, mayoritariamente de los taínos: los caribes, además de la gran diferencia que suponía practicar la antropofagia, de forma habitual, poseían hierro y armas más afiladas, casas cuadradas (y no redondas como los bohíos taínos) y estaban dotados de una excepcional forma física que también tenían sus mujeres. De otro lado, se señala que se adornaban con *penachos de plumas*, como vimos que tenían los ciguallos de La Española. Y un detalle diferente se incluye en el relato, nos referimos a la

¹²⁸ Anglería, déc. I, cap. V.

¹²⁹ Las Casas, *Historia de las Indias*, t. I, lib. I, cap. XC; Días antes de la rebelión, el día 2 de febrero, había partido la flota de doce naves que mandaba Antonio Torres (Ibíd., cap. LXXXIX)

¹³⁰ Colón, *Historiae*, cap. LXI; y Las Casas, *Historia de las Indias*, t. I, lib. I, cap. CV.

¹³¹ Envió Colón a la Península con la flota de Torres a nativos taínos, siendo embarcados, según Cuneo, el 17 de febrero de 1495: DL almas entre machos y hembras (Cuneo, Miguel: *Sobre las novedades de las islas del Océano Hespérico descubiertas por Don Cristóbal Colón.* En *Cartas de Particulares a Colón.* Relaciones coetáneas. Madrid, 1984, p. 257)

alusión a que tenían cera, elemento inexistente en las islas y propio de Yucatán...-como después veremos en la crónica de fray Bartolomé- y que, a nuestro juicio, probaría el intercambio de los caribes con poblaciones continentales, asunto muy probable si tenemos en cuenta sus magníficas canoas.

Seguidamente, Hernando amplía la descripción de la población femenina caribe apuntando aspectos y hábitos similares a los contemplados en los habitantes de Jamaica, y añade otro de gran interés que suponía la formación de un calendario propio calculado mediante la observación de las estrellas: *Estas mujeres llevan las piernas fajadas, desde la pantorrilla hasta la rodilla, con algodón hilado, para que parezcan recias, a cuyo adorno llaman coiro; lo tienen por gran gentileza, y se aprietan con él de tal suerte que, si por algún motivo se les cae esta faja, aquella parte de la pierna resulta muy delgada. Esto mismo acostumbran en Jamaica los hombres y las mujeres, y aún se fajan los brazos hasta el sobaco, a saber, hasta la parte delgada, a guisa de los brazales que antiguamente se usaban entre nosotros. Hay también entre ellas ciertas mujeres muy gordas, tanto que alguna tenía un brazo, y aún más, de recia; en lo demás son bien proporcionadas; en cuanto sus hijos pueden estar de pie y andar, les dan un arco en la mano, para que aprendan a disparar saetas; todas llevan el cabello largo y suelto por la espalda; no cubren cosa alguna de su cuerpo. La cacica o señora que tomaron, decía que toda la isla era de mujeres, y que aquellas que no les habían dejado llegar con sus barcas a tierra, eran también mujeres, excepto cuatro hombres de otra isla que estaban allí de paso, pues cierto tiempo al año suelen venir a recrearse y estar con ellas. Lo mismo hacían las mujeres de otra isla llamada Matinino, de las cuales referían lo que se lee de las Amazonas; el Almirante creyó esto por lo que había visto en aquellas mujeres, y el ánimo y fuerza que mostraron. Dícese también que parecen dotadas de más inteligencia que las de otras islas, pues en otros lugares no miden el tiempo más que de día por el sol, y de noche, por la luna; mientras que estas mujeres contaban los tiempos por las estrellas, diciendo: cuando el carro sube, o tal estrella desciende, entonces es tiempo de hacer esto, o lo otro.*¹³²

Después que el Almirante dejó la isla Guadalupe, dice Hernando que llevó consigo a la cacica, *que prefirió ir a Castilla con una hija suya, en compañía de los otros indios que se llevaban de la Española, uno de los cuales era el rey Caoanabó, el mayor y más bien reputado de aquella isla, porque no era natural de ella sino del país de los caribes.*

Don Cristóbal arribaba a Cádiz el 11 de junio de 1496 acompañado de poco más de 200 españoles descontentos y 30 indígenas. En nada se parecía esta llegada al triunfo del primer regreso. Su vuelta ahora evidenciaba un claro fracaso económico, no se habían hallado tierras ricas en metales preciosos ni mercaderías de valor, gran escollo a sus pretensiones que pretenderá resarcir con la venta de esclavos pero que finalmente la Reina rechazará.

TERCER VIAJE DE COLÓN

¹³² Colón, *Historiae*, cap. LXIII, p. 224.

Diferentes novedades de las poblaciones autóctonas podremos recoger de los viajes tercero y cuarto. Recorrió Colón nuevas áreas en la parte septentrional del continente sudamericano donde halló caribes y arahuacos, éstos algo diferentes a los contemplados en las islas, quizá condicionada su visión por la predisposición de Colón a haber encontrado el Paraíso Terrenal; otros pueblos encontró en el cuarto viaje cuando abordó las costas atlánticas centroamericanas por primera vez.

Para el tercer viaje nos servimos fundamentalmente de la *carta-relación* a los Reyes copiada por Las Casas y, el *Memorial* a los Monarcas que envió igualmente Colón, además, como en los anteriores, intentamos completar los datos con las noticias de los otros autores que recibieron información del Almirante.

El tercer viaje colombino se iniciaba de forma muy distinta: si en el anterior salió de Cádiz con 17 naves, en éste lo hacía con tan sólo seis embarcaciones que partían de San Lúcar de Barrameda el 31 de mayo de 1498. Tres de ellas las mandó por delante el Almirante, desde Canarias. Con las otras tres navegó Colón hasta divisar la isla que llamó *Trinidad* el 30 de julio; navegando a occidente, por la parte más meridional, fondeaba al día siguiente en el primer cabo que vio, *Cabo Galera* (hoy Punta Galeota), en el extremo suroriental de la isla, avistando ya casas y gentes, con hermosas tierras verdes y labradas; siguió dirección poniente costeando el Sur isleño hasta tomar tierra en el *Cabo de la Playa* (actual Erin Point); allí envió a unos marineros a tierra para tomar agua sin que pudieran ver habitante alguno, pero sí percibieron indicios que probaban haberse retirado recientemente; además, advierte el Almirante haber visto casas desde las naves en las costas que dejaba a estribor. El 2 de agosto doblaba la punta Sur occidental de la isla Trinidad, pasando el estrechamiento que bautizó *Punta Arenal* (actual Punta Icacos), y allí se le acercó una gran canoa con hombres armados que atacaron a los españoles; ese extremo seguirá bordeando el extremo meridional de la isla vieron a Sur el delta de un gran río; desde ese punto avistó tierra continental, era la futura Venezuela, sin embargo, Colón creyó que era una isla de bajas tierras, llamándola *Isla Santa*.

Atravesará la *Boca de la Sierpe* y la *del Dragón*, en el que denominó *Golfo de las Ballenas*. Al navegar por el golfo titulará a sus costas *tierra de Gracia*, afirmando que eran las tierras más hermosas del mundo, declaración que ya antes, sorprendido por tan exuberantes naturalezas, había dedicado a Cuba y La Española, pero que ahora le infundirá un carácter mítico. Costeando hacia poniente se convencerá de que eran costas de Tierra Firme, a la que los indígenas llamaban *Paria*.

Poniendo rumbo a La Española recorrió en dirección poniente parte de la costa Norte venezolana, avistando las islas *Margarita* y *Cubagua*. La isla Española era la etapa final del viaje en Indias que, sin embargo, se convirtió en el momento de su mayor desprestigio, pues en ella fue arrestado por el nuevo pesquisidor y enviado preso con sus hermanos a España.

Como le había sucedido con las islas antillanas, a Colón le impresionaron gratamente las nuevas tierras; describió la verdura y hermosura de los paisajes, y la belleza de los nativos y, por encima de todo, alcanzó uno de sus grandes afanes, el hallazgo de las perlas.

Pero, sobre todo, este viaje tuvo unos episodios de gran importancia: tocó por primera vez tierras continentales, intentó dar nueva respuesta a la

conformación de la Tierra, sustituyendo el orden tradicional de Ptolomeo, y pretendió encontrarse cerca del Paraíso Terrenal.

En su exploración halló indios de la familia arahuaca, pacíficos y amistosos, y también a belicosos caribes, pues de las dos etnias había nativos en Paria y en la isla de Trinidad. Del origen y disposición de ambas etnias ofrece interesantes noticias el cronista Fernández de Oviedo, no obstante, veremos que el aspecto de los aborígenes indicado por el Almirante no encaja completamente con lo narrado por el cronista, o más exactamente con la ausencia de flechas venenosas que no cita don Cristóbal y que, sin embargo, sabemos que siempre emplearon los caribes; la falta, entendemos que pudo estar directamente relacionada con las ideas premeditadas del Descubridor en su afán por mostrar mayores bondades y facilidades para la conversión al cristianismo...

Veamos las palabras de Fernández de Oviedo y, seguidamente, las de Colón y otros informadores.

El cronista cifró el origen de la etnia caribe en tierras de la que se denominará Venezuela, *en el golfo de Urabá, en la punta que llaman Caribana, de donde deriva su nombre, como cabeza o solar solariego de los caribes.*¹³³

Había apuntado Oviedo que había caribes en todas las Antillas Menores (aunque a veces duda si había en Boriquén) y, más adelante, refiriéndose a tercer viaje del Almirante, afirmó que había caribes en la isla de Trinidad donde primero arribó, y también en muchas partes de Tierra Firme, incluyendo toda la costa descubierta por don Cristóbal; así, anotando los descubrimientos que siguieron de Bastidas, dice: *Todo lo que descubrió Bastidas en este viaje, hasta la punta de Caribana, es de indios flecheros e de la más recia gente de la Tierra Firme, e tales son desde el cabo de la Vela, al Oriente, hasta la punta de las Salinas e Boca del Dragón, e todo lo quel primero Almirante había descubierto en Tierra Firme. E tiran, en toda la dicha costa e islas della, con hierba muy mala e irremediable.*¹³⁴ En otros episodios explicaba cómo hacían la mezcla de hierbas venenosas con la que untaban sus flechas mortíferas, y que comían carne humana; decía que, cuando los caribes capturaban a los arahuacos de Tierra Firme, *a los que están gordos los matan y comen, y tienen por muy estimado manjar la carne de la nalga; y con la gordura o grasa que de los tales, para defensa de el calor dellos, se untan los cuerpos y los cabellos, y los traen tan pendientes como si con miel u otro licor los untasen, para estar retirados sin se torcer a parte alguna. Y al indio que toman flaco, engordándole con brevajes que le dan. Y de las calaveras y armaduras de huesos de medio cuerpo arriba, entoldan sus casas, y ponénlos por tanta orden, que hacen labor en las paredes, que son de palmas. Esto que es dicho, es en las casas de hombres principales, como por blasón o armas o trofeos para se honrar.*¹³⁵ Con ese antecedente, alude a la semblanza que hizo Plinio de los antropófagos que, además de comer carne humana, *beben en las cabezas o calavernas de los hombres muertos, y que los dientes, con los cabellos dellos, traen por collares,* a lo que agregaba el cronista: *Y destos tales collares he visto yo*

¹³³ Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. II, lib. 25, p. 323. El golfo de Urabá, ubicado en la parte más meridional del golfo del Darién, en la actual Colombia.

¹³⁴ *Ibidm.*, t. I, lib. Tercero, cap. VIII, p. 72.

¹³⁵ Urabá será el final de la exploración de Rodríguez Bastidas, continuando la costa del Norte continental desde el cabo de la Vela, punto éste al que llegó Colón en el tercer viaje (Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Tercero, cap. I y III, p. 55 y 59; lib. 24, cap. XVII, p. 435.

*algunos en la Tierra Firme.*¹³⁶ Acerca de esos hábitos, nos cuenta Fernández de Oviedo que un principal cacique de Tierra Firme, al que llama príncipe Atabaliba, bebía en el cráneo de su hermano: *la cual cabeza, vaciados los sesos e interiores partes della muy bien, y de dentro muy lisa, y el brocal de su circunferencia hecho de oro muy bien labrado y fino, tenía el cuero superior con los cabellos muy llanos e negros y curados, de manera que estaban muy fijos en este vaso con el que Atabaliba bebía en las fiestas; y era una de las más preciosas joyas de su cámara e tesoros y de más reputación.*¹³⁷

En cuanto a los aborígenes de la familia arahuaca, apuntó Fernández de Oviedo que su origen radicaba también en tierras Venezuela; dijo que supo que en Tierra Firme había el pueblo de Aruacay pero que, después se informó de que en las costas del Golfo de Paria e isla Trinidad: *había una nación de indios llamados aruacas, gente de buen aspecto e de tales obras que con respecto de los indios de estas partes les hacen mucha ventaja.* Aunque Oviedo dice de estos nativos que siempre iban desnudos, *sin ninguna ropa, y el miembro viril reasumido en el cuerpo...* y añadía Oviedo que los araucos se mostraban muy amigos de los españoles, y que siempre estaban en guerra con los caribes y los caribes con ellos, por mar y por tierra; y que, cuando apresaban a los caribes, *a los que son viejos, matánlos de crueles muertes e no los comen; e a los que son mancebos o en buena edad, en cautivándolos, les trasquilan e quitan los cabellos (que con su grasa curan) como en venganza de esa injuria, en señal de cautiverio. E sírvense dellos en sus labores como esclavos, e los truecan e venden e contractan como tales esclavos, e llamánlos pretos o mováis; y como siempre andan tresquilados, son conocidos por tales cautivos, e algunas veces los truecan a cristianos, e los dan por hachas o por otras herramientas.* Seguidamente, relacionaba el cronista que los aruacos poseían grandes armadas de canoas, provistas de grandes arqueros, y que entablaban contactos con muchas naciones de indios: *Y contractan por los ríos arriba muchas leguas, y con muchas y diversas naciones que ellos tienen por amigos, y en la mar asimismo contractan en más de trescientas leguas de costa, con armadas de cincuenta e sesenta navíos, canoas, e piraguas, con quinientos e ochocientos indios de pelea, arqueros, muy bien proveídos de bastimentos e armas...* y que eran gente que tenían las orejas *de la manera de los orejones del Perú.*¹³⁸ Por lo que respecta a la deformación de las orejas citada, creemos que, tratándose de una introducción alusiva a hechos posteriores a los viajes colombinos, referida a los indígenas peruanos, probablemente Oviedo los confundió con los nativos de la costa atlántica centroamericana que descubrió Colón en el cuarto viaje, en la que denominó *Costa de la Oreja*.

Sigamos ahora las palabras de don Cristóbal y los demás narradores de este viaje:

Desde la isla de Trinidad, llegó al cabo *Galera*, del que decía el Almirante: *Y allí oviera buen muy buen puerto, si fuera fondo; y avía casas y gente y muy lindas tierras, atan fermosas y verdes como las güertas de Valençia en março.*¹³⁹ Más a poniente, en la punta del *Arenal*, afluyeron numerosos aborígenes que hablaban otra lengua; iban casi desnudos, con el

¹³⁶ *Ibdm.*, t. II, lib. Primero, cap. VIII, p. 35.

¹³⁷ *Ibdm.*, t. II, lib. Sexto, cap. XXXII, p. 191.

¹³⁸ Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. II, lib. 24, cap. XVI, pp. 435-436.

¹³⁹ *Carta-relación del Almirante a los Reyes sobre el tercer viaje*. 30 de mayo –31 de agosto de 1498. *Co.Do.Des.*, II, n. 405, p. 1098.

pelo largo....si bien llevaban cubiertas las cabezas con unos pañuelos de colores que Colón denomina con el nombre que le daban en Guinea, *almazar*; iban armados con arcos y flechas y también con escudos, instrumento de defensa que hasta entonces no habían visto entre los nativos. Aunque no se hace hincapié en la belicosidad ni se alude a las flechas venenosas, debía tratarse de caribes, a juzgar por frases de la carta-relación en que hace mención a encuentros posteriores con aborígenes que, al contrario de los primeros, no estaban armados con flechas venenosas ni escudos...

En este primer encuentro no se produjo comunicación alguna, pues los españoles fueron atacados por los nativos; del mismo dio cuenta don Cristóbal: *vino de hazia Oriente una grande canoa con veynticuatro hombres, todos mancebos e muy ataviados de armas, arcos y flechas y tablachinas; y ellos, como dixen, todos mancebos de buena disposición y no negros, salvo más blancos que otros que aya visto en las Yndias, y de muy lindo gesto y fermosos cuerpos y los cabellos largos y llanos cortados a la guisa de Castilla, y trayan la cabeça atada con un pañuelo de algodón, tejido a labores y colores, el cual creya yo que era almayzar; otro destes pañuelos trayan çeñido e se cobijavan con él en lugar de pañetes.*

Y continuaba su relato: *Cuando llegó esta canoa habló de muy lexos, e yo ni otro ninguno no los entendíamos, salvo que yo les mandava hacer señas que se allegasen...Yo les hazía mostrar baçines y otras cosas que luzían, por enamorarlos porque viniesen...y yo deseava mucho aver lengua y no tenía ya cosa que me pareciese que era de mostrarles, salvo que hize sobir un tamborín en el castillo de popa, que tañasen e unos mançebos que dançasen, creyendo que se allegarían a ver la fiesta. Y, luego que vieron tañer y dançar, todos dexaron los remos y echaron manos a los arcos y los encordaron, y enbraçó cada uno su tablachina y començaron a tirarnos flechas...y el piloto entró con ellos y dio un sayo e un bonete a un hombre prinçipal que le pareçió dellos; y quedó conçertado que le yría a hablar allí en la playa, adonde ellos luego fueron con la canoa esperándole; y él, como no quiso yr sin mi liçençia, como ellos le vieron venir a la nao con la barca, tornaron a entrar en la canoa e se fueron, e nunca más los vide ni a otros desta isla.*¹⁴⁰

Otros detalles observamos en la exposición de Anglería sobre el primer encuentro con autóctonos continentales -como hemos dicho posiblemente caribes-, cuyo mayor interés reside, a nuestro parecer, en el valor añadido que entrañan las explicaciones que al respecto le debió transmitir el Almirante: *echaron de ver , a lo lejos, una canoa que venía, en la cual iban veinticuatro hombres, todos jóvenes, elegantes y de alta estatura, armados de escudos a más de los arcos y saetas, fuera de la costumbre de los demás, con el pelo largo, plano y partido en la frente casi a la manera española. Cubríanse las ingles con una venda de algodón tejida de varios colores; fuera eso, iban desnudos...Y, seguidamente revelaba el milanés las conjeturas del Almirante acerca de la variedad de pueblos que iba contemplando en sus viajes y que, como veremos más adelante, están relacionadas con la visión cosmográfica de Cristóbal Colón y su creencia en haber localizado el lugar del Paraíso Terrenal: *Por cuanto el Almirante afirma con insistencia que en toda aquella navegación nunca salió de los paralelos de Etiopía, y como hay tanta variedad de naturaleza en los indígenas de una a otra tierra, es a saber, del continente**

¹⁴⁰ Carta-relación del Almirante a los Reyes sobre el tercer viaje. *Co.Do.Des.*, II, n. 405, pp. 1098-1100.

*etíope y de las islas, pues los etíopes son negros crispados, con lana y no con cabellos, pero éstos son blancos, de largos cabellos extendidos y rubios (sic), no veo de qué otra causa pueda originarse diferencia tan grande. Esa variedad, pues, la causa la disposición de la tierra, no el soplo del cielo. Sabemos que en las montañas de la zona tórrida caen nieves y duran; sabemos también que en regiones muy distantes de ella, hacia el Septentrión, los habitantes pasan mucho calor.*¹⁴¹

Después de la punta del Arenal, dice Colón que había una boca grande de agua, de unas dos leguas, entre la isla Trinidad y la *tierra de Gracia*, y que para pasarla concurrían grandes corrientes. Cuenta el Almirante las dificultades que pasaron a causa de los bajos peligrosos y la furia de las corrientes: *fallé que venía el agua del oriente fasta el poniente con tanta furia como haze el Guadalquivir en tiempo de avenida y esto de contino noche y día, que crey que no podría bolver atrás por la corriente ni yr adelante por los baxos....* Cruzó el estrecho, al que puso el nombre de *Boca de Serpiente* y, navegando al Norte, pudo alcanzar aguas tranquilas y dulces, avistando varias islas hasta el extremo de Paria (tierra continental), y a aquel estrecho llamó *Boca del Dragón*. Prosiguió la navegación por la costa sur de la península y fondeó junto a un río, allí acudieron muchos indígenas y se enteró que a aquella tierra llamaban Paria. Fue el primer contacto con Tierra Firme, el 5 de agosto de 1498. Cuenta Hernando que el Almirante mandó unas barcas a tierra donde hallaron frutas y vestigios de gente que había huido por temor a los españoles, pero igualmente registra un amigable recibimiento de los nativos, aunque el Almirante anotó que él no había desembarcado por estar enfermo de los ojos.

El amigable encuentro con los nativos se produjo en el punto que Colón bautizó *Jardines*, *porque así -decía Colón-, conforman por el nombre, y lo describía así don Cristóbal: vino mucha gente, y me dixeron cómo llamavan a esta tierra Paria, y que allí más al Poniente era más poblado. Tomé dellos cuatro y después navegué al Poniente...*¹⁴²

Cuando Colón se refiere al siguiente encuentro con nativos de la familia arahuaca, haciendo una esmerada glosa a su amabilidad y mejores expectativas; describe sus adornos, oro, perlas, y sus vinos, entre los que cita como el más apreciado al que cree se hacía con maíz, haciendo alusión a las mazorcas que él había llevado anteriormente a España donde ya su cultivo se había extendido en tierras de Castilla; se trataba efectivamente de la famosa chicha, que por primera vez conocieron los españoles y que se hacía con el maíz fermentado. También mencionó sus casas construidas a dos aguas -no redondas como los *bohíos* de las Grandes Antillas-, y, al parecer, provistas de abundantes *sillas*, elemento quizá diferente a los exclusivos *duhos* (asiento de honor, o banquillo como lo denomina Oviedo, de los jefes indígenas, que habían visto los españoles en las Grandes Antillas)

Dice el Almirante en la carta-relación que, tras navegar unas ocho leguas, hasta la punta que llamó *del Aguja*: *hallé unas tierras las más hermosas del mundo y muy pobladas... y por ver esta verdura y esta hermosura acordé surgir y ver esta gente, de los quales luego vinieron en canoas a la nao a rogarme de parte de su rey que descendiese en tierra. E cuando vieron que no curé dellos, vinieron a la nao infinitísimos en canoas, y muchos trayan piezas de oro al pescueço y algunos atados a los braços algunas perlas. Holgué*

¹⁴¹ Anglería, déc. I, cap. VI

¹⁴² *Carta-relación del Almirante a los Reyes sobre el tercer viaje*. Co.Do.Des., II, n. 405, pp. 1100-1102.

mucho quando las ví e procuré mucho de saver dónde las hallavan, y me dixerón que allí, y de la parte del norte de aquella tierra... procuré de aver de aquellas perlas, y enbié las barcas a tierra. Esta gente es muy mucha y toda de muy buen parecer, de la misma color que los otros de antes y muy tratables. De esta forma parece referirse a la misma clase de aborígenes, pacíficos taínos, que habitaban las Grandes Antillas. Subrayaba cómo habían recibido muy favorablemente a los españoles que envió a tierra, y que los habían llevado a una casa muy grande hecha a dos aguas y no redonda como tienda del campo, como son estas otras, y allí tenían muchas sillas a donde los fiçieron assentar...y hizieron traer pan y de muchas maneras frutas e vino de muchas maneras blanco e tinto, mas no de uvas: deve él de ser de diversas maneras uno de una fruta y otro de otra, y asimismo deve de ser dello de mahiz: que es una simiente que haze una espiga como una maçorca de que llevé yo allá y ay ya mucho en Castilla (...)

Se extendía después en detallar su fisonomía... y que estaban provistos de canoas mayores y mejor construidas, en las que tenían emplazadas una especie de camareta: *son todos de muy linda estatura, altos de cuerpos e de muy lindos gestos, los cabellos muy largos e llanos y traen las cabeças atadas con unos pañuelos labrados, como ya dixé, hermosos, que parecen de lexos de seda y almayzares. Otros traen çeñido más largo, que se cobijan con él en lugar de pañetes, ansí hombres como mugeres. La color desta gente es más blanca que otra que aya visto en las Yndias. Todos trayan al pescueço y a los braços algo a la guisa destas tierras, y muchos trayan pieças de oro baxo colgado al pescueço. Las canoas dellos son muy grandes, y de mejor hechura que no son estas otras, y más livianas, y en el medio de cada una tienen un apartamiento como cámara, en que ví que andavan los principales con sus mugeres..*¹⁴³

La exposición colombina nos ofrece a unos aborígenes cuyo físico resulta muy similar respecto a los anteriores con los que entraron en contacto, e igualmente cubiertos con pañuelos de algodón en la cabeza; en ese orden, no obstante, Colón revela en el curso de su relato ciertas diferencias, pues afirma que, *no son como estos otros*, declaración que aparentemente establecería la diferencia con los isleños de las Grandes Antillas, pero más probablemente con los belicosos caribes hallados al fondear la primera vez en este viaje.

La narración de Hernando acerca de los nativos de aquella región era prácticamente igual a la colombina en cuanto al físico y adornos, al tiempo que revelaba claramente que no se trataba de indios caribes, pues apuntaba un punto específico que los desmarcaba claramente del mundo caribe; declaró que los indios de Paria no estaban armados ni usaban flechas envenenadas, y tampoco escudos, y que esas armas eran las propias de los caribes. Escribió el hijo del Almirante que su padre había mandado unas barcas a tierra: *donde se veía gran número de indios...los cuales fueron con sus canoas a los navíos para cambiar las cosas que tenían, y eran las mismas que en las otras islas antes descubiertas, aunque allí no vieron las tablachinas o rodela, ni la hierba envenenada para las saetas, las cuales éstos no usan, pues solamente los caribes acostumbbran tenerlas. La bebida de estos era cierto licor blanco como la leche, y otro que tiraba a negro de sabor de vino verde, hecho de agraz; pero*

¹⁴³ Carta-relación del Almirante a los Reyes sobre el tercer viaje. Co.Do.Des., II, n. 405, p. 1102-1104.

*no se pudo saber de qué fruto lo hacían. Llevaban paños de algodón, bien tejidos, de varios colores, del tamaño de pañuelos, unos mayores y otros menores...La gente parecía ser más tratable y sagaz que la de la Española. Cubren sus partes pudendas con un paño de los que hemos mencionado, que son de varios colores; llevan otro rodeado a la cabeza. Las mujeres no encubren cosa alguna, ni siquiera las partes vergonzosas, lo que también se usa en la isla de la Trinidad. Nada vieron de utilidad, fuera de algunos espejillos de oro que llevaban al cuello.*¹⁴⁴

Los intereses mercantilistas del Almirante parecían alcanzar su mayor afán, el oro y las perlas, a la vez que la prueba de estar en ricas tierras orientales: *procuré mucho de saber donde cogían aquel oro, y todos me señalaban una tierra frontera dellos al Poniente, que era muy alta mas no lejos; mas todos me dezían que no fuese allá porque allí comían los hombres, y entendí entonces que dezían que eran hombres caníbales e que serían e que serían como los otros, y después he pensado que podría ser que lo dezían porque avría animalías. También les pregunté adonde cogían las perlas, y me señalaron también que al Poniente y al Norte, detrás desta tierra adonde estaban.*¹⁴⁵

Las descripciones copiadas nos indican como los aborígenes de la tierra de Paria construían grandes canoas, con una especie de barraca de palma en la parte central; tejían pañolones que a Colón le parecían moros; sus aretes y colgantes de oro y *guanín*, el oro bajo que así llamaban, quizá formando unas figuras planas de aves colgadas al cuello que los españoles llamaron *aguillillas*; no había oro en la provincia de Paria y, así, tratándose de indios fronterizos con otras etnias, probablemente los adornos de oro y las famosas *aguillillas* procedían de la costa centroamericana -panameña-, donde Colón los hallará en cantidad en el cuarto viaje.¹⁴⁶

La novedad de las perlas, su abundancia, no debió tardar en comentarla el Almirante a su amigo Anglería que, entre otras cosas escribió: *Al cuello y en los brazos llevaban collares y brazaletes, la mayor parte de oro y perlas de India, y esto como tan ordinario que las mujeres de nuestros países no llevan mayores sargas de cuentas de vidrios.*¹⁴⁷

Prosiguió su navegación el Almirante rumbo noroeste hasta dar con un *golfo muy grande en el qual pareçía que avía otros quatro medianos y del uno salía un río grandísimo...* quizá se trataba del río Paria y el golfo que llamó de las *Perlas* y que, una vez pasado, comprobó como el agua era dulce. Observó entonces don Cristóbal que la aguja magnética que marca el rumbo se desviaba, no al norte como le pasó a 100 leguas de las Azores, sino al noreste. Sobre el fenómeno de la declinación de la aguja expuso el Almirante su teoría:

El Almirante creyó haber descubierto la auténtica forma de la Tierra; que la tierra no era redonda sino que presentaba cierta deformidad, en forma de pera, y que en la ladera de esa protuberancia terráquea se encontraba la tierra de Paria y, sobre la cima de tres elevadas montañas, el Paraíso y el lago en el que nacían los míticos y bíblicos cuatro ríos. Argumentó un sin fin de explicaciones cosmográficas, recurriendo a sus observaciones y rememorando

¹⁴⁴ Colón, *Historiae*, cap. CXXI, p. 239.

¹⁴⁵ *Carta-relación del Almirante a los Reyes sobre el tercer viaje. Co.Do.Des.*, II, n. 405, p. 1104.

¹⁴⁶ Se pretende identificar a esto indígenas con los guayqueríes, que se extendían desde las Guayanas hasta Honduras, pues sus canoas, pañolones de algodón, y aretes de oro al cuello así lo sugieren.

¹⁴⁷ Anglería, déc. I, cap. VI

frases bíblicas y de autores clásicos. Escribió Colón: *La Sacra escriptura testifica que nuestro Señor hizo al Paraíso Terrenal, y en él puso el árbol de la vida y dél sale una fuente de donde resultan en este mundo quatro ríos principales: Ganges en Yndia, Tygris y Eufrates en XXX los quales apartan la sierra y hazen la Mesopotamia y van a tener en Persia, y el Nilo que naçe en Etiopía...algunos gentiles quisieron decir por argumentos: que él era en las yslas Fortunate que son las Canarias etc. Santa Isidro y Beda, y Strabo, y el maestro de la hystoria scolastica, y sant Ambrosio y Scoto y todos los sanos theólogos conçiernan quel paraíso terrenal es en el Oriente etc.*¹⁴⁸ También se sirvió de reflexiones de antiguos sabios incluidas en fuentes narrativas de la época, así, por ejemplo, en el *Imago mundi*, leemos: *En el Paraíso hay una fuente que riega el jardín de las delicias y que se extiende por cuatro rios. El Paraíso es, según Isidoro, Juan Damasceno, Beda, Estrabón y el maestro de las Historias, un lugar amenísimo en tierras orientales, separado por una larga distancia de nuestro mundo habitado; es tan elevado que toca la esfera lunar y hasta allí no llegó el agua del diluvio. Con todo no hay que entender que en realidad tocara el círculo de la luna, sino que hablando hiperbólicamente se insinúa que su altura respecto a la superficie de la tierra es incomparable y que llega hasta la atmósfera en calma por encima de este aire turbulento, donde se encuentra el fin y el límite de las exhalaciones y evaporaciones húmedas, cuyos flujos y reflujos se acercan al globo lunar, como expone Alejandro. Así pues, las aguas que caen de este elevadísimo monte forman un gran lago y en su caída producen tanto ruido que todos los habitantes nacen allí sordos... De aquel lago se cree que, como de una fuente, proceden los cuatro ríos del Paraíso: el Fisón o Ganges, el Geón que es el Nilo, el Tigris y el Eufrates, aunque parezca que su nacimiento tenga lugar en lugares diversos.*¹⁴⁹ Junto al párrafo copiado, y algunas otras referencias más en el curso de la obra, Colón apostilló en los márgenes algunas frases: *hay una fuente en el Paraíso; (...) es un lugar muy agradable en tierras orientales, separado por una larga distancia de nuestro mundo habitado etc.* En libros de otros autores también subrayó alusiones al Paraíso, como en la *Historia rerum* cuando se habla del círculo equinoccial y sus asentamientos humanos: *Algunos creyeron que en esa parte del globo está situado el Paraíso Terrenal, pero los refuta la autoridad de las Sagradas Escrituras, que cuentan que el Tigris y el Eufrates, ríos celebérrimos, traen sus corrientes del Paraíso, y no ignoramos que corren desde el septentrión hasta el golfo Pérsico...reflexiones a las que Colón apostilló: Ptolomeo coloca muchos pueblos bajo el equinoccial, y algunos otros el paraíso terrenal.*¹⁵⁰

Cristóbal Colón afirmó durante su recorrido por las costas del norte sudamericano que se hallaba cerca del Ganges, identificando a uno de los cuatro grandes ríos que señalaban los textos clásicos con la desembocadura del Orinoco, resultando así éste uno de los cuatro ríos del Paraíso y, por tanto, que el Paraíso Terrenal estaba en la región de Paria. Sus consideraciones, alimentadas por la exuberante belleza que vislumbraba, su vegetación y grandes ríos, le llevaron a creer que allí se encontraba el Paraíso Terrenal.

¹⁴⁸ *Carta-relación del Almirante a los Reyes sobre el tercer viaje. Co.Do.Des.*, II, n. 405, p. 1112.

¹⁴⁹ Pierre d'Ailly, *Ymago mundi*. Lovaina, ca. 1483, cap. 55 (ed. de Antonio Ramírez de Verger, Biblioteca de Colón II, Universidad de Sevilla, 1992)

¹⁵⁰ *Historia rerum*. Ed. de Francisco Socas, p. 10, apostillas 24 y 25.

Además, no concibiendo en su proyecto encontrar más tierras que las asiáticas, y manteniendo su idea de haber alcanzado el continente, esto es, Catay, cifrándolo en Cuba -a la que hizo declarar durante el segundo viaje en acta notarial que no era isla sino tierra firme-, y que la tierra de Paria era una prolongación de la Tierra Firme de Cuba, observamos cierta ambigüedad en sus expresiones a raíz de los últimos descubrimientos del tercer viaje.

Su intuición, quizá podríamos hablar de intención, le debió impeler a sobrevalorar aún más a los aborígenes que hallaba, bellos nativos, a su juicio más blancos que los contemplados hasta entonces en las Indias... *e gente más astuta e de mayor ingenio, e no cobardes* etc. pero, además, esa misma disposición le habría movido a dejar entrever ¿de forma involuntaria? la existencia de un mundo nuevo.

Nunca había revelado la posibilidad de un nuevo mundo, no obstante, y sin que nos conste que fuera consciente de haberlo encontrado, anota en sus opiniones algunas frases que despiertan cierta duda: *Creo que esta tierra que agora mandaron descubrir Vuestras Altezas sea grandísima y aya otras muchas en el austro, de que jamás se ovo noticia (...) Vuestras Altezas tienen acá otro mundo.*¹⁵¹

¿Fue su reflexión cosmográfica y acaso esa frase de un mundo nuevo una genial intuición colombina? ¿o se trata quizá de recurrir a ubicar el Paraíso Terrenal que allí pretendió reconocer?

La búsqueda física del Edén había sido una constante en geógrafos y tantos otros escritores y pensadores medievales que lo situaban al sur de la línea equinoccial, como lo había apuntado santo Tomás; en ese orden, siendo el componente religioso un importante referente en Colón, no resultaría extraño que, en su asombro ante la exuberante vegetación y animado por su sentimiento religioso, pretendiera haber encontrado el Paraíso Terrenal.

La cuestión del Paraíso Terrenal, su ubicación en tierras americanas, la retomaron algunos cronistas como Mártir de Anglería, aún juzgando extravagantes las afirmaciones de Colón; otros como Las Casas o Herrera se llegan a plantear las consideraciones del Almirante, y, en cuanto a José de Acosta, que también se ocupó del tema, le pareció una temeridad la aseveración colombina.¹⁵²

La tendencia, si no sentimiento medieval, en la búsqueda del Paraíso, sumado a la insistencia de Colón declarando la bondadosa actitud del indígena, pacífica y fácil de convertir al cristianismo a su juicio, se intentará enlazar con la proclamación de derechos de la Monarquía hispánica sobre los indios. Se pretendía presentar a los Reyes Católicos como protectores de los nativos que, al ser considerados jurídicamente menores, suponía la justificación a la conquista y posesión, cuestión que ya había sido esgrimida en Valladolid a raíz de las discusiones de teólogos y juristas surgidas de forma inmediata a la gesta descubridora. La polémica sobre los derechos de la Monarquía hispana sobre los aborígenes, la habían protagonizado fundamentalmente dos personajes, fray Bartolomé de las Casas (línea esencialmente favorecida por los argumentos neotomistas de Francisco de Vitoria, de la Universidad de

¹⁵¹ *Carta-relación del Almirante a los Reyes sobre el tercer viaje. Co.Do.Des.*, II, n. 405, pp. 112-113 y 117.

¹⁵² Mártir de Anglería, *Décadas*, década 1, lib. VI; y Acosta, José de: *Historia Natural y moral de las Indias*. Sevilla, 1590, lib. II, cap. IV, n. 4.

Salamanca), y de otro lado Sepúlveda, el primero a favor del trato igualitario de los indígenas, y el segundo, a favor de la desigualdad.¹⁵³

Volvemos ahora al itinerario del viaje. Dejó Colón las tierras de Paria poniendo proa a La Española el 15 de agosto de 1498, el mismo día que avistaba isla Margarita, acontecimiento que señaló así Hernando: *a la cual puso este nombre tal vez inspirado de Dios, porque junto a esta isla está la de Cubagua, de la que se ha sacado innumerable cantidad de perlas y margaritas.*¹⁵⁴ El recorrido continental del Almirante había alcanzado hasta el que denominó *Cabo de la Vela*, porque allí vio una canoa que navegaba a la vela, circunstancia señalada en la crónica de Fernández de Oviedo y que, por cierto, nunca vimos en los restantes descripciones: *Desde el cabo de los Monjes corriendo cuarenta leguas del Leste al Hueste, está el cabo de la Vela, el cual nombró así el Almirante primero, porque vido allí una grand canoa o piragua de indios que iba a la vela, y por eso se le dijo este nombre a aquel cabo, y allí hay el más número de perlas...Desde el cabo de la Vela atravesó el Almirante y se vino a esta isla Española.*¹⁵⁵

Desde La Española envió Colón a los Monarcas la carta-relación en la que daba cuenta de sus hallazgos y teorías, acompañada de un mapa de las nuevas tierras.

Durante un viaje de tres meses y algunos días, desde que salió de España, Colón llegó a descubrir y tomó posesión de tierras de Venezuela, concretamente de la costa de Paria.¹⁵⁶

Al regreso a la Isla caribeña debió afrontar las primeras rebeliones de importancia de parte de los colonos españoles que, liderados por Roldán, ya habían incitado a los aborígenes contra Bartolomé Colón, al que había nombrado Adelantado. Durante meses se produjeron las negociaciones de don Cristóbal con Roldán, entre Santo Domingo y La Isabela, mientras el Adelantado debía hacer frente a los indios que mandaba el cacique *Guarionex: pintados y salpicados de manchas, pues se pintan desde la frente hasta las*

¹⁵³ Interpretando su inferioridad, fundamentándola en la jerarquía de la sociedad, diferencia natural entre amos y esclavos que estableció Aristóteles etc. Juristas y teólogos mantuvieron la tesis de que los habitantes pacíficos del Nuevo Mundo debían ser tratados como súbditos vasallos de los Reyes y, en ese orden, sólo podían esclavizarse a los infieles hechos prisioneros en guerra justa, esto es, en legítima defensa, hasta que se llegó a la total supresión de la esclavitud con las Leyes de Indias de 1542. Pero los funcionarios y colonos hallarían la forma de seguir el negocio de la esclavitud, aún valiéndose de una antigua disposición de la Reina, de 1503, por la que había autorizado atacar y esclavizar a los indios caribes que practicaban el canibalismo, de manera que se llegaron a realizar auténticas razzias capturando indígenas, o reclutándolos para mano de obra.

Los sentimientos encontrados en el curso de los siglos XVI-XVII, el acoso corsario, la disminución demográfica etc. acuciaban a la defensa del papel de España en la evangelización, juzgándose desde algunas tribunas, en este caso parroquiales, que los Reyes Católicos debían resarcir a la Humanidad de la pérdida del Paraíso y que, por eso, las bulas pontificias le habían entregado el Nuevo Mundo, un segundo paraíso, para su evangelización. La teoría de un primer y segundo paraíso en: Francisco Rodríguez Fernández, *El pecado Original. Exhortación previa a los Reynos de Indias sobre el lamentable estado a que los va reduciendo su culpa Original con la Serpiente enemiga, por el Previstero Dn. Francisco...* Año de 1696 (ms. citado en Miguel Olalla de Mingo: *La reivindicación política del paraíso terrenal en la obra de Francisco Rodríguez Fernández. Metodología y Nuevas líneas de Investigación de la Historia de América*. Univ. De Burgos, 2001, pp. 303-312.

¹⁵⁴ Ahora se producía el descubrimiento oficial de las ricas tierras de las perlas (Colón, *Historiae*, cap. LXXIII, p. 242)

¹⁵⁵ Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. II, lib. 25, cap. VI, p. 322.

¹⁵⁶ El recorrido completo de la costa venezolana se haría en expediciones posteriores de Alonso de Ojeda, la primera de ellas el año de 1499.

*rodillas de color negro y encarnado...prendido de mil modos el pelo, que crían negro y largo artificialmente si la naturaleza no se lo da. Parecían demonios que salen de las cavernas infernales,*¹⁵⁷ era la descripción que hacía Anglería de los nativos aliados del cacique rebelde, los belicosos ciguayos, que iban desnudos, armados con saetas y lanzas de madera.

Las críticas y protestas de los colonos sublevados contra la gobernación del Almirante y sus hermanos, más enardecida aún por ser extranjeros, se multiplicaban. Fueron numerosas las cartas de denuncia enviadas a la Corte, o las protestas presentadas por los que volvían a la Península que, según acusaba Hernando, daban informaciones falsas a los Monarcas.

Desde que el pesquisidor Bobadilla tuvo el nombramiento real, hasta que embarcó para Indias, pasó más de un año, y es que la decisión de la Corona era muy grave; en ella influyó en gran manera el conocido malestar que los colonos sentían por la gestión de los Colón, pero también debió afectar la desconfianza que inspiraría a los Monarcas el supuesto ocultamiento del Almirante sobre su descubrimiento de las perlas.

En estos meses en los que el deterioro de la autoridad colombina era flagrante, el ánimo del Almirante no había cejado, denotando incluso ese sentido mesiánico del que hizo gala en algunos de sus escritos, más particularmente durante el tercer viaje; así, contó Hernando que: *El día después de Navidad de 1499, había escrito el Almirante: habiéndome dejado todos, fue embestido con guerra por los indios y los malos cristianos, y llegué a tanto extremo que, por huir la muerte, dejándolo todo, me entré en el mar en una carabela pequeña; entonces me socorrió Nuestro Señor, diciéndome: ¡Oh hombre de poca fe!, no tengas miedo; yo soy; y así dispersó mis enemigos, y me amostró cómo podía cumplir mis ofertas: ¡Oh infeliz pecador, yo que lo hacía pender todo de la esperanza del mundo!*¹⁵⁸

Otra rebelión de los colonos en La Española y, finalmente, la intervención del Pesquisidor, dio motivo a la orden de apresamiento de los tres hermanos Colón; el Almirante, que a la llegada de Bobadilla se hallaba en el centro de la isla, en Concepción de la Vega, sería el último en ser apresado al volver a Santo Domingo.

Partió la flota a primeros de octubre de 1500 llevando a los hermanos Colón. No nos detendremos en las acusaciones que se les imputaron y que, aún recientemente, con la publicación del famoso expediente de Bobadilla, se han conocido con más detalle.¹⁵⁹ Haciendo hincapié en que se desconoce la parte de la defensa que necesariamente debió ofrecer el Almirante, *sus probanzas*, y sin que queramos justificar la existencia de arbitrariedades u otras mayores inculpaciones posibles en las actividades de don Cristóbal y sus hermanos, solamente diremos que los delitos y penas correspondientes que en el citado expediente se citan no suponen novedad en la época que refieren, de manera que no constituirían circunstancias excepcionales entre los gobernantes europeos, que no sólo de españoles en Indias, la aplicación de los sin duda hoy de todo punto inaceptables castigos,

A su llegada a tierras españolas, Colón intentará ganarse de nuevo el favor de los Reyes y también, siguiendo un hábito bien conocido suyo, escribirá a quienes creía podía recabar su favor, entre ellos al ama del Príncipe, a quien

¹⁵⁷ Anglería, déc. I, cap. VII.

¹⁵⁸ Colón, *Historiae*, cap. LXXXIV, p. 270.

¹⁵⁹ Varela, C., y Aguirre, Isabel: *La caída de Cristóbal Colón*. Madrid, 2006.

confesaba sus penas y decía, entre otras cosas: *Yo debo ser juzgado como capitán que fue d'España a conquistar fasta las Indias a gente belicosa y mucha y de costumbres y secta muy contraria, donde por voluntad divina e puesto so el señorío del Rey e de la Reina, Nuestros Señores, otro mundo, y por donde la España que era dicha pobre es la más rica.*¹⁶⁰ Incluso dirigió una carta al Pontífice contándole que había hallado el Paraíso Terrenal y ponderando las maravillas y abultadas cifras de sus descubrimientos: *Descobrí deste camino y gané myll e quatroçientas islas y tresçientas e treinta y tres leugas (sic) de la tierra firme de Asia, syn otras islas famosísimas, grandes y muchas al oriente de la isla Española...En ella hay mineros de todos metales, en especial de oro y cobre: hay brasil, sándalo, lino áloes y otras muchas especias y hay ençenso... Esta isla es Tharsis, es Cethia, es Ophyr y Ophaz e Çipanga, y nos le havemos llamado Española.*¹⁶¹

CUARTO VIAJE DE COLÓN

El cuarto viaje, al que el Almirante denominó *alto viaje*, y que duró dos años y medio, supuso un intento por hallar la derrota del paso a la India. La intención del Almirante, confesada así por su hijo, *era ir a reconocer la tierra de Paria y continuar por la costa, hasta dar con el estrecho, o, más concretamente: intento de descubrir el estrecho de Tierra Firme, para abrir la navegación de Mediodía, de lo que tenía necesidad para descubrir las tierras de la especiería.*¹⁶² Era parte fundamental de su proyecto descubridor, pues creía que entre las tierras descubiertas del Norte y del Sur –esto es, Cuba y Paria-, había un estrecho que comunicaría con el mar Índico en el que se hallaban las islas de la especiería, viejo afán de todo el comercio medieval.

De este viaje, del que nos consta la carta que envió Colón a los Reyes desde Jamaica en 1503 y la relación que incluyó en el testamento su hombre de confianza Diego Méndez, nos ofrece una detallada exposición Hernando Colón, testigo de excepción pues tan sólo con 14 años había acompañado a su padre en esta última expedición descubridora.¹⁶³

Si de cara al proyecto colombino el viaje fue un fracaso, sin embargo, sus hallazgos tienen sumo interés, se descubrió la costa atlántica del istmo centroamericano, pero también las descripciones de sus habitantes introducen novedades; halló caníbales, indígenas semidesnudos y que ejercitaban la antropofagia, con características físicas que los aproximan a los ciguayos de La Española, pero también encontró etnias aparentemente más avanzadas que las de las islas antillanas, provistas de ropas y con utensilios de cobre; además, y resulta lo más destacado, habiendo estado muy próximo a encontrar el paso al otro Océano, llegó a conectar con indígenas que posiblemente hablaran

¹⁶⁰ Varela, C.: *Textos*, n. XLI, p. 247.

¹⁶¹ Carta al Papa Alejandro VI. Febrero de 1502. AGI, Patronato 295, 44; *Co.Do.Des.*, t.III, n. 578, p.1432.

¹⁶² Colón, *Historiae*, cap. LXXXVIII, p. 279.

¹⁶³ Carta de Colón a los Reyes. Jamaica, 7 de julio de 1503 (Bibl. Universitaria de Salamanca, ms. 2327, fols. 14 rº.-26 rº.); y en *Libro Copiador*, fols. 31vº.-38vº; *Co.Do.Des.*, III, 615, pp. 1519-1545); la versión italiana de esta carta es la conocida como *Lettera rarissima*, reproducida en *Co.Do.Des.*, III, 616, pp. 1545-1558; y Relación del cuarto viaje de Colón contenida en el testamento de Diego Méndez, otorgado en Valladolid, 26 de junio de 1536. AGI., Patronato 295, n. 90; *Co.Do.Des.*, n. 702, pp. 1694-1702.

nauatl -lenguaje mexica-, o al menos mercaderes que comerciaban en sus tierras y que, según Hernando, ofrecieron a Colón referencias de la futura Nueva España aunque el Almirante desistió de investigar.

Según Hernando, el 9 de mayo de 1502 había salido Colón del puerto de Cádiz, y el 15 de junio estaba en la isla de Martinino, para tomar agua y leña. Sin llegar a desembarcar en Santo Domingo, el día 16 de julio avistaba desde el Sur de Cuba, tal vez desde Cayo Largo, la isla de Jamaica y, desde allí pasará a costas continentales.

El recorrido del Almirante por el istmo Centroamericano, siguiendo la nomenclatura actual, se inició en tierras atlánticas de Honduras y bajando la costa recorrió las de Nicaragua, Costa Rica y Panamá, entrando en contacto con tribus de diferentes familias autóctonas.

Con tres carabelas cruzó el mar Caribe hasta arribar a la isla Guanaja (o Bonacca) en el golfo de Honduras, al que Colón llamó con el nombre nativo Guanarí.¹⁶⁴ Nos dice Hernando que salió a tierra Bartolomé Colón y *que hallaron gente semejante a las de las otras islas, aunque no con la frente tan ancha...quiso su buena suerte que llegase una canoa tan larga como una galera, y ocho pies de ancha, la cual venía cargada de mercaderías, de las partes occidentales, hacia la Nueva España, en medio de ella había un toldo de hojas de palma, no diferente del que traen las gondolas de Venecia, que defendía lo que estaba debajo, de manera que ni la lluvia ni el oleaje podían dañar a nada de lo que iba dentro. Debajo de aquel toldo estaban los niños, las mujeres, los muebles y las mercaderías.*

Continúa su relación diciendo que tomaron los españoles la canoa, sin lucha, y que el Almirante mandó *sacar lo que le pareció más rico y vistoso, como algunas mantas y camisetas de algodón sin mangas, labradas y pintadas con diferentes colores y labores, y algunos pañetes con que cubrían sus vergüenzas, de la misma labor y paños con que se cubrían las indias de la canoa, como suelen hacer las moras de Granada; espadas de madera larga, con una canal a cada parte de los filos, y en éstas, hileras de pedernales sujetos con pez y cuerdas, que entre gente desnuda cortan como si fuesen de acero; las hachuelas para cortar leña eran semejantes a las de piedra que tienen los demás indios, salvo que eran de buen cobre; del que traían cascabeles y crisoles para fundirle. Llevaban de bastimentos raíces y granos iguales a los que se comen en la Española; cierto vino hecho de maíz, semejante a la cerveza de Inglaterra, y muchas almendras que usan por moneda en la Nueva España, las que pareció que estimaban mucho...Asimismo, digo que también debemos apreciar mucho su honestidad y vergüenza, porque si al entrar en las naves, le quitaban a un indio los pañizuelos con que cubren sus partes vergonzosas, muy luego, para ocultarlas, poníase delante las manos y no las levantaba nunca, y las mujeres se tapaban el cuerpo y la cara, según hemos dicho que hacen las moras de Granada.*¹⁶⁵

El completo relato nos sugiere el encuentro con gentes pacíficas, que seguramente practicaban intercambios de productos con los nativos pacíficos que vimos en la tierra de Paria, pero de una etnia diferente. No practicaban la deformación del cráneo y, además de labrar la piedra, también trabajaban el cobre como expertos metalúrgicos. Además, su lectura revela a unos

¹⁶⁴ Las islas del Golfo de Honduras nunca llegaron a ser españolas, y formarán la colonia británica de Old Providence, hasta que en 1859 pasaron a la nación de Honduras.

¹⁶⁵ Colón, *Historiae*, cap.LXXXIX, pp. 284-285.

mercaderes portadores de telas, semillas de maíz y tinajas de chicha, con un tipo de construcción naval más adaptado al intercambio comercial, y que posiblemente utilizaban su propia moneda de cambio mediante las valiosas almendras (como se vería años después con el cacao entre los mexicas) Escribió Hernando que, a través de aquellos nativos, *túvose conocimiento de la Nueva España*.¹⁶⁶ Del texto podría deducirse que procedían de la costa del actual Yucatán, dirigiéndose a las tierras que después se conocerán con el nombre de Nueva España, México. También sus características, su aspecto y vestimentas, permiten esa aproximación con las tierras de Yucatán pues, así lo deducimos de la relación del cronista Fernández de Oviedo. Cuenta el cronista cómo el gobernador de Cuba, Diego Velásquez, descubrió en 1517 Yucatán, *el principio de la Nueva España*, llevando como piloto principal a Antón de Alaminos, y lo describe diciendo que vieron una costa muy poblada, y, en *la costa algunas torres de piedra no altas. Estas eran las mezquitas y oratorios de aquellas gentes idólatras...Vieron gente vestidas de algodón, con mantos de delgados e blancos e con zarzillos en las orejas e con patenas e otras joyas de oro al cuello, e también con camisetas de colores, asimismo de algodón; e las mujeres cubiertas las cabezas e pechos e con sus naguas e unas mantas delgadas como velos, en lugar de toalla o manto*¹⁶⁷

De los aborígenes encontrados en las recién recaladas tierras centroamericanas, llevó consigo a uno ya mayor llamado Jumbé; escribía Colón que éste le informó de la zona, *hasta donde entendía el lenguaje*, dejándole días después libre.

Acerca de los primeros movimientos del Descubridor, apuntó Hernando: *para buscar el mencionado estrecho, no habiendo en aquellas islas Guanajas cosa estimable, sin tardanza alguna navegó a Tierra Firme*.¹⁶⁸ En su intento por descubrir el estrecho de Tierra Firme, siguiendo un rumbo que le llevará a la tierras más al sur de Centroamérica, puso rumbo dirección Oriente bojeando la que bautizó como *Costa de la Oreja*, hasta el punto que llamó *Nombre de Dios*.

Alcanzó una costa muy baja y limpia, en el lugar que bautizó punta *Caxinas* –actual Cabo de Honduras–, donde encontró a unos nativos que aparentemente eran de la misma etnia que los antes citados, pues dice Hernando que: *se cubrían con las referidas camisetas pintadas y pañetes delante de sus partes vergonzosas; hacen petos de algodón, colchados, que bastan para defensa de sus azagayas, y aún pueden resistir algún golpe de nuestras armas*.

Más adelante, en ribera muy próxima, hallaron una población completamente diferente, de piel más oscura, primitiva y antropófaga, de la que escribía Hernando: *los que están más arriba, hacia Oriente, hasta el Cabo de Gracias a Dios, son casi negros, y de aspecto brutal; van completamente desnudos; en todo son muy rústicos, y, según decía el indio Jumbé que fue tomado, comen carne humana y peces crudos, tales como los matan; traen las orejas horadadas con tan anchos agujeros, que cómodamente podía pasarse por ellos un huevo de gallina, por lo que el Almirante llamó a aquel país, costa de Oreja*.¹⁶⁹ Pese a todo, recibieron amistosamente a los españoles,

¹⁶⁶ Colón, *Historiae*, cap. XC, p. 286.

¹⁶⁷ Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. I, lib. Séptimo, cap. III, p. 114.

¹⁶⁸ *Ibidm.*. Dice Hernando que la llamó Caxinas porque había muchos árboles donde crecían unas *manzanillas algo arrugadas, con hueso esponjoso* a las que los nativos de La Española llamaban caxinas.

¹⁶⁹ *Ibidm.*, pp. 286-287.

ofreciéndoles en abundancia sus alimentos muy similares a los de La Española.

Explica Hernando que no entendían su lengua los cristianos que algo habían aprendido de La Española, y que tampoco los entendía Jumbé a quien llevaban de intérprete desde Guanajas. Y, glosando las maravillas de aquella tierra, decía Hernando que era muy verde y hermosa, aunque baja, con muchos pinos y encinas, palmas de siete especies, frutas similares a las de La Española, como su fauna, *muchos leopardos, ciervos, corzos y ciertos peces que abundan mucho en la isla Española y no se conocen en Castilla*. De sus pobladores dirá que eran: *casi de igual disposición que en las otras islas, pero no tienen las frentes anchas, como aquellos, ni muestran tener religión alguna; y añadía: hay entre ellos lenguas diferentes, y generalmente van desnudos, aunque traen cubiertas sus partes vergonzosas; algunos usan ciertas camisetas largas, como las nuestras, hasta el ombligo, y sin mangas; traen labrados los brazos y el cuerpo, de labores moriscas hechas con fuego, que les dan parecer extraño; algunos llevan leones pintados, ciervos, castillos con torres (sic) y otras figuras diversas; en lugar de bonetes traen los más ciertos pañetes de algodón, blancos y colorados; otros, llevan colgados sobre la frente, algunos mechones del pelo; pero cuando se componen para alguna fiesta, se tiñen la cara, unos de negro y otros de colorado; algunos se hacen rayas de varios colores en la cara; otros se tiñen el pico de la nariz; otros dan de negro a los ojos; y así se adornan para parecer hermosos, aunque verdaderamente parecen diablos.*¹⁷⁰

Siguiendo la *Costa de la Oreja*, con unas costas aparentemente deshabitadas, siguieron una dificultosa navegación, con corrientes y vientos desfavorables hasta que, finalmente, el 12 de septiembre de 1502, alcanzaban el que llamaron cabo de *Gracias a Dios*, a unas sesenta leguas de Caxinas, en tierras actuales nicaragüenses.¹⁷¹

Bojeando el litoral, hacia mediodía, el 25 de septiembre fondeaban en una isleta llamada Quiribiri y un pueblo de Tierra Firme llamado Cariay – en la actual Costa Rica–; era un lugar de gran belleza, tierra alta, de muchos ríos y árboles, de palmitos y otras muchas especies y por eso el Almirante llamó a aquella zona la *Huerta, a una legua pequeña del pueblo llamado Cariay por los indios*; Hernando Colón añadía en su *Historiae* que la habitaban amigables aborígenes que acogieron muy favorablemente a los expedicionarios españoles: *era de la mejor gente, país y sitio que hasta allí habíamos hallado...allí concurrió infinita gente de aquel contorno, muchos con arcos y flechas y otros con varas de palma, negras como la pez y duras como el hueso, cuya punta estaba armada con huesos y espinas agudas de peces; otros con macanas o recios bastones, y habían ido con ánimo de defender la tierra. Llevaban los hombres trenzados los cabellos, y revueltos a la cabeza; las mujeres cortados como nosotros*. Seguidamente, contaba Hernando cómo se acercaron a las naves y que, *viendo que éramos gente de paz, mostraban gran deseo de nuestras cosas a cambio de las suyas, que son armas, mantas de*

¹⁷⁰Colón, *Historiae*, cap. XC, pp. 287-288.

¹⁷¹ Seguirá por la que hoy se llama *Costa de los Misquitos*, de indios *misquitos* y *zambos*, descendientes de los *payas*, *kukras*, *indios sumo* y *negros*. Y citamos estas tribus como mínima muestra de la larga lista de tribus que cubren las costas centroamericanas, de manera que resulta muy difícil determinar con certeza sus poblaciones, si no es enmarcándolas en las grandes familias lingüísticas, o señalar su existencia en niveles o periodos establecidos por las excavaciones arqueológicas.

*algodón, camisetas de las dichas, y aguilillas de guanines, que es oro muy bajo, que traían colgado al cuello, como nosotros llevamos el Agnus Dei, u otra reliquia.*¹⁷² De nuevo se citan los colgantes de oro bajo que los españoles llamaron aguilillas. Suponían una simbología compartida por muchas comunidades consistente en pectorales sagrados, y se cree que era un signo de autoridad el poseer un ave de orfebrería y llevarla colgada al cuello. Algunos ejemplares se han encontrado en excavaciones arqueológicas de Panamá y Costa Rica, la mayoría del estilo Gran-Chiriquí-Veraguas del istmo Centroamericano.¹⁷³

Observamos como desde el inicio del viaje centroamericano, los aborígenes muestran un afán de intercambio quizá más acentuado que en las tierras antes descubiertas, o al menos con un sentido de más habitualidad, como algo cotidiano. La existencia de ese empeño en los aborígenes que, como dirá el cronista Fernández de Oviedo, cuando no estaban en guerra estaban ocupados en trocar sus productos, nos prueba que se produjo una interrelación entre las diferentes naciones de indios, entre sus etnias, a lo largo de las costas del Istmo, por vías fluviales o marítimas, o cargando a sus esclavos con las mercancías tierra adentro.

Permaneció el Almirante fondeado en Cariay durante varias jornadas, y, el 2 de octubre, envió tierra adentro a su hermano Bartolomé para conocer pueblos de indios, sus costumbres y naturaleza. El Adelantado tuvo oportunidad de contemplar algo realmente inaudito hasta entonces, una especie de panteón albergando cuerpos embalsamados y adornadas sus sepulturas con esculturas y joyas: *Lo más notable –escribía Hernando-, que vieron fue que, dentro de un palacio grande de madera, cubierto de cañas, tenían sepulturas; en una de ellas había un cuerpo muerto, seco y embalsamado; en otra, dos sin mal olor, envueltos en paños de algodón; sobre las sepulturas había una tabla, en que estaban algunos animales esculpidos; en otras, la figura del que estaba sepultado, adornado de muchas joyas de guanines, de cuentecillas y otras cosas que mucho estimaban.*

La calidad de aquellas gentes llamó la atención del Almirante, como indica Hernando: *por ser estos indios de más entendimiento que los otros vistos en aquella región, mandó el Almirante que se tomase alguno para saber los secretos de la tierra; de siete que se cogieron, eligió dos principales, y despachó a los otros...*¹⁷⁴ El recurso era el habitual en don Cristóbal, dijo a los dos capturados que los llevaría como guías en aquella costa y después les daría libertad, sin embargo, aquellos principales aborígenes entendieron que se trataba de pedir un rescate...y, desafortunadamente, nada más concerniente a aquel pueblo añadió Hernando en su narración.

En su afán por encontrar el estrecho, como hizo en los anteriores viajes, el Descubridor no dejaba pasar mucho tiempo en cada fondeo, y en cada lugar mandaba requerir información mediante los dos intérpretes que llevaba, oyendo de esta forma que había mucho oro tierra adentro. Muy cerca de Cariay, navegando entre muchas isletas, encontró en su derrota una donde había veinte canoas y en la playa nativos desnudos, con tan sólo *un espejo de oro al cuello, y algunos con un águila de guanin...*les dijeron que había abundancia de

¹⁷² Colón, *Historiae*, cap. XCI, p. 289.

¹⁷³ Cultura que se relaciona con la ahora llamada *tairona* (de la familia Chibcha) de las águilas doradas, desde el bajo Orinoco hasta el istmo Centroamericano.

¹⁷⁴ Colón, *Historiae*, cap. XCI, pp. 291-292.

oro en Tierra Firme, muy cerca de ellos; al día siguiente, 7 de octubre, fueron los españoles con unas barcas a Tierra Firme donde encontraron *diez canoas llenas de indios, y porque no quisieron rescatar sus espejos*, los españoles apresaron a *dos de los más principales*, uno llevaba un *espejo que pesaba catorce ducados*, y el otro un *águila de veintidós ducados*...y ambos dijeron a los españoles que a una o dos jornadas tierra adentro *se cogía mucho oro en algunos lugares que nombraban*; continuaba su relato Hernando diciendo que en aquel puerto *había muchísimos peces, y en tierra muchos animales de los que decimos haber en Canarias, y gran cantidad de alimentos usados por los indios, como raíces de plantas, granos y frutas*; sobre los aborígenes anota que *iban pintados de varios colores, blanco, negro y colorado, tanto en la cara, como en el cuerpo, y desnudos, con un pañete corto de algodón en las partes deshonestas*.

La descripción de los aborígenes que fue encontrando el Almirante, desde que salió de Cariay, alude siempre al deseo de intercambio de productos, y constando en todos la existencia de los colgantes de oro y guanín, a excepción de una tribu, la más salvaje hasta entonces hallada, que vivía en las copas de los árboles.

Siguió su derrota el Almirante dejando al paso varios pueblos, y deteniéndose en otros donde los indios se convocaban *con cuernos y tambores, haciéndoles demostración de lanzar sus varas, si los nuestros no se volvían a los navíos*...Hasta que llegaron a Cateba, a finales de octubre, donde los nativos se acercaron amistosamente a los navíos. Será en este punto donde las observaciones de Hernando dan cuenta de la existencia de un rey, jerarquía que pudieron reconocer los españoles desde el primer viaje en las Antillas, con el nombre de cacique, y del que ahora dice que estaba entre los nativos, sin que se diferenciara de éstos, solamente por estar cubierto *con un hoja de árbol, porque llovía mucho*; en aquel lugar señala también Hernando que vieron restos de edificios de piedra: *fue la primera vez que se vio en Indias muestra de edificio, y fue un gran pedazo de estuco que parecía estar labrado de piedra y cal, de que mando el Almirante tomar un pedazo en memoria de aquella antigüedad*.¹⁷⁵ ..

Rumbo oriente prosiguió la navegación Colón sin detenerse; dice Hernando que, como no salía gente a la playa, y el viento era muy bueno, pasó a cinco pueblos de mucho rescate, de los cuales era uno Veragua, donde decían los indios que se cogía el oro y se hacían los espejos, hasta la bahía Portobelo, donde entraron el 2 de noviembre, contemplando tierras muy pobladas y cultivadas: *La tierra que circunda este puerto es alta, y no muy áspera, bien labrada y llena de casas distantes unas de otras un tiro de piedra o de ballesta; parece una cosa pintada, la más hermosa que se ha visto*. Seguidamente, la exposición de Hernando subraya el afán de intercambio de productos en los nativos, percibido ya en las islas antillanas y mucho más en el ámbito centroamericano que venían recorriendo, hasta el punto de acercarse nadando hasta los barcos españoles: *En siete días que estuvimos aquí detenidos por las lluvias y malos tiempos, venían a los navíos canoas de todo el contorno a cambiar alimentos de los que ellos comen, y ovillos de algodón hilado, muy lindo, que daban por algunas cosillas de latón, como alfileres y agujetas*.¹⁷⁶

¹⁷⁵ Ibidm., cap. XCII, p. 294.

¹⁷⁶ Ibidm., p. 295.

El cronista Fernández de Oviedo hace una amplia descripción del trueque de productos llevado a cabo entre aborígenes, utilizando las vías fluviales u otros medios, como fue el río Veragua, o las *ferías de mercaderías* en Ciguare, según apuntó el Almirante; escribió el cronista: *Cuando no están en la guerra todo su ejercicio es tratar y trocar cuanto tienen unos con otros. Y, así, de unas partes a otras, los que viven en las costas de la mar o por los ríos, van en canoas a vender de lo que tienen cumplimiento y abundancia y a comprar lo que les falta. Y asimismo tratan por tierra y llevan sus cargas a costas de sus esclavos: unos llevan sal, otros maíz, otros mantas, otros hamacas, otros algodón hilado, o por hilar, otros pescados salados. Otros llevan oro (al cual en la lengua de Cueva llaman irabra)*¹⁷⁷

Desde que salieron de Portobelo, el 9 de noviembre, pasarán dos meses avanzando y retrocediendo en su derrota debido a la fuerza de los vientos y el mal tiempo. Apuntó Hernando que, durante las primeras leguas que hicieron, contemplaron unas costas, con sus isletas, plenas de maizales, por lo que Colón bautizó al primer puerto *Bastimentos*; de allí pasaron a la tierra que llamaban *Guija*...encontrando nativos en aquellos parajes con deseos de comerciar con sus alimentos y *algunas muestras de oro que traían colgando de las orejas*. Más adelante, en un pequeño puerto, que llamó *Retrete* (en la actual Panamá) hallaron un grupo de individuos que, *deseosos de rescates*, primeramente intentaron comerciar con los españoles, aunque más tarde hicieron frente a los españoles sin que les asustara el empleo del tiro de lombarda; a tenor de las palabras de Hernando: *Era la gente de esta tierra la más bien dispuesta que hasta entonces se había visto entre los indios, porque eran altos, enjutos, nada hinchados los vientres, y hermosos de rostro; y añadió algo más sobre esta tierra: encontraron grandísimos lagartos o cocodrilos...que esparcen un olor tan suave, que parece el mejor almizcle del mundo...Hay de estos lagartos en otras muchas partes de las Indias, y afirman algunos ser éstos lo mismo que los cocodrilos del Nilo.*¹⁷⁸

Hasta entonces no habíamos visto noticia de la existencia de cocodrilos, asunto que más bien sería una extrapolación de Hernando pues, como ocurrió al citar Nueva España en líneas anteriores, u otras cuestiones referenciadas por Fernández de Oviedo...puede tratarse de un intento de dar mayor claridad al texto, insertando la nueva toponimia que fueron incorporando los sucesivos descubrimientos o aportando materias relacionadas, o más tarde conocidas.

Regresando a Portobelo, con la intención de confirmar las noticias de las minas de oro de Veragua que le decían los indios, hubieron de sufrir de nuevo avances y retrocesos en la navegación, rodeados de continuos temporales y vientos contrarios, a lo largo de la que luego se denominó *Costa de los Contrastes*.

Durante dos meses hubieron de alimentarse de tiburones, que tan numerosos y voraces corrían por aquellas aguas. Durante este recorrido, observamos una inmersión mítica, quizá por ser la tribu más primitiva que vieron en tierras continentales; recuerda Hernando que, el 17 de diciembre, al entrar en un puerto, a tres leguas del peñón que los nativos llamaban Huiva: *vimos a los moradores habitar en las copas de los árboles, como pájaros, atravesados algunos en palos de un ramo a otro, y fabricadas allí sus cabañas, que así pueden llamarse, mejor que casas*; seguidamente el hijo del Almirante

¹⁷⁷ Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. II, lib. 25, cap. VI, p. 325.

¹⁷⁸ *Ibidm.*, cap. XCIII, p. 297.

pretendía dar una explicación apuntando un recurso medieval, concerniente a las creencias en animales fabulosos divulgados por la literatura medieval, que fue tan empleado en las islas antillanas pero nunca en tierra continental: *aunque no sabíamos el motivo de esta novedad, juzgamos que procediese de miedo a los grifos que hay en aquel país, o a los enemigos, porque en toda aquella costa, de una legua a otra, hay grandes enemistades.*¹⁷⁹

En el día de Reyes fondearon en un río, *a una legua de otro que los indios llaman Yebra, que es lo mismo que Veragua,*¹⁸⁰ al que el Almirante bautizó con el nombre de *Belén*, constituido en primer intento de población europea en Tierra Firme, ubicado, según palabras del cronista Oviedo, en la provincia de *Cueva* y, por tanto, sus aborígenes formarían parte de los indios *cueva* -de la familia lingüística chibcha- en tierras de la actual Panamá. De los nativos que hallaron decía Hernando que mostraban la misma costumbre que los de La Española, que *cuando lo cogían no comían, ni llevaban mujeres consigo*. Las tierras de Veragua, cuenta Hernando que tenían fama de tener minas y grandes riquezas, y que fueron al pueblo del Quibio, y que con ese nombre llamaban los indios a sus reyes; aquellos pueblos se alimentaban fundamentalmente del pescado que obtenían con redes y anzuelos de hueso (de las conchas de tortugas), y muy poco de carne, y mucho maíz del que hacían vino, y que *no cesaban de meterse en la boca una hierba seca y de mascarla y a veces también, decía Hernando, tomaban cierto polvo que llevaban juntamente con la hierba seca, lo cual parece mucha barbarie*; añadía que tenían costumbres parecidas a las de los indios de La Española e islas vecinas, pero que, *los de Veragua y del contorno, cuando hablan uno con el otro, se ponen de espaldas, y cuando comen, mascan siempre cierta hierba, lo que juzgamos debe ser causa de tener los dientes gastados y podridos.*¹⁸¹

En cuanto a las poblaciones de Veragua, aclara Hernando que no eran realmente pueblos, sino casas aisladas: *es de advertir que en aquella tierra no hay casas juntas, pues viven como los de Vizcaya, separados los unos de los otros.*¹⁸²

Pronto se rebelaron los indios. Los españoles tomaron algunos cautivos de los principales, también al Quibio, y los retuvieron en la nave donde permanecía el Almirante, al tiempo que se producían las escaramuzas en tierra en las que estuvo el adelantado Bartolomé, siendo herido con una *lanzada* en el pecho; finalmente, en el mes de abril, Colón dejaba aquella tierra con intención de llegar a La Española, a pesar de la expresa orden real que lo prohibía.

Se vieron obligados los españoles a hacerse a la vela sin bastimentos ni navíos suficientes para el viaje; ya en Portobelo tuvieron que abandonar a la nave *Vizcaína*, porque hacía mucho agua y su plan estaba deshecho por la broma.

Después de alcanzar el Sur de Cuba, los vientos y corrientes, y el mal estado de los dos navíos, les impedían dirigirse a La Española, viéndose forzados a terminar recalando en un puerto de Jamaica. Corría el mes de junio cuando allí fueron muy bien acogidos por unos aborígenes que les

¹⁷⁹ Ibidm., cap. XCIV, p. 299.

¹⁸⁰ Sitúa el cronista al río Belén en la provincia de Cueva que ahora se llama Castilla del Oro. Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, t. II, lib. 25, cap. VI, p. 326.

¹⁸¹ Colón, *Historiae*, cap. XCVI, p. 305.

¹⁸² Ibidm., cap. XCII, p. 307.

abastecieron de comida, proporcionándoles cada día dos hutias (carne que ellos tomaban que era como conejo, dice Hernando) y pan de cazabe. Sin embargo, no teniendo las naves dispuestas, estando el Almirante muy enfermo, y sin que la ayuda que había pedido a La Española llegara, cambió la disposición de los indígenas que, acostumbrados a una dieta de subsistencia (os españoles comían en un día lo que ellos en veinte), se negaron a mantenerles por más tiempo; a esa complicación, en la que de nuevo dio muestras de habilidad el Descubridor, se sumaron las rebeliones de algunos de los tripulantes.¹⁸³

Durante un año hubo de permanecer el Almirante en la isla de Jamaica hasta que le llegó la necesaria ayuda procedente de La Española.

El día 13 de agosto de 1504 entraban en Santo Domingo y el 12 de septiembre partían para España, desembarcando en San Lúcar de Barrameda el siguiente 7 de noviembre.

EPÍLOGO

De forma lo más concisa posible, exponemos las que, a nuestro juicio, constituyen las principales conclusiones derivadas del presente trabajo:

Colón mantuvo una posición contradictoria: se apoyó en el conocimiento tradicional, a la vez que, tácitamente, desarticulaba la cosmovisión ortodoxa.

En su enfoque subjetivo de la realidad se sirvió de conocimientos de otros países, y fueron muchas las asociaciones mentales que practicó. El Almirante no se apartó de su ideario sobre haber hallado tierras asiáticas y que Cuba era Tierra Firme.

Pese a ciertas expresiones confusas en el tercer viaje, cuando en los dos últimos viajes tocó tierras continentales, las consideró unidas a Cuba y, así, al continente asiático, al observar: *que sean el propio continente de la India gangética*.¹⁸⁴

En tierras del norte sudamericano creyó encontrar el Paraíso Terrenal. El istmo centroamericano que buscó en tierras de Veragua durante el cuarto viaje, le llevaría, a su juicio, a las tierras más ricas de Asia.

El estudio de lingüistas y filólogos ha construido familias y troncos o stocks lingüísticos, resultando de la expansión lingüística la distribución geográfica de las culturas.

Se ha elaborado el mapa de las hablas indígenas, y en él se presenta la mancha lingüista mayor del mundo americano, la conformada por las lenguas de los pueblos predominantes en el marco Circuncaribe: arahuacos y caribes.

Los datos arqueológicos muestran la existencia de culturas, no de sus contenidos que sí nos los ofrecen las crónicas. En ese orden, para conocer las naciones de indios que contempló Colón en sus viajes, y cotejar con datos actuales y científicos, interesan fundamentalmente los datos etnológicos de los

¹⁸³ En Jamaica, el 29 de febrero de 1504, día de luna llena, supo Colón sacar provecho de la información astrológica que preveía un eclipse para esa noche. Antes de producirse el eclipse lunar, anunció a los indígenas aquello como castigo porque no le reportaban alimentos a él y a la tripulación, de manera que, pasado el eclipse, estos quedaron convencidos de que tenía poderes religiosos, y que era un poderoso brujo que hacía apagar y encender la luna a voluntad.

¹⁸⁴ Anglería, *Epistolario*, n. 168.

primeros cronistas que suponen, de forma improvisada y sin carácter científico, las descripciones de sus culturas, en sus diferentes estados de desarrollo.

Son de singular valor los estudios etnográficos que se realizan sobre los arahuacos continentales, útiles para su contraste con las informaciones de los primeros cronistas que convivieron con los isleños y nos transmitieron noticias como improvisados antropólogos.

Principales obstáculos que supone su estudio:

Son etnias que presentan dificultades de ubicación debido a la propia movilidad de los grupos y la errónea –cambiante-, cartografía de la época.

También dificultad en su determinación siguiendo un sistema de estudio comparado, debido a los diferentes grados de aculturación, el grado en que les ha afectado.

Otra dificultad añadida: no se puede hablar de pueblos de indios específicos en las costas continentales, sino, como se hace en estudios arqueológicos, de niveles o periodos.

Los españoles encontraron unas etnias desconocidas que no correspondían a los esquemas tradicionales.

Cuando Colón recorrió las islas caribeñas y algunas costas continentales americanas, había gran variedad de tribus de origen y estado cultural muy diversos, pero en sus informaciones sólo constan los nombres de *taínos*, *ciguayos*, *ciboneyes*, *guanahatabeyes* y *caribes*.

La clasificación de los pobladores antillanos no es determinante; se observa la tradicional, fundamentada en los nombres que le atribuyeron los cronistas, y la científica, seguida por antropólogos y lingüistas.

Para describir las nuevas poblaciones, sus jerarquías, emplearon los términos europeos: rey, nobles, vasallos etc. lo que dificultaría, en un principio, el conocimiento real de la organización indígena, política y social.

De las experiencias colombinas, y sus informadores, podemos reconocer elementos importantes de la vida de los autóctonos en Antillas y costas continentales del Istmo Centroamericano y de parte de Venezuela: de su organización político-social –cacicazgos y señoríos-, de sus creencias - *areítos* y memorias orales, rito de la *cohoba*-, de sus lenguas y dialectos, o sus costumbres -el juego de pelota, *batey* - etc. y sus fórmulas de enterramiento: desecación, cremación y en el Istmo momificación.

El *Diario* de a bordo del Almirante introdujo algunos vocablos antillanos, y fueron las palabras *canoa* y *cacique*, que a su vez eran la base de la organización taína, las primeras voces antillanas que penetraron en la lengua castellana.

Los textos colombinos resultan de gran utilidad para estudiar el término y concepto de cacique, jefes tribales bajo cuyo mando se unificaban diversos poblados; fue el punto de arranque para analizar el orden sociopolítico de las regiones circuncaribes, en islas y algunas áreas del Norte de Venezuela, de Colombia, Panamá, Nicaragua y Costa Rica.¹⁸⁵

Los ciguayos, etnia aparentemente diferente a taínos y caribes, pero que muchos consideran que eran nativos caribes *arauhacados* o taínos *caribeados*;

¹⁸⁵ La expresión de esa unidad sociopolítica, impulsará a la Corona española a incorporar en la legislación los conceptos de cacique, cacicazgo y señoríos, reconociendo en muchas ocasiones el orden sucesorio precolombino, con un sistema de gobierno similar.

eran tan belicosos como los caribes, armados con saetas y lanzas de madera, aunque sus flechas no eran mortíferas.

En cuanto a los ciboneyes, los cronistas los describen como los más primitivos aborígenes antillanos, servidores de los taínos; sobre los guanatabeyes, exponen que se trataba de la más salvaje de las tribus antillanas; no obstante, la opinión generalizada considera que ambas representan la misma etnia.

Los taínos (de la familia arahuaca) eran poseedores de la cultura más desarrollada del área del Caribe, con conocimiento de la agricultura, y expresiones líricas importantes, elaborando sus más elaboradas artesanías en maderas, concha y hueso. Sus obras de arte conforman la mayor expresión en toda el área del Caribe isleño.

Los tainos y caribes eran mesocéfalos y practicaban la deformación craneana.

El canibalismo, lo exportaron a las Antillas los arahuacos y los caribes desde el continente, pues ambas etnias lo practicaron, en mayor proporción los caribes.

Ni taínos ni caribes conocían el hierro.

Los caribes es una etnia diferenciada de los taínos por su lengua y costumbres y, aunque se exponen diferencias mediante la etnohistoria (cabellos largos y cuerpos tatuados) no se han conservado restos arqueológicos identificables.

Los caribes eran individuos nómadas, sin embargo, por influencia de las mujeres taínas que secuestraban, adquirieron muchos elementos comunes en su vida social, y es, en su aspecto sedentario, donde destaca la influencia taína.

El origen de ambos se sitúa en el continente sudamericano. Sobre etnias isleñas del Circuncaribe, el mestizaje que conllevó el proceso de colonización española eliminó prácticamente a los taínos; en cuanto a los caribes, la colonización de ingleses, franceses, holandeses y portugueses, esencialmente con la importación de negros, acabó muy pronto con ellos, impidiendo un conocimiento que sólo la antropología puede proporcionar.

Sobre las etnias continentales, actualmente, se tiende a establecer su clasificación en función de periodos, según la labor de arqueología.

En las costas septentrionales de Sudamérica se encontraron arahuacos y caribes en el tercer viaje colombino; ambas etnias tenían diferentes lenguas y ninguna de las dos practicó la deformación craneana.

Para su conocimiento son de singular valor los estudios etnográficos realizados sobre la familia arahuaca continental, útiles para su contraste con las fuentes escritas de los que convivieron con los arahuacos isleños.

En cuanto a los nativos encontrados en el cuarto viaje, en las costas atlánticas de Centroamérica, de Honduras a Panamá, presentan diferencias en costumbres y lenguas con los nativos isleños o de la costa septentrional sudamericana.

Constituían tribus agrupadas en casas aisladas, que no pueblos; también practicaban la agricultura y la pesca, y eran excelentes navegantes y nadadores.

Fundamentalmente mantenían un activo comercio con las islas y tierras continentales, algunos posiblemente con los mayas, de manera que se sugiere la influencia del Norte, y, por otro lado, a juzgar por las famosas *aguillillas* de

oro... se enmarcarían en la cultura *muisca*, dentro de la familia macrochibcha – ubicada en la actual Colombia-, contemplando así la influencia aparente del Sur, e indirectamente vinculados con el noroeste de Venezuela y norte de Ecuador.

La circulación de objetos de oro significaba la extensión de conceptos e ideas mágico-religiosas, simbólicos, asociados al poder.

Dos elementos son de indudable interés para conocer los nativos de la época precolombina: la existencia del intercambio comercial, fundamentalmente a través de sus marineras canoas y las jerarquías cacicales.

Tanto taínos como caribes poseían canoas muy marineras, siendo de mayor tamaño y mejor factura las encontraron en costas del Istmo;¹⁸⁶ su existencia da idea del intercambio comercial entre islas, impulsado por un espíritu de trueque perceptible entre los nativos desde el principio del Descubrimiento, en islas y costas continentales, como una práctica cotidiana a la que estaban acostumbrados, sin embargo, carecían de moneda.

Parece indudable la interacción entre insulares y habitantes de Tierra Firme de Centroamérica. Existía una ocupación multiétnica en la que el intercambio involucró varias etnias.

Las fuentes etnohistóricas, fundamentalmente del XVI-XVII, brindan posibilidades para el conocimiento del contexto histórico-cultural, y su vía es el estudio del intercambio indígena.

¹⁸⁶ Las descripciones de estas canoas por Colón y Fernández de Oviedo, coinciden con las que expresan antropólogos modernos referidos a los indios de Sudamérica actuales, tanto de lenguas arahuacas como caribes.

ARCHIVOS CONSULTADOS

Archivo General de Indias, Sevilla
Biblioteca Nacional de Madrid, Sección Manuscritos

BIBLIOGRAFÍA

ABBAD Y LASIERRA, Fray Iñigo: Historia Geográfica, Civil y Natural de la isla de San Juan Bautista de Puerto Rico. Estud. preliminar de Isabel Gutiérrez del Arroyo. San Juan, 1966.

ALCINA FRANCH, José: Las Culturas precolombinas de América. Alianza Edit. Madrid, 2000.

Manual de arqueología americana. Edic. Aguilar. Madrid, 1965.

La cultura taína como sociedad en transición entre los niveles tribal y de jefaturas. Seminario Cultura Taína. Madrid, 1983.

Los orígenes de América. Alhambra. Madrid, 1985.

ALEGRÍA, Ricardo E.: Las primeras noticias sobre los Indios caribes. Barcelona, 1981.

El uso de la incrustación en la escultura de los indios antillanos. Santo Domingo, 1981.

ARCINIEGAS, Germán: Este pueblo de América. SEP-Setentas, 141. México, 1974.

ARRON, José Juan: Mitología y artes prehispánicas de las Antillas. México, 1975.

BALLESTEROS GAIBROIS, Manuel: Canoeros, flecheros y caníbales del Caribe. Madrid, Akal, 1992.

Cultura y religión de la América Prehispánica. Edit. Católica. Madrid, 1985.

BLASCO BOSQUED, Concepción: Culturas clásicas prehispánicas. Las raíces de la América indígena. Red Edit. Iberoamericana. México, 1989.

Poblamiento y prehistoria de América. Red Edit. Iberoamericana. México, 1990.

COLL Y TOSTE, Cayetano: Prehistoria de Puerto Rico. Ed. Vasco-Americana. Bilbao, 1969.

COMAS, Juan: *La diferenciación biológica entre los aborígenes americanos.* Anales de Antropología, v. VI, 1969. México, UNAM.

Origen de las culturas precolombinas. SEP-Setentas, 175. México, 1975.

Antropología de los pueblos iberoamericanos. Ed. Labor, Barcelona, 1974.

COVARRUBIAS, Miguel: Arte indígena de México y Centroamérica. UNAM. México, 1961.

CRUXENT, J.M. e IRVING ROUSE: Arqueología cronológica de Venezuela. Washington, 2 vls. , 1961.

ESTEVA, C.: El mestizaje en Iberoamérica. Alhambra. Madrid, 1987.

GARCÍA ARÉVALO, Manuel: El arte Taíno de la República Dominicana. Santo Domingo, 1977.

- GENDROP, Paul: Arte prehispánico en Mesoamérica. Edit. Trillas, México, 1976.
- GRIEDER, Terence: Orígenes del arte precolombino. FCE. México, 1987.
- GUARCH, José: La Cerámica Taína en Cuba. La Habana, 1972.
- HOSTOS, Adolfo de: *The duho and other wooden objects from the West Indies*. I. *Notes on the duho's topography*. En A. de Hostos, Anthropological Papers. San Juan, 1941.
- IBARRA GRASSO, Dick E.: Lenguas indígenas americanas. Edt. Nova. Buenos Aires, 1958.
- JAHN, Alfredo: Los aborígenes del Occidente de Venezuela, 2vls. Caracas, 1973.
- KIRCHOFF, Paul: *Mesoamérica. Sus límites geográficos, composición étnica y caracteres culturales*. Supl. Rev. Tlaotani. México, 1960.
- KRICKEBERG, Walter: Etnología de América. FCE. México, 1982.
- KUBLER, G.F.: Arte y arquitectura en la América precolonial. Cátedra, Madrid, 1986.
- MARQUEZ MIRANDA, Fernando: Pueblos y culturas de América. Ed. Nova, Buenos Aires, 1958.
- MARTINEZ, Miguel Angel: Contribuciones latinoamericanas al mundo. La utilización de las plantas en diversas sociedades. Red Edt. Iberoamericana, México, 1990.
- MARTÍNEZ DEL RIO, Pablo: Los orígenes americanos. SEP, Colec. Cien de México, 1987.
- MELGAREJO, Juan: *Memoria y descripción de la isla de Puerto Rico*. Bol. Histórico de Puerto Rico, v. I. San Juan, 1914.
- MILHOU, A.: Colón y su mentalidad mesiánica en el ambiente franciscanista español. Valladolid, Casa-Museo Colón, 1983.
- LÓPEZ Y SEBASTIÁN, Lorenzo E.: Culturas precolombinas del Caribe. Akal Arqueología III. Madrid, 1992.
- LORENZO, José Luís: *Poblamiento del continente americano*, en Historia de México, t. I. Salvat, México, 1986.
- MORALES PADRÓN, F.: Historia del descubrimiento y conquista de América. Madrid, Edit. Nacional, 1981.
- PICHARDO MOYA, Felipe: Los aborígenes de las Antillas. México, 1956.
- RAMOS GÓMEZ, Luís: Cristóbal Colón y los indios taínos. Universidad de Valladolid, 1993.
- RIVET, Paul: Los orígenes del hombre americano. FCE. Cultura Popular 20. México, 1960.
- ROUSE, Irving.: *The Intermediate area, Amazonia and the Caribbean area*, en Courses toward urban life. Braidwood-Willey, eds. Chicago, Aldine, 1962.
- La frontera taína: su prehistoria y sus precursores*. Seminario sobre la prehistoria ...cultura taína. Madrid, 1983.
- ROUSE, I. y CRUXENTE, José M.: Arqueología Venezolana. Caracas, 1963.
- SABLOFF, Jeremy: A History of American Archaeology. Thames and Hudson Ltd. London, 1974.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolás: La población de América Latina. Desde los tiempos precolombinos al año 2000. Alianza Edit. Madrid, 1977.

- SÁNCHEZ GARRIDO, Araceli et alt.: Cristóbal Colón y los taínos. Segovia, Caja de Ahorros y M. de P. de Segovia, 2006.
- SÁNCHEZ MONTAÑÉS, Emma: La cerámica precolombina. El barro que los indios hicieron arte. Red Edt. Iberoamericana. México, 1989.
- Orfebrería precolombina y colonial. Oro y plata para los dioses. Red Edit. Iberoamericana. México, 1990.
- SANOJA OBEDIENTE, Mario: *El origen de la sociedad taína y el formativo Suramericano. Seminario sobre cultura taína*. Madrid, 1986.
- SANDERS, Williams T. y MARINO, Joseph: Prehistoria del Nuevo Mundo. Nueva Colección Labor, 161. Barcelona, 1973.
- SÉJOURNE, Laurette: *América Latina. Antiguas culturas precolombinas. Historia Universal*, v. 21. Siglo XXI, México, 1984.
- STEWART, T.D.: *Physical Anthropology. Handbook of Middle American Indians*, v. 9. Austin, TX, Univ. Texas, 1970.
- STONE, Doris: Arqueología de la América Central. Ed. Piedra Santa. Guatemala, 1976.
- SWADESH, Mauricio: Mapas de clasificación lingüística de México y las Américas. UNAM, Cuadernos del Instituto de Historia. México, 1959.
- Arte precolombino de México y de la América Central. UNAM, México, 1984.
- VELOZ MAGGIOLO, Marcio: *Origen y evolución del Zemí antillano. Rev. Española de Antropología Americana*. Madrid, 1970.
- Panorama Histórico del Caribe Precolombino. Santo Domingo, 1991.
- WILLEY, Gordon R.: An Introduction to American Archaeology. Englewood Cliffs Prentice-Hall Inc., 2 vls. , 1966.
- WORMINGTON, H.M.: Ancient Man in North America. Denver, 1957.

Connotaciones de la presencia de España en las Indias en el momento del contacto y descubrimiento

por

G. CHOCANO
Historiadora

I INTRODUCCIÓN

Juicios contrapuestos se han derivado de la conquista y dominio de España en Indias. El derrumbe de la población aborígen fue la primera acusación que recibió la presencia de la nación española en tierras americanas. Éste fue el detonante y fundamento de la "leyenda negra", a nuestro parecer carente de rigor histórico al juzgar parcialmente hechos relativos a los primeros 70 años de contacto, sin duda los de mayor significación en la caída demográfica, olvidando que la dominación española abarcó más de tres centurias plenas de connotaciones de distinta naturaleza y diversos resultados que no se pueden obviar.

Son numerosísimos los testimonios directos de la primera época en forma de relaciones, informes oficiales y de iniciativa privada, y más tarde memoriales de agravios y reivindicaciones. Sin embargo, pocas veces serían realizados por un sujeto imparcial, así pues, la confusión, el interés, las contradicciones y las pasiones, serían características comunes bajo un aparente rigor, por lo que en tantas ocasiones oscurecen más que aclaran la realidad.

El mito de las fuentes deformó la verdad histórica y dio origen a la leyenda negra americana. Muchos europeos aceptaron sin reservas las impresionantes hipérboles de fray Bartolomé de las Casas,

Nota: Para una lectura fluida se ha evitado la nota a pie de página, omitiendo capítulos y número de páginas, limitándonos a incluir la fecha de la publicación a que se alude junto al nombre de su autor. Los textos de que nos hemos servido los hemos reunido en bibliografía anexa en orden alfabético.

que se vieron acompañadas de las fantásticas ilustraciones de Teodoro de Bry.

Hay que reconocer el intento institucional en favor del aborigen y valorar, en su justa medida, el papel desempeñado por España en su tiempo, situando los hechos en el marco histórico con lo que ello conlleva: mentalidad medieval, barreras físicas tantas veces infranqueables, etc. Cuando los españoles llegaron al continente americano pretendieron asimilarlo al mundo occidental, ello implicaba la transformación del mundo indígena a la forma de vida europea, considerada por ellos como el baluarte de la civilización. La población aborigen durante el proceso de sometimiento sufrió evidentemente fuertes trastornos en su economía, religión, jerarquías...; en el curso de este proceso surgió la legislación indiana, originada por la formidable labor de teólogos y juristas españoles de Salamanca y Valladolid; véanse los esfuerzos de fray Bartolomé de las Casas, los juristas Francisco de Vitoria, Melchor Cano, Diego Covarrubias, Bartolomé de Carranza, y tantos otros que se mostraron críticos desde los primeros años de la conquista en favor del indio. No en vano la España del siglo XVI ocupaba en materia de jurisprudencia y diplomacia, así como en el orden político, religioso, y cultural en general, un lugar prioritario entre las demás naciones europeas. Su papel en tierras americanas ha sido destacado por numerosos historiadores como Lewis Hanke (1967), que alude a la "lucha española por la justicia", o incluso por otros muchos no "simpatizantes" de la labor española como Laurette Séjourné (1983), arqueóloga y crítica severa de la colonización española, quien reconoce que "hasta nuestros días ha sido —España— el único país de cuyo seno se hayan elevado poderosas voces contra la guerra de conquista".

En torno a la fecha conmemorativa de 1992 el descenso demográfico de la población aborigen precolombina se convirtió, de nuevo, en centro de interés como cuestión achacable a la barbarie de aquella "intromisión". El tema ya venía siendo tratado en multitud de ocasiones en las que privaban los prejuicios y los apasionamientos sobre el rigor histórico, desde una visión catastrófica de la conquista, derivando en una actitud antihispánica con la denominada "leyenda negra" (llamada así por Kubler en 1942) frente a la que fundamenta grandes aciertos de la presencia española, calificada "leyenda rosa" o "blanca" o "áurea". Es verdad que ambas contienen hechos ciertos, pero también una y otra denotan los que favorecen más su posición, ignorando o minusvalorando los argumentos de carácter contrario.

Por su parte, los defensores de la leyenda negra americana aducen, como testimonio fehaciente de la violencia de la conquista y la hecatombe demográfica, los escritos lascasianos, en especial la "Brevísima relación de la destrucción de Indias", 1542, donde el dominico denunció las atrocidades de la conquista (también la prosa de Las Casas, imbuida de idealismo e intención moralizante, propagará la bondad innata de los indígenas desarrollando el mito del buen salvaje). La ya vieja, y pensamos que caduca polémica, siempre recurrente a una lectura tendenciosa de fray Bartolomé, se ha visto alentada por ciertos sectores propagandísticos, llegándose a hablar de genocidio y etnocidio, términos esgrimidos últimamente en numerosos congresos de "indianistas", que ya no "indigenistas", palabra que actualmente implica un desfase en la defensa del indígena por contener un sentido de incorporación a la sociedad del europeo únicamente.

También desde España se han aplicado estos términos, concretamente en el n.º 33 del Boletín Americanista de la Universidad de Barcelona, año 1983, se publicó un llamamiento de denuncia con el título "Muchos Mauthausen", en el que se catalogaba la colonización española como un "inmenso genocidio de todo un continente, holocausto sin precedentes en la historia de la humanidad". La frase transcrita, además de suponer una extrapolación abusiva en su alegato pro-indígena, contempla un término ciertamente falseado, "genocidio", aplicado a la destrucción física de poblaciones autóctonas, si bien es de todos conocido que cualquiera que hubiera sido su extensión habría de contar con una intención y método, condición inexistente por parte de los conquistadores y colonizadores para quienes el indígena constituía la mano de obra necesaria y, en definitiva, la principal riqueza de aquellas nuevas tierras.

Para una mayor puntualización sobre la acción española en América se hace necesaria una investigación seria, sin juicios "a priori" ni posturas radicales que desfiguran la realidad política y social con los aborígenes.

II FUENTES DE INFORMACIÓN

El volumen de la población precolombina es cuestión primordial porque de su enumeración ha derivado la consideración del mayor o menor alcance del declive aborigen y, sobre todo ello, el significado mismo de la dinámica colonizadora. En este sentido escribe Nicolás Sánchez Albornoz (1974): "No es lo mismo que haya crecido la población desde un nivel ínfimo hasta las actuales dimensiones, como suponen los seguidores de un proceso lineal, o que, al producirse el choque de dos pueblos y de dos modos de vida, haya caído en un abismo del que no salió prácticamente hasta mediados del siglo pasado". Del resultado de su estudio se desprenden las dos hipótesis contrapuestas actuales.

Está perfectamente claro que se produjo una alteración importante en la trayectoria del mundo indígena. Al romperse el equilibrio de su economía, su sociedad y su cultura, la población sufrió un fuerte descenso.

Veremos en qué forma se pudo producir esta declinación, qué elementos la provocaron, y en qué grado, durante el período de conquista, entendido así entre 1492 y 1573. Aunque el nódulo o cima se sitúa siglo y medio después del contacto, a mediados del siglo XVII en México y poco después en Perú, sin embargo, su proceso fue más acelerado durante los primeros 70 años.

La población en el momento de la conquista estaba muy desigualmente repartida a lo largo y a lo ancho del continente, ofreciendo zonas densamente pobladas frente a otras que aparecían casi desiertas. Generalmente el asentamiento se polarizaba en las sierras y costas del Pacífico, mientras que las planicies del litoral atlántico apenas estaban habitadas; pero no siempre privaban las condiciones geográficas sino otros factores históricos, de esta forma nos encontramos en espacios con características ambientales similares distribuciones desiguales; es el caso de la muy poblada península del Yucatán, centro de la cultura maya, y el reducido hábitat de muchos lugares del Caribe.

No contamos con un cómputo real del volumen de población del continente americano en el momento del contacto, cuando llegó Colón a América en 1492, y sí con una larga serie de estimaciones dis-

pares, con carácter parcial, volcadas en crónicas de la época. La solución sigue en tela de juicio; las cifras obtenidas de su estudio por los investigadores especialistas difieren tanto que, obviamente, están sujetas a revisión. Sus resultados derivan de material conservado en los archivos, ciertamente copioso pero incompleto y, lo que es más importante, carente en general de intención estadística demográfica.

Dos tipos de fuentes escritas se hacen necesarias para el estudio de la población: por un lado las que recogen los principales hechos acaecidos en el momento de su enumeración, registros de movimientos vitales, esto es, nacimientos, defunciones y matrimonios, por otro, las que exponen la morfología del grupo a analizar.

En caso de carecer o no poder contar con los elementos suficientes para determinada época, hay que recurrir a noticias de cualquier otra naturaleza que nos puedan mostrar datos indirectos de aquella población, y en ese sentido contamos con las relaciones de conquistadores, clérigos y funcionarios reales donde volcaban sus impresiones, además de las tradiciones indígenas. Existen en las crónicas y documentos españoles gran cantidad de datos demográficos referentes a los dos primeros siglos de colonización. En general, constituyen una fuente de información indirecta. Son documentos de carácter hiperbólico debido al muy humano afán de exagerar todo lo nuevo, así, p. e., Cristóbal Colón vería en La Española "un puerto hondo para cuantas naos hay en la cristiandad", o los tres millones (o cuatro) de indios que, a decir de Las Casas, vivirían en la misma Isla; pero sobre todo revelan el interés de los cronistas y conquistadores en magnificar sus hazañas: los misioneros habrían bautizado, según sus testimonios, a millones de paganos y los conquistadores lucharían contra cientos de miles de guerreros.

Constituyen fuentes de información demográfica los empadronamientos realizados por el régimen colonial en distintas épocas, los repartimientos de indios y encomiendas, los libros de confesión y los de tasas y tributos de la Real Hacienda, estos últimos conforman la documentación demográfica más común y mejor preservada de las primeras etapas. En principio, el tributo indígena debería pagarlo todo aborigen de sexo masculino, con edad comprendida entre 17 y 50 años, en calidad de vasallo del rey y a cambio de la exención de las contribuciones que gravaban a los demás súbditos. Sus condiciones variaron según las regiones y las épocas, pero, en términos generales, la categoría sometida a tributo comprendía a la población

adulta. Por razones prácticas los recuentos omitían a segmentos importantes de población: en general sólo abarcaban los varones adultos capaces de tributar.

La Corona encomendó a Juan de Ovando que recogiera información sobre la población de sus dominios de ultramar. Estas noticias han llegado a nuestros días gracias a la labor del cronista mayor de Indias, Juan López de Velasco, que recopiló en su "Geografía y descripción universal de Indias", 1574, toda la información que poseía el Consejo de Indias. Su obra, primera estadística de población americana, sólo nos proporciona datos referentes a los indios de poblaciones ya pacificadas, abarcando 9.000 núcleos de naturales y unos doscientos pueblos de españoles; el mayor número lo registra Nueva España, mientras que para La Española, donde ya la población aborigen había desaparecido, no da ninguna cifra, así como tampoco para Chile o La Plata, que aún estaban en guerra. Toda esta valiosa documentación nos da una idea aproximada de la realidad, que deberá complementarse con la conservada, y aún escasamente consultada, en los numerosos archivos coloniales. Será durante el reinado de Felipe II cuando más abunden los memoriales, informes, relaciones históricas y geográficas, registros... De los registros descriptivos de curiosidades (varias geografías descriptivas siguieron a la primera de López de Velasco), cuyo conocimiento era indispensable para la administración de aquellas remotas tierras, se pasó a la constatación de hechos con un valor preestadístico. Se llevó a cabo una exploración de la población mediante la generalización de censos, constituyendo de esta forma el tema demográfico el objetivo de la información recogida. Partiendo de estos datos, fiscales, podemos deducir, de alguna manera, la totalidad de habitantes multiplicando el número de unidades registradas por el número factor representativo del elemento familiar; para ello es necesario conocer el sistema tributario español y la estructura familiar indígena. El criterio aplicado por el jurista y oidor de la Audiencia de Charcas, Juan de Matienzo ("Gobierno del Perú"), y en muchos otros documentos del XVI, de multiplicar por 5, es una extensión automática del criterio español de multiplicar por 5 el número de cabezas de familia para obtener la población. No obstante, no se puede imponer sistemáticamente dicho criterio al número de indígenas tributarios de toda época y región, también hay que tener en cuenta la diferencia entre la realidad americana y la española, y con esta premisa se ha convenido, mayoritariamente, en aplicar el factor de 3,2 ó 2,51.

A la vista de los datos observados, hasta ahora, se infiere que cualquier visión de conjunto sobre el estado de población en 1492, es una apreciación provisional sobre una base insegura y, por tanto, sujeta a revisión.

En la actualidad, los métodos geográficos antropológicos son de gran utilidad para determinar el volumen de población indígena en el momento del "contacto" con los españoles. Con el complemento fundamental que supone el conocimiento de la geografía y geología del continente americano, de las formas de alimentación y sus grados de civilización, llevando a cabo una investigación segmentada a través de sondeos locales, se pueden alcanzar unas cifras más fiables. Sin embargo, la lenta naturaleza del trabajo de tipo arqueológico sobre la población nativa de cada región aún necesitará de bastantes años, por lo que las estimaciones siguen teniendo su mayor fuente en los testimonios documentales de la época de la conquista.

III VOLUMEN DE LA POBLACIÓN PRECOLOMBINA

Los primeros cronistas nos presentan un Nuevo Mundo densísimamente poblado, seguramente por las razones que ya explicamos antes. Su cómputo lo constituyen cifras hiperbólicas de conquistadores y misioneros, deslumbrados por la novedad, de las que se deriva un valor histórico pero no estadístico. Así, p. e., el capitán Pedro Fernández de Quirós, escribía en un memorial al Rey, en 1609, (Co Do In, serie América, t. V) “se tiene por cierto que cuando se descubrieron las Indias del Occidente había en ellas 30 millones de sus naturales”, aunque él pensaba que serían 60, o más, a juzgar por los bautizados por franciscanos y por otros frailes; de otro lado, si extractamos los distintos cálculos de población precolombina y su declinación expuestos en numerosos pasajes de la obra de Las Casas, p. e., en la “Brevisima...”, se obtiene un resultado total de 16,1 a 19,1 millones de aborígenes muertos por los conquistadores hasta el año 1542, o lo que es lo mismo durante los primeros cuarenta años de conquista, mientras que en su “Historia de las Indias” —escrita al final de su vida— escribe: “...han perecido hasta hoy que es el año de 1560 sobre 40 cuentos (millones) de almas”, lo cual supone, vista la suma anterior, una mortandad de 20,9 a 23,9 millones en dieciocho años, cifra mucho mayor pues que en los primeros 40 de conquista, en contra de su propio argumento que connota como causa más importante de despoblación la guerra y, en consecuencia, los primeros años de contacto. El dominico no se detuvo en corregir cálculos parciales de estimaciones anteriores a su última obra; pensamos que sus cifras deben entenderse dentro de la vehemencia de su estilo y sobre todo dentro de la intencionalidad que procuró dar a sus textos por una causa noble y justa.

Ya dijimos que las apreciaciones de los investigadores modernos acerca del número de indígenas existentes antes de 1492 difieren entre sí. Aun existiendo la teoría que rechaza la posibilidad de que la población precolombina de algunas regiones de Hispanoamérica pudiera tener una dimensión cercana a la de principios de siglo, gran parte de los autores aceptan que al cabo de cuatro siglos la población aborígen recobró la cifra total alcanzada en 1492; esto apoyaría la teoría de Holligstworth (1969), por la que se considera posi-

ble establecer una comparación, en el orden demográfico, entre la invasión de México por los castellanos, la de Egipto por los árabes, y la de China por los mongoles. Egipto, antes de la incursión mahometana en el siglo VI, tendría unos 30 millones de habitantes, tantos como en 1966, alcanzando un mínimo en 1798, momento en que apenas contó con 2,5 millones. "El paralelo —dice Sánchez Albornoz— es tentador, pero hasta tanto no se halle mejor fundada la historia de la población egipcia, no será prudente dejarse llevar siquiera por las analogías". Además, añadiremos que, de aceptarse la evolución demográfica de Holligstworth, tampoco podría demostrarse pues no se sabe hasta qué punto ascendería la población autóctona del continente americano, desde el punto de vista biológico, dado el desarrollo masivo y creciente del mestizaje.

En lo que va de siglo, los especialistas en la materia han llegado, en cálculos globales, a muy diferentes resultados. Se puede hablar de una tendencia "alcista" que ofrece unas cifras fabulosas de población, frente a la llamada "bajista", que, en términos generales, nos parece más consistente y desde luego más acorde con la realidad de la época.

Entre los métodos empleados para establecer unos valores aproximados sobresale el de multiplicar por tres el número de aborígenes sobrevivientes en nuestro siglo, unas décadas atrás, en el supuesto de que desde el siglo XVI en adelante se habrían reducido en esa proporción; otro procedimiento, a destacar también, es el que evalúa el potencial ecológico, región por región, y atribuye una densidad típica a cada una; el segundo implica, a nuestro parecer, una minusvaloración del condicionamiento cultural que lo es a su vez de la distribución de la población. Por uno u otro método llegarán a cifras parecidas K. Sapper (1924) y M. Rivet (1924); el primero calcula un volumen de aborígenes entre 40 y 50 millones, y el segundo lo sitúa en torno a 40 ó 45 millones. Poco después, el geógrafo Spinden (1928), basándose en sus excavaciones llegaría a un resultado de 50 a 75 millones para el año 1200, que se habrían reducido en el momento del descubrimiento a unos 40 ó 50 millones.

Guillermo Céspedes del Castillo (1972), presume que la población total del continente, en 1492, alcanzaría un mínimo de 80 millones de indios, de los que unos 64 habitarían los territorios de colonización ibérica: México, 20 millones; Ecuador, Perú, Bolivia, 40 millones, y las islas del Caribe, entre 100.000 y más de 3 millones.

Estas consideraciones, ubicadas dentro de la corriente alcista, las supera con amplitud el antropólogo H. F. Dobyns (1966), quien

nos da la increíble cifra de 90 a 112 millones, de los cuales 60 corresponderían a México central y Perú. Dobyns parte de la idea de que la población se redujo en un 95% como consecuencia del contacto, y generaliza los resultados obtenidos en los estudios de S. F. Cook, L. B. Simpson y W. Borah, que por su parte no se atrevieron a dar semejante paso.

La corriente "bajista", representada fundamentalmente por el filólogo A. Rosenblat (1954 y 1967), A. L. Kroeber (1934) y J. H. Steward (1949), rebaja enormemente estas cifras.

Kroeber, después de un estudio de la población aborigen de determinadas áreas de Estados Unidos, especialmente California, y de la proyección hacia atrás de la tasa de crecimiento de la población indígena de México, registrada entre la estimación de Humboldt y el censo nacional de 1930, nos da una población aborigen de 8,4 millones de naturales, estimando unos 3 millones para cada una de las altas culturas del continente.

Angel Rosenblat, con un método regresivo y utilizando como fuente principal de su investigación la "Geografía" de López de Velasco, se niega a aceptar una población superior a los 13,385 millones de aborígenes. El reparto de esta cifra es muy desigual, siendo mucho mayor en regiones como México central o Perú, mientras en extensas zonas como Norteamérica, Chile o La Plata, la población será ínfima; fenómeno que en cierto modo sigue dándose en la América actual. Rosenblat nos ofrece en su estudio unas densidades de población precolombina siguiendo el marco de los países actuales:

Norteamérica al Norte del Río Grande.....	1.000.000	indios
México	4.500.000	»
Haití y Santo Domingo (La Española).....	100.000	»
Cuba	80.000	»
Puerto Rico	50.000	»
Jamaica	40.000	»
Antillas Menores y Bahamas.....	30.000	»
América Central	800.000	»
Colombia	850.000	»
Venezuela.....	350.000	»
Guayanas	100.000	»
Ecuador	500.000	»
Perú.....	2.000.000	»
Bolivia.....	800.000	»
Paraguay.....	280.000	»

Argentina.....	300.000	indios
Uruguay.....	5.000	»
Brasil.....	1.000.000	»
Chile.....	600.000	»
Total.....	13.385.000	»

La disparidad de estos resultados se puede enmendar realizando una investigación a nivel regional, que nos permitiría establecer unos cálculos de conjunto con un mayor índice de garantía y control.

Hasta el momento, las regiones mejor estudiadas han sido México, por el equipo de la Universidad de Berkeley, y Perú, por N. D. Cook. La escuela de Berkeley, concretamente los investigadores S. F. Cook y L. B. Simpson (1948), estudiaron en México central la región comprendida entre el istmo de Tehuantepec y la frontera de los chichimecas y del reino de Nueva Galicia. Siguiendo distintos métodos de proyección retrospectiva, y partiendo de un cómputo referente a 1565 sobre recuentos indígenas de carácter fiscal, elaboraron la estadística demográfica evolutiva que vemos a continuación:

Año 1519.....	11.000.000	indios
1540.....	6.427.466	»
1565.....	4.409.180	»
1597.....	2.500.000	»

Un decenio después, W. Borach y S. F. Cook prosiguen la investigación en México obteniendo resultados distintos. Basan su investigación en análisis de textos, a partir de referencias sobre todo lascasianas, en proyección retrospectiva. Agrupan en dos las curvas demográficas regionales: sierra-costa (suponiendo una mayor retracción en la costa); en la primera, las tierras altas de la Meseta central y Veracruz central, y las zonas de Oaxaca-Mixteca, Michoacán y Jalisco-Zacatecas; en la segunda, las tierras calientes de las costas del Golfo y del Pacífico, es decir, el litoral de Pánuco-Valles y Alvarado-Coatzacoalcos, Oaxaca-Costa, Zacatula-Guerrero y Colima-Nayarit. Considerando una tasa de despoblación más elevada, según la "suma de tributos", llegaron a la sorprendente cifra de 16.300.000 aborígenes para 1523. Partiendo de estos cálculos dedujeron 25,3 millones de indios para México central, al tiempo de desembarcar Hernán Cortés, lo que supondría una densidad prome-

dio de 49 habitantes por Km². Esto significaría que en ciertas regiones la población de América habría llegado hasta el límite de sus recursos alimenticios; concretamente en México central la utilización agrícola habría llegado a exceder sus posibilidades. Por otra parte, dichos resultados coincidirían con la impresión de saturación demográfica que sugieren algunos testimonios arqueológicos, y también se acerca a los informes de los conquistadores respecto a la superpoblación de México, lo que nos parece difícil de aceptar.

Los trabajos de Borah y Cook (1971), que han gozado de gran profusión, son objeto de un replanteo reciente.

Actualmente se presenta el estudio arqueológico como alternativa más consistente que la abordada desde el campo de la historia. Se han llevado a cabo excavaciones en varias zonas de México central, por muestreo, para determinar el grado de ocupación del suelo y explotación de sus recursos, y a partir de ello se han calculado densidades locales para deducir la población total de grandes áreas por épocas. Siguiendo esta línea de estudio, se han derivado cifras más bajas de población; así, p. e., W. Sanders (1972) piensa que el Valle de México no pudo sustentar la población que propugna Borah y Cook. Todo México, dice Sanders, quizá contara con 15 millones al empezar la conquista.

En cuanto a Perú, investigadores como H. F. Dobyns o P. A. Means, nos ofrecen cifras realmente altas. Means (1931) viviéndose de las unidades administrativas incaicas, teóricas, calculó una población de 16 a 32 millones, frente a la cifra, mucho más baja estimada por D. F. Shea (1976) de 1.343.123 a un máximo de 1.944.753 aborígenes en 1520.

Por otra parte el investigador Noble David Cook (1977), quien ha realizado sus estudios demográficos sobre datos de "comienzos de la colonia" —1530—, utiliza hasta siete modelos o métodos con los que obtiene unas proyecciones que contemplan sumas muy diferentes, de 3 hasta 32 millones de aborígenes en 1492. Los siete modelos a que recurre para estimar la población en el momento del contacto los fundamenta en las tasas de cambio de la población. Recordamos uno de los métodos seguidos más satisfactorio para su autor, el n.º 5: adoptando para el Perú la tasa de disminución de la costa y sierra de México en las primeras décadas de la conquista (menos de un siglo después sólo quedó, según Borah y S. F. Cook, un 4% de la población original), y sobre su propia estimación de 1.290.680 de aborígenes en Perú, en 1570, la población anterior a la conquista la cifrará

en 8'5 millones. Sin embargo, las tasas aplicadas en México por Borah y S. F. Cook no son unánimemente aceptadas y, además, apunta N. D. Cook, las tasas mexicanas son vigentes en el período comprendido entre 1534 y 1568, mientras el período correspondiente, cronológicamente, al Perú, 1530-70, equivalía al primer contacto y, por tanto, al de mayor efecto demográfico; como mayor efecto tendría en México en los años comprendidos entre 1520 a 1560, de primer contacto con el español, con unas tasas de disminución seguramente diferentes; además de las diferencias propias de reacción de la población mexicana y peruana frente al conquistador.

Noble David Cook considera que sus proyecciones más "razonables" apuntan a una población indígena, en Perú, en 1530, del orden de 3 a 12 millones, deduciendo, finalmente, que debió de ser en torno a los 6 millones, cifra que, sin embargo, su autor considera estimativa y por consiguiente sujeta a nuevas revisiones.

Respecto a otras áreas de América algunos investigadores se inclinan por una densidad importante de población. R. Konetzke (1965), p. e., cree que es posible que en La Española vivieran antes de 1492 un millón de aborígenes —tal como afirmara Fernández de Oviedo— dada la alimentación vegetariana; frente a los 100.000 que nos da Rosenblat.

Importa recordar que estos cálculos son, hasta ahora, de naturaleza aproximativa e hipotética, sujetos a contradicciones y revisiones. Recordemos que hasta los censos romanos y egipcios, que contaron con una organización administrativa y jurídica importante, han dado ocasión a distintas polémicas.

IV DECLIVE DE LA POBLACIÓN ABORIGEN

El cálculo de la población precolombina en el período de contacto y conquista, y su mayor o menor significación, cuya sima parece alcanzarse en 1650 en Nueva España y algunas décadas después en Perú, depende obviamente del criterio sostenido respecto al volumen inicial de 1492. Cuestión ésta de gran importancia como se desprende de las acertadas palabras de Nicolás Sánchez Albornoz: "Según se entienda la magnitud de aquella masa indígena, así resultará la concepción de toda la historia de la población americana".

Noticias referentes a una alta densidad de población inducen a cuestionarnos si la población aborígen pudo alcanzar en algún momento un estado de saturación insoslayable sin la introducción de nuevas tecnologías, o, por el contrario, si la llegada de los españoles sorprendió a la población en un grado intermedio de su evolución.

De los resultados obtenidos por la expedición arqueológica de la Fundación Peabody en el valle de Tehuacán, al noroeste de Oaxaca y sureste de Puebla (México), se infiere un crecimiento lineal de la población en el área sondeada, mientras que las excavaciones de S. F. Cook y W. Borah en Teotlapan, Puebla, Michoacán y otras regiones de México, muestran tres fases de erosión más honda aún que la producida posteriormente con la introducción del ganado en la época de la conquista, lo que lleva a creer a los investigadores que, antes que un crecimiento lineal, la población aborígen de México central había experimentado altibajos sucesivos.

Los trabajos de J. R. Parsons (1979) sobre la evolución de los patrones de asentamiento en el valle de Texcoco, confirman la existencia de oscilaciones demográficas antes de la entrada de Cortés. De ser cierto este supuesto, es presumible que la población indígena de México central hubiera alcanzado un nuevo techo en vísperas de la llegada de los españoles, y que la simple saturación hubiera provocado su declinación, "aunque no hubiera sobrevenido la invasión" como apunta S. F. Cook.

Otros indicios apoyan esta teoría de saturación relativa con respecto al nivel tecnológico de la época: las "guerras floridas" de los aztecas y los sacrificios masivos en honor a los dioses carecerían de sentido en una sociedad en la que escasearan los medios humanos y,

sin embargo, quizá pudieron constituir una especie de control de población en la América nuclear. Es de sospechar la eclosión de un desastre demográfico a mediados del siglo XVI, si en un corto espacio de tiempo no se hubieran dado innovaciones tecnológicas. Considerando factible esta teoría, no sorprende que la conquista representara un disruptivo exterior de gran impacto entre los aborígenes.

La despoblación provocada durante el contacto, y en años posteriores, fue particularmente intensa y rápida en tierras bajas y tropicales, menor y menos rápida en tierras templadas del interior y todavía más lenta y escasa en mesetas altas y frías.

Rosenblat, representante de la corriente "bajista", piensa que de 1492 a 1650 el continente americano pasó de 13,3 millones de indios a 10 millones, es decir, que disminuyó en una cuarta parte del total inicial: 1570: 10.827.150; 1650: 10.035.000; lo que supone desde luego una contracción muy fuerte para una sociedad sin cohesión interna.

La tendencia "alcista" propugna la existencia de una caída abismal. Dobyns, en una postura utópica, considera probable una reducción a la veinteaava o veinticincoava parte, es decir, que los 90-112 millones de aborígenes —que calcula para 1492— bajarían a unos 4,5 a mediados del siglo XVII.

En cuanto a los estudios a escala regional, de los que derivan generalizaciones controladas, destacan los trabajos de W. Borah y S. F. Cook (1971), para México central, en los que exponen el cuadro sinóptico siguiente:

Año 1492.....	
1519	25,3 millones
1523	16,8 »
1548	6,3 »
1568	2,6 »
1580	1,9 »
1595	1,3 »
1605	1,0 »
1620	750 mil

El cálculo de bases más firmes, a decir de los dos autores, es el concerniente al año 1568 por derivar de una muestra de quizá el 90 por 100 de los pueblos de México central; además, señalan que el punto más bajo de la población india sea probablemente en torno a

las fechas de 1620 a 1625, resultando un 4% de la originaria.

Por otra parte, ¿la evolución de México central fue excepcional o tuvo una trayectoria similar el resto del continente?. En el caso de México central, aparentemente el más grave en tierras continentales, habría que considerar la coincidencia posible de este derrumbe demográfico con una de las varias crisis cíclicas de superpoblación que ya habían ocurrido con anterioridad a la llegada de los españoles.

Ciertamente las áreas de mayor concentración coincidían con las de mayor índice cultural, México central y Perú, donde se desarrollaron las culturas azteca e inca, el resto de las tierras americanas presentaban densidades notablemente más bajas; precisamente en las primeras el asentamiento español tuvo mayor incidencia desde el principio y los efectos demográficos del impacto que produjo el encuentro de aquellos dos mundos, tan distintos, también debieron ser mucho más profundos.

Respecto a Perú, región que junto con México central es la mejor estudiada, destacan los trabajos sobre demografía aborigen de N. D. Cook (1981) concernientes al período de 1570 a 1620, que muestran que se redujo a la mitad aproximadamente: de 1.290.680 a 671.505 habitantes. Cook establece un ritmo de descenso fuerte, pero más atenuado que el expuesto para México central en períodos de tiempo equivalentes.

A pesar de las divergencias entre los distintos especialistas, e independientemente de los métodos utilizados, las condiciones concurrentes a la disminución de la población en el contacto de las dos culturas son similares: las tasas oscilan según la importancia económica y social de las regiones y su mayor o menor alejamiento de los grandes núcleos urbanos.

Se ha hablado de la extinción de decenas de millones de indios, cuestión ésta que no se puede intentar explicar simplemente por la fabricación de la tan traída y llevada "leyenda negra". Por una parte se ha pretendido difundir la existencia de una grandeza legendaria de América, por otra, se ha intentado generalizar a todo el continente el proceso de extinción ocurrido en las Antillas y se han tomado hechos aislados, aquello que Rosenblat llama proceso periférico, como índice de evolución general. Frente a las posturas extremistas de algunos autores nos parece más racionalizada la visión que del proceso de despoblación de las Indias nos ofrece Rosenblat, que, sin dejarse llevar en sus cálculos por una leyenda negra o una leyenda

blanca, y respaldado de un contingente documental representativo de cada época, obtiene unos resultados más creíbles. Según Rosenblat, desde 1492 a 1570 el número de aborígenes disminuye del orden de 2.557.850, balance del primer encuentro entre blanco e indio.

¿Por qué se habla de extinción masiva?, ¿por qué se generaliza el proceso antillano a todo el continente? y, ¿cómo fue el proceso antillano? ¿Era más débil el antillano?, no, pero su carácter insular coadyuvó también a su extinción. En el continente, el indio se replegaba hacia zonas interiores; el insular huía de isla en isla hasta el continente en proporciones difíciles de determinar, aunque no masivamente. No puede, honestamente, generalizarse el proceso antillano a todo el continente.

V DESAPARICIÓN DEL INDIO ANTILLANO

Es un hecho demostrado que la población aborigen de América sufrió un terrible impacto, más acentuado en los primeros años de encuentro y conquista. Su disminución se fue acompasando con el progresivo aumento de los blancos, los mestizos y los mulatos; especialmente el mestizaje, que tuvo un desarrollo considerable desde el principio, absorbió sensiblemente al sector de población autóctona. Se puede decir que lo más útil de los primeros años de presencia española en el Caribe, hasta 1519, fue la experiencia adquirida para una actuación futura. Su aspecto negativo, trágico en extremo, fue la desaparición de los aborígenes antillanos que los españoles no quisieron pero que no pudieron evitar por una serie de causas que analizaremos.

La isla Española (República Dominicana y Haití) fue el primer ensayo de “colonización” americana. Es un hecho común que los individuos expedicionarios que se han puesto en contacto con tierras ignotas han exagerado considerablemente su población, esto pasó en Groenlandia, en Tahití... y también en las Antillas. La Española fue por unos años El Dorado americano. La cultura taína —rama de la cultura arahuaca del continente— que dominaba la isla, aún se encontraba en la edad de piedra y no había alcanzado un grado avanzado de cohesión social, base determinante para la existencia de poblaciones densas. En la Isla, entonces compuesta de varios cacicatos independientes (los “cinco reinos” de que nos habla Las Casas) sobre unas pequeñas aldeas de “bohios” y “caneyes”, muy pronto, tras el primer encuentro, se levantarían villas y ciudades.

Las famosas leyes de Burgos de 1512, constituyeron el primer código que reglamentó la situación del indígena. Dichas leyes, tratadas en la Junta de Burgos donde se contempló como tema principal el régimen abusivo laboral del indígena denunciado por Montesinos, si no se pueden catalogar de perfectas, sí supusieron un adelanto social excepcional: limitación de la jornada, trabajo moderado para mujeres y niños, atención de las autoridades en el salario, mejor trato, manutención...; en definitiva propugnaron la libertad del indio pero sancionaron la “encomienda” como forma obligatoria, aunque paternal, de trabajo asalariado. Cuando se lleva a cabo el “reparti-

miento" de Albuquerque, en 1514, el dinamismo demográfico ya estaba roto, dando muestra del proceso de extinción del aborigen en su fase más aguda: se contabilizaron poco más de 3.000 niños sobre los 22.336 hombres y mujeres de servicio (con escasez de mujeres).

Rosenblat atribuye a la Isla una población de 100.000 habitantes, considerándolo como el máximo que La Española podría sustentar en el momento del contacto y también lo máximo que le permitía suponer los 60.000 con que contaba en 1508, los 30.000 de 1514 y los 500 en 1570 que desaparecerían lentamente en años siguientes, principalmente a causa del fenómeno del mestizaje. El proceso se repetiría al mismo ritmo en Cuba, Puerto Rico, Jamaica, y con un siglo de intervalo en las Antillas Menores y Bahamas, colonizadas éstas por franceses, daneses y holandeses.

Sobre lo expuesto deducimos que la cifra de tres —o cuatro— millones en La Española, en 1492, que nos proporciona Las Casas, quien no era muy hábil en números como ya quedó demostrado, de los que sólo quedarían poco más de 200 en 1552, es tremendamente desproporcionada.

Hasta 1966, la obra de Angel Rosenblat fue la más completa y fiable. En ese año Carl Sauer prosiguió la investigación y, después de analizar el aprovechamiento de los recursos naturales por los indígenas, en un estudio ecológico, consideró una mayor densidad de población para esta isla, aunque no aportó ningún cálculo ni estimación. Verlinden, dos años después, calculó una cifra, la más baja estimada, de 55 a 60.000 aborígenes.

W. Borah y S. F. Cook (1971) basándose en textos, sobre todo los lascasianos, en una proyección retrospectiva, nos aportan unos valores probables:

Año 1496	3.770.000	aborígenes
1508	92.300	»
1510	68.800	»
1514	27.800	»
1518	15.600	»

Considerando un cómputo de 3.770.000 en 1496 presumen un mínimo de 4.000.000 (cifra que también nos ofrece Las Casas) en 1492, hasta un tope posible de 8.000.000, lo que supondría una densidad de población cercana a unos 105 habitantes por kilómetro cuadrado, es decir, el doble aproximadamente de la densidad que estos

mismos investigadores dieron con respecto a México central en el momento del contacto.

F. Moya Pons (1977), en sus estudios más recientes, ha estimado la población de cada provincia partiendo de la lista de cacicazgos del repartimiento de 1514, dando un valor total de unos 400.000 aborígenes.

Por su parte Spinden, (1928) apoyado en investigaciones de tipo arqueológico, calculó un millón de habitantes para toda la civilización de los taínos, que abarcaba La Española, Puerto Rico y el Este de Cuba.

Es obvio que los cálculos de población de la isla Española muestran un total desacuerdo, aunque todos los investigadores del tema en cuestión convienen en que los indios, una vez sometidos, sufrieron un fuerte y rápido declive. La población isleña casi desapareció, pero en ello tuvo primordial significado lo que hoy se conoce como un fenómeno inherente a la convivencia: el riesgo de que una raza desaparezca en el momento del "contacto". Dos civilizaciones, dos mundos diametralmente opuestos se encontraron, y la de temple más débil se fundirá literalmente en la primera aproximación.

La presencia de los españoles dislocó la economía indígena, introdujo nuevas enfermedades, y les hizo someterse a un trabajo agrícola normal a ojos del europeo pero insuperable para un pueblo primitivo.

La población indígena de las Antillas que ya sufrió un terrible declive en la primera generación hispana, habría desaparecido antes de finalizado el siglo XVI. Para suplir la falta de indígenas se introdujeron desde los primeros años esclavos negros, e indios antropófagos de las Lucayas y Tierra Firme, que la legislación permitía capturar y vender como esclavos. La medida nos muestra que la despoblación alcanzó en las islas una proporción mucho mayor que en el litoral continental.

En el continente, donde habitaban grupos étnicos y civilizaciones con un grado superior de desarrollo, el problema fue distinto; además, el español pasaba también su experiencia de aclimatación en el Caribe. En tierras indianas se sucederán las recomendaciones sobre el buen trato al indígena y asimismo las instrucciones reales al respecto; recordamos, p. e., que Hernán Cortés, tras entrevistarse con el Emperador, en 1528, en que fue requerido por don Carlos para dar su opinión acerca del gobierno de la Nueva España, le elevará un memorial donde el punto principal será el buen trato del abori-

gen, “la conservación y perpetuación de los naturales”. Si Cortés no abrigaba las razones humanitarias de Las Casas, sin embargo, su experiencia en La Española y Cuba le previno de su conveniencia, pues, “faltando éstos (los indios) todo lo demás que se quisiese proveer sería sin cimiento”, a lo que añadiría otro acertado consejo que él mismo llevó a la práctica: que los indios fueran “conservados en sus pueblos y orden que tenían antes en el regimiento de ellos”.

VI CAUSAS DE DESPOBLACIÓN

Las causas del derrumbe demográfico a raíz del encuentro y conquista, prolongada hasta aproximadamente 1570, año en que terminaría el proceso de conquista y descubrimiento —desde julio de 1573, y por orden de Felipe II, las ordenanzas ovandinas para nuevos descubrimientos y poblaciones prohibían terminantemente las conquistas armadas, evitando hasta el nombre de conquista y sustituyéndola por la penetración pacífica auspiciada en gran parte por Las Casas— fueron múltiples, y han dado lugar desde sus inicios hasta nuestros días a una controversia continuada.

Los trabajos en las minas y en la agricultura, los “repartimientos y la encomienda”, el alcoholismo —de especial incidencia, tanto que se pensó en implantar la ley de los incas que castigaba a los borrachos como a envenenadores públicos— y el mestizaje, fueron causantes de la despoblación pero desde luego de importancia secundaria.

Por lo que respecta a la forma en que se organizaba el trabajo en las minas, la “mita”, en Perú, y el “cuatequil”, en Nueva España, —formas de trabajo forzado de origen precolombino— existía una legislación del trabajo indígena que regulaba sus condiciones, no obstante contamos con testimonios divergentes a la hora de su aplicación. Para Viñas Mey (1929) su regulación constituye un código de trabajo donde por primera vez se establecen premisas de derecho obrero, en sus distintas manifestaciones, y lo considera en este sentido como la base del sistema moderno. Las condiciones del cuatequil eran más suaves que las de la mita: mientras que en la mita del Potosí se trabajaba unos cuatro meses cada siete años, en el cuatequil era de tres o cuatro semanas anuales; en el siglo XVI, y aun a principios del XVII cuando las mitas estaban en su mayor desarrollo, antes de que se dictaran disposiciones limitativas, las ordenanzas prohibían que el trabajo forzoso —mitayos— pudiera acoger más de 1/7 de indios del Perú, 1/4 parte en Nueva España, 1/3 parte en Chile o la duodécima en Paraguay, Tucumán y Río de la Plata; los mitayos se desplazaban desde grandes distancias, no así en el cuatequil ya que los indios tapisques procedían de lugares cercanos.

Tratando de las minas como causa importante de exterminio, se

ha llegado a dar la cifra de hasta 8.285.000 de bajas indias, que nos ofrece Miller (citado por Rosenblat, 1945).

Importa destacar que el número de indígenas en las minas no llegó a grandes proporciones, según Miller los mitayos del “maldito cerro del Potosí” oscilaban entre 4.000 y 4.500 desde 1585 hasta 1633 y se redujeron a 1674 en 1688. Las cifras de indios en régimen forzado irían disminuyendo sensiblemente a lo largo del siglo mientras que aumentarán los trabajadores libres. Alonso de Messía en su “Memorial práctico” a Felipe IV, (f.a. 1609, recogido por Rosenblat, 1945), describe el trabajo minero de la comarca del Potosí y nos dice que había 20.000 indios trabajadores libres, no llevados en mita, además de otros 20 forasteros; número que se fue elevando progresivamente según prueban testimonios de la época, como, p. e., que en las minas de Huancavelica todos los obreros eran voluntarios salvo 620 mitayos, según cédula de 1682. Pensamos que más se acerca a la realidad Mellafe cuando escribe (1965): “La conquista en su expresión externa, bélica y política y el trabajo minero, fenómenos constantemente esgrimidos como causantes de la disminución son de influencia muy relativa en el desastre demográfico de la primera mitad del siglo XVI. Piénsese que cuando el trabajo de las minas se organiza en forma masiva y obligatoria, la población americana ha disminuido en más de un 50%”.

Posiblemente el efecto que más repercutía sobre la población, más que la mita misma, era el traslado que suponía de una región a otra. Aunque la legislación estipulaba que los indios no debían ser trasladados de un clima a otro contrario, en la práctica esto no siempre se cumplía, ocasionando el fenómeno que hoy se conoce como “agresión climática”. El gobierno procuró subsanar el problema que suponían las grandes distancias a Potosí, estimulando a los trabajadores a formar pueblos obreros en los alrededores, recibiendo a cambio beneficios de concesión de tierras donde tener sus ganados... y bajos precios para sus mantenimientos, llegándose, en efecto, a constituir diferentes núcleos de poblaciones mineras en la comarca.

No olvidemos que, a pesar de la minería, la economía mexicana y peruana era esencialmente agrícola. Las nuevas actividades productivas y la introducción de la herramienta europea, pero sobre todo la introducción en determinadas zonas de ganado (transformando radicalmente la sociedad rural, una sociedad de vaqueros irá desplazando al campesino aborigen) originarán la alteración del medio económico: resultarán dos economías yuxtapuestas, una agricultura

neolítica precolombina, de parcelas pequeñas y poco rendimiento, y otra de explotación lata y plural. El progresivo avance de la propiedad privada, elemento de la sociedad europea, restará recursos a las poblaciones indias, cuyo régimen económico de explotación de tierras comunales se verá seriamente afectado. Obviamente, el hundimiento producido en esta economía de subsistencia, susceptible a cualquier intervención exterior, traería hambre y mortalidad entre la población india.

Séjourné, siguiendo a Las Casas, opina que la causa principal del derrumbe demográfico fue la “encomienda”. La encomienda consistía en colocar a un determinado número de indios libres bajo la autoridad de un español, que, a cambio de una prestación —trabajo o tributo— tendría que instruirlos mediante la evangelización y la práctica regular de un trabajo; por su parte, el encomendero debía tributar a la Real Hacienda un peso de oro al año por cada indio que tuviera en su repartimiento. Esta institución, muy vinculada a la persona del gobernador Ovando y eje de las estructuras económicas y sociales de España en América, ha sido fuertemente criticada. Instituida entre 1504 y 1511, será objeto a partir de 1509 de sucesivas instrucciones, recortando su extensión o incluso prohibiéndola, hasta ser suprimida por las Leyes Nuevas de 1542, aunque aún pasarán años antes de que desaparezcan totalmente; no obstante, los abusos de ciertos encomenderos y gobernadores no pueden descalificar su interés como medio adaptador de la occidentalización del indígena. Por otra parte, la misma despoblación que dejó tierras vacantes y que contribuyó a la desaparición progresiva de las encomiendas, favoreció la extensión de las haciendas, régimen de latifundios característico de la América latina, sobre la base de la esclavitud y peonaje, desde el siglo XVII.

Según se ha visto por los estudios más recientes, y que fray Bartolomé de las Casas sólo rozó de pasada, el elemento de mayor incidencia en la mortandad de aborígenes lo constituyeron las enfermedades que al Nuevo Mundo llevaron los europeos y africanos. El antropólogo alemán Waitz (citado por Rosenblat, 1945) ha llegado a atribuir a la viruela el exterminio de la mitad de la población indígena. Por su parte, Pierre Chaunu y Jean Legrand (1982) piensan que el choque microbiano viral sería el causante del declive de la población aborígen en un 90%. “El ejército de los microbios”, como se ha venido a llamar por los especialistas en estudios demográficos, hace en toda conquista más víctimas que las armas. Las sucesivas

epidemias de viruela y sarampión tuvieron efectos catastróficos, tanto éstas como otras enfermedades infecciosas eran desconocidas para los aborígenes que estaban indefensos ante ellas; sin olvidar que el problema se vería más agravado por el debilitamiento psicológico, con la subsiguiente menor resistencia del indígena a los elementos patógenos, ocasionado por el choque socio-económico que conllevó la dominación española.

La gran mortalidad causada por las sucesivas epidemias en La Española sería, según Rosenblat, un síntoma de que la población estaba derrotada "a priori". La indefensión del isleño aún la aumentaba más su propia alimentación compuesta por una dieta monótona y falta de proteínas, basada en la ingestión de yuca. En mayo de 1519, los oficiales de La Española informaban que la mayor parte de los indios de la isla habían sucumbido por la viruela que, a su paso por el continente, causó la desaparición de la mitad de la población de México en los primeros días de asedio a México-Tenochtitlán, según nos dice fray Gerónimo de Mendieta, acabando también con la vida de Cuitláhuac, hermano y sucesor del emperador Moctezuma; desde allí se propagaría con idénticos efectos a Guatemala, saltando al imperio peruano un lustro antes de que llegaran los españoles. Parece que también el inca Huayna Capac fuera una víctima de esta enfermedad, la primera que irrumpió en tierras americanas.

El sarampión, que hizo su aparición durante 1529 en el Caribe, arrasó entre la población. En 1531 alcanzaría México, Honduras, Panamá...

El "matlazahuált", enfermedad que pudiera identificarse como tifus o gripe, asoló Nueva España en 1545; el año siguiente produjo trágicos efectos en Nueva Granada y Perú.

Tampoco faltaron los brotes de peste bubónica, tuberculosis, malaria o fiebre amarilla, con el inevitable riesgo para la población natural.

Las epidemias se repitieron casi cada década durante el siglo XVI (1519-24, 1529-35, 1545-46, 1558, 1576-77, 1588 y 1595) y de forma más irregular y restringida en la siguiente centuria. Fray Gerónimo de Mendieta, a finales del XVI, nos hace relación de las seis plagas que sufrieron los indígenas después de la viruela; la 2.^a hacia 1531, sarampión; la 3.^a hacia 1545, "el pujamiento de sangre", muriendo en Tlaxcala 150.000 indios y 100.000 en Cholula; la 4.^a hacia 1564; la 5.^a matlazáhuatl; la 6.^a en 1588, de nuevo tifus, y la 7.^a en 1595-96, "sarampión, paperas y tabardillo", de los que "apenas ha

quedado hombre en pie". El padre Dávila Padilla en su "Historia de la fundación y discurso de la provincia de Santiago de México, de la orden de predicadores", 1596, dejó escrito: "Casi siempre hay en toda la tierra enfermedades agudas que van picando y llevando gente, suelen venir algunas pestes generales que los acaban muy por juntos. El año de mil y quinientos y cuarenta y cinco hubo pestilencia entre ellos y murieron ochocientas mil personas. Con ser este número tan grande, fue pequeño respecto de los que murieron el año de mil y quinientos y setenta y seis, y setenta y siete, que cundió la peste por toda la tierra, con tanta prisa que apenas daba lugar a los vivos para enterrar a los muertos; y vimos hacer hoyas grandes en algunos pueblos, adonde arrojaban veinte y treinta y cincuenta cuerpos porque no tenían lugar para más espacio".

Frente a la extraordinaria receptividad del nativo ante lo que para él eran nuevas enfermedades, y sus demolidoras consecuencias, su única defensa era la magia. Todos los esfuerzos realizados para salvarle fueron infructuosos e irremediablemente cayó en franca extinción.

El hambre, azote periódico en la época precolombina, no dejó de existir con la llegada de los españoles; de algunos ejemplos de crisis demográficas de años anteriores nos dan cuenta los códices aztecas: el hambre de 1453 en que los hombres se vendían como esclavos con tal de conservar la vida, o aquella de importantes consecuencias que tuvo lugar en 1504, provocada por las guerras tlaxcaltecas y por la sequía. No obstante, siendo muy graves sus efectos, no se veía amenazada la vitalidad de la población precolombina mexicana.

Los nuevos sistemas de alimentación introducidos por los españoles mejoraron el nivel económico de algunos grupos indígenas, aunque en algunos casos como es el de la política de reducciones — en núcleos internos— no siempre tuvo el éxito esperado.

En las revueltas de Manco Capac, 1539, murieron en el Perú, a causa del hambre, más de 30.000 indígenas. El virrey Velasco, de reconocido celo por los aborígenes, escribía a Felipe II: "...es así que los indios se van acabando, no por los tratamientos ni por los tributos demasiados, porque se han tasado de nuevo y no pagan sino muy poco, y en muchas partes ninguno, por ser gentes pobrísimas".

Entre todo este cúmulo de circunstancias destaca el negativo efecto psíquico que los colonizadores produjeron en los indígenas. Los indios vieron aniquilada su vida espiritual, desintegradas sus estructuras económicas y sociales, y desprestigiadas o anuladas sus

jerarquías. De esta situación de desmoralización profunda del indio nos dan testimonio los conquistadores y cronistas de la época, los mismos que a la vez los tachan de esquivos y holgazanes. En un porcentaje alto de casos les era imposible adaptarse a las nuevas circunstancias y, en consecuencia, y son hechos probados: los abortos provocados, la huida en masa a tierras pobres, aunque alejadas de los colonizadores, las desesperadas rebeliones contra éstos, los suicidios... Kubler nos cita el caso extremo de un hechicero que llegó a inducir a una comunidad a cometer suicidio. La existencia de esa desmoralización conllevó un descenso apreciable de la natalidad, estimada en el siglo XVI en un 3,2 por matrimonio, cifra aproximada pero ciertamente baja para contrarrestar la elevada mortandad de la época.

Por último, la violencia en la guerra también tendrá efectos demográficos negativos; ésta sería causa de capital importancia según Las Casas. Nada hay más fácil para presentar cifras hiperbólicas que el cálculo de muertos en batalla. Contamos con datos al respecto en otras crónicas de la época, así, p. e., Francisco López de Gómara dirá que en las guerras civiles entre pizarros y almagros murieron un millón y medio de aborígenes, mientras las fuerzas españolas no pasaban de varios centenares. A pesar de estas noticias parece que los efectos demográficos no fueron importantes. La duración de la conquista fue corta, seguida de un régimen estable y pacífico si lo comparamos con épocas anteriores. La conducta de los conquistadores no se salió de las tradiciones guerreras europeas de la época, donde las campañas eran de mayor duración y sin consecuencias demográficas muy marcadas, compensadas con cierta facilidad en la postguerra como lo demuestran los registros de movimientos vitales en datos recogidos de la mayor parte de los países del mundo. España actuó en las Indias con el criterio de la época y, sin embargo, frecuentemente se cae en el anacronismo de creer que debió de ser como se piensa en el siglo XX. Por otra parte, un estudio objetivo nos demuestra que en la conquista tuvo un papel preferente la diplomacia sobre la guerra, y así había de ser necesariamente ante el escaso número de combatientes que de otra manera no habrían podido sobrevivir a la lucha y aún menos imponer su dominio.

VII POLÍTICA DE JUSTIFICACIÓN DE LA CONQUISTA

Los españoles no podían concebir mejor trato hacia el indígena que forzarle a “civilizarse”, es decir, a que adoptara el sistema cultural del mundo occidental europeo. Si ésta ha sido la actitud colonizadora de las potencias europeas en el siglo XIX, y aún en la actualidad, no puede extrañarnos que desconocieran hasta qué punto destruían con ese enfoque las fuerzas físicas e intelectuales del indio americano, al que obviamente necesitaban y deseaban conservar. En la América hispana los indígenas fueron considerados como súbditos, a los que se somete y domina pero que se desea asimilar, prefiriendo que fueran lo más numerosos posible, al contrario de lo que ocurrirá en la América anglosajona, donde se procederá a su exterminio o expulsión regularmente. Recordamos las palabras de Constantino Bayle (1942): “Si comparamos lo que hicieron los españoles en el siglo XVI con la obra de los ingleses en el XVII, debemos fallar que, aunque difiere en su carácter y está menos de acuerdo con nuestras predilecciones y prejuicios, constituye una de las mayores proezas de la historia humana. Los españoles emprendieron la tarea magnífica, aunque imposible, de exaltar a una raza entera, compuesta de millones de individuos, hasta la esfera del pensamiento, de la vida y religión de Europa”; o de Lewis Hanke (1967): “...otras potencias que tuvieron colonias en el Nuevo Mundo no se preocuparon grandemente por las cuestiones teóricas. No surgió ningún protector de los indios en las colonias inglesas o francesas de América. Los puritanos consideraban a los indios malditos salvajes, a los que era preciso destruir o esclavizar”.

Sin duda, las estructuras sociales y religiosas, las instituciones y la economía indígenas no se adecuaban a la cultura occidental. Además, la población americana presentaba un mosaico cultural plural ante el que todo intento de conservarlo hubiera sido incompatible con la acción colonizadora española; el proceso de “aculturación”, de consecuencias imprevisibles en aquel momento, hizo sucumbir a los indígenas que eran incapaces de asimilarlo con la suficiente rapidez. Este proceso daría comienzo con la empresa de Hernán Cortés, y la conversión del Anahuac en centro de nuevas expediciones.

“La conquista española fue mucho más que una extraordinaria

hazaña militar y política; fue también uno de los mayores intentos que ha presenciado el mundo para que prevalezcan los preceptos cristianos en las relaciones entre las gentes” (L. Hanke).

Este intento se convirtió fundamentalmente en una defensa continuada y entusiasta de los derechos de los indios y la legitimidad de la conquista a través de una magnífica legislación sin precedentes en la Historia. Ninguna otra nación, antes o después del descubrimiento, se embarcó en una lucha por la justicia como la enarbolada por el derecho indiano. Aún hoy se alude a la antigua máxima que, referida a las Indias, surgiera en la época colonial acerca de que las leyes “se obedecen pero no se cumplen” y, en ese caso, ¿cómo se explicaría la constante lucha de los criollos contra la promulgación de las leyes de protección al indio, de 1573?. La respuesta a este interrogante la podemos encontrar en los enjundiosos informes emitidos por los jueces de residencia de las distintas Audiencias; a través de ellos se puede valorar hasta qué punto se cumplían las leyes que no favorecían precisamente a los colonos. También nos dan su testimonio los voluminosos informes del Tribunal General de Indios, que actuó hasta el final de la dominación española y que se ocupaba de los procesos judiciales relativos a los indígenas de Nueva España... además de otras instancias especiales que llevaban los casos de indios en otras partes de América.

Es de justicia recordar las palabras del ilustre Humboldt, en el siglo pasado, cuando reconoció que, España, al considerar sus dominios de ultramar como parte integrante de su reino, elaboró una legislación indiana más justa que la establecida por otras naciones en sus colonias.

La inquietud de la Corona por fundamentar “los justos títulos” a la posesión de las Indias Occidentales estuvo presente desde los primeros años del descubrimiento; ya en 1511, por fray Antonio de Montesinos —móvil primero de la elaboración de las leyes de Burgos de 1512 en las que se iniciaba la legislación laboral para los indígenas—, y poco después de la mano de fray Bartolomé de las Casas, dio comienzo una tarea de concienciación en la monarquía española. Esta tarea la emprendería, de manera oficial, el cronista imperial Juan Ginés de Sepúlveda, defensor a ultranza del derecho a la conquista frente a la corriente de opinión opuesta esgrimida fundamentalmente por Las Casas.

Fray Bartolomé, defensor por excelencia de los indios, en cuyos escritos se reconoce actualmente una intencionalidad polémica, mi-

litante, aunque sus textos sean valorables, es el arquetipo de apolo-gista afamado que sacrifica todo por la causa, noble y generosa, que combate, igual mutila un texto que magnifica nimiedades y genera-liza hechos aislados. Está comunmente aceptado que no sólo au-mentó las cifras de mortandad de los indios sino que les dio un valor polémico, utilizándolas como arma para protestar por la forma de la conquista y colonización. Muestra de ello es el más virulento de sus tratados: "Brevísima relación de la destrucción de las Indias" que, traducida pronto a varios idiomas (holandés, francés, inglés, ale-mán, latín e italiano) e ilustrada con los famosos grabados del ho-landés de Bry, se convirtió en fuente fundamental de los argumen-tos en contra de la dominación española y, en definitiva, en bandera de la leyenda negra americana. Las Casas acusó la acción directa de los conquistadores como culpable absoluta de la despoblación de las indias, imputándoles sistemáticas matanzas e innumerables de-mostraciones de sadismo.

Independientemente de la utilización tendenciosa que se haya querido dar a los textos lascasianos, el dominico tuvo un papel fun-damental en el curso de la política indiana, aun después de muerto, y su figura se ha mantenido como símbolo permanente en la lucha por la dignidad del hombre. Pensamos que la prosa de fray Bartolo-mé se justifica y debe ser aceptada en todo su auténtico valor, en su denuncia por la injusticia y su defensa por la libertad del indio. Cu-riosamente, en la época que vivimos, en el mundo de los escritores hispanoamericanos, Las Casas, idealizado universalmente, comien-za a dejar de ser el padre de la leyenda negra americana, con el que se ataca la labor de España, para convertirse en el símbolo español de la liberación iberoamericana como reactivo contra el racismo, el colonialismo e imperialismo.

La Corona se vio sacudida por las disputas de los defensores y detractores de su presencia en el Nuevo Mundo, como demuestra la actividad de juristas y teólogos de la época. El origen lascasiano de la "leyenda negra" ya lo pusieron de manifiesto en el siglo XVII los juristas León Pinelo y Solórzano Pereira, también el cronista Anto-nio de Solís en su "Historia de la Conquista de México" (1648). La polémica no acabó y, así, encontramos durísimas frases de Marceli-no Menéndez Pelayo contra esta leyenda negra a fines del siglo pa-sado; o no hace muchos años a Julián Juderías, que se queja dura-mente de dicha leyenda; o también a Ramón Carbia, etc. Al otro la-do de la polémica vemos, p. e., a Séjourné, defensora a ultranza de

Las Casas, calificando su obra de “ferviente objetividad y ardor científico”.

La preocupación de la monarquía española por elaborar una política justificada, patente en la actividad de juristas y teólogos de la época, ha sido defendida arduamente por muchos investigadores y también atacada, especialmente por historiadores de habla inglesa que, aun reconociendo teorías españolas al respecto, se limitan a indicar que muy lejos estaba su práctica. Representativo de la primera postura es, p. e., J. Lambert, quien escribe: “Si la polémica desencadenada en torno a la justicia de la conquista, entre teólogos y juristas, constituye una de las páginas más gloriosas de la vida espiritual de la Edad Moderna, la organización de los nuevos territorios requerirá un conjunto de leyes y ordenanzas en donde otras naciones aprenderán y ensayarán fórmulas de expansión y de dominación que, cuando sean puestas en práctica, lo serán sin el sentido moral que presidió la empresa indiana”; del lado de los detractores de la actuación española destaca Thorstein Veblen que asegura que “la empresa colonizadora española fue una empresa de pillaje inflorada y alentada por el fanatismo religioso y la vanidad histórica”, y finalmente, y para no abundar más en el tema, vemos a G. Kubler quien apoyándose también en la obra de Las Casas, propugnó la actual teoría homicida que por referirse al exterminio de razas nos está hablando de genocidio. Hipótesis ésta a la que ya nos referimos al principio de nuestro trabajo que no es sino el resultado de una extrapolación de textos y que se mantuvo en distintas épocas por intereses claramente políticos (las denuncias exageradas de Las Casas han sido aprovechadas por Europa y Estados Unidos como instrumento de valor propagandístico en las luchas políticas y religiosas del siglo XVIII y principios del XIX).

Por otra parte, Hanke, que es un conocido estudioso y reivindicador de Las Casas, sin embargo, no presenta una leyenda negra de la conquista y cree injusto responsabilizar al dominico que estaba llevado de la pasión en la controversia; a lo que añadimos que se han falseado ediciones, se han manipulado textos de la “Brevísima...”, introduciendo notas de orientación antiespañola al cambiar abusivamente el sentido de su lectura, y, en definitiva, alterando su naturaleza verdadera ya que su intención no era denunciar el principio de la dominación española en Indias, como pretenden aquellos que justifican la existencia de la leyenda negra esgrimiendo a Las Casas, sino la forma opresiva y agresiva que tomó la conquista y colo-

nización. La parcialidad al estudiar la historia de la conquista y la colonización de América, quizá debido al dislocado contexto anejo que se desprende del choque de las dos culturas, posiblemente responsable directo de tantos testimonios contradictorios de la época, ha enturbiado el conocimiento de lo que fue la empresa española en aquellas tierras.

VIII EPÍLOGO

La dinámica de la acción española en Indias ofrece una clara tendencia espiritual y, a su vez, una no menos manifiesta vertiente material. Esta dualidad, con sus distintos criterios, se detecta en casi todos los que escribieron en el siglo XVI sobre la historia indiana. Cierta frase de Bernal Díaz del Castillo nos puede servir para comprender el doble sentido de la empresa “por servir a Dios, a su Majestad y dar a luz a los que estaban en tinieblas y también por haber riquezas que todos los hombres comúnmente buscamos”, aquí se muestran los distintos motivos —espíritu de servicio y deseo de gloria, impulso religioso y afán de oro— entremezclados y confundidos. Quizá el “secreto” de esta complejidad resida en la idiosincrasia del español; como decía Ortega: “Quien conozca los secretos del alma española dudará siempre y «a limine» de la interpretación que se dio en Europa a las hazañas de nuestros conquistadores. Sajones y franceses titularon aquella formidable y loca empresa la sed de oro. Yo sospecho que la verdad es más bien inversa. Porque el europeo de entonces —comienzo de la era capitalista— sentía una fabulosa sed de oro, según luego se ha demostrado, no podía imaginar que aquellos españoles cumpliesen sus hazañas por otros motivos”.

Ciertamente, en tan extraordinaria empresa hubo grandeza y miseria, pero resulta obligado destacar la intención planificadora, dentro de un orden de moral y de justicia, la nueva y heterogénea sociedad, bajo una legislación innovadora que, aun no siendo totalmente respetada, sí imprimió carácter en la mayoría de los gobernantes.

Sólo acumulando relaciones de hechos violentos, de horror, abusos, e injusticias, recogidos por cronistas y misioneros, se ha creado una historia esperpéntica de la presencia de España en las Indias.

Sería falso pretender afirmar que a los expedicionarios acompañantes de los descubridores o a los propios Cortés, Pizarro... solamente les impulsaba un espíritu religioso, pero también lo sería admitir que el afán por el oro era el único estímulo para aquellas gentes. También hay que tener en cuenta que la financiación de las expediciones y las conquistas correspondió desde los primeros años casi exclusivamente a la empresa privada, y que fueron muchos los que perdieron su hacienda e incluso su vida en el intento.

La acción indianófila de importantes centros misioneros, el apostolado controvertido de Las Casas y el indiscutido de Vasco de Quiroga —oidor de la primera Audiencia de Nueva España y luego obispo de Michoacán—, la actitud humanitaria de parte de los nuevos pobladores, las reformas administrativas y judiciales, la legislación protectora —destacamos la prohibición de la esclavitud— y aun el ocasional matrimonio legal entre españoles e indios, junto con la necesidad, obvia, de mantener al indio para la obra de colonización, debieron de afectar positivamente en el desarrollo de la población aborígen.

La presencia española trajo consigo un fenómeno de importancia fundamental: el mestizaje, elemento unificador de una sociedad rica y compleja. Rosenblat, en un magnífico estudio donde nos habla ampliamente de la integración del indio, nos muestra que, si la cultura propiamente indígena quedó paralizada en su desarrollo desde el momento de la conquista, éste se fue incorporando a la vida social y cultural nueva con fecundas aportaciones, incluso desde la primera generación. Una figura del siglo XVI puede simbolizar la fusión del alma americana con la europea, el Inca Garcilaso de la Vega, con sus magníficos “Comentarios Reales”, obra que calificaría Menéndez Pelayo como el “libro más genuinamente americano que en tiempo alguno se ha escrito y quizá el único en que verdaderamente ha quedado un reflejo del alma de las razas vencidas”.

Restrepo Mexía, en su discurso en la Academia Colombiana de la Historia (12 de octubre de 1930), se pronunció en el siguiente sentido: “Sobre los horrores de la conquista, porque toda guerra los produce, hubo una acción piadosa, conciliadora, cristiana, mezcláronse las dos razas y resultó la hispanoamericana, prueba irrefutable del humanitario concepto con que estas tierras fueron conquistadas”.

Casi un siglo después del descubrimiento, la cultura existente en el continente era la hispanoamericana, entendida no como única sino como una multiplicidad de ellas, en la que se fundieron los elementos nativos y los españoles, siendo la lengua castellana, enriquecida con términos indígenas, el medio integrador y transmisor propio de esta cultura.

Los españoles fundaron las premisas de una sociedad, en muchos aspectos nueva y original, cuyas exigencias y aspiraciones no se adecuaban a los intereses políticos de la Corona. Habrá de pasar medio siglo para que el gobierno metropolitano logre encauzar las energías de la sociedad amerindia.

Hasta mediados del siglo XVI predominó la figura del conquistador en tierras indianas, y durante este período se llevó a cabo la expansión territorial más espectacular. En las dos décadas siguientes serán el encomendero, el misionero y, sobre todo, el funcionario real las figuras dominantes. La conclusión de este período viene marcada, en el campo de lo político, por la organización definitiva del Consejo de Indias, la consolidación del virreinato de Nueva España bajo el virrey Enríquez y la reorganización político-administrativa llevada a cabo por el virrey Toledo en el Perú, los dos grandes territorios americanos regidos desde México y Lima. En el orden jurídico destaca el trabajo codificador de Juan de Ovando. En cuanto a la economía, da comienzo una etapa de desarrollo comercial con España y de depresión de la economía interna de los virreinos, provocada precisamente por el sistema de producción aplicado y encauzada por el monopolio exclusivo impuesto desde la Casa de Contratación, con frecuencia transgredido por otras naciones —las intervenciones de comerciantes franceses en las rutas oceánicas españolas, entre 1520 y 1535, representaron el primer cuestionamiento estratégico de las demás naciones europeas al dominio español-portugués. En el proceso socio-cultural hace su aparición el “criollismo” y comienza la etapa de aculturación más profunda al intensificarse las labores misionales-educativas; actividad ésta potenciada desde la Corona como obligación contraída con la Santa Sede en contrapartida a la concesión papal de las Indias. El fenómeno hispanoamericano constituyó un traspaso de la vida española a América, con dos metas principales: la conversión del nativo y la implantación de la vida occidental; esto conllevó una gigantesca labor a través de las parroquias en el ámbito rural, y de escuelas y colegios en los núcleos urbanos, tantos que se puede medir los avances de la penetración española en tierras americanas por la propia expansión de los centros de enseñanza. La obra educativa fue especialmente significativa en el campo universitario. Desde 1538 hasta 1812 se fundarían hasta treinta universidades, ocho de ellas en el siglo XVI, la primera en Santo Domingo y a continuación las dos oficiales, o mayores, en Lima y en México (1551), cuando aún no se habían creado las más famosas universidades europeas.

Los dos grandes virreinos, que de forma representativa encerraban este inmenso marco geográfico, comenzarán a desdibujarse la siguiente centuria en un mosaico de territorios, de Audiencias, de virreinos, que conformarán el mapa político de la América hispa-

na independiente de los primeros años del siglo XIX. De esta manera la emancipación de los reinos de ultramar surgirá en un cuadro de naciones ya hechas, con instituciones administrativas y políticas que dieron continuidad histórica a los nuevos estados americanos.

Para finalizar, diremos que, la presencia española de casi cuatro siglos en Indias no se puede juzgar por elementos de carácter negativo observados durante los primeros 70 años de desarrollo de la conquista, donde sin duda se produjeron otros muchos tipos de relaciones con muy distintos resultados, que hoy podemos estudiar a través de la ingente masa documental, aún desconocida en una inmensa proporción, que nos espera en los archivos americanos y españoles, llevando a cabo, obviamente, una investigación contrastada de las fuentes, pues no olvidamos que frecuentemente nos encontramos con documentos coetáneos contradictorios, debido muchas veces a intereses de su autor, tanto es así que vemos como el Consejo al recibo de los mismos dudaba en ocasiones acerca de su contenido y, en consecuencia, de la decisión a tomar.

Además, las fuentes de documentación utilizadas para el estudio de la evolución demográfica deberán someterse a un nuevo tratamiento crítico, de análisis comparativo, sirviéndose de las nuevas armas que nos ofrecen la arqueología y la geología. Los recientes estudios en los que se superan los métodos de W. Borah... y Rosenblat sobre las tendencias demográficas, retomados y analizados por Nicolás Sánchez Albornoz, parece que obligan a una revisión a la hora de medir las curvas de población, y en definitiva a calcular el número aproximado de aborígenes en 1492, cómputo del que, como decíamos al principio, se desprenden las dos hipótesis contrapuestas actuales. Seguramente que un tema, tan cargado de polémica e intencionalidad ideológica, que es de reconocido interés para estudiosos y otros públicos más amplios, se verá libre de tantas generalizaciones si, región por región, se llevan a cabo estudios conjuntos sobre la nutrición y la patología, el aprovechamiento del suelo, régimen precolombino y las otras fuentes demográficas manuscritas, que nos reportarán nuevos y más aproximados valores sobre la población originaria del continente americano, baremo que se ha pretendido utilizar para medir la conquista y la política española en el Nuevo Mundo.

IX BIBLIOGRAFÍA

ALTAMIRA, R.: "El texto de las Leyes de Burgos de 1512", en *Rev. de Historia de América*, n.º 4. 1938.

BAYLE, C.: *España en Indias*. Madrid, 1942.

BORAH, W., y COOK, S. F.: *The Population of Central Mexico in 1548*. Berkeley, 1960.

CASAS, B. de las: "Breve relación de la destrucción de las Indias Occidentales" en *Tratados de fray...* Prólogos de L. Hanke y M. Jiménez Fernández. México, 1965, 2 vols.

Idem: *Historia de las Indias de fray...* Estudio preliminar de J. Pérez de Tudela. Madrid, 1957, 2 vols.

CARBIA, R. B.: *Historia de la leyenda negra hispanoamericana*. Madrid, 1944.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, G.: "América Hispánica (1898-1942)" en *Historia de España y América social y económica* de V. Vives, vol. III, 1972 y en vol. II *Las Indias en tiempos de los Reyes Católicos*.

COOK, N. D.: "Estimaciones sobre la población del Perú en el momento de la conquista". Bridgeport, *Histórica*, vol. 2, junio 1977.

Idem: *Demographic collapse. Indian Perú 1570-1620*. Cambridge, 1981.

COOK, S. F. y BORAH, W.: *Essays in Population History: Mexico and the Caribbean*. California, 1971 (trad. cast. Madrid, 1977).

COOK, S. F. y SIMPSON, L. B.: *The Population of Central Mexico in the sixteenth century*. Berkeley, 1948.

CHAUNU, P. y LEGRAND, J.: "Las lecciones del colapso norteamericano". *Historia y población. Un futuro sin porvenir*. México, 1982.

CHOCANO, G.: "La enseñanza en Indias en el siglo XVI" en *Rev. General de Marina*, t. 221. Madrid, 1991.

DÁVILA PADILLA, fray A.: *Historia de la fundación y discurso de la provincia de Santiago de México, de la Orden de Predicadores, por las vidas de sus varones ilustres y casos notables de Nueva España*. Madrid, 1596.

DÍAZ DEL CASTILLO, B. (1568): *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, 2 vols., ed. Madrid, 1982.

DOBYNS, H. F.: "Estimating aboriginal American Population. An Appraisal of techniques whih a new hemispheric estimate" en *Current Antropology*, vol. 7, 1966.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G.: *Historia General y Natural de las Indias*, ed. de Pérez de Tudela. Madrid, 1959, t. I.

FRIEDE, J.: *Bartolomé de Las Casas: precursor del anticolonialismo*. México, 1974.

HANKE, L.: *La lucha española por la justicia en la conquista de América*. Madrid, 1967.

HOLLINGSWORTH, T. H.: *Historical demography*. Ithaca, Cornell University, 1969.

HUMBOLDT, I.: *Ensayo político de la Nueva España*. Madrid, 1818.

JUDERÍAS, J.: *La Leyenda Negra*. Madrid, 1986.

- KONETZKE, R.: *América Latina. II. La época colonial* (1965), trad. cast. Madrid, 1979.
- Idem: "El mestizaje y su importancia en el desarrollo de la población hispanoamericana durante la época colonial" y "Conclusión". *Rev. de Indias*, año 1946. Madrid, nos. 23 y 24.
- KROEBER, A. L.: "Native American Population" en *The American Anthropologist*, vol. 36, 1934.
- Idem: *Cultural and natural areas of native North America*. Berkeley, 1939.
- KUBLER, G.: "Population movements in Mexico, 1520-1600" en *The Hispanic American Historical Review*, XXII, n.º 4, nov. 1942.
- LAMBERT, J.: *América Latina*. París, 1973 (trad. cast. Barcelona, 1973).
- LÓPEZ DE GOMARA, F.: *Historia de las Indias y conquista de México*. Ed. en México, 1963.
- LÓPEZ DE VELASCO, J. (1574): *Geografía y descripción universal de las Indias*, ed. Madrid, 1971.
- MARTÍNEZ, J. L.: *Hernán Cortés*. México, 1990.
- MATIENZO, J.: *Gobierno del Perú*, ed. Buenos Aires, 1910.
- MEANS, P. A.: *Ancient Civilizations of the Andes*. New York, 1931.
- MELLAFE, R.: *Temas de historia económica hispanoamericana*. París-La Haya, 1965.
- MENDIETA, fray G. de: *Historia eclesiástica indiana*. Ed. de J. García Icazbalce-ta. México, 1870.
- MENDIZÁBAL, M. de: "La demografía Mexicana". *Bol. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, t. 48. México, 1939.
- MENÉNDEZ Y PELAYO, M.: *Estudios de Crítica Literaria*, t. II, Madrid, 1895.
- MENÉNDEZ PIDAL, R.: *El padre Las Casas: su doble personalidad*. Madrid, 1963.
- MOLINA MARTÍNEZ, M.: *La leyenda negra*. Madrid, 1991.
- MOYA PONS, F.: "Datos para el estudio de la demografía aborigen en La Española". Valladolid, 1977.
- MUCHOS Mathausen. *Bol. Univ. de Barcelona*, n.º 33, 1983.
- O'GORMAN, E.: *Fundamento de la Historia de América*. México, 1942.
- RIVET, M.: *Les langues du monde*. París, 1924.
- RODRÍGUEZ CRUZ, A. M.: *Historia de las universidades hispanoamericanas. Periodo hispánico*. Bogotá, 1973, 2 vols.
- Idem: *Salmantina docet. La proyección de la Universidad de Salamanca en Hispanoamérica*, t. 1, Salamanca, 1977.
- ROSENBLAT, A.: *La población indígena y el mestizaje en América*. Buenos Aires, 1954, 2 vols.
- Idem: *La población en América en 1492*. México, 1967.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ, N.: *La población de América Latina. Desde los tiempos precolombinos al año 2000*. California, 1974 (trad. cast. Madrid, 1977).
- Idem: "La población de las Indias en Las Casas y en la Historia" en *El quinto centenario de Bartolomé de Las Casas*. Madrid, 1986.
- SANDERS, W. T.: "Population Agriculture History and Societal Evolution in Mesoamerica" en *Population Growth: Anthropological Implications*. Cambridge, 1972.
- SANDERS, W. T. y J. P. PARSONS y R. S. STANLEY: *The Basin If Mexico Ecological of Civilization*. New York, 1979.

SAPPER, K.: "Die Zahl und die Volksschichte der indianischen Bevölkerung in Amerika" en *Proceedings of the twenty first Internaciontal Congress of Americanist.* La Haya, 1924.

SAUER, C.: *The Early Spanish Main.* Berkeley, 1966.

SÉJOURNÉ, L.: *América Latina. I. Antiguas culturas precolombinas.* Trad. cast., Madrid, 1983.

SHEA, D.: "A defense of Small Population Estimates for the Central Andes in 1520" en *The Native Population of the Americas in 1492.* Univ. Wisconsin, Madison, 1976.

SEPÚLVEDA, J. G. de: *Demócrates segundo o De las justas causas de la guerra contra los indios.* Ed. de Angel Losada. Madrid, 1951.

SPINDEN, H. J.: "The population of Ancient America", en *The Geographical Review*, XVIII, Nueva York, 1928.

STERN, S. J.: "Los pueblos indígenas del Perú y el desafío de la conquista española". Madrid, 1986.

STEWART, J. H.: "The native Population of South America" en *Handbook of South American Studies*, vol. 5. Washington, 1949.

VERLINDEN, Ch.: "Le repartimiento de Rodrigo de Alburquerque à Española en 1514. Aux origines d'une importante institution économique -sociale de l'empire colonial espagnol" en *Mélanges offerts à G. Jacquemyns.* Univ. Libre de Bruselas. 1968.

VIÑAS MEY, C.: *El estatuto del obrero indígena en la colonización española.* Madrid, 1929.

WACHTEL, N.: *Los vencidos. Los indios del Perú frente a la conquista (1530-70).* Madrid, 1976.

WALTZ, O.: *Fray Bartolomé de las Casas: ein historisches Skiss.* Bonn, 1905.

ZABALA, S.: *La filosofía política en la conquista de América.* México, 1972.

Idem: *Recuerdo de Vasco de Quiroga.* México, 1965.

LA ENSEÑANZA EN INDIAS EN EL SIGLO XVI

Guadalupe CHOCANO HIGUERAS
Jefe de Investigación del Museo Naval



ODAVÍA se conserva cierta tradición generalizada, consecuencia quizá de la tan traída y llevada leyenda negra, de desacreditar lo español, incluyendo a un sector de la propia España. Sin embargo, la organización del Nuevo Mundo, que comenzó antes del Descubrimiento, en las famosas Capitulaciones de 17 de abril en Santa Fe y del 30 del mismo mes de 1492, representa un esfuerzo sin precedentes en la Historia.

Nos vamos a detener en el campo concreto de la instrucción del indígena durante el siglo XVI, cuya labor se consideró desde un principio como un complemento inherente a la evangelización.

El interés que mostró la Reina Doña Isabel por los reinos de Indias, incorporados a Castilla y León, y, en especial, por la cristianización, justicia y respeto al indio americano, quedó plasmado en la famosa cláusula de su codicilo de 23 de octubre de 1504, tres días antes de su muerte. Dice así: *«Item: por quanto al tiempo que nos fueron concedidas por la Santa Sede Apostólica las yslas y tierra firme del mar océano descubiertas e por descubrir, nuestra principal intención fué, al tiempo que lo suplicábamos al Papa Alexandro VI de buena memoria, que nos hizo la dicha concesión, de procurar de ynducir e traer los pueblos dellas e los convertir a nuestra sancta fe chatólica, y embiar a las dichas yslas e tierra firme prelados y religiosos e clérigos y otras personas doctas e temerosas de Dios para instruir los vecinos e moradores dellas en la fe chatólica, e los enseñar a doctar de buenas costumbres e poner en ello la diligencia devida, según más largamente en las letras de la dicha concession se contiene: por ende suplico al rey mi señor muy afectuosamente, y encargo e mando a la dicha princesa mi hija e al dicho príncipe su marido, que así lo hagan e cumplan, e que este sea su principal fin, e que en ello pongan mucha diligencia, e no consentan ni den lugar que los yndios, vecinos e moradores de las dichas yndias e tierra firme, ganadas e por ganar, reciban agravio alguno en sus personas ni bienes; mas manden que sean bien e justamente tratados; e si algún agravio an recibido, lo remedien e provean, por manera que en la dicha concesión nos es ynyungido e mandado»* (1).

(1) Dicha cláusula pasó a ser Ley 1.^a, Título X, del Libro VI denominado *Del buen tratamiento de las Indias*, en la «Recopilación de Indias», de 1680.

G. CHOCANO HIGUERAS

Este afán de evangelización por parte de la Corona ya se había manifestado en las capitulaciones santafesinas y anteriormente en la conquista de las Canarias a lo largo del siglo xv.

El gobierno de Isabel la Católica fue inspirador en gran medida de muchas de las Leyes de Indias, declaración de derecho a la que se llegó por extenderse al nuevo continente la estructura legal de Castilla, en una empresa que no ha tenido equivalencia en la Historia jurídica (2).

La Legislación española, con las modificaciones precisas a las circunstancias locales, fue la aplicada a aquellos Reinos. En este sentido, Humboldt escribió: *España no miró sus posesiones ultramarinas, sino como partes integrantes de la monarquía... De esto ha resultado una legislación más justa que la que se observa en el gobierno de las demás colonias.*

La empresa evangelizadora-instructora de España en tierras indianas no fue algo fortuito o accidental durante el período hispánico, sino un factor esencial de su gobierno.

En el encabezamiento de la totalidad de las capitulaciones con descubridores, en una inmensidad de reales cédulas de carácter general y en memoriales a virreyes y gobernadores, se insistió en la propagación del Evangelio, encomiando la atención, vigilancia y amparo de los naturales, a la vez que se despachaban continuamente leyes y penas gravísimas contra los infractores. Esta meta siempre se consideró un deber desde la monarquía, como obligación contraída con la Santa Sede en contrapartida a la concesión papal de las Indias.

Tras un primer afrontamiento entre las culturas hispana e indígena, las diferencias se incrementaron, prevaleciendo la violencia: la acción conquistadora conllevaba el dominio de los indígenas para su evangelización. La ambivalencia que suponía el objetivo de la Corona de cristianización-integración, a la vez que el económico, provocó la polémica sobre el derecho de los naturales a ser o no conquistados, y, en definitiva, a la promulgación de unas leyes especiales para Indias, habiéndose prohibido ya en las *Ordenanzas* de Ovando, en 1573, la palabra *conquista*, arraigando el término *pacificación* propugnado por fray Bartolomé de las Casas. El Visitador Juan de Ovando, nombrado presidente del Consejo de Indias en 1571, logró con sus *Ordenanzas* un verdadero código indiano, doctrinalmente sólido y moralmente justo, reuniendo los principios jurídicos que rigieran la vida de aquellas sociedades y las integraran en la metrópoli (3).

Los primeros contactos entre los dos mundos, saturados por la sorpresa, el desconcierto o la admiración de ambas partes, a lo largo del siglo xvi, había

(2) Por principio jurídico, las Indias nunca fueron *colonias*, sino provincias, reinos, dominios... y en estos términos se nombraron en las leyes, donde nunca se las llamó colonias.

(3) Se mandó excusar la palabra *conquista* y en su lugar la de *Pacificación* y *Población*. Se ordenará así en la «Recopilación de Leyes de Indias», Libro IV, Título I, Ley VI.

LA ENSEÑANZA EN INDIAS EN EL SIGLO XVI

propiciado la transculturación en un intercambio de usos y costumbres. Sería una época esta muy controvertida, que ha sido idealizada por unos y degradada por otros.

Casi un siglo después del Descubrimiento, terminado ya el proceso de conquista, la cultura existente en el continente era la hispanoamericana, en la que se fundieron los elementos indígenas con los ibéricos, con predominio de estos últimos. Su expresión en español culto, no exento de términos indígenas, fue el elemento integrador y difundidor propio de esta cultura, aunque no se excluyó la expresión de lenguas autóctonas: nahua, quechua, etc. No se puede hablar de una cultura única en Indias, sino de un sinnúmero de ellas enmarcadas en tres grandes áreas: urbanas, rurales y marginales. La alta cultura, la urbana, tipificadora de aquel continente, se dio en las grandes ciudades de Nueva España, Tierra Firme y Río de la Plata; allí dominaron los colegios y Universidades, escritores, etc.

Las culturas de las áreas marginales quedaron prácticamente ajenas a la influencia española y contituyeron un amplio abanico, con características similares a las del período precolombino.

Entre ambas áreas culturales radicarón las rurales, en torno a los centros urbanos. El influjo de las ciudades hispánicas sobre aquellas poblaciones indígenas, normalmente dispersas, se produjo de forma esporádica y en grandes avalanchas, por las dificultades que presentaba la gran extensión continental y sus difíciles formas de accesibilidad.

Al pretender implantar, desde principios del siglo XVI, el modo de vida del viejo continente en el nuevo, con la evangelización e instrucción del aborigen, se instauró lo que hoy se conoce como educación primaria. Esto lo podemos apreciar en las primeras crónicas de Indias. Las Casas nos da testimonio de cómo los franciscanos habían pedido licencia para instruir a algunos hijos de caciques bajo su tutela.

Los intentos educadores de los misioneros y los clérigos se producían a la vez que una serie numerosísima de órdenes reales concernientes a lo mismo; desde 1503 se ordenaba al Comendador Nicolás de Ovando que fundase un centro donde durante dos veces al día un sacerdote impartiera clases a los niños de cada población. También en la isla Española, por el año 1516, el cardenal Cisneros dio instrucciones a los frailes jerónimos, que durante tres años gobernaron la isla, para que en cada pueblo nombraran un *sacristán* de indios que los instruyera hasta la edad de nueve años, en especial a los hijos de los caciques, para que éstos enseñaran a sus hermanos de raza. A éstas seguirían otras instrucciones en igual sentido. Por su parte, el Consejo proponía en 1533 enviar maestros desde la península para que fundaran escuelas; sin embargo, esta labor, poco lucrativa, no era muy apetecida por los seglares, en un mundo nuevo abierto a tantas posibilidades.

En la consideración de que la enseñanza era un complemento de la instrucción religiosa, ejercida especialmente por los frailes y clérigos, la Iglesia

G. CHOCANO HIGUERAS

fue su guía y principal *factotum*, continuando así su papel tradicional de depositaria de la cultura occidental. Los misioneros enseñaron en las zonas rurales y los clérigos y frailes en las áreas urbanas. Surgieron, pues, las escuelas en las misiones, las doctrinas parroquiales y los colegios propiamente.



Fray Francisco de Vitoria, fundador de la Ciencia del Derecho Internacional. Tomado de Historia de América. A. Ballesteros Beretta. Vol. XIV.

A lo largo de todo el período hispánico se crearon infinidad de centros de enseñanza, sin discriminación entre los hijos de los vencedores y vencidos, hecho éste último habitual en las colonias europeas. En ningún caso se llegó a establecer colegios para hijos de españoles exclusivamente, aunque se crearon muchos para hijos de caciques, a los que asistían igualmente los hijos de peninsulares; se puede afirmar que es uno de los primeros casos de educación integrada en el mundo.

El primer colegio se erigió en 1505 en Santo Domingo, años después se fundaría el primero del continente en el convento franciscano de la ciudad de México, y a raíz de éste, en todas partes.

A fines del siglo XVI, cada ciudad americana era un centro cultural. Aquello constituyó un gigantesco esfuerzo en un corto espacio de tiempo. Se emprendió una labor de instrucción, por un escaso número de frailes y clérigos, sin parangón en la Historia.

Puede conceptuarse al siglo XVI como la época de preparación; el XVII, de desarrollo y expansión, y el XVIII, como el siglo de oro de la universidad hispanoamericana. En el primer cuarto del siglo XIX se crearía la última universidad hispánica, en Nicaragua, por las Cortes de Cádiz. Todavía las republicanas conservarán la imagen del período hispánico en su estructura y organización.

Escuelas y colegios.

Los avances de la penetración española en tierras indianas se pueden medir por la propia expansión de las escuelas.

Junto a colegios de fama existieron numerosas escuelas anónimas o al menos poco conocidas, afanadas a cultivar almas, que en tantas ocasiones se mostraron rebeldes o indiferentes. Allí donde hubo un fraile, una iglesia, un

LA ENSEÑANZA EN INDIAS EN EL SIGLO XVI

convento o una persona interesada, se creó una escuela; no hay más que recordar algunos ejemplos como que en el término de 150 leguas, desde México a Tehuantepec, había hasta sesenta doctrinas con sus respectivas escuelas de dominicos, a tan poca distancia entre ellas que no mediaba más de una jornada de una a otra; o como en el reino de Perú, en 1551, los dominicos habían establecido un número igual de escuelas. En 1635 los franciscanos tenían a su cargo a más de tres millones de indios, además de los españoles, entre Nueva España y Perú, número que se incrementaría notablemente en la segunda mitad del siglo.

Por lo que respecta a los seculares, otras sesenta escuelas había fundado mediado el siglo XVI el obispo fray Tomás de San Martín, en el término de su diócesis de Charcas.

Los indios eran obligados a asistir a la doctrina por padrón, bajo la vigilancia de otros indios alguaciles que estaban obligados a responder de la asistencia a las parroquias ante el alcalde.

A pesar de tan ambiciosos logros, la escasez de frailes y clérigos, tan manifiesta en tan vastos territorios, indujo a que el virrey Toledo se lamentara así a Felipe II: *Las escuelas de doctrina y leer y escrevir que en todos los lugares de Indias manda Vuestra Magestad que se tengan, yo no las he hallado más que de lo que su gracia quieren hacer los sacerdotes que no es nada y menos quando hacen ausencia de unos lugares para ir a dar la doctrina a otros.*

Pronto se denotó la importancia que revestía la influencia del indio *españolizado* sobre los demás indígenas y de ahí partió la idea de establecer colegios para hijos de caciques. El efecto que los futuros caciques ejercieron después sobre su pueblo quedó bien demostrado. Los colegios los regularían en su mayoría dominicos, franciscanos y jesuitas. Con este objetivo se fundó un primer colegio en Tlatelolco —barrio en México—, en 1536, por el obispo Zumárraga. El éxito alcanzado impulsó a la creación de otros muchos en distintos lugares del continente: Tepozotlan, Puebla, Valladolid, Texoco, Bogotá, Quito, Lima, Cuzco, Charcas y Santiago, colegios regentados por franciscanos para hijos de caciques que tenían antecedentes en la América prehispánica, como la escuela *Calmeac* azteca o la escuela cuzqueña, también para



Fray Bernardino de Sahagún, retrato procedente del Colegio de Tlatelolco. *Museo Nacional*. México. Tomado de Historia de América. A. Ballesteros Beretta. Vol. XVI.

G. CHOCANO HIGUERAS

nobles indígenas. En los colegios hispanos, la distinción hecha entre los hijos de caciques no se llevó a cabo con rigidez, permitiéndose también el acceso a alumnos bien capacitados.

Fueron muchas las figuras de gramáticos y latinistas formados en aquellos colegios. Dada la escasez de frailes y clérigos, no fueron pocos los niños que, una vez criados en los centros, se devolvían a sus pueblos, donde transmitían sus conocimientos, llegando a impartir lecciones en las escuelas sin otra remuneración que el verse dispensados de tributo y servicio personal.

Nueva España.

Entre los colegios de más renombre figuró el de «San Francisco», de México, edificado detrás de la iglesia del convento construida en el lugar donde había estado el templo de Huitzilopochtli —dios de la guerra—, en lo que constituía el barrio español de la ciudad. En torno a él giró la enseñanza de la capital mexicana durante medio siglo, desde 1523 a 1572, siendo su impulsor y soporte fray Pedro de Gante. El franciscano había llegado a España con el Emperador, y al tener noticias de la conquista de Cortés marchó a México en 1523, junto a otros dos religiosos de la Orden. Hasta su muerte se ocupó de aquella iglesia, hospital y escuela de primeras letras, que a su vez era colegio de instrucción superior y academia de artes y oficios. Allí se educaron unos mil indígenas en riguroso internado, en el primer y único seminario que hubo en Nueva España de una larga serie de oficios. De esta importantísima figura escribió Mendieta: *Fue el primero que en esta Nueva España enseñó a leer y escribir, cantar y tañer instrumentos musicales y la doctrina cristiana, primeramente en Tezcuco, a algunos hijos de principales antes de que vinieran los doce y después en México, donde residió casi toda su vida, salvo un poco de tiempo que fue morador en Tlascala.*

El 6 de enero de 1536 fue inaugurado por el obispo Zumárraga el colegio de «Santa Cruz de Tlatelolco», a un cuarto de legua del convento de «San Francisco», en el barrio indio que envolvía la gran plaza del mercado. Hasta entonces la enseñanza superior se había cursado en el convento de San Francisco bajo el patrocinio de fray Pedro de Gante, y de su alumnado se eligieron los discípulos más destacados, unos sesenta, para pasar al nuevo centro. Después se eligieron de dos a tres hijos de caciques de cada pueblo, hasta llegar a unos cien, entre los diez y doce años. Entre sus profesores figuraron religiosos tan prestigiosos como fray Arnaldo de Basaccio, fray Bernardino de Sahagún, fray Andrés de Olmos y fray García de Cisneros.

Los éxitos fueron muy notables, alumnos destacados de Tlatelolco colaboraron en traducciones de importantes códices..., sirvieron de intérpretes en las audiencias y ejercieron con éxito las funciones de jueces y gobernadores.

LA ENSEÑANZA EN INDIAS EN EL SIGLO XVI

Su amplitud de miras y la insuficiencia de recursos transformaron a finales del siglo XVI lo que había sido tan prestigiosa institución en una modesta escuela de primeras letras. Las universidades serían las herederas de su importante labor cultural.

Otro colegio en la ciudad de México llamado «San Juan de Letrán» se destinó a la enseñanza de niños mestizos, que en tantos casos de hallaban abandonados e incluso llegaban a ser sacrificados por sus madres, carentes de medios. En 1529 el Cabildo de la ciudad había cedido a frailes del convento de San Francisco los terrenos para la instauración de un hospital, transformado en colegio de mestizos pocos años después. La Corona le favoreció con la cesión, por diez años, de la mitad de todo el ganado mostrenco mayor o menor que hubiera en Nueva España (por Real Cédula de 1 de octubre de 1548, prorrogada y ampliada por otra de 4 de diciembre de 1552), y señalamiento de una renta anual de 600 pesos sobre las minas. Cinco años después, por Cédula de 8 de septiembre de



Paulo III. Tomado de Gran Enciclopedia de España y América. Vol. VII.

1557 se le recomendaba como colegio prototipo para la fundación de otros en Nueva España, pasando sus constituciones a integrarse en la Recopilación de Indias. El colegio debía ser regentado por tres teólogos nombrados por el Rey, uno de ellos, por turno anual, sería el rector y los otros dos, consiliarios.

Con respecto al resto de Centroamérica, parece que desde 1536 los mercaderes ya enseñaban en Guatemala, Chiapa y Honduras. Alumnos de los colegios mexicanos de San Francisco colaboraron en la misión con los franciscanos en Guatemala, donde los maestros eran pocos y los indios se mostraban tan reacios a nuestra lengua.

Es de sobra conocida la labor desempeñada en Costa Rica por fray Pedro de Betanzos, compañero de Vázquez Coronado en la conquista, aprendiendo

LA ENSEÑANZA EN INDIAS EN EL SIGLO XVI

14 lenguas autóctonas; de ellas hizo vocabulario con el objeto de que los misioneros los utilizaran para la evangelización y además compuso con el mismo fin oraciones y cartillas.

Nueva Granada y Venezuela.

Don Juan del Valle, obispo de Popayán, inició la instrucción de los indígenas fundando escuelas, donde también se les introdujo en las costumbres castellanas. Por su parte, el arzobispo de Santa Fe, Zapata de Cárdenas, ordenó que cada clérigo se hiciera cargo de un mínimo de veinte aborígenes, los cuales debían ir reemplazando para que, repartidos por los pueblos de origen, difundieran lo aprendido.

Hubo colegios de «San Francisco» en Bogotá y Popayán, también los jesuitas fundaron en Fontibon y Caxiga.

En Venezuela, la rebelión de los indígenas aplazó la implantación de centros de enseñanza, de manera que a finales ya del xvii vemos que María de Atocha (nuera del cronista Oviedo y Baños) creó tres escuelas de educación primaria. A pesar de los innumerables obstáculos que representó su población, hostil y beligerante, ante el castellano, por lo que tanto se ha insistido en el fracaso de su enseñanza, José Cisneros recordará, un siglo después de su *Descripción exacta de la Provincia de Venezuela*, la existencia de indios *muy racionales y bien instruidos*.

Es inevitable consignar la importante labor desarrollada por el franciscano fray Jodoco Ricke, en Quito, figura en América del Sur comparable a la de fray Pedro de Gante en México. De su empresa civilizadora arranca la historia industrial textil de Quito. Entre sus discípulos, a los que instruyó en artes y oficios, destacaron señalados pintores y escritores. Continuator de su obra fue Francisco de Morales al fundar en 1555 el colegio de «San Andrés» para indios e hijos de españoles, sin discriminación de sus calidades.

Junto a los franciscanos, también los mercedarios se extendieron mayoritariamente en esta zona, fundándose entre las más conocidas una escuela de indios nobles por fray Martín de Vitoria, donde también se impartían clases de la lengua autóctona a los religiosos del convento y de otras comunidades.

Perú.

Como anteriormente se había hecho en México, se procuró dar prioridad a la educación de los hijos de los caciques. Este criterio sumamente práctico era una costumbre instituida entre los nobles incas, quienes en la época prehispánica estaban obligados a enviar a la Corte a sus hijos para educarse, desde cualquier provincia del Imperio.

Desde 1535 se daban instrucciones desde la Corte para difusión del Evangelio y la propia enseñanza, existiendo unas ordenanzas de Pizarro al respec-

G. CHOCANO HIGUERAS

to. Sin embargo, la continuas revueltas del Perú y la escasísima presencia de misioneros, hicieron casi inviable su cumplimiento, solventado a duras penas por la obligación impuesta a los encomenderos, a los que, como en los demás lugares en que faltaban clérigos, se les ordenaba la evangelización de sus encomendados. Poco interés ponían los encomenderos, salvo casos contados; así el inca Garcilaso recuerda cómo los encomenderos del Cuzco contaban con escuelas para los niños mestizos. Una vez dominadas las revueltas en el reino peruano, los reiterados intentos de religiosos y seglares por instaurar la educación cristiana, dieron sus frutos con la implantación de no pocas doctrinas y escuelas de primeras letras, en las que siguiendo el sistema que tan buen resultado diera en Nueva España se enseñaba, además de leer, escribir y contar, artes y oficios.

A imitación del de «Santa Cruz», de Tlatelolco, se crearon colegios para hijos de caciques; entre los que contaron con más prestigio recordamos al de «San Francisco de Borja», llamado vulgarmente de los caciques, regentado por la Compañía en la ciudad limeña; otro para indios de la Sierra fundó el virrey de Toledo y un tercero para los del Llano.

También en Perú se fundaron colegios para mestizos, por iniciativa del marqués de Cañete, en Trujillo y en Lima.

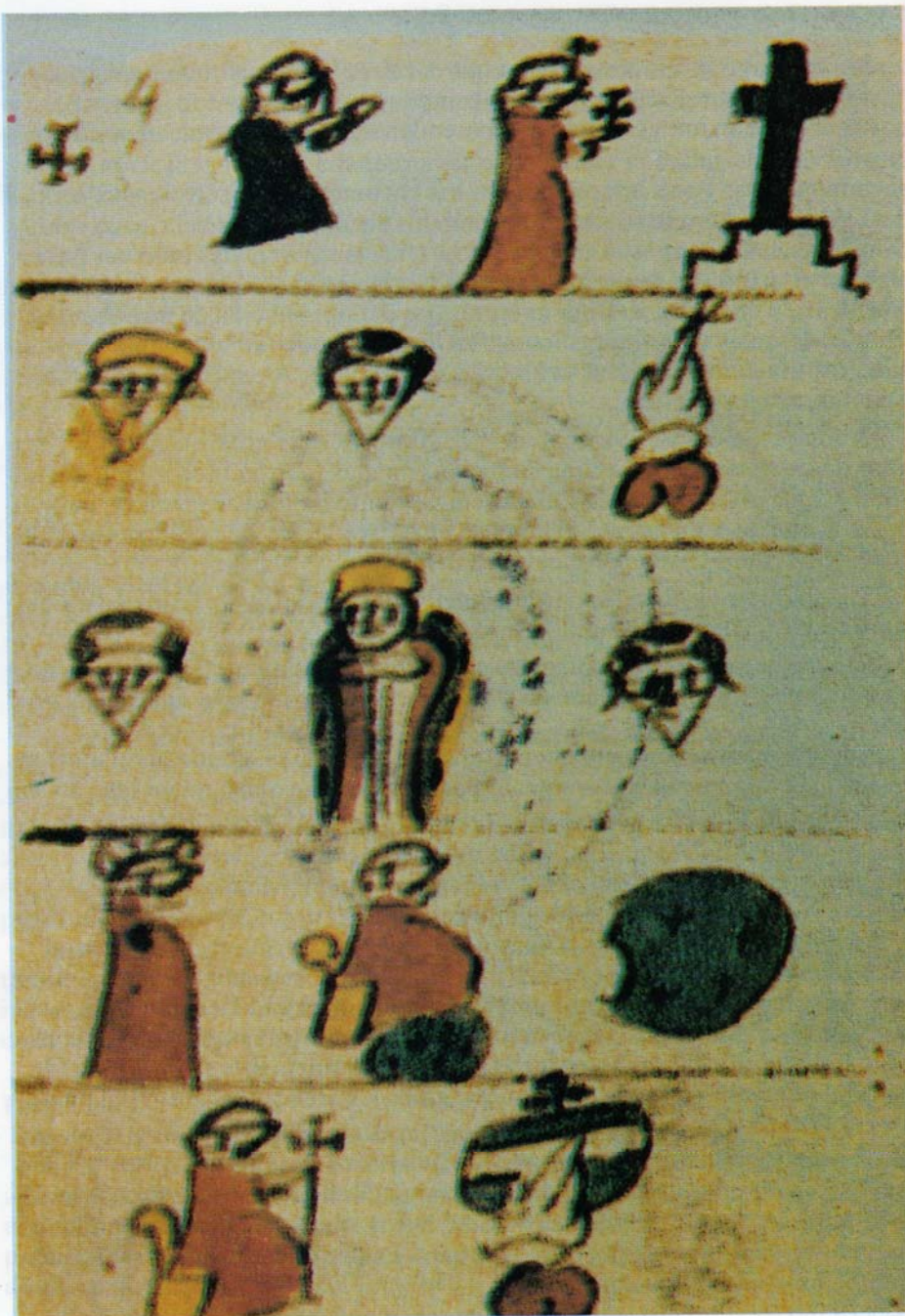
El establecimiento de colegios se debió principalmente a la Compañía, mientras que los franciscanos se dedicaron sobre todo a la educación primaria.

Los chicos entraban a edad temprana en los colegios, donde permanecían en régimen de internado durante un período de siete años, en un intento de acomodación a las costumbres españolas sin violentar las suyas de origen.

Chile.

También se levantaron en Chile numerosas escuelas junto a los conventos, como era normal en las tierras indianas, en mayor abundancia por franciscanos, jesuitas y dominicos; no obstante, la dispersión de la población y la constante insurrección de sus aborígenes dificultó enormemente su implantación; especialmente difícil fue la penetración entre los araucanos, al sur del país.

Hasta 1697, por Cédula de 2 de mayo, no se estableció el primer «Colegio Seminario» de Chillán, aunque no se obtuvieron resultados en los grados mayores, ni tampoco se logró adaptar en aquellas latitudes la exitosa fórmula instaurada en Nueva España de extender la enseñanza por medio de antiguos alumnos devueltos a sus pueblos de origen, dado que éstos eran sistemáticamente absorbidos por los mismos.



Página del Catecismo de fray Pedro de Gante.

Otros colegios.

La formación profesional completaba la instrucción impartida en los centros de educación, pero, además, se crearon algunas escuelas especializadas, siendo la más conocida la que regentaron los agustinos en Tiripitio (Nueva España). Ubicada en tierras de trascos, adiestraba en los trabajos de sastrería, herrería, cantería, carpintería, etc. Pronto se convirtió Tiripitio en el centro y escuela de todos los oficios para la región de Michoacán, siendo declarado casa de estudios mayores en capítulo celebrado en la ciudad de México en 1540.

Por otra parte, tampoco se descuidó la educación de las niñas indias, teniendo cuenta del importante papel que jugaban en la evangelización como futuras madres, o la costumbre misma de regalar las indígenas en forma de tributo a los caciques. A la vista de esto último, Cortés solicitó a la Corte que se edificase un colegio de monjas franciscanas para la educación de indias principales.

Beatas de San Francisco y de San Agustín fundarían estos colegios especiales. Llegaron las primeras religiosas en 1530, enviadas por la Emperatriz Isabel, procedentes de Castilla. Sucesoras de aquellas religiosas fueron las matronas mandadas por la Emperatriz para que se repartiesen por las principales provincias, donde se les construyeran casas en las que se enseñasen la doctrina católica y labores como coser, bordar, etc. A pesar de los elogios que de la eficacia de estas matronas instaladas en México, Tezcoco, Huejotzingo y Cholula hiciera la Audiencia de México, el obispo Zumárraga, por su parte, se quejará de sus faltas de celo y poco recogimiento, a la vez que no cejará en reclamar la conveniencia de que se enviaran monjas educadoras. Pero sólo hasta 1540, por bula de Paulo III, fueron autorizadas religiosas de la Concepción para pasar a México. Se fundaron a partir de entonces conventos como el de «Regina», en 1570, y el de «María Jesús», en 1578; este último el más prestigioso de los dedicados a la enseñanza de indias.

También gozó de renombre la escuela de «Yanquillán» de Santo Domingo, en La Española, fundada en 1540.

Aunque fueron muchos más los centros de enseñanza en tierras indianas a lo largo del siglo XVI, sólo hemos consignado los colegios más destacados, y pasaremos a continuación a recordar lo que constituye el fundamento y más claro exponente de la cultura hispanoamericana: las Universidades.

Universidades.

En el siglo XVI se fundaron las primeras Universidades de Indias. El evidente interés que mostraron en ello las instituciones religiosas, venía dado por la idea que conllevaba su instauración como complemento de la evangelización. La escasez de clérigos en los reinos indianos hacía necesaria la formación de sacerdotes indígenas, y, por tanto, la presencia de centros donde for-

G. CHOCANO HIGUERAS

marse. Aunque el Concilio de Trento preveía la creación de seminarios en cada diócesis, la disposición tardó en cumplirse y su formación corría a cargo de las Universidades. También eran necesarias en aquellas tierras médicos y letrados, y pocas eran las personas que se podían trasladar a la metrópoli para graduarse en estudios superiores.

El afán de la Corona por la creación de Universidades corrió paralelo al de los religiosos desde los primeros años del siglo XVI, y vendrá reflejado claramente en las Leyes de Indias (4).

Su número adquirió tal magnitud que, como apunta Águeda Rodríguez Cruz, llegó a darse la paradoja de que en América funcionaron casi más centros de enseñanza superior que en la metrópoli (5).

Según el tipo de fundación fueron Universidades oficiales, llamadas también generales o mayores, con dependencia del Regio Patronato y financiadas por la Real Hacienda. Se creaban con el plácet del Rey, quien intervenía en su gobierno, y la aprobación a continuación del Papa, por lo que eran reales y pontificias. En virtud de la amplitud de sus privilegios, principalmente salmantinos, expedían los grados académicos de forma exclusiva, no teniendo validez oficial los cursos realizados en otros centros.

De otro lado, existían las Universidades menores o religiosas, llamadas particulares en la Recopilación de las Leyes de Indias, establecidas normalmente junto a los colegios o conventos donde se impartían estudios superiores. Se regían bajo el asesoramiento de las Universidades oficiales. Tenían limitaciones de cátedras y privilegios con Facultades restringidas para graduar. Para su fundación era necesaria la bula papal y el correspondiente *exequatur* regio. Con esta premisa se produjeron continuas rivalidades entre dominicos y jesuitas—regentes de los más acreditados colegios—por mejorar sus actividades, con el fin de obtener las bulas papales que les permitieran, como Universidad, expedir los grados de bachiller, maestro en artes, licenciado o doctor.

Todas las Universidades americanas se regían directa o indirectamente por el modelo de Salamanca, decana de las españolas, también por la de Alcalá y en algún caso siguieron la de Valladolid. De esta manera tenían Facultades mayores y menores; las primeras eran de Derecho—canónico y civil—, Teología y Medicina. La Facultad menor era la de Artes o Filosofía.

Los grados obtenidos en las Facultades de Teología y Artes eran los de bachiller, licenciado y maestro; los de derecho civil y canónico y de medicina eran de bachiller, licenciado y doctor.

En cuanto a los estudiantes, las Universidades estaban abiertas a los indígenas, especialmente a los hijos de los caciques, y también a los mulatos, ade-

(4) T. I, Libro I, título 22 *De las Universidades y Estudios Generales y Particulares*, folios 110 y ss. En título 23 *De los Colegios y Seminarios*, folios 121 y ss.

(5) Águeda M. Rodríguez Cruz, salmantina docente: *La Proyección de la Universidad de Salamanca en Hispanoamérica*, título I. Salamanca, 1977.

LA ENSEÑANZA EN INDIAS EN EL SIGLO XVI

más de los españoles. Sin embargo, esta situación no sería una constante, pues a la vista del incremento masivo de la población mestiza en el campo de todas las profesiones, y el correspondiente prejuicio nacido en contra de esta circunstancia, se comenzó a exigir a los universitarios un certificado de limpieza de sangre y legitimidad; esto, tomado primeramente como costumbre, se transformó en norma por Real Cédula de 1698, confirmada por otra de 1752, en las que se negaba el acceso a mestizos, zambos, mulatos y cuarterones. No obstante, el cumplimiento de las citadas Cédulas no se llevó con rigidez, dispensándose a alumnos que habían demostrado aptitudes ventajosas.

Primera Universidad americana.

La primera Universidad en Indias se instituyó en Santo Domingo, en virtud de la bula de Paulo III de 28 de octubre de 1538, con los títulos de Imperial y Pontificia, y los mismos privilegios de la de Alcalá de Henares, que fundara en 1498 el cardenal Cisneros. Se creó a instancia de la Orden de los Predicadores y obtuvo después del plázet real. Pronto esta Universidad, que parece que estuvo en marcha desde 1539, se convirtió en el centro de las Antillas y Tierra Firme.

El ambiente creado en la pequeña comunidad dominicana estaba preparado para su creación. El sentimiento originado por la defensa de los derechos del indio era notorio; recordemos el célebre sermón del dominico Montesino (en 1511), precursor en el terreno jurídico de Vitoria, creador del Derecho Internacional desde su cátedra de Teología en Salamanca.

Universidades oficiales.

Las dos únicas mayores u oficiales en tierras americanas fueron las establecidas en Lima y México, a mediados del siglo XVI. Ambas ejercieron un papel de asesoramiento sobre las Universidades menores, los colegios y demás centros de enseñanza. Se crearon por Reales Cédulas de 12 de mayo de 1551 y 21 de septiembre de 1551, respectivamente, con las confirmaciones pontificias en 1571 y 1595. Bastantes de sus normas pasaron a la Recopilación de Indias, generalizándose para todas las demás Universidades.

La Universidad de Lima, segunda fundada en América y primera del continente, la demandó el Cabildo secular. Sus principales promotores fueron fray Tomás de San Martín, primer Provincial de la Orden de Santo Domingo del convento limeño, y el capitán Gerónimo de Aliaga, a quienes el Cabildo otorgó plenos poderes ante la Corte, siendo sustituido el segundo, por enfermedad, por el pacificador La Gasca.

Se le concedieron los privilegios de Salamanca con limitaciones: sin exención de tributos y el no ejercicio de la jurisdicción académica. Años después por Real Cédula de 1588, obtuvo la totalidad de éstos. Por influencia de virrey Toledo se independizó en 1571 de los claustros dominicos, eligiéndose

G. CHOCANO HIGUERAS

desde entonces el rector entre los doctores seculares, y tomando por esa época el nombre de «San Marcos».

La Universidad de México se creó por petición expresa del primer virrey Antonio de Mendoza, a quien había precedido en su interés años antes el obispo Zumárraga. El virrey se apresuró a donar ciertas estancias de su propiedad para su sostenimiento, nombrando personas que rigieran las cátedras, antes incluso de la expedición de la Real Cédula que la creara. De esta manera fue una de las pocas Universidades americanas que no surgieron de la transformación de un colegio religioso. Fue la hija predilecta de Salamanca, en la que se inspiró a lo largo de toda su existencia.

Se le concedieron los privilegios salmantinos, pero limitados: sin exención de tributos y sin ejercicio de la jurisdicción académica. En 1562 se le concedieron en su totalidad, igualándola en todo al modelo salmantino, con lo que fue la primera Universidad de Indias en conseguirlo.

Disfrutó de mayores medios económicos que la de Santo Domingo y Lima, con una dotación anual por parte de la Real Hacienda de 1.000 pesos, frente a los casi únicos 300 que podían aportar los frailes dominicos a la de «San Marcos» de Lima.

Universidades menores.

Las Universidades oficiales, una en cada virreinato, existentes en el siglo XVI, no eran suficientes para abarcar las necesidades de educación en tan vastos territorios, donde incluso las posibilidades de llegar hasta ellas eran a veces más dificultosas que el propio traslado a la península.

El evidente interés por la instrucción superior y los correspondientes grados en tantas ciudades americanas, impulsó a las audiencias, obispos y comunidades religiosas de las principales urbes a solicitar del Papa y del Rey los privilegios universitarios que les permitieran cursar los grados académicos en sus colegios de estudios superiores. Surgieron así numerosas Universidades nuevas por el empeño, sobre todo, de dominicos y jesuitas. Serán las Universidades menores o particulares, con cátedras y privilegios limitados. Aunque no fueron Universidades en el sentido pleno, así se nombraron y se le concedieron facultades para expedir, de forma limitada, grados académicos.

La mayoría radicaban en colegios y conventos, regentados sobre todo por dominicos, jesuitas y agustinos, de casi todas las ciudades importantes y, las menos, eran independientes de otra institución. Hasta 26 de estos centros con prerrogativas universitarias se podían contar en el siglo XVII.

Durante el XVI se fundaron: «Santiago de la Paz» (segunda de Santo Domingo, en 1558); «Santo Tomás», en Santa Fe, Nueva Granada (1580); «San Fulgencio», en Quito (1586), y la de «La Plata», Charcas o Chuquisaca (Sucre-Bolivia, 1552), que no entró en funcionamiento en este siglo.

LA ENSEÑANZA EN INDIAS EN EL SIGLO XVI

La Universidad de «La Plata» y la de «Santiago de la Paz» se crearon reales como las mayores y con los privilegios salmantinos; la de «Santo Tomás» y de «San Fulgencio», como pontificias con el plácet regio.

Colegios Mayores.

Junto a las Universidades se instituyeron numerosos centros de enseñanza o Colegios Mayores, principalmente por religiosos. Como en la metrópoli, se impartía en estos Colegios Mayores la enseñanza superior, en régimen de internado, sujetos a un rector colegial; igualmente, su función era de complemento de la labor académica, para ayuda sobre todo a estudiantes pobres, aunque no exclusivamente. En torno a la Universidad de Lima se establecieron prestigiosos centros de enseñanza como el de «San Martín», fundado en 1582 por el virrey Martín Enríquez y regentado por jesuitas; también destacaron el de «San Pablo» o «Real de San Marcos», y junto a la Universidad de México el de «Santa María de Todos los Santos», el de «San Pedro y San Pablo» y el de «San Ildefonso».

Para finalizar, diremos que entre 1538 y 1812 se fundaron en tierras americanas hasta treinta Universidades, número sin duda excepcional para aquellos siglos. Cuando aún no se habían creado las más famosas Universidades europeas, ya funcionaban las Universidades mayores hispánicas de Lima y México, además de la decana de Santo Domingo.



G. CHOCANO HIGUERAS,

BIBLIOGRAFÍA

- Aguirre Beltrán, G.: *El pasado colonial y liberal de la educación indígena*. Universidad de México, VIII, núm. 4, 1-8. México, 1953.
- Ajo González de Rapariegos y Sáinz de Zuñiga, C. M.: *Historia de las Universidades Hispánicas: Orígenes y desarrollo desde su aparición hasta nuestros días*. Madrid, 1957-1979, 11 volúmenes.
- Alegría, P.: *La educación en México antes y después de la conquista*. México, 1936.
- Bayle, C.: *La Iglesia y la educación popular en Indias*, «Razón y Fe», 1931-1932; *España y la educación popular en América*. Madrid, 1934; *Educación de la mujer en América*, «Razón y Fe», CXXXIV. Madrid, 1941.
- Carreño, A. M.: *La Real y Pontificia Universidad de México, 1536-1865*. México, 1961.
- Clavero Navarro, A.: *Establecimientos de enseñanza creados por España durante su dominación en América*, «Revista Calasancia», XI.
- Comas, J.: *La cristianización y educación del indio desde 1492 a nuestros días*. Tirada aparte de «América Indígena», vol. XI, núm. 3, julio 1951.
- Chávez, E.: *El ambiente geográfico, histórico y social de fray Pedro de Gante hasta el año 1523*. México, 1943; *El primero de los grandes educadores de la América, fray Pedro de Gante*. México, 1943.
- Furlong, G.: *La cultura femenina en la época colonial*. Buenos Aires, 1951.
- Gil Álvarez, J.: *La enseñanza en México y en el Perú en la primera época de la dominación española*. Sevilla, 1909.
- Medina, J. T.: *La instrucción pública en Chile desde sus orígenes hasta la fundación de la Universidad de San Felipe*. Santiago, de Chile, 1905.
- Ocaranza, F.: *El imperial Colegio de Indias de la Santa Cruz de Santiago de Tlatelolco*. México, 1934.
- Olaechea Laballe, J. B.: «Opinión de los teólogos españoles sobre dar estudios mayores a los indios», *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1958.
- Tío, A.: «La Universidad Primada de América, la Universidad de estudios generales de la Orden dominicana, Santo Tomás de Aquino, de San Juan de Puerto Rico, 9 de enero de 1532». *Bol. de la Academia Puertorriqueña de la Historia*, 1971.
- Rodríguez Cruz, A.: «Salmantina docet. La proyección de la Universidad de Salamanca en Hispanoamérica». Tomo I. Salamanca, 1977; «Los colegios universitarios salmantinos e hispanoamericanos». *Rev. de la Academia Colombiana de Historia Eclesiástica*. Medellín, 1972.
- Valcárcel, D.: *San Marcos, la más antigua Universidad Real y Pontificia de América*. Lima, 1959.



Decadencia del poder naval e imperio marítimo español desde el siglo XVII. Política de protección y fomento de las industrias navales

GUADALUPE CHOCANO
Escuela de Guerra Naval

Las nuevas rutas del Atlántico y Pacífico abrieron grandes perspectivas al comercio marítimo, iniciándose así una lucha entre las potencias marítimas por lograr el dominio del mar mediante el poder naval, arma estratégica indispensable para la hegemonía mundial que vivió su época de oro desde el Descubrimiento hasta finales del XIX, y del que España representó un valioso ejemplo durante el siglo XVI. La política naval española debía proteger los intereses marítimos derivados de su extraordinaria condición geoestratégica, cuando los gobiernos fomentaron esos intereses, mantuvieron y acrecentaron el poder naval, cuando no se atendieron llevaron al país a la ruina. Trataremos el poder naval de la monarquía hispánica durante los siglos XVII a XIX, conteniendo periodos de debilidad y extraordinarias recuperaciones, debiendo servir una política internacional plena de compromisos, ajena a nuestros intereses y conveniencias, que cambiaba la dirección de nuestra identidad marítima, sin que se produjera una perfecta simbiosis entre el poder naval y terrestre, hasta el punto de derribar un imperio marítimo mermando considerablemente las matrículas de mar y favoreciendo las numerosas quintas, produciendo el inevitable abandono de defensas costeras, unas armadas mal pertrechadas y sobre todo perjudicando el comercio marítimo, resultando inviable una hábil legislación de navegación y comercio.

Empezaremos por hablar del concepto del poder naval. Analizaremos la existencia y en qué grado se dan en la monarquía hispánica los elementos que lo integran para ello no vamos a entrar en valoraciones de las campañas navales, sino que trataremos de presentar un cuadro de evoluciones del poder

naval, de las leyes referentes a su desarrollo orgánico y de las circunstancias y sistemas por los que se movió la política naval, y de forma más específica la política de construcción y orgánica naval de los diferentes gobiernos; todo ello a través de personajes significativos, técnicos navales y estadistas, que, entre otros muchos, demandaron un poder naval fuerte siendo conscientes de su importancia para constituir una nación poderosa; a la vez haremos breves alusiones a otras potencias marítimas de la época, fundamentalmente la inglesa, francesa y holandesa.

Conceptuación del poder naval

Cuando la mar no sólo bordea un país sino que lo divide en dos o más partes, como es el caso de la monarquía hispánica, entonces el dominio del mar no sólo es importante sino vitalmente necesario, y ese dominio del mar sólo se obtiene y mantiene por el poder naval, al ser su misión primaria facilitar el uso del mar como vía de comunicación a la navegación propia, militar o comercial, a la vez que limita o impide su aprovechamiento a las fuerzas enemigas, resultando una especie de póliza de seguro para su tráfico marítimo.

La utilización indiferenciada de los términos naval y marítimo nos lleva a aclarar su concepto. En estricto sentido naval se refiere sólo a flota de guerra, y es requisito previo al poder marítimo; mientras que marítimo significa flota militar, de comercio y de pesca. Sin embargo, la marina mercante es complemento necesario de la de pesca, ambas unidas estrechamente con la industria naval, y todas ellas a la marina militar. Si bien la marina militar es instrumento de fuerza material como argumento para dar respuesta a una posible amenaza a la seguridad nacional, promover la ley y el orden en el mar, fomentar el interés nacional etc. valores fundamentales de las armadas en tiempos de paz y guerra, también es a la vez instrumento económico reproductivo pues la experiencia enseña que donde no prosperen los intereses marítimos no puede existir poder naval.

La construcción de una marina militar debe estar respaldada por fuertes intereses persuadidos de su necesidad sin marina mercante sería imposible un desarrollo mantenido de la marina de guerra y tratar lo contrario, una marina militar aislada, como la creación del mayor número de buques de guerra, sería un alarde de apariencias sin consistencia real, carecería de arraigo y tendría un desarrollo efímero, ejemplo manifiesto de ello fue la fabulosa

marina instituida por Colbert, ministro de Luis XIV de Francia, creada como únicamente militar, que rápidamente pasó a su total decadencia.

En definitiva, podemos definir el poder naval como el conjunto de fuerzas navales militares, flota pesquera y mercante e industria naval y que, siendo elemento fundamental de toda nación marítima, es indispensable para conquistar y mantener el dominio del mar.¹

Por lo que respecta a España, cuyo poder naval se entiende que alcanzó la hegemonía mundial en el XVI para casi desaparecer en el siglo siguiente, se ha aventurado que no percibió su importancia como arma estratégica de dominio hasta muy tarde sin embargo, su idea estaba ya perfectamente introducida en estadistas o expertos navales de los reinos peninsulares medievales, y también en la época del imperio, como muestran los numerosos informes conservados reclamando al Monarca la necesidad de crear y fomentar el poder naval para una nación marítima, con unos estados dispersos y su necesaria comunicación por mar.

No obstante, cuando los historiadores se ocuparon de la existencia del poder naval lo presentaron normalmente como episodios aislados de combates y campañas, victorias y desastres, sin conexión con el proceso general de la historia de las naciones. Quizá la primera obra teórica donde se destaca la importancia del poder naval fue la del piemontés Giovanni Botero, en 1589, tratado de política que reforzó la importancia dada en España a este tema, convirtiéndose en un libro de consulta habitual entre los entendidos de la época.²

Hasta finales del siglo XIX principios del XX, no se emprendió el estudio completo del proceso de formación y fomento de la Armada por escrito-

1. Una completa definición del poder naval observamos en lo que sería el primer proyecto de verdadera Ley de Escuadra, en julio de 1903, por el ministro español Joaquín Sánchez de Toca: *El poder naval no consiste solo en la fuerza naval militar, no puede adquirirse y sustentarse sino como una resultante de todo el organismo marítimo de una nación. Empieza en la más modesta industria pesquera, profundiza sus raíces en todo lo que es uso y aprovechamiento del mar, y desde sus litorales se extiende luego a abarcar, en su crecimiento de industrias y navegaciones, todos los elementos que representan fuerzas sociales de producción, construcción, fabricación y tráfico generadores de la vida intensa de una vigorosa constitución marítima. Así el poder naval de una nación se determina por toda la orgánica y compleja red de intereses y actividades mediante las cuales puede llegar a la potencialidad económica que le permite construir, sustentar, con propios recursos, escuadra y todos los servicios militares y civiles de la Marina de Guerra*

2. *Ragion di Stato*, alcanzó a tener hasta seis ediciones en español en los treinta primeros años.

res como Mahan en los EEUU, Callwell en Inglaterra, o Manfroni en Italia; considerándola factor indispensable para toda potencia marítima. El capitán de navío Mahan publicó en 1890 sus conferencias impartidas en la Escuela de Guerra Naval americana intentando demostrar, como indica el título de su obra, *la Influencia del Poder Naval en la Historia*.³

Mahan, que no fue riguroso historiador y que tampoco ofreció una exposición plenamente fundamentada de su teoría del poder naval; pretendió aplicar a otros marcos y situaciones temporales las conclusiones a las que le llevó el modelo británico de los siglos XVII a XIX, proposición que muchos historiadores profesionales no aceptan fácilmente, a lo que nos sumamos entendiendo que el modelo de la monarquía hispánica debe analizarse en su propio contexto. No obstante, el conocido estratega alcanzó su objetivo: demostrar sobre los hechos que narraba la influencia del poder naval, y con esa idea lo identificó como instrumento de prestigio y poder de su país, logrando cambios significativos en la política naval de los EE.UU. que hasta entonces se había limitado a la defensa de sus costas y la guerra de corso; se gestaba así en la república norteamericana la consideración de potencia marítima como eje de su programa expansionista. Mahan se convirtió en el punto de referencia valioso de todos los políticos hasta la segunda guerra mundial, sin embargo, fue producto de su época; la indudable aportación del marino americano fue teorizar, sintetizar unas ideas que se habían dejado sentir en muchas marinas del mundo e incluso habían llegado a integrarse en la doctrina naval de algunos países durante la segunda mitad del XIX, y como ejemplo español podemos observar el planteamiento contenido en la exposición de motivos que encabezaba el Plan naval que el almirante Antequera presentó al Congreso en 1884.⁴

Otros estrategas, coetáneos y posteriores, han formado sus teorías, entre los más destacados recordamos al inglés Corbett, reconocido historiador que

3 Mahan, Alfred Thayer: *La influencia del Poder Naval en la Historia, 1660-1783*. (1890) Trad. por los tenientes de navío Juan Cervera Jácome y Gerardo Sobrini y Argüellos. El Ferrol, 1901. Por lo que respecta a España desconoció nuestras propias fuentes históricas dictando opiniones con abundancia de errores. Mahan, profesor de la Escuela de Guerra Naval estadounidense, fue sobre todo estratega y político naval; considerado como el padre del imperialismo naval americano y creador de la teoría del poder naval, continúa siendo el único teórico del poder naval que se estudia en numerosas escuelas y academias a pesar de las diferentes etapas de reconocimiento y olvido por las que ha pasado su obra.

4 Época en que el poder naval residía, con mucha superioridad, en las potencias occidentales, sobre todo Inglaterra y Francia. Hemos de tener en cuenta que tras la conferencia de Berlín, 1885, fecha

constituyó la réplica al influjo de Mahan, más adelante vemos a Richmond, Graham et., estrategas navales que han desarrollado o desafiado sus pasos, ampliando además el interés por lo naval a públicos no especializados, pero todos coincidirán en que los generadores fundamentales del poder naval son el comercio y la industria.⁵ Aún siendo escasa la existencia de teóricos navales españoles, destacamos por su interés la tesis del político Sánchez de Toca quien resalta la influencia que la Historia ejerce sobre el poder naval, respondiendo así a la pregunta, *cómo entender, y es el caso de España, imperios que se erigieron en grandes potencias navales y que tenían los importantes elementos que según la teoría del poder naval señala como generadores de la supremacía marítima, sucumbieron por el propio peso de su historia*⁶.

en que Alemania e Italia se reparten el continente africano, comienza a tomar carta de naturaleza política la idea imperialista sobre la apetencia de territorios en cualquier lugar del mundo como objetivos estratégicos y/o comerciales, afán expansionista que tomará diferentes caras como espíritu humanitario, militar, desarrollo científico, nacionalismo industrialismo, comercio, exaltación del mundo anglosajón, etc. Quizá la influencia mahanianista resulta más evidente en la estrategia adoptada por las marinas cuando, pocos años después de publicar su teoría, acometen novedades muy significativas. Alemania decidía construir una flota moderna, Japón surge como potencia marítima, guerra de EEUU con España, mientras la técnica naval vive las últimas etapas de la revolución industrial: la vela daba paso a las máquinas de vapor, los cascos de hierro sustitulan a los de madera protegidos de planchas de acero, y los cañones de ánima rayada reemplazaban a los de ánima lisa.

5. Por su parte, el también profesor de la Escuela de Guerra Naval, en este caso la inglesa, Sir Julian Stafford Corbett, que junto a Mahan son considerados padres de la escuela histórica de los estrategas navales, argumentaba que la existencia de Gran Bretaña como potencia imperial de primer orden provenía de la interacción simbiótica de sus recursos navales, militares, comerciales y diplomáticos aplicados a la política exterior y naval. Las teorías sobre el poder naval formuladas por Mahan, Corbett, y los Colomb, despertaron la conciencia general sobre la importancia de la historia naval, fundamentalmente en cuanto a la formación de los oficiales, mientras que, más adelante, el almirante sir Herbert Richmond (heredero intelectual de Corbett), con su obras más populares, pretendió instruir a un público en su mayoría desconocedor de los problemas navales. Richmond entendía que el poder naval era siempre más complejo y universal que lo que se podía apreciar en su acción como instrumento de poder diplomático, económico y militar, y en ese sentido enfatizaba conceptos tan fundamentales y complementarios como las líneas de comunicaciones y la defensa del comercio, el bloqueo y los derechos de los beligerantes, las operaciones combinadas y la política de alianzas. Un concepto más amplio lo expone más tarde el historiador canadiense Gerald S. Graham en sus importantes trabajos sobre el imperio marítimo de Gran Bretaña los siglos XVIII-XIX, donde establece su argumentación básica: el ejercicio de la influencia británica estribó en un equilibrio inteligente de medios limitados, excesivas responsabilidades y circunstancias en permanente cambio; muestra como la superioridad numérica de buques no fue nunca el factor decisivo, sino que la influencia británica fue siempre un complejo de consideraciones políticas, industriales, comerciales y diplomáticas en conexión directa con los acontecimientos en tierra. Simbiosis pues entre opciones marítimas y continentales.

Elementos que sustentan el poder naval

Empezaremos por los seis factores o condiciones principales del poder naval propugnados por Mahan en su famosa discusión introductoria: posición geográfica, configuración física, incluyendo en ésta los productos naturales y el clima, extensión territorial, número de habitantes, carácter de estos habitantes y clase de gobierno.

En España concurren muchos de estos factores. Su situación geográfica privilegiada, con excelentes puertos y dilatadas costas, en la que confluyen las principales rutas del comercio marítimo, influyen favorablemente en sus habitantes para el desarrollo del poder naval. Pero entendemos que los elementos físicos, geográficos y demográficos, integradores del poder naval, son factores secundarios que no condiciones indispensables para su creación, pues están determinados por las posibilidades económicas, esto es los elementos industriales y mercantiles y, por supuesto, por la política naval que ha de estar subordinada a la política exterior, siendo esta última la que marca el objetivo del poder naval. De hecho no tiene sentido la creación de un poder naval sin que previamente se entienda el objetivo político para el que debe servir.

La organización naval de los gobiernos puede ejercer una influencia decisiva sobre el carácter de sus ciudadanos, de manera que la acción política sea el elemento que desarrolla o desvirtúa sus tendencias y no el carácter del país en sí, como postula Mahan. En España la tendencia comercial y su carácter marinero estaban perfectamente enraizados en las zonas costeras donde la población era mayoritariamente marinera, o con oficios marítimos. Se contaba con un pasado pujante, las marinas catalana, valenciana y mallorquina unidas a la cántabra y a la castellana rivalizaban en el siglo XV con las más poderosas de Europa, con un desarrollado comercio en este continente y en el africano. Sus gobiernos, y de forma más acusada la Corona de Aragón que cifró el engrandecimiento de su reino en los asuntos navales, dictaron una serie de códigos y códigos conformando una importante legislación de pro-

6. Sánchez de Toca, Joaquín: *Del Poder naval en España y su política económica*. Madrid, 1898. Acerca de la importancia del poder naval, en medio de los polémicos debates surgidos tras el 98 en torno a las fuerzas militares y su mayor o menor necesidad, escribía que: "La primera enseñanza que debemos recoger del desastre, aún cuando no sea hoy la más popular, es la de esta verdad: que renunciar a tener Armada es renunciar a tener independencia nacional y porvenir alguno en el mundo".

tección a la navegación y construcción naval, junto con una organización autónoma que proveía las necesidades del tráfico marítimo mediante la creación de cofradías. Por su interés destacamos que ya, en 1227, el rey Jaime I validó la exclusividad de los fletes, una especie de Acta de Navegación, luego extendida en clave de política económica por los Reyes Católicos según pragmática de 1501, mientras que la famosa Acta de Navegación inglesa no verá su nacimiento hasta la llegada de Cromwell, más de siglo y medio después.⁷ El modelo de Gran Bretaña muestra la importancia de los cuidados de la metrópoli, su empuje, creando la tendencia comercial en un pueblo originalmente agricultor y pastoril, sin tradición alguna marinera, y convirtiendo el comercio marítimo en eje de una política, tenaz y contundente, y base de su poder naval, extendiéndose desde el Norte de Europa a todos los Océanos, de manera que fue la acción política la que creó esa tendencia comercial en el colono. Con menos condiciones marineras contaba Holanda en la antigüedad y, sin embargo, también su gobierno supo infiltrar el espíritu comercial necesario para apoyar el poder naval logrando, desde 1625, el monopolio de los transportes marítimos como depositaria universal y distribuidora de mercancías.

La trayectoria marítima de los reinos peninsulares, que favoreció la evidente superioridad de sus industrias navales en el siglo XVI sin que tuviera rival en el mundo, más que erradicarse como se ha pretendido mostrar, derivó a otros derroteros: los cántabros, el gremio sin duda más solicitado para las flotas, por constituirlo excelentes hombres de mar, era por otro lado el más reacio a alistarse pese a que desde la Edad Media había prestado magníficos servicios a la Corona castellana en momentos esenciales, de manera que se multiplicaban las deserciones para embarcarse en buques franceses con destino a la pesca del bacalao en el banco de Terranova, o en buques balleneros holandeses, o se dirigían a Francia a ejercer su reconocido oficio en la construcción de hajeles; pero sobre todo se produjo una masiva emigración a las Indias que, fundamentalmente en el XVII, se habían convertido en refugio de españoles (y demás europeos) causando efectos negativos en el personal de

7 Institucionalizada para desbaratar el monopolio holandés y fomentar la industria naval, limitaba toda la navegación y comercio de Gran Bretaña y sus colonias al pabellón inglés. Siglo y medio después de su puesta en marcha, Adam Smith, a pesar de la contradicción que suponía a sus teorías librecambistas, la calificó como la mejor ordenanza de comercio dictada en su país; estaría en vigencia hasta mediado el siglo XIX.

los ejércitos y en la agricultura peninsular, y consecuentemente en el comercio según mostraba la real cédula de 23 de marzo de 1622.

¿Política naval en el siglo XVII?

Aunque las fuerzas navales no tenían descanso, pues los corsarios de Berbería y las incursiones holandesas en Oriente y especialmente en el Caribe no cesaron, la paz firmada en 1604 con Inglaterra y la tregua de doce años con Provincias Unidas permitieron emprender una exitosa política naval en las primeras décadas de siglo, dando un fuerte impulso a las fuerzas navales, de manera que en el reinado de relativa paz de Felipe III, quien supo ver la importancia que requería para un país ostentar un fuerte poder naval, la hegemonía naval hispánica se mantuvo en la cima, plena de éxitos navales y con un formidable ritmo de construcción en los astilleros, sustentada por un comercio marítimo desarrollado.⁸

Felipe III tuvo a su alrededor ilustres voces que le impulsaban a esa necesidad como fueron el conde de Gondomar, embajador en Londres en 1616 que propugnaba mantener la hegemonía naval incluso en tiempos de paz como fuerza disuasoria, o el secretario Martín de Aróztegui que un año después aconsejaba en el mismo sentido al Monarca.⁹ El reinado de Felipe IV, monarca que no se distinguió por su afición a los negocios de Estado, debió atender al favorito Olivares quien, pese a sus devaneos políticos, mostró una firme voluntad por fortalecer el poder naval para acrecentar el comercio

8 Especialmente el año 1625 lo llenaron las victorias españolas: Génova, Breda, Bahía, Puerto Rico y Cádiz, sobre franceses, holandeses e ingleses, en esa línea Felipe IV declaraba al Consejo de Castilla al año siguiente: "La flota que al subir yo al trono sólo tenía siete barcos, se ha elevado en 1625 a 108 barcos de guerra marítima sin contar los navios de Flandes, y las tripulaciones están formadas por los más diestros que este remo haya tenido nunca" Martín Sanz, Francisco: *Política Internacional de Felipe IV*, Segovia, 1998.

9 "Es deseable que VM ordene en todo momento haya una cantidad de barcos de la calidad, tamaño y fuerza requeridos, y no sólo para las armadas... sino también para la industria y el comercio y demás propósitos". Archivo General de Simancas, Consejo y Juntas de Hacienda, 554, doc. 8/56/3, en Goodman, David: *El Poderio naval español*, Barcelona, 2001, pág. 31. Mucho se ha criticado la política naval de Olivares, considerándole un inepto en la cuestión, sin embargo, lo cierto es que se propuso fortalecer el poder naval hispánico a la vez que el tráfico marítimo como indispensable a su desarrollo y, en esa línea, rota la tregua, atacó principalmente el tráfico comercial holandés, base de su resistencia, infringiendo duro golpe a su comercio. Por real cédula de 4 de octubre de 1624, creaba el Almirantazgo de los Países Septentrionales para estimular el comercio hispano-flamenco. Por otra parte, mediante lo que denominó Unión de Armas, pestado en 1621 y expuesto al Consejo de Estado en 13 de noviembre de 1625,

rodeándose de grandes entendidos como Brochero o Aróztegui. De hecho, Olivares, al poco de acceder al trono Felipe IV, logró acrecentar la asignación anual de la flota a más del doble de lo recibido los últimos 15 años, lográndose los años más esplendorosos de la centuria; los gastos se recortaron drásticamente a la caída de Olivares, reduciéndose las flotas de 60 a 80 buques a 50 o 60, poco después a 30, y en 1644 a sólo 7 barcos.¹⁰ Las persistentes crisis financieras del reinado de Felipe IV limitaban inevitablemente los ya de por sí enormes gastos de armada, mientras que la guerra terrestre seguía demandando y obteniendo mayor atención. Otros políticos españoles reclamaron al Monarca la necesidad del poder naval e igualmente la importancia de la flota mercante para impulsar su desarrollo, como Diego Saavedra Fajardo dando cuenta del lamentable estado de la flota, a la vez que sugería la conveniencia de elaborar un programa de construcción naval como única forma de reafirmar la hegemonía hispánica, cuya posición se venía perdiendo indefectiblemente y, como consecuencia, languidecía un comercio corto y pasivo manteniendo débilmente el privilegio de preferencia de carga de los barcos españoles sobre los extranjeros, ineficaz preferencia pues pocos eran ya los barcos de carga nacionales que la podían disfrutar.¹¹ El monopolio de las flotas, que bien pudo haber servido como clave del desarrollo de poder naval, estuvo acosado permanentemente por los ataques corsarios, tanto en época de guerra como de paz, por la facilidad que suponía su apresamiento al constituir cargas de poco volumen y en derrotas regularizadas en forma de convoy, causando profundo deterioro a la mercante;¹² prácticamente nada se pudo hacer cuando los monarcas españoles, ya desde Felipe II, concedieron patentes de corso, ofreciendo el quinto de las presas que pudieran tomar a

pretendió que todos los reinos sufragaran los gastos de defensa de la Corona aportando una parte proporcionada de las fuerzas o su financiación, como solución de mutua asistencia que descargaría el peso en gastos y hombres que venía soportando Castilla por la política exterior de Felipe; la escasa participación de las Cortes de Aragón y Valencia principalmente solo permitieron un escaso éxito en el proyecto.

10 Durante el reinado de Felipe III, la discordia entre el Tesoro y el Consejo de Guerra no favorecía un presupuesto anual para la flota que superara el medio millón de ducados, en torno a los 480.000, y de éstos, unos 100.000 a la construcción naval, Goodman, *El poderío naval...*, págs. 73-74.

11 Asistió como plenipotenciario a la conferencia de Münster, para la paz de Europa. Recopiló en 1640 en un libro, conocido como de las *Empresas*, donde exponía su ideas en forma de cien consejos, cartas y advertencias al Monarca, con el título de *Ideas de un príncipe cristiano*; en él resaltan sus opiniones sobre temas económicos, navales y de política marítima, apuntando al poder naval como el único factor capaz de dar cohesión y seguridad al imperio español.

corsarios o enemigos, correspondiente al Rey español, a favor de los generales de galeones y flotas de la Carrera de Indias, pues no eran aquéllos los portadores de cargas valiosas sino los de la Carrera, de manera que unos siglos que supusieron para las potencias europeas siglos de oro en el desarrollo de su economía, para España trajeron pérdidas irreparables.¹³

Pero además, el desgaste de las guerras fue permanente, de hecho no resulta nada excepcional en las monarquías hispánicas que de los cuarenta y cuatro años de reinado de Felipe IV (1621-65), cuarenta los ocuparan las guerras por tierra y por mar con Francia, Holanda, Inglaterra, Venecia y Berbería, a las que se sumaron las revueltas internas en Portugal, Cataluña, Andalucía, Nápoles y Sicilia. A pesar de la pérdida manifiesta de su hegemonía naval, los gobiernos españoles no la asumieron, de manera que durante el calamitoso reinado de Carlos II (1665-1700) se siguió tomando parte activa en un sin fin de guerras hasta llegar al aniquilamiento de la marina mercante y una armada tan débil que ya la paz de Ryswick, en 1697, viene a mostrar la ausencia de España como potencia marítima y continental.¹⁴

12 El convoy de escolta, compuesto por galeones armados, fue un sistema español implantado a mediados del XVI y que perduró durante todo el XVII, siendo el más conocido el denominado desde 1576 Armada de la Guardia de la Carrera de Indias. Para el mantenimiento de estos servicios se implantó el impuesto de avería sobre el valor de las mercancías transportadas. Apuntamos que este sistema será curiosamente practicado siglos después durante la Segunda Guerra Mundial.

Desde el último tercio del siglo XVI se dictaron leyes sobre el sistema del convoy, en 1573, 1623, 1664, ... se ordenó que no pudieran volver los navíos sueltos, sin flotas, desde La Española; al llegar a la vista de las costas peninsulares, la capitana debía ir delante seguida de las naos y, en último lugar, separada de todos, la almiranta; los galeones no podían tener camarotes sobre las cámara de proa ni cosa que embarace, salvo una chopa para el piloto, ni tampoco camarotes debajo del castillo de popa, ni llevar arcas grandes... que pudieran obstaculizar; además, se ordenaba también que, llegando a las Azores, se debían deshacer los camarotes de pasajeros y artillar las naos. *Recopilación de las Leyes de los Reinos de las Indias mandadas imprimir y publicar por la Majestad Católica el Rey Carlos II*. Madrid, 1791, T. 3, lib. 9, tit. 36, ley 11 a 14 y 42; lib. 8, tit. 42, ley 26; y lib. 9, tit. 28, ley 13 y 14.

13 Felipe II y III concedieron merced del quinto real en 1558 y 1602 respectivamente, *Leyes de Indias*, t. 1, lib. 3, tit. 13, ley 5. Al constante peligro de los corsarios se añadían las incursiones en las costas de la Corona: piratas ingleses ocuparon entre otras islas Barbada y Jamaica; los holandeses Curaçao; los franceses Guadalupe, Dominica, Marigalante, parte de La Española... en el Caribe y Golfo de México; luego en el Pacífico; de nuevo en el Atlántico atacaron y arrasaron Veracruz, Cartagena de Indias, Santiago de Cuba; y las costas de la Península, en Galicia y Andalucía, como el tremendo asedio a Cádiz, en 1625, de 80 buques ingleses.

Desde mediados del XVII la mayor amenaza naval será Inglaterra con la política antiespañola de Cromwell, quien dio el impulso decisivo a la política de Isabel I, poniendo en práctica una eficaz política con un vasto programa de construcción naval;¹⁵ por su parte, Francia, convertida en potencia terrestre, se venía preparando desde 1624 con Richelieu creando un poder naval con el que atacar las fuerzas españolas.

Construcción naval en el XVII

Del estado de la industria naval durante este siglo nos ofrece algunos pasajes la obra Tomé Cano que, aunque publicada en los primeros años, aventuran todo el proceso del mismo.¹⁶ Informa Tomé Cano sobre los imponentes armamentos improvisados para luchar a la vez con ingleses, flamencos, turcos y berberiscos en Europa, y con corsarios y piratas de todas las naciones en Indias, para lo que se requisaban gran parte de las más de 1.000 naos de particulares del Norte que entonces comerciaban en Terranova, Flandes, Francia e Inglaterra, de manera que finalizando el siglo XVI se

14 Normalmente se reconoce como golpe definitivo al ya débil poder naval hispánico el que recibía Oquendo en 1639 en la batalla de las Dunas, Inglaterra, por el almirante holandés Tromp. Calcula el historiador naval Alcalá Zamora que las pérdidas españolas entre 1638 y 1640 estarían en más de 100 buques: 12 almirantes, cientos de oficiales y 20.000 marneros, Alcalá Zamora, José: *Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos*. Zaragoza, 1975. Si bien la construcción naval nada tenía que envidiar a la holandesa o a la inglesa, y por tanto, no justifica que a ella se debieran los fracasos militares de la época, uno de sus defectos importantes lo constituía la artillería: debido a la permanencia en el uso del encabalgamiento de cañón, frente al moderno de cureña inglés, superior en carga y tiro, poco podían hacer los españoles en los ataques a larga distancia siguiendo su táctica tradicional de abordaje y con pocos artilleros expertos. Por otra parte, aunque no abundaron los centros de formación para artilleros navales, vemos como en 1607, el Monarca ordenaba la creación de una escuela de artilleros en Cartagena, "para los que sean prácticos de la marinería donde se exerciten y aprendan esta profesión, y que éstos, demás de gozar de los derechos y exenciones por razón de ser matriculados (matricula de mar); gozen del sueldo que por premio se les ha de dar a los que más se señalaren y aventajaren en el manejo de la artillería", real cédula dada en Barbastro a 29 de enero de 1626, sobre matriculas de mar, Museo Naval. Colección Vargas Ponce, t. IV, 63.

15 La eficacia de la política naval inglesa elevó a gran potencia marítima un Estado del que escribe Seeley: "Nos contentábamos a fines del XVI con que nos considerasen como aspirantes osados al poder naval, capaces de atreverse a luchar contra la supremacía marítima de España. Cuando una gran parte del continente americano aparecía dividido ya en virreynatos de la Corona española; cuando Portugal había enviado gobernadores que ejercían jurisdicción en el Océano Índico; cuando los misioneros españoles habían llegado al Japón... todavía los ingleses no son más que novatos en la carrera del mar y no poseen ni una sola colonia". Seeley, J.R.: *L'expansion de l'Angleterre*. Paris, 1884, pág. 103.

16 *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante*. Sevilla, 1611.

embargaban todos los mercantes para componer las armadas, debiendo incluso recurrir en ocasiones a firmar asientos de armadas con urcas holandesas, genovesas, venecianas... tras la anexión de Portugal, para atender las necesidades de las Indias orientales y posesiones de África.

Las numerosas quejas de los mercantes ante la lamentable situación, que en pocos años tendría fatales consecuencias en el poder naval de la monarquía, lleva a decir a Tomé Cano: "Todo se ha apurado y consumido", y su principal causa la remite al efecto de los embargos que llevan a la ruina a los armadores mientras que los extranjeros extraen todo el provecho, con sus navíos de libre derrota, sin estar atados a las flotas anuales expuestas a los ataques corsarios y enemigos.¹⁷

La constante formación de armadas que exigía la guerra había llevado al agotamiento del sistema de embargos al comercio y la navegación particular. La situación de los armadores en los primeros años del XVII apenas podía recuperarse a pesar de que las medidas de embargo se iban sustituyendo por el sistema de asientos, es decir, contratos, principalmente con el señorío de Vizcaya y Guipúzcoa, o con algunos almirantes prestigiosos con capacidad suficiente para reunir por adelantado los fondos y elementos necesarios para fabricar y pertrechar armadas completas, siguiendo así un sistema que la Corona había empleado con anterioridad en Vizcaya, Guipúzcoa y Cuatro Villas para formar las escuadras regionales; en ese orden, la Corona impulsó la organización de los astilleros fabricando también por administración, de manera que en el norte español sólo se construía para el rey. Por otra parte,

17. Dice Tomé Cano en el diálogo tercero: "No ha de haber hombre particular que se atreva a fabricar naos de guerra, ni tampoco hacerla merchante, por el poco sueldo de SM por tonelada cuando se sirve de ellas para armada". Recordemos que en tiempos de los Reyes Católicos se fletaban naos a razón de 110 maravedís por tonel de carga, mientras en los tiempos de Felipe II y III se pagaba diez ducados por tonelada para el servicio costero en Flandes y 15 para el de Indias, lo cual no compensaba a los armadores. Como resultado de todo ello se quejarían desde la costa norte a la Corona con el apoyo del duque de Medinaceli que, en 26 de abril de 1601, pedía al rey Felipe III que la Corona construyera su propia armada pues recurrir a los particulares les llevaba a la ruina; no obstante el capitán general García de Toledo pensaba que no era escaso el número de naos pues todos los años salía una flota de Cantabria para la pesca de Terranova y que ésta se podría embargar con tripulación incluida. La iniciativa de Felipe II de instituir una armada de la Corona, potenciando notablemente la construcción naval, institución que desde que la fundara por primera vez Alfonso el Sabio después se abandonó, con renovaciones aisladas, aún no presentaba prácticamente distinción con la mercante, de forma que el almirante Recalde, en 1584, antes de salir de Santander, pedía autorización al Monarca para arbolar el estandarte de su mando pues de otro modo "parecía más su armada convoy de naos que iban a venderse a Sevilla". Cano, *Arte para fabricar...*, págs. 48 y 28.

como Felipe III y IV no cumplían con los plazos de pago a los asentistas, los constructores se mostraban reacios a prolongar los contratos, con lo cual el sistema iba pasando cada vez más a manos extranjeras. En cuanto a la elección de uno u otro sistema existían no pocas desavenencias por el temor que les producía la prioridad que pudieran dar los asentistas a sus intereses particulares, o el grado de lealtad existente entre los contratistas extranjeros (análoga situación observada en Inglaterra); mientras que el procedimiento de construcción por administración tenía aún más detractores debido a los fraudes que se cometían y, además, porque los plazos de construcción y entrega no eran fijos como en el asiento.

En la década de los años treinta se empezará a comprar fuera de España al no poderse ampliar la construcción en la Península, así en 1635 se adquieren por primera vez naos artilladas en Flandes; más adelante, en 1653, cuando los astilleros del Norte se declaran exhaustos por los gastos de guerra, se firman asientos con coroneles ingleses para disponer seis bajeles de guerra durante seis meses. En la segunda mitad de siglo sigue sin haber planes de escuadra en su sentido auténtico, todavía se mantenía el sistema de asientos con algunos generales para reducidas armadas que no pasaban de 6 o 7 naves, mientras que la Hacienda, que antes había permitido construir buques en gran número, apenas podía fabricar ahora por administración galeones de uno en uno. La situación en la costa de Cantabria, lugar de construcción por excelencia, llegaba a ser tan ruinosa que en 1688 se suprimían los destinos de superintendente, veedor y contador de fábricas por haber cesado la construcción.¹⁸

Si bien se observa en este siglo la decadencia del poder naval hispánico; que se hará ostensible en los años finales, también podemos apreciar que en ningún momento se abandonó el interés por la construcción naval presentando su industria importantes avances técnicos: se mejoró considerablemente el material a la vez que se observaba una preocupación constante por las medidas, pretendiendo que los buques a construir sirvieran para la guerra y el comercio sin gran desembolso para la Corona, cuestión ésta que constantemente era rechazada por las juntas de los centros de construcción que no querían ver sacrificados los intereses del comercio y de propietarios e indus-

¹⁸ Una real cédula de 1646, impelía a la provincia de Vizcaya -igualmente se haría al señorío de Vizcaya y a las Cuatro Villas- a continuar la fábrica de navios, a lo que respondía la provincia estar sin medios para construir; en Fernández Duro, César: *Disquisiciones Náuticas*, Madrid, 1880, t.V, pág. 387 a 389, 82 y 394.

triales por los del Estado, y que en la práctica procuraron eludir (malicia que aún en 1691 denunciaba Garrote).

Hubo disparidad de criterios en cuanto a las proporciones, cambiando la forma y porte de los buques, mostrándose los gobiernos receptivos a las reformas que la experiencia venía dictando, experiencia que en unos primeros años mostraba sobre todo la influencia militar que llevaba a construir barcos más veloces aumentando la proporción entre quilla y manga, desterrando las voluminosas superestructuras levantadas a proa y popa, mientras que la tradición, igual que en Inglaterra, había tendido a fabricar barcos grandes y fuertes pero lentos, basados en los grandes modelos de 900 y 1.000 toneladas que había hecho Álvaro de Bazán y el Adelantado de Castilla.

Abundaron los entendidos en este siglo, quizá el más destacado Tomé Cano, que influyeron profundamente en la elaboración de las primeras ordenanzas navales del imperio español, y muy especialmente el general Brochero, quien aconsejó la reunión de juntas de capitanes y constructores de donde salieron dichas ordenanzas.¹⁹

Las ordenanzas dictadas en Madrid, el 21 de diciembre de 1607, para navíos de guerra y mercantes, las primeras de construcción naval dictadas en el mundo, fijaron determinadas medidas, traza y fortificación; los navíos que se recibieran para las flotas de Indias debían construirse, desde principios de 1610, según las reglas establecidas, no pudiendo sobrepasar las 567 toneladas de manera que, cargadas, pudieran entrar y salir por la barra de San Lúcar y los bancos de San Juan de Ulúa. Introducían las ordenanzas por primera vez importantes normas: establecían la unidad codo, hasta entonces arbitraria, "de dos tercios de vara castellana y un treinta y dosavo de las dos tercias"; otra importante novedad la constituía la introducción del concepto de

19 Si en época de Felipe II vemos al auténtico fundador de la orgánica administrativa Cristóbal de Barros, diligente reformista y propulsor de los astilleros y que además inició la formación de juntas de hombres conocedores de las cuestiones navales, en el reinado de Felipe III persiste otro gran hombre de mar, el almirante general Brochero. Mientras Barros había optado por la conveniencia de construir naos que fueran aptas para la guerra y el comercio aumentando su porte sin fijar unos límites, Brochero solicitó a la Corona construir naos de armada, para mayor efectividad, y que además evitarían los embargos que arruinaban a los armadores y al comercio. A Brochero había ordenado Felipe II, tras el desastre de 1588, crear la Flota Atlántica permanente para mantenimiento de las comunicaciones con Indias; la Flota pronto se dividió en tres escuadras: una con base en Lisboa patrullaba desde Finisterre a cabo de San Vicente; otra con base en Cádiz defendía el Estrecho; y la armada de Vizcaya que con base en La Coruña vigilaba el Norte a la caza de holandeses. Otras armadas de guarda existían en el Caribe (Armada de Barlovento) y en el Pacífico.

lo que hoy denominamos casco de máxima carga, al establecer que: "para que los dueños de naos y cargadores no puedan con su desordenada codicia usar de engaño", la Casa debía nombrar "hombres de ciencia y conciencia", esto es unos visitadores, que pusieran dos señales de hierro en el codaste (a popa) y branque (a proa) de cada navío que sirvieran de límite a la carga, y añadía la norma: "de manera que aquel hierro o señal quede sobre el agua, y esta persona (visitador) tenga un libro en que asiente la parte donde fixare en el navío las dichas señales, declarando en quantos codos de agua está aquella señal, y los que hubiese della a la lemera"; se penalizaba a quien infringiera la orden con la mitad del valor del navío, y de ésta se entregaría la tercera parte al juez visitador y los otros dos tercios a la persona que lo denunciara, pudiéndolo hacer ante cualquier Justicia de tierra o mar. Las ordenanzas recibieron el rechazo de todas las zonas marítimas; se reclamaba la anterior libertad de construcción que les había permitido adaptarse a sus necesidades y las del comercio, pareciéndoles ahora que les obligaban a construir naos de guerra y no de carga; además, entendían que su excesiva eslora y poco puntal ofrecían poca estabilidad en caso de mucha mar y dificultad de artillar entre las dos cubiertas en el caso de aplicarlas a la guerra, no siendo así útiles para la guerra y tampoco como mercantes pues consideraban que tenían poca bodega.²⁰

Según las reglas de construcción se pretendía la regularidad de las proporciones del casco tomando como punto de referencia la manga, debiendo ser el puntal la mitad del valor de la manga, pero se insistió más en buscar la correspondencia entre obra viva y obra muerta (cuerpo del buque dentro y fuera del agua); esta correspondencia se relajó aumentando la obra muerta al añadir cubiertas para reforzar la artillería e incorporar más cámaras de alojamientos, provocando un desequilibrio que los constructores remediaban mecánicamente por medio del embonado, remedio práctico consistente en poner contrapesos de madera y cebar más lastre; además su realización era a ojo, sin cálculos ni medidas, según las maderas, justificándose los constructores en la ausencia de reglas científicas; como contrapartida, los embonos causaban que calara más el bajel y gobernara mal, y que se condenaran las

20 *Ordenanzas expedidas por el Rey en Madrid, a 21 de diciembre de 1607 para la fábrica de los Navíos de Guerra y Mercante, y para la orden que se había de observar en el arqueamiento de los que se tomasen si particulares para servicio en las Armadas Reales*. MN, Colección Navarrete, t. 23, 47. También con respecto a las galeras se dictaban en 1607 unas ordenanzas de construcción.

baterías bajas que eran necesarias para el combate. De la práctica del embonado, error mantenido en la construcción, y que será condenado por las siguientes ordenanzas, nos dan cuenta numerosos informes de generales de armada de la época.

Tampoco las ordenanzas siguientes de 6 de julio de 1613 fueron bien acogidas. De nuevo ordenan la medida ya establecida del codo y marcar el límite de carga en los navíos con señales o argollas de hierro, pero ahora indican que se pongan en los costados del buque, una a babor y otra a estribor, "en medio de la nao donde tiene la cubierta principal"; además prohíben los embonos y constra-costados, debiendo dejar los buques como salen del astillero para así poder pasar cargados las barras de San Lúcar y San Juan de Ulúa, y "que no le corran los alcázares como lo acostumbran desde el árbol mayor hasta el castillo de proa"; ni pasen los navíos de 17 codos y medio de manga y 8 y medio de puntal; sobre el cumplimiento de todas las órdenes de nueva construcción se daba un plazo limitado para dar de baja los buques existentes. No tardaron en producirse numerosas quejas desde los principales centros de la industria naval, desde la Universidad de Mareantes de Sevilla y, la que resultaba más impactante, la de la propia Casa de la Contratación que informaba siguiendo cada punto de los analizados en el memorial de la Universidad, argumentando que los bajeles construidos por las ordenanzas de 1607, faltos de manga, habían tenido que ser corregidos y navegaban bien, diferenciándolos de "los por defecto de los dueños", es decir, aquellas naos de pequeño porte que su dueños (obviamente para aumentar la carga) "habían corrido las toldas y levantado castillos", por lo que, los embonos se habían puesto para equilibrar el aumento de la obra muerta que no solo por la falta de manga que causaban las ordenanzas; pero además, denunciaba la Casa el grave perjuicio que se infringiría a los dueños de naos existentes, que nadie querría comprar y sin embargo habían resultado buenas, solicitando así que "se consuman cada una según su edad y fortaleza, debiéndose revisar todas las naos y que de todas se haga matrícula". Con la misma fecha del informe de la Casa, 4 de febrero de 1614, vemos el resultado de una revisión de las naos que se hallaban en Sevilla y Cádiz, elaborado por Brochero y los capitanes Véas y Ramírez, donde nao por nao aparece analizada y, al margen, la calificación que le confiere la Casa de Contratación, como "buena", o "no es aprobada, no puede dar al través", etc.. En el escrito viene declarado de antemano que el objetivo de las visitas son los "adovios" (arreglos) que le debían

hacer a cada nao “para que se consuman y en el entretanto se fabriquen navíos conforme a las nuevas ordenanzas, y que las de aquí adelante se hizieren no siendo conforme a las nuevas ordenanzas no se les dará visita”. A continuación, Brochero y los dos capitanes citados, aportan un segundo informe que, en contra de la opinión vertida en el memorial de los Mareantes donde solicitaban que se retrasase el cumplimiento de las nuevas ordenanzas hasta no tener experiencia de sus resultados, señalan la buena construcción de Diego Ramírez, según ordenanzas, etc. y consideran que, en cuanto a lo que dice la Casa de que las naos no se hacen a turquesa sino a ojo, la construcción de Juan de Veas es de buena traza y forma, según ordenanza, pues todo lo realiza, argumentan, con cuenta y medida.²¹

En las discusiones nos parece que subyace la eterna cuestión entre buques mercantes y de guerra, o, lo que es lo mismo, entre comerciantes y representantes de la Corona, donde los primeros exigían unas condiciones de mayor capacidad de carga, mientras su utilización para armadas precisaba mayor velocidad y facilidad de maniobra, oponiéndose así los fabricantes y dueños de naos a unas ordenanzas que les privaban de la libertad anterior que les permitía construir según demanda, incluso después de las ordenanzas de 1607 que, como declaran en su memorial los mareantes, o no se habían cumplido o los buques que se empezaron a construir según las mismas no se habían terminado, aduciendo que tenían poca manga y que para dar mayor

21 Ordenanzas de 6 de julio de 1613. Archivo General de Indias. Indiferente, 2595, en Serrano Mangas, Fernando: *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*. Colección Mar y América. Madrid, 1992, pgs. 211 a 236. Memorial dirigido al Rey por la Universidad de Mareantes que navegaban en la Carrera de Indias pretendiendo que por estar todas la Naos que andaban en ella con defectos de los prohibidos por las Nuevas Ordenanzas, mandase SM dar tiempo competente para consumirlas: porque de lo contrario quedaría destruido todo el comercio y arruinado tanto número de vasallos, en M.N., Colección Navarrete, t. 24, 11; Parecer del Presidente y Jueces oficiales de la Casa de Contratación de las Indias de Sevilla dirigido al Rey con carta de 4 de febrero de 1614 sobre el Memorial de la Universidad de Mareantes de la Carrera de Indias dado a SM pretendiendo que por estar todas las Naos que navegaban en ella con defectos de los prohibidos por las Nuevas Ordenanzas, mandase SM dar tiempo competente para consumirlas. Sevilla, 4 de Noviembre de 1614, en M.N., Colección Navarrete, t. 24, 12; Parecer de don Diego Brochero, el capitán Juan de Veas y Diego Ramírez sobre lo que se debía hazer con las naos que se hallaban en el río de Sevilla y Cádiz, para consumirlas, entretanto se fabricaban otras conforme a las Nuevas Ordenanzas y al margen de cada capítulo del dicho parecer la respuesta dada por la Casa de la Contratación, en Sevilla a 4 de febrero de 1614, en M.N., Colección Navarrete, T. 24, 13; Segundo parecer de don Diego Brochero, y los capitanes Juan de Veas y Diego Ramírez sobre el reconocimiento que se hizo a las naos que se hallaban en el río en Sevilla para consumirlas entretanto se fabricaban otras con arreglo a las nuevas ordenanzas. Cf. en M.N., Colección Navarrete, t. 24, 14.

fortaleza y seguridad debían recurrir a la adopción de embonos y constrastados; no obstante, nos parece, a la vista de las reiteradas órdenes de penalización por excesiva carga y los peligros inherentes a ello, que dicho remedio obedecía principalmente a la costumbre de intentar convertir pequeñas naos en buques de mayor capacidad, para carga y alojamientos, adosándoles nuevas superestructuras en la parte superior del buque, en la obra muerta.

La censura de la Casa produjo la inmediata respuesta de la Corte convocando una junta en Sevilla presidida por el almirante Brochero, formada además por el constructor capitán y maestro mayor de las fábricas de Su Majestad, Juan de Veas, y el también capitán Diego Ramírez, los tres grandes innovadores de la construcción naval de la época. Esta junta, como dos anteriores de las que resultaron las antedichas ordenanzas, la presidió Brochero, de manera que su dictamen debió defenderlo como algo propio, si bien se consiguió suavizar las disposiciones prolongando la vida de los buques de anterior construcción y a los de nueva vida se les permitió ciertas reformas.

Unas nuevas ordenanzas se dictan en 16 de junio de 1618 reformando las anteriores.²² Repiten normas que ya hemos visto: el eodo como medida o la prohibición de contracostados o correr los puentes (como acostumbraban), poner señales de hierro como límite de carga, y, en cuanto al porte máximo de navíos para la Carrera, lo establecen en 624 toneladas sin que excedan los 18 codos de manga y 8 y 1/2 de puntal (art. 104); pero además se ordena que no se admitan buques de fuera, "aunque sean de los de las Indias", ni en la Carrera, en las Flotas, ni fuera de ellas, "sino a falta de navíos naturales, so pena de perdimiento de navío y mercaderías". Precisamente este punto que excluía navíos de fuera fundamentaba las protestas de los constructores de Guipúzcoa, Vizcaya, Cuatro Villas y La Montaña, que se quejaban por la preferencia que mostraba la Casa de Contratación hacia la construcción en La Habana, la que según ordenanzas estaba prohibida.²³

22 Reglas para fabricar los navíos, que se hicieren por cuenta del rey y de particulares. Ordenanzas de 16 de junio de 1618. *Recopilación Leyes de Indias*, t. 3, bb. 9, út. 28, ley 22; y en M.N., CF 134, impreso firmado de Bartolomé de Anaya Villanueva, donde se incluye la ordenanza de construcción naval, de Felipe III y firmada de Martín de Arzteguii, dada en Madrid, 16 de junio de 1618, revocando las anteriores de 1613: "Por quanto la experiencia y execucion de las últimas ordenanzas firmadas de mi mano a treze de julio de mil y seiscientos y treze sobre la forma de fabricar navíos ha mostrado algunos defectos dignos de remedio..."

Las ordenanzas observan notable influencia del *Arte para fabricar naos*, obra conocida de todos de Tomé Cano que dedicó a Brochero. Éste consideraba excesivo los castillos de proa y popa como "bastante causa por sí solos para descompensar los mejores navíos del mundo" y, guiándose de sus experiencia militar, trató de dar a las naves mayor velocidad y maniobrabilidad, dirigiendo reformas que aligeraban arboladura y aparejo; además entendía que llevaban demasiada tripulación, tema éste sobre el que siempre se centrarán los mayores inconvenientes precisamente por su escasez, y también por su falta de oficio marino, situación que, por otra parte, afectará a todas las marinas europeas, y más particularmente a la inglesa.

Desde la creación de la Junta de Armadas, en Madrid, la construcción no se regirá exactamente por las ordenanzas generales, sino que se guiarán por planes particulares de cada buque, según el tipo de servicio a que se destinara, sistema más racional que también obedecía a la disparidad de criterios entre los más distinguidos marinos y la ausencia aún de unos principios científicos establecidos.²³

Abundaron los constructores navales y de ello nos da cumplida relación Fernández Duro; entre ellos, a mediados de siglo, Ignacio de Soroa, maestro mayor de las fábricas de la provincia de Guipúzcoa, que en 1679 declaró que llevaba años construyendo la mayor parte de los navíos de las reales armadas siguiendo las reglas inglesas y holandesas.²⁴

José de Veitia y Linaje, importante teórico de la construcción naval, juez oficial de la Casa de Contratación, publicaba en 1672 su *Norte de la Contratación de Indias* con la intención de divulgar todo lo concerniente a la navegación, flotas y personal, por los inconvenientes que hasta entonces ocasionaba que las ordenanzas, leyes y cédulas, dictadas por la Casa de Contratación permanecían custodiados en los archivos; dedicaba el capítulo XIV del libro II a "los fabricantes y fábrica de navíos", presentando las dis-

23 Fernández Duro: *Disquisiciones...*, t.V, pág. 383.

24 Gran parte de los asuntos navales que llevaba el Consejo de Guerra se traspasaron a la Junta de Armadas; entre sus primeros miembros estarán Brochero y Aróztegui. En varias ocasiones se anuló hasta que Olivares la creó como sección permanente del Consejo en 1622; su misión principal era la obtención de fondos para construir escuadras.

25 Buques muy rasos y con la menor superestructura posible tanto a proa como a popa; Soroa comisionado por la Corona, visitó los astilleros holandeses donde se encontraba el navío de 80 cañones *Lax Siete Provincias*, el más hermoso ejemplar de la época, en la Colección Vargas Ponce del Museo Naval, se conservan varias reales cédulas sobre sus construcciones navales.

posiciones más destacadas, las maderas más idóneas y definiendo las navés de la época.²⁶

Entre los más importantes constructores tratadistas se encuentran el general Francisco Díaz Pimienta y el capitán de mar y guerra Francisco Antonio Garrote. Díaz Pimienta, almirante de la Armada, que contaba con astillero propio en su ciudad de La Habana, ofreció sus navíos a la Corona y contrató por administración nuevas construcciones desde 1614 hasta 1645.²⁷ Garrote, que fue superintendente de la maestranza de Armadas y Flotas de Indias hasta 1695, escribió sobre el mal estado de las construcción de buques españoles, pese al gran número de navegaciones, debido quizá, nos dice, a que se construye poco o a la malicia de los que los mandan fabricar, observándose bajeles de guerra que más parecen pontones con la idea de que lleven mucha carga y alojamientos, poniendo el mayor interés solo en la fortaleza de las maderas, clavazones y pernería en lo que aventajan a todas las naciones: sin embargo no guardan las proporciones necesarias en la obra muerta y arboladura haciéndolas inseguras. Continúa Garrote diciendo que la experiencia acumulada en el mundo, y no menos en España, sería suficiente para construir buenos buques que siendo de guerra puedan servir también de mercantes, y presenta figuras, dibujos y reglas claras y precisas, capaces de ser interpretadas por los carpinteros de ribera y los contra maestres que los debieran arbolan, aparejar y descubrirles la quilla de acuerdo a su porte, hasta quedar dispuestos para navegar en tan poca agua que el de mayor porte podría salir y entrar por la barra de San Lúcar en todo tiempo y marea, ajustándose en todo a las ordenanzas y leyes del Reino.²⁸ A tenor de su lectura podemos observar la eterna cuestión de construir para ambos servicios,

26 Más tarde, en 1680, se ordena imprimir la *Recopilación de las Leyes de los Reinos de las Indias*, de las que se han hecho cinco ediciones hasta 1841. Contienen lo relativo al Consejo Real y Junta de Guerra de Indias; Casa de Contratación y Universidad de Mareantes de Sevilla; orden, policía, disciplina y navegación de las armadas; obligaciones de los que las dotan, modo de fabricar, armar y artillar las naos; reglamentos de equipajes; enseñanza de cosmografía y pilotaje y otras materias.

27 Expediente de Francisco Díaz Pimienta. Madrid, 27 de agosto de 1635. AGI, Indiferente, 2589; Serrano Mangas nos ofrece una buena relación de constructores de la época, a añadir a los incluidos por Fernández Duro, en Serrano Mangas: *Función y evolución del galeón...* Madrid, 1992, págs. 79 a 85.

28 En introducción de su *Recopilación para la nueva fábrica de bajeles españoles (1691)*. Biblioteca Nacional, Ms. 7-2, y en Fernández Duro, *Disquisiciones...* t. V, págs. 293 a 295.

comercio y guerra, de manera que a la Corona le fuera menos gravoso pudiéndolos requisar en caso necesario.

Siglo XVIII. Dinastía de los Borbón

La idea de progreso es un punto importante en la política española del siglo XVIII. Se tratará de enriquecer las sociedades americanas y españolas con el fomento de la agricultura, ganadería, minería, y consecuentemente el comercio con una exitosa política de libre comercio; además la dinastía de los Borbón procurará los recursos para el fortalecimiento de las fuerzas armadas y la diplomacia. Se dictaran importantes reformas al monopolio comercial con la intención de lograr mayores beneficios fiscales para afrontar, entre los gastos de defensa, la construcción de una importante flota de guerra. Desembarazado el comercio del tradicional requisamiento que sufría por parte de la Armada, se lograba un notable desarrollo y así el necesario equilibrio para un fuerte poder naval.

Asistieron a Felipe V importantes ministros, verdaderos estadistas que, como luego los ministros de Fernando VI y Carlos III, procedían en su mayoría de los Consejos y, por ello plenamente conocedores de la necesidad de eficacia para la resolución de los problemas.

La política exterior del cardenal Alberoni lleva de nuevo a España al plano internacional; de la mano de Alberoni y el intendente general y después ministro, Patiño, se inicia un plan de construcción naval, puesto de manifiesto en la primera expedición de Alberoni contra Cerdeña en 1717 y Sicilia en 1718, ante la sorpresa de las potencias marítimas que no se explicaban la energía desplegada por España cuando poco antes había perdido todo su poder naval. Pero la disparidad y endebles de las naos, y desde luego la falta de instrucción y prácticas de navegación a que había llevado el abandono de los últimos años del XVII, provocaron que un inesperado ataque inglés causara el desastre de cabo Páxaro, en agosto de 1718, siendo destrozada la escuadra de Gaztañeta. En realidad, se había formado improvisadamente la flota con buques viejos carenados y naves de comercio armadas con más artillería de la que podían soportar, en contra de la opinión de Patiño; además, los nuevos buques diseñados por el teniente general de la Armada Real Antonio Gaztañeta, que siguiendo el plan de Alberoni estaban destinados para la guarda de Indias, no constituían verdaderos navíos de línea, según

informa Gaztañeta en su tratado de construcción, de 1720, distinguiendo entre buques de guerra y mercantes.²⁹

El ministro de Marina José Patiño (1726-36), que desde 1730 también lo sería de Guerra y desde 1734 también de Estado hasta su muerte,³⁰ y después su sucesor José Campillo y Cossío, impulsarán la marina mercante a la vez que el proceso de reconstrucción del poder naval: se suprime el sistema de asientos y se van sustituyendo los sistemas de flotas con navegaciones de buques libres, navíos de registro y aviso, y años después con la creación de las grandes compañías navieras, la primera de ellas la Real Compañía de Caracas en 1728, semejantes a las ya existentes de Holanda, Inglaterra y Francia; a la vez se intenta volver a imponer la exclusividad de los fletes, el fuero más apreciado durante siglos por las poblaciones marítimas pero muy desvirtuado por la inobservancia y vicisitudes de muchos años, hasta tal punto que sería ya muy difícil de mantener, sobre todo frente a ingleses y holandeses que venían disfrutando de pingües beneficios adquiridos en tratados anteriores.³¹

Tras la muerte de Campillo en 1743, le sucedió un gran estadista, don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada, que ocupó también las secretarías de Guerra, Hacienda e Indias, en los reinados de tres Borbones, Felipe V, Fernando VI y Carlos III. Fiel a su lema: "Sin marina no puede ser respetada la Monarquía española, conservar el dominio de sus vastos estados; ni florecer la Península centro y corazón de todo", fomentó

29 Decía Patiño que "una Marina recién nacida no podría afianzar en sus fuerzas la facilidad que trae la experiencia", en *Memoria histórica de don José Patiño*, en Fernández Duro, Cesáreo: *Armada Española*, t. VI, pág. 148; y Gaztañeta Antonio de: *Proporciones de las medidas más essempliales dadas por el teniente general de la Armada Real del Mar Océano... de orden del Rey nuestro señor, para Fábrica de Navíos, y de fragatas de guerra, que puedan montar desde ochenta cañones hasta diez*. Madrid: 21 de septiembre de 1720, en MN, CF, 111; y anteriormente, *Arte de fabric Reus. Execución de la capitana real, almiranta y otros bageles de guerra y marchante, año 1688* (facsimil en MN, 12884). Gaztañeta servía a la Armada desde 1684, con Carlos II, y redactó su estudio después de conocer todas las fábricas de Europa; con respecto a la flota de Sicilia y Cerdeña, dirá que, pese a las críticas recibidas tras el desastre, sus buques fueron muy elogiados por los holandeses.

30 José Patiño fue nombrado en 1717 intendente general de Marina, abastecido de casi tantos poderes como el secretario general de Marina e Indias, cargo éste que se crea en 1714, por real cédula de 30 de noviembre, siendo el primero Bernardo Tinajero de la Escalera al que puede considerarse el primer ministro del ramo; e iniciador de la reconstrucción de la flota.

31 Desde la paz de Münster (1648), tras ochenta años de lucha, se reconoció la independencia holandesa pasando de ser la mayor amenaza naval a guardián de las costas peninsulares, a cambio de concesiones, libres de aranceles, para aprovisionarse en los puertos españoles; por otra parte, la paz de Utrecht reportó amplios beneficios comerciales a los ingleses.

extraordinariamente la construcción naval y organización de la Armada, a la vez que impulsó medidas de amplia repercusión en la actividad marítima, capaces de prever el lanzamiento definitivo de astilleros y arsenales; sin embargo, intrigas diplomáticas inglesas, de todos conocidas, provocaron su salida de la política en 1754, quedando truncado el plan de construcción naval con el correspondiente júbilo de los ingleses.³²

Ya reinando Carlos III, el mayor reformista de los Borbones, se amplía el monopolio comercial a varios puertos de España, según real instrucción de 16 de octubre de 1765 (Santander, Gijón, La Coruña, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona, además de los de Cádiz y Sevilla, hacia las islas de Barlovento, Trinidad, Margarita, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba), ampliándose más adelante, en 1778, a todos los puertos españoles, con efectos asombrosos para la navegación e industria. Desafortunadamente este brillante comercio se interrumpió por la guerra con Inglaterra y con ello las fuerzas navales base del poder naval. De nuevo una política exterior derivada de los pactos de familia, el tercero, se alejaba de nuestros intereses, esta vez a favor de la independencia americana, reportándonos nefastas consecuencias.

Construcción naval en el XVIII

A la llegada de Felipe V las plazas marítimas estaban en lamentable estado, los arsenales y astilleros sin producción, contando el Rey solo con las naves del comercio de Indias y algunos galeones, debiendo recurrir a préstamos de Luis XIV para defenderse de las escuadras inglesa y holandesa, y de los corsarios argelinos, tremendo estado que apremió al Monarca a reconstruir el poder naval.³³

Tras la paz de Utrecht, el secretario del Consejo de Indias, Tinajero de la Escalera, propuso al Rey, en 15 de enero de 1713, un plan de construcción de

32 Ensenada, antes de ser nombrado ministro, había mostrado desde la secretaría del Almirantazgo sus iniciativas mediante cédulas y ordenanzas sobre construcción naval, claro anticipo de su labor de gran estadista. Es de gran interés el estudio de Rodríguez Villa: *Don Cenón de Somodevilla Marqués de la Ensenada* (Madrid, 1878), conteniendo un buen número de documentos hasta entonces inéditos.

33 Durante la guerra de sucesión debe recurrirse a buques mercantes pues la Corona solo disponía de la fragata de 60 cañones Nuestra Señora de Guadalupe; capitana de la Armada de Barlovento. Pérez Mallaina, Pablo E.: "La Marina de guerra española en los comienzos del siglo XVIII, 1700-1718". *Revista General de Marina*, agosto, 1980, pág. 148.

una flota en La Habana para defender la Carrera, según planos de Gaztañeta, proyecto que finalmente se haría en Cantabria sin llegar a completarse, y cuyas unidades asistieron a las expediciones ya citadas de Alberoni en Sicilia y Cerdeña.

Por real decreto de 21 de febrero de 1714 las fuerzas navales recibían el nombre de Real Armada. Hasta entonces no había cuerpo de armada, sino que las escuadras formadas por contrato de la Corona con astilleros particulares tomaban el nombre de la provincia en que se aprestaba la armada, corriendo la defensa de las costas a cargo de diferentes corporaciones o almirantes que acudían con sus buques en concierto con el Rey.

La Armada tomará a su cargo todo el proceso de construcción naval, desde la propia selección de la madera, hasta la botadura, fundando astilleros estatales. Los astilleros de Lezo (en Pasajes, donde se construyó la mayoría de la Gran Armada), Colindres (en Santoña, que dejó de funcionar con Felipe V), Orrío y Guarnizo (en Santander), no reunían las condiciones necesarias, abordándose importantes obras durante algunos años en el de Guarnizo, propiedad del Estado entonces aunque se trabajaba por contrata y también se fabricaban buques de comercio. Al mismo tiempo se emprendieron obras en los puertos más adecuados del Mediterráneo y el Océano para fijar en ellos astilleros del Estado, habiendo seleccionado puertos capaces de acoger grandes escuadras formadas por navíos de línea, construir diques, dársenas y todo lo necesario para grandes establecimientos de esta clase que los astilleros mercantes no podían reunir. En 1749 se había dispuesto levantar los grandes arsenales de Ferrol, Cartagena y La Carraca, y cuando en 1769 cesaba su actividad el de Guarnizo, los tres astilleros estatales estaban en disposición de construir cuanto se propusiera y albergar en sus dársenas mayor número de buques del que poseía la Armada española.

En 1722 se había encomendado a Gaztañeta, superintendente general de los astilleros de Cantabria, radicado en Guarnizo, establecer un plan normalizado de construcción de buques de guerra, diferenciados de los mercantes; su regulación mediante reglas y medidas fijas significó la abolición del libre arbitrio ejercido anteriormente por los asentistas en su sistema y modo de construir, ya que, en la práctica, apenas se había podido ejercer la inspección por los veedores. El sistema de Gaztañeta, pionero de la marina moderna española, aplicado durante más de treinta años, con manifiesta influencia francesa, no logró alcanzar su objetivo de aumentar la vida de los buques

debido a la falta de solidez que le causaban la prolongación de la eslora y excesivo lanzamiento, lo que favorecía el quebranto de los buques.³⁴ Se trataba de navíos de línea, normalmente de dos puentes, que, pese a estar bien calculadas la proporciones en sus planos, salían de los astilleros con deficiencias, mal ensamblados y ligados, siguiendo la tradición que dictaba que a más material (madera) mayor solidez tendría el buque.

La renovación llegó con Ensenada, proyectándose el más ambicioso plan de construcción naval hasta entonces abordado. Confirió el Rey la dirección de construcción a Jorge Juan quien trajo los más prestigiosos constructores ingleses, ya en la Península en 1750, con los que coordinó los reglamentos y prácticas de construcción considerados los mejores de su época. A las reglas que proporcionaba la práctica sumó los principios científicos, dándole una impronta particular: amplió la manga para dar mayor amplitud al artillado y acomodó de la tripulación, eliminó todo peso superfluo y recortó el lanzamiento aportando así mayor estabilidad al buque y reduciendo la propensión al quebranto, si bien resultaron buques posiblemente menos bolineros.³⁵ Le sucedió en la dirección el brigadier francés Francisco Gautier, primero en recibir el título de comandante general de ingenieros de la Armada, en 1770, siguió sin alteraciones el sistema francés, buques de casco más delgado y afilados en proa y popa y aparentemente más veleros, pero que no tenían la suficiente solidez.³⁶ Desde 1782 se hizo cargo de la dirección José Romero de Landa, quien, representando el cuarto y quinto de los sistemas de construcción abordados en el siglo,

34. Se produce cuando la proa y popa se hunden más que el centro del buque por la carga menor, lo cual se evita dándole menos lanzamiento y tener así mayor flotabilidad; el efecto contrario se denomina arrufo, y se produce al ser la carga central grande y, en consecuencia, la proa y la popa tienen mayor flotación.

35. Su conocido *Examen marítimo teórico-práctico y tratado de mecánica aplicada a la construcción, conocimiento y manejo de los navíos*. Juan y Santacilia, Jorge. Madrid: 1771, 2 vols. (otras ediciones en 1793... y la última en 1992), da buena idea de sus innovaciones introduciendo mejoras importantes que, aprobadas por el Rey, pronto se materializaron en las construcciones de Ferrol dirigidas por Guillermo Turner; en Guarnizo por David Howell; en Cartagena por Eduardo Bryant; y en La Habana por Mateo Mullan, quien, en 1769, construyó el más famoso navío de tres puentes, el Santísima Trinidad, cuya tripulación pasaba de 1.300 hombres, transformado más adelante en Cádiz a cuatro puentes, único que existió de ese tipo en la época.

36. Por causas que Fernández Duro atribuye a la enemistad del ministro Arriaga con Jorge Juan, se introduce el método francés, a pesar de ser el de Juan el mejor de su época. En 1770 se creó el Cuerpo de Ingenieros de Marina, inspirado por Gautier, y apoyado por el ministro González Castejón el autor de la Ordenanza de Pertrechos de 1772 que, en una época de gran producción, supuso un factor importante para la técnica naval y control de sus efectivos.

alcanzó durante sus dos mandatos mejoras suficientes para proporcionar los mejores navíos y fragatas hasta entonces conocidos.³⁷

Por los mismos años, el brigadier José Mazarredo Salazar actuaba frecuentemente como árbitro en cuantas dificultades se presentaban en la construcción naval. En 1782 había expuesto a Carlos III sus reflexiones acerca del sistema de construcción, tras un minucioso examen llevado a cabo durante cuatro años sobre numerosas escuadras, y también de las potencias enemigas, con idea de seleccionar las ventajas existentes en nuestros navíos; entre ellos eita navíos franceses y españoles apresados por los ingleses que después fueron los más veleros de todas sus escuadras. Diez años después, se publicaban las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1792, redactadas en su mayor parte por el jefe de Escuadra Mazarredo, ayudado del capitán de navío Escaño, resultando las más completas, sin embargo la situación difícilmente permitió su aplicación y en ocasiones la retrasó.³⁸

La influencia de grandes marinos y técnicos navales potenció enormemente la construcción naval durante el XVIII. Su fuerte impulso fue sobre todo el resultado del gran estadista Ensenada y sus sucesores: Arriaga, González Castejón, Valdés, Varela, Lángara, ministros que parecían medir su prestigio por el número de buques botados; política naval aumentada y perfeccionada en tiempos de otro gran estadista, Floridablanca. Todos ellos fueron conscientes de la importancia del poder naval para las comunicaciones con Indias e intereses del comercio, y supieron poner a España de nuevo en el rango de primera potencia marítima; sin embargo, en la administración seguía habiendo abusos y corrupciones, comúnmente denunciados por los intendentes.

37 En la escuadra de Mazarredo con destino a Argel iba el San Ildefonso, primer buque recién botado en Cartagena construido por Romero de Landa en 1785; corregidos sus defectos, nació el quinto sistema de construcción del siglo, considerado el mejor de la marina.

38 *Dictamen del Brigadier... acerca de las reflexiones de un papel para establecimiento de un constante y perfecto sistema de construcción que SM manda examinar en su Rl. O. de 19 de noviembre último: y de navíos buenos o malos para la marina Real Militar*. Navío Santísima Trinidad, en la bahía de Cádiz a 6 de diciembre de 1782, MN, ms. 1195, copia ms. de Manuel Gómez Moreno, marzo 1957. Mazarredo consideraba que la poca facilidad de caza de nuestros buques estribaba en la falta de limpieza y de forro de cobre, así como a malas estibas, a lo que añadía que eran muy ronceros por sus enormes capacidades y proponía hacer correcciones tales como igualar los palos mayor y trinquete y embonar algunos cascos.

Matrículas de mar

El importante avance técnico en la construcción de la flota naval, fruto de una política naval que imprimía su mayor peso a esta industria, no se acompañó de una dirección firme en su unidad de organización, presentando un pésimo cuadro. Una marinería adiestrada era elemento indispensable y su frecuente ausencia fue lo más negativo de la flota española.

La casi absoluta carencia de buena administración no supo, sobre todo, estimular el espíritu marinero de una población, desmoralizada y desmotivada en un mundo especialmente duro y despreciado por la sociedad que la consideraba muy por debajo de las fuerzas de tierra, sin que las disposiciones que la debían proteger ni la original institución de la matrícula se observaran con puntualidad, muy al contrario de lo que pasaba en otras potencias marítimas europeas en las que el oficio marinero estaba bien considerado y podía ser la forma de ascender escalones más altos de la sociedad, y nos estamos refiriendo sobre todo a la inglesa. Se procuraba eludir el servicio en la armada frente al atractivo alistamiento en fuerzas de tierra, las quintas; pertenecer a cualquiera de los famosos tercios era más lucrativo, menos penoso y arriesgado, y manejar la pica o disparar el mosquete atacando una plaza enorgullecía al español creador de tantas leyendas de caballería. Además, el reclutamiento de tripulaciones realizado por el sistema de levas en las zonas de costa, consistente en desembarcar destacamentos y reclutar a la fuerza cuantos hombres parecían aptos para el servicio, se frenaba por la oposición de los marineros que, si no lograban eludir a los ministros encargados de la leva desertaban. Incluso los propios alcaldes de las villas marítimas forzaban la leva en poblaciones interiores sobre ciudadanos sin conocimiento alguno del mar para evitar que los marineros sirvieran al Rey, prefiriendo estos alistarse en barcos de pesca y mercantes extranjeros y, por supuesto, continuando la masiva emigración a Indias que, como en otros estados, resultaba mucho más rentable que los escasos y muchas veces no cumplimentados sueldos de la Corona.

Sobre su desamparada situación ya se había manifestado Tomé Cano denunciando que: "lo que es más gravoso es el abandono que se va produciendo de marineros por el desdén en que ha caído la profesión marinera en España, en vez de tratarlos como hombres importantes y necesarios, como ocurre en Inglaterra, Francia, Italia, Alemania, Flandes, Dinamarca, Noruega

y aún entre los turcos en que los gratifican y estimulan". La situación llegaba a ser tan insoportable, aumentando los desertores y el número de forzados, multiplicándose los delitos y haciéndose cada vez más duros los castigos que, el Rey, por escrito de 6 de febrero de 1604, en Valencia, ordenó poner remedio a la escasez de marinería pidiendo su parecer al Duque de Medina Sidonia, capitán general del Mar Océano; no debió retrasar el Duque su respuesta, sin embargo, en su carta de 26 de junio de 1606, le dice al Soberano que, constándole que sus papeles no se han visto aún en la Junta de Fábricas y de Armada, vuelve a remitírselos pues entiende que es el remedio; para el acrecentamiento de la marinería considera necesario que sean muy bien pagados y tratados, "sin que los soldados los maltraten como lo acostumbran"; y que de forma similar a la milicia de la gente de guerra, que se establezca también para mareantes, y con las mismas gracias que disfrutaban los milicianos, de manera que, así como se seleccionan para milicias uno de cada diez vecinos de cada lugar del reino; que sean uno de cada seis como marineros, y todos los que quisieran, no sólo de los reinos de Castilla, sino también de Portugal, Galicia, Asturias, Cuatro Villas, Vizcaya, Guipúzcoa, Valencia, Cataluña, islas Azores y Canarias, Mallorca y Cerdeña, y aún de Nápoles y Sicilia; y para que se forme dicha milicia de mareantes, dice, estaría bien que se nombrara en cada lugar un capitán cada cien marineros. Además proponía un cuadro de mandos formado por gentes que sean de servicio de mar, que no sean de infantería, "poniendo personas inteligentes y nobles como las hay en la Provincia y Vizcaya". Otro punto de su interés supone su opinión acerca de que no vayan marineros y artilleros extranjeros en la Carrera, "como VM lo tiene prohibido y mandado diferentes veces, particularmente en la Carrera de Indias, más no se cumple, y así está ella en el mal estado que se vé". Otras voces como la de Domingo Echaverri, informaban acerca de la indispensable marinería a la que consideraba "principal parte para obtener el dominio marítimo sin lo cual no sirve todo lo demás aunque sea muy sobrado y bueno". En cuanto a su acrecentamiento, y más concretamente para su adiestramiento, se hacía un primer intento en 1606 en contestación a las peticiones de Medina Sidonia, estableciendo una especie de escuela de jóvenes a cargo de maestros de navíos y dueños de pinazas en Guipúzcoa y Vizcaya.³⁹

39. Copia de carta del duque de Medina Sidonia para SM, su fecha en San Lúcar a 26 de junio de 1606 sobre acrecentamiento de marinería. MN. Colección Navarrete, t. 8, 31. Contestación de SM a la

La progresiva disminución de marinería se intenta solucionar creando una institución original española, la *matrícula de mar*, que, aunque establecida para todas las costas presta mayor atención a las del Norte, lugares sin duda más apreciados y mimados por la Corona por la calidad de sus marineros. Por real cédula dada en Ventosilla el 4 de noviembre de 1606 se ordenó, *considerando quan justo es honrar y premiar a los desta profesión*, entre otras, que fueran bien tratados y pagados puntualmente lo que se les debiere a la vuelta de viaje; que se procurase no viajar en invierno y que se les diera licencia para invernar en sus casas y embarcaciones dándoles la mitad del sueldo durante la licencia; que se les diera cinco pagas por adelantado como es costumbre; que en la provincia de Guipúzcoa un cosmógrafo enseñara a navegar a todos los que quisieren; que los generales y almirantes de flotas tengan experiencia en el mar, y que no se dé plaza de capitán a quien no haya navegado seis años continuados en las armada o flotas; que las casas de los marineros no tengan obligación de hospedar soldados; que se dé preferencia de carga a los que tuvieran navío propio, construido según ordenanzas, si tuviera seis años de servicio; que ningún marinero español sirva en barcos extranjeros so pena de cuatro años en galeras; que no vayan extranjeros en las flotas de Indias; también les concede su fuero, debiendo ejercer la justicia el general o auditor de la armada en las causas civiles y criminales sobre los hombres de mar y guerra, etc.. Poco después, en enero siguiente, el Rey añadía ciertos privilegios a la clase marinera en razón de su servicio, de manera que éste sea *calidad de más honra y estimación a sus personas*, y que al que fuera hijosdalgo *no le fuera en perjuicio en su nobleza ni en sus libertades y exempciones...*, prescripciones que, en definitiva, solo dejaban en evidencia una situación de clara desventaja respecto al servicio de tierra pues poco cambiarían las cosas;⁴⁰ ante las protestas de las juntas locales que argu-

antecedente del duque de Medina Sidonia, San Lorenzo a 2 de septiembre de 1606. MN, Colección Navarrete, t. 8, 31; en esta última el Rey dice: "advertisteis que en las costas de Guipúzcoa y Vizcaya hubiese una persona encargada de recoger muchachos pobres de 12 a 16 años hasta cantidad de 500 o 600, y se haga una forma de seminario dellos para entregarlos a maestros de navios y dueños de pinazas, y que este número esté siempre lleno, y que habiendo servido desta manera dos años se embarquen después en mis navios..." a continuación, el Monarca le pide su opinión sobre la forma de obtener el dinero necesario para sustento de esta *erogación*.

40 Copia de las ordenanzas que SM ha firmado y mandado establecer para el aumento de la gente de mar. Madrid, 21 de noviembre de 1606 (incluye ordenanzas originales firmadas de SM en Ventosilla a 4 de noviembre de 1606). MN Colección Navarrete, t. 8, 31, y t. 3, 48; Preeminencias que SM ha

mentaban la despoblación de las costas, se seguiría recurriendo a las levas y, lo que es peor, a los presidiarios que deterioraban mucho más el desarrollo de la marina, produciendo unas tripulaciones sin disciplina y desconecedoras del oficio marítimo. La escasa observación de la matrícula la podemos observar claramente cuando, sólo dos años después, el duque de Medina Sidonia responde al Monarca acerca de la consulta que la Junta de Guerra de Indias le había presentado sobre lo que se podría conceder a las gentes de mar. Según la Junta poco se podía añadir a las dos cédulas ya citadas de 1606, ambas despachadas por el secretario del Consejo de Guerra, Antonio de Aróztegui; y en la misma línea, contesta el Duque "que guardándoseles aquello mismo a los mareantes de la Carrera de las Indias, no les quedará que pedir ni que desear en estas gracias".⁴¹ Por otra parte, la ordenanza, sólo unos meses después de dictarse, en diciembre de 1606, había sido derogada en lo que respecta a Vizcaya, provincia que tanto se resistió a las levas como después a la matrícula, o a las quintas, y que, sin embargo, había contribuido a la expedición de la cédula de 1606 mediante diferentes peticiones desde las villas de Guipúzcoa, pero que, en definitiva, se oponían a cualquier servicio que les equiparara al resto de los naturales de la Corona, como prueban tantos documentos de la época, y posteriores, mostrando una fuerte resistencia a Felipe II y sus sucesores.⁴²

Más adelante se intentará reinstaurar la matrícula de mar, la primera vez por Felipe IV en octubre de 1625, con destino a todas las costas españolas,

sido servido añadir a las concedidas a la gente de mar de la nación española por las ordenanzas dadas en 4 de noviembre del año próximo de 1606. Madrid, 22 de enero de 1607. MN. Colección Navarrete, t. 8, 33.

41. Parecer del duque de Medina Sidonia sobre las exenciones y preeminencias de la gente de mar de la carrera de las Indias. Año 1608, San Lúcar, 5 de septiembre. MN. Colección Navarrete, t. 12, 105.

42. Guipúzcoa, matrícula anulada, 17 de diciembre de 1607. Orden al corregidor de la Provincia Joan del Espinar para que lo comunique al veedor y contador Martín de Arostegui. MN. Colección Vargas Ponce, t. 1, 103. El Rey, por cédula dada en San Lorenzo, a 31 de mayo de 1607, mandó a Bernardino de Avellaneda, asistente de Sevilla, que se imprimieran las ordenanzas para su cumplimiento. MN. Colección Navarrete, t. 3, 48. Leemos en algún autor que las ordenanzas de matrícula de 1606 las derogó el Rey al mes siguiente, sin embargo, comprobamos que esto fue un año después y solo referido a las provincias del Norte cuyas protestas siempre recibieron suficiente eco en la Corona, considerándose sus marineros con superior profesionalidad en los servicios de mar. No obstante, el sistema de levas seguía, si bien ordenando que se llevara sin la dureza habitual, así vemos en cédula real dada en Ventosilla, 8 de noviembre de 1608, en que el Rey reclama hacer levas en todas las provincias del Norte, también Galicia, "con la suavidad posible... de todos los marineros que se pudiesen juntar, asegurándoles que se les pagaría puntualmente y que se les honrará...". MN. Colección Vargas Ponce, t. 1, 106.

“para saber de ordinario la gente que usa en ellos la profesión de la marinería”: el servicio tendría carácter voluntario, eximiendo de las quintas a los que se matriculasen, a la vez que les otorgaba el reconocimiento de los oficios marítimos y tiempos de navegación, autorizándoles también a alcanzar las mismas honras y privilegios que disfrutaban los soldados de infantería, etc; se debía nombrar una persona (comisario) en la cabeza de cada distrito para hacer la matrícula... y que todo se llevara en un libro donde se registraría la declaración de cada matriculado y que, actualizado, quedara en poder del Cabildo, debiendo el comisario informar cada seis meses al Rey a través del Consejo de Guerra de la gente matriculada. Sin embargo, la disposición real no contenía novedades y solo vino a poner de manifiesto una lamentable situación, sin más resultados que el nombramiento de personajes notables para hacer cumplir lo dispuesto, como, por ejemplo, el marqués de los Vélez, Luis Fajardo, adelantado mayor del reino de Murcia para la zona de Levante.⁴³

La escasez de matriculas de mar tomó mayor gravedad en el siglo XVIII, cuando la presentación de verdaderos planes de escuadra y superioridad técnica en las flotas, hacía muy difícil completar sus tripulaciones. Mediante el reglamento de 1717, del general Gaztañeta, se intentó revitalizar la matrícula, introduciendo como novedad que el reclutamiento lo hiciesen las cofradías en lugar de los ministros reales; de nuevo la mayor oposición correrá de parte de Guipúzcoa, que consideraban que iba contra su libertad, teniendo en cuenta que no se les permitía ir a la pesca del bacalao y la ballena ni alistarse en mercantes sin licencia escrita del intendente; más adelante, el sistema se reforzaría con las reformas de los representantes de la diputación de Guipúzcoa, Bernardo de Arozena y Felipe de Aguirre (20 de agosto de 1718), y las reales órdenes de Patiño, todos ellos completando o glosando la ordenanza de 1606.⁴⁴

43. En real cédula al marqués de Vélez, adelantado mayor del reino de Murcia y capitán general, dada en Barbastro a 29 de enero de 1626: “...las matriculas que he mandado se hagan generalmente en estos Reynos para saber de ordinario la gente que usa en ellos la profesión de la marinería. Madrid, último de octubre de 1625”. MN. Colección Vargas Ponce, t. IV, 65.

44. Proposición que hace Antonio de Gaztañeta a Guipúzcoa para regular las levas de marinería, Motrico, 23 de noviembre de 1717. MN. Colección Vargas Ponce, t. 7, 44. Correspondientes al mes de noviembre y diciembre del mismo año, y enero del siguiente, se conservan diferentes cartas de consulta acerca de la recepción que tuvo el reglamento de Gaztañeta, según la orden real de 5 de noviembre de 1717, donde se da cuenta de las protestas por la recluta durante la que se llegaron a cerrar los puertos de

Como parte de la renovación de la armada, y para fomento de la navegación y el comercio, el rey Felipe V nombró a su hijo Almirante General de todas la Fuerzas Marítimas.⁴⁵ Dictó el Infante don Felipe una ordenanza, dada en San Ildefonso, el 18 de octubre de 1737, pretendiendo resaltar la importancia de la marina: concedía fuero y ciertos privilegios a la gente de mar, exención de quintas, anticipo de sueldos, prohibía pasar a Indias a los no matriculados si no habían servido al menos en tres campañas en barcos de guerra, permitía el alistamiento de extranjeros católicos... pero sobre todo destaca en su redacción el carácter voluntario que se da a este servicio de la Corona otorgándole especial relevancia y destacando la mayor dificultad que entrañaba. Su promulgación dio como resultado un aumento considerable de personal, al menos al principio en que se inscribieron en el más pequeño de los departamentos hasta 6.523 individuos hábiles y 856 inhábiles, según documento de dado en Cartagena el 30 de noviembre de ese año por el entonces secretario del Almirantazgo de Marina, Zenón de Somodevilla. Posteriormente, las ordenanzas Generales de Armada de Aguirre, en 1748, en su título V y en el título adicional de 1751, contemplan el mismo espíritu de la disposición de 1737 pretendiendo aumentar las tripulaciones que, según estimaciones de Ensenada, para una flota de 60 navíos, 65 fragatas, y muchos otros buques de menor porte, deberían cifrarse en unos 80.000 marineros (frente a los 19.000 soldados de tierra), cantidad aparentemente excesiva para la población total española de aquel entonces que rondaba los siete millones. A pesar de las quejas que se seguían vertiendo acerca de la escasez

salida de los navíos, etc. MN, Colección Vargas Ponce, t. 4, 136 a 139. Las reformas al reglamento de Gaztañeta endurecían las condiciones de inscripción que la hacían ineludible, sin embargo son aceptadas por Guipúzcoa acordando que no se admita ningún marinero sin que muestre previamente certificación de su asiento en las listas de matrícula (Salas, Javier, *Marina Española*, Madrid, 1865, pág. 136).

45 Por primera vez, en 1601, Brúchero había propuesto sin éxito la creación del Almirantazgo; ahora se creaba como una copia del inglés, por real patente de 14 de marzo de 1737, sin embargo, medidas políticas lo hicieron desaparecer en 1746, ordenanza que incluye Salas, *Marina Española*, págs. 144 a 150. Muchos años después, por reales decretos de 6 de agosto y 4 de octubre de 1801, confirmados por real cédula dada en Aranjuez, en 13 de enero de 1807, se nombrará a Godoy Almirante General de España e Indias... con agregación del título de Protector del comercio marítimo... que también obtuvo el sereníssimo infante don Felipe, pero sólo duraría hasta el motín de Aranjuez sin que la institución pudiera acometer las deseadas reformas. MN, Colección Guillén, ms. 2221, 17. De nuevo en 1815 Fernando VII lo impuso, aunque por pocos años, nombrando como vicepresidente al infante don Antonio Pascual con el título de Almirante General de España e Indias y Coronel de Guardias Marinas; más adelante, en 1868 se instauró el Tribunal del Almirantazgo, hasta 1878 en que se creó la Junta Superior Consultiva de Marina, organismo no ejecutivo que sufrirá continuas reformas.

de tripulaciones. Ensenada valoró positivamente los resultados de la matrícula, considerando incluso que existía buena predisposición para el servicio en la armada. Se otorgaba a los matriculados la observación del fuero militar y el privilegio exclusivo de la pesca y navegación, favorable medida al comercio marítimo que los efectos de las guerras casi había anulado, y cuya debilidad también perjudicaba a la marina militar por las fuerzas de reserva que la flota mercante y sus industrias anexas le podían proporcionar. Además, regulaban la disciplina de la marinería a bordo y su instrucción militar. De sus disposiciones diría Ensenada: "Estas providencias con las que pagar puntualmente, socorrer las familias de los que se embarcan y tratar bien a los extranjeros que acuden, producen ya sus efectos, pues antes no había marineros en los navíos que no fuesen por fuerza y hoy hay muchos voluntarios".

No obstante, las perspectivas no debían ser tan positivas, pues, pocos años después el Marqués de la Victoria, capitán general de la Real Armada, confirmaba ante el soberano la importancia de las ordenanzas de matrícula pero que, sin embargo, no se ponían en práctica por las arbitrariedades de los comisarios y la falta de recursos para pagar los sueldos, además del perjuicio que seguía produciendo la emigración a Indias y la despoblación de las costas por los ataques de piratas argelinos. Como respuesta a las reclamaciones del Marqués solo se consiguió que oficiales de marina, capitanes de navío, revisaran las listas de matriculados, obteniéndose así mejores resultados.

Aunque el panorama de 1790 era optimista, pues el libre comercio aumentaba los intercambios, las sociedades económicas impulsaban el desarrollo y se multiplicaba la actividad industrial, sólo tres años después, se vuelve a insistir en la escasez de matriculados; Gravina informaba al ministro Valdés sobre la excelencia de la matrícula de mar pero que, aún siendo capaz de armar rápidamente en caso de guerra, era necesario fomentarla y protegerla.⁴⁶ Resulta muy interesante la opinión del jefe de Escuadra Gravina

46 *Noticias y observaciones echas sobre la Marina Británica por el Jefe de Escuadra don Federico Gravina y el capitán de navío don Joaquín Valdés*, 20 de julio de 1793; y *Cotejo del estado de la Marina inglesa y española hecho por el Jefe de Escuadra don Federico Gravina y el capitán de navío don Joaquín Valdés de resultas de lo que han observado de su establecimiento, gobierno y fuerzas según tiene informado. A bordo del navío San Hermenegildo a la vela sobre el cabo de Creux*, 12 de agosto de 1793. M N, ms. 2273, fols. 1 a 32, y 34 a 41 respectivamente.

En el primero de los informes, Gravina expone el modo de reclutar las gentes de leva y por costosos "enganches en Inglaterra, realizados en pequeños puertos por capitanes de navío y en los puertos principales de parte del Almirantazgo, y además embarcaciones menores en el Támesis y en la boca de los puer-

acerca de la marina española cotejándola con la británica, considera que la inglesa, en cuanto a personal no es muy instruida, no tiene academias formales de guardias marinas sino que a unos pocos se imparten conocimientos rudimentarios;⁴⁷ la considera muy superior en número de buques, aunque sólo en apariencia, pues muchos son inútiles y se utilizan como hospitales, para levas etc., por lo que no podían armar más de 90 o 95 navíos y otras tantas fragatas y corbetas, mientras que en España, aún teniendo 76 navíos y 56 fragatas, todos pueden armarse, circunstancia, asegura Gravina, que solamente podía suceder aquí por el continuo trabajo de carenas realizado en nuestros arsenales. Esta facilidad de armada española la atribuye a estar bien abastecidos de pertrechos y a la suficiente tripulación, elementos que fallan en la inglesa que al no tener tropa de marina (matrícula), se ven obligados a reclutar extranjeros y gente de leva, y así tardan mucho en armar y a costa de gravosos enganches. Insiste Gravina en el estado perfecto de carenas y aparejos en España, por lo que se debe incentivar con los recursos necesarios la matrícula, principal ventaja muy celebrada por los ingleses, dice, debiendo conservar y aumentar privilegios para hombres tan útiles como son los matriculados, y así conseguir la armada más pronta de todo Europa; además solicita al Monarca que la matrícula se amplíe también en los puertos americanos de tal manera, "que aquella parte del mundo nos recompense al menos parte de la gente que nos quita, podrá servir para reemplazar los muertos y enfermos que tengan las esquadras o buques sueltos establecidos en aquellos mares".⁴⁸

De la capacidad de matrícula nos da ejemplo el armamento en sólo tres meses, del mismo año de 1793, de 64 navíos de línea, 40 fragatas y unos 100

tos cogiendo a viva fuerza la gente de las embarcaciones de los botes y barcos de carga... y suele haver desgracias porque algunas veces se defienden y resisten al entregarse".

47. El sistema de reclutamiento, levas, y de enseñanza inglés no eran precisamente elogiados, sólo a finales de siglo, después de intentos fallidos, funcionó como servicio organizado como se venía haciendo en Francia y España. En ese sentido ya había declarado Vernon: Nuestras flotas consiguen su tripulación por la violencia y la mantienen con la crueldad". Lloyd, Christopher, y Western, J.R: *Las fuerzas armadas y el arte de la guerra, en Historia del Mundo o Moderno*, Barcelona, 1972, vol. VIII, pág. 129.

48. "Será (la armada española) la más pronta de toda Europa para un total grande armamento, y respecto está todo echo, sólo falta el que se busquen arbitrios para que esta matrícula llegue a tomar todo el aumento de que es susceptible, para conservar o aumentar esta ventaja que es de toda consideración e importancia... llevando a la matrícula el aumento y buen estado a que puede llegar, con ella todas las tropas de batallones y brigadas completas".

buques menores completando todas sus tripulaciones. Sin embargo, las altas cifras de matrícula no cubrirán siempre el incesante número de buques construidos. La falta de recursos y sobre todo las malas tripulaciones a que seguía dando lugar el remedio de las levas, y también la falta de prácticas que, como en la marina francesa, provocaban los largos periodos en que los barcos permanecían amarrados en puerto, tuvieron sus nefastas consecuencias sobre la superior escuadra del almirante Córdoba frente al almirante Jervis, el 14 de septiembre, triste jornada en cabo de San Vicente, y definitivamente en Trafalgar, el 21 de octubre de 1805, donde a unas tripulaciones similares se sumó el desafortunado mando supremo del francés Villeneuve. Y es que aumentaban los abusos en la organización, los fraudes y escasez de marineros, con deserciones masivas, sumergiendo a la marina en pésimo estado pese a contar aún con fastuosas flotas. La situación indujo a Mazarredo a sugerir a Carlos IV, en un informe tras su comisión en París en 1799, la conveniencia de hacer armamento reducido, estableciendo una correcta proporción entre tripulaciones y flota, debiendo resultar más operativo que los 60 o 70 navíos decididos por Godoy que, si bien reconocía la importancia de la armada, carecía de visión de estadista mediatizado por los intereses de Napoleón.⁴⁹

La voluntad del Rey y los intentos del almirante Valdés y de Mazarredo no pudieron evitar la degradación naval, hundiéndose la marina en el más completo abandono, pese a que aún mantenía el segundo lugar como potencia marítima con 67 navíos y 87 fragatas. El reinado de Fernando VII será caótico para la Marina, con numerosas órdenes y contraórdenes, llegándose incluso a la supresión de los departamentos de Ferrol y Cartagena, reducidos a apostaderos marítimos.⁵⁰ Por otra parte, el sistema de matrículas, al que

49 Mazarredo, brillante marino, y quizá el mejor estratega español de los últimos siglos, que participó en todas las campañas de su época, fue negociador diplomático en las conversaciones previas a las operaciones combinadas de las escuadras francesa-española, de las que no se mostró partidario; solicitaba a Carlos IV una reforma de la Armada, suprimiendo vicios y mejorando sus instituciones, además consideraba fundamental la regeneración de hombres de mar en las costas, pues "siendo grandes las listas de matrícula, pocos son de oficio mariner". Informe del General don José de Mazarredo sobre su misión diplomática en París y sus ideas de restauración de la Armada. Aranjuez, 10 de mayo de 1801. Fernández Duro, *Armada Española*, Madrid, 1902, t VIII, págs. 230 a 237.

50 Aunque en 1808 poseíamos aún 70 grandes buques, navíos y fragatas, la mayor parte de ellos fueron a morir en los arsenales abandonados por falta de recursos para darles carena (Conferencia del almirante Marqués de Pílares en el Ateneo, Madrid, 14 de marzo de 1912. *Boletín Oficial de la Liga*

muchos culpaban de todos los males: despoblación, caída de la industria etc., se cambiará, según ordenanza de 8 de octubre de 1820, pasando su régimen al ministerio de la Gobernación, en las secretarías de los municipios, sistema que se supuso más económico en dinero y hombres pero que resultó un completo fracaso. En 1823 se volvía al régimen de 1802, y en 1883 se instituía la inscripción marítima, a realizar en las comandancias y ayudantías de marina.

Tradicionalmente se ha considerado Trafalgar como el suceso definitivo para la caída de la marina. Aunque los signos de debilidad se venían mostrando desde tiempo atrás, lo cierto es que a partir del desastre se inicia un largo periodo de completa inactividad, con los astilleros paralizados, y con un sentimiento profundo de fracaso, percibido como pesado lastre durante muchos años después, que quizá se debió más que al hecho del combate perdido al paso definitivo del poder naval a Inglaterra.

La recuperación isabelina

Se iniciaba el reinado de Isabel II sin apenas vestigios de poder naval, en un país arruinado tras una lucha fratricida de siete años, en que la marina casi quedó al margen pese a que la guerra repercutió en la costa, y mucho más en las guerras de Ultramar en las que apenas contó España con los medios navales indispensables para apoyar la acción terrestre. Los barcos perdidos, los arsenales endeudados... y la corporación en completo abandono, siendo numerosísimos los memoriales de la época que exponen la incuria, incluso muerte de los oficiales por inanición. De hecho ya no se trataba solamente de falta de política naval sino de la administración que la sostuviera.⁵¹ Todavía,

Marítima Española, año 1912, pág. 51. Según orden de 31 de agosto de 1825, se suprimen los departamentos de Ferrol y Cartagena, conservándose solamente el de Cádiz "con el fin de conservar en cuanto fuera posible las muchas y preciosas obras que hay en ellos". *Estado General de la Armada*, año 1828, pág. 27.

51. Entre los más conocidos memoriales de profesionales acerca del lamentable estado de la Armada recordamos el del brigadier Casimiro Vigodet, y el del también brigadier de la armada Alonso de la Riva, denunciando el abandono de los arsenales que se habían convertido en patrimonio de los asentistas, aunque poco contenían ya. Fernández Duro: *Disquisiciones*, t. V. Fueron muchas las instituciones y publicaciones que abogaron el intento de restaurar la marina militar y la mercante; entre otros ilustres vemos a Jovellanos, que muchos años antes ya escribió: "las fuerzas armadas de un Estado fueron siempre el principal instrumento de sus triunfos, y su marina mercantil el más abundante manantial de su prosperidad". *Informe de la Junta de Comercio y moneda sobre fomento de la marina mercante*, Obras de Jovellanos. Biblioteca de Autores Españoles, 1784, t. I, pág. 20.

a mediados de siglo, en los años 1850 a 70, se observará un resurgimiento naval, una vez más muestra de la reconocida capacidad de reacción en el robustecimiento del poder naval hispánico, surgiendo de los astilleros de Cádiz, y Ferrol buques de buena marcha, desarrollando un importante tráfico marítimo y planes de escuadra. Recuperación animada por la política exterior que ponía de nuevo a España en el plano internacional como potencia marítima, en la guerra de África, la anexión de Santo Domingo, la campaña en la Conchinchina, la cuestión de México que Prim acertó a liquidar, y la campaña del Pacífico. La denominada recuperación isabelina solo tuvo un tiempo muy limitado, de tal manera que hacia 1880 la marina estaba bajo mínimos, poco material y desgastado, ocupando un tercer o cuarto lugar en el mundo si bien a gran distancia de las primeras potencias; son años de continuas reformas, "tantas como ministros, donde solo permanecieron inalterables el hambre y la miseria, fuertemente adheridas al personal de Marina".⁵²

La nota más destacada a este siglo, en el que se sucedieron hasta 140 cambios en la cartera de Marina, desde 1805 a 1898, con numerosas reformas y contrarreformas, a la vez que se lograron grandes inventos en cuanto a evolución del material naval, fue el aislamiento internacional y la ausencia de una política naval continuada que no alcanzó a desarrollar, después de la efímera recuperación de mediados de centuria, un proyecto eficaz. Tras la Paz de Zanjón, hombres de la armada pronosticaron la necesidad de tener un fuerte poder naval para medirse con las fuerzas americanas, considerando la solución en el mar y no en tierra, y así lo advirtió el almirante Lobo. El ambiente favorable para sacar a España de su ya tradicional aislamiento diplomático, y así restaurar las fuerzas, fue promovido por el ministro de Estado Moret, y una de las primeras voces en reclamar el valor de las escuadras como condición previa para garantizar la marina mercante, fue la de Joaquín Costa:⁵³ pero no

52 El ministro Mariano Roca Togores, marqués de Molins, hombre civil que mostró un extraordinario interés por la marina, logró durante su segundo ministerio la aprobación de su plan de escuadra de 1849 de 12 navíos y 24 fragatas, plan de importancia si tenemos en cuenta que en 1830 nuestras fuerzas consistían en 3 navíos, 2 fragatas, 2 corbetas, 10 bergantines y 5 goletas; años después, en 1859, se daba impulso a la creación de una flota moderna con la Ley Mac-Crohon. Guillén, Julio: *Historia Marítima*. Madrid, pág. 341.

53 Curiosamente, durante la labor de revisión parlamentaria que siguió al desastre del 98, Costa se mostró contrario a sus opiniones anteriores a favor de la Marina y reclamó su supresión argumentando "que las cosas tienen su momento oportuno, y el de la Marina ha pasado". Costa, Joaquín: *Marina española o la cuestión de la Escuadra*. Madrid, 1913, págs. 45-46, 82-83.

sólo los políticos fueron conscientes de la importancia del poder naval, también lo fueron parte de la prensa y distintas instituciones, empezando a tomar cuerpo una serie de proyectos de escuadra, fundamentalmente el del almirante Antequera que desafortunadamente no llegó a aprobarse y que hubiera supuesto el impulso importante para la modernización de la marina y desarrollo de la industria naval.⁵⁴ La solución no pasó del debate político, nada se previó como prueban los discursos parlamentarios de la década de los noventa, que aunque muestran unánime opinión sobre la necesidad de erigir a España en potencia naval, no se tomaron las medidas oportunas, o no se abordaron con firmeza. Sólo un hombre supo ver la fórmula política en la reforma antillana, en 1893, y promover la importancia de las fuerzas marítimas, don Antonio Maura, convertido desde muy joven en su mayor defensor.

Conclusiones

El poder naval hispánico, permanentemente disputado por las otras potencias marítimas europeas, logró mantener el rango de nación marítima de primer orden durante siglos desarrollando enormes esfuerzos, e igualmente sufrió graves caídas con elementos de debilidad que fueron denunciados por técnicos y estadistas, conscientes de la necesidad e importancia de un fuerte poder naval. Las palabras pronunciadas en las Cortes de Cádiz, por el ministro de Marina, Vázquez de Figueroa, parecen casi las mismas que siglos antes pronunciaran Brochero o Ensenada: "La nación española jamás podrá ser nación independiente al par que libre, sin una respetable fuerza naval; sin ella no será ni rica ni comerciante y, por consiguiente, tampoco será opulenta ni industrial",⁵⁵ y a continuación dice: "jamás ha sido atendida (la

54. El primer proyecto de escuadra fue del ministro almirante Durán en 1880 para defender Filipinas y no se llevó a cabo; otro en 1883, fracasado igualmente, del almirante Pavia; Ley de Escuadra de 12 de enero de 1887 del almirante Beránger y su sucesor el vicealmirante Rodríguez Arias, ambicioso plan con unos créditos insuficientes para el que por primera vez se habían puesto de acuerdo todos los políticos, conformes en reconocer la importancia del poder naval.

55. En 20 de octubre de 1812, cuando expone a la Regencia el estado miserable de la Marina de su época. Igualmente, Figueroa expone la tremenda visión que ofrecía, en 1793, la tripulación procedente de las levas, con su total desconocimiento del mar, las enfermedades, la falta de alimentación, etc. que convirtieron los navios en verdaderos presidios. Las memorias de José Vázquez Figueroa, tres veces ministro de Marina, se conservan en el Archivo Don Alvaro de Bazán, y las trata ampliamente Salas en su obra.

Marina), antes al contrario se ha pretendido de hecho aniquilarla por quantos medios ha podido sugerir la más completa ignorancia por no decir mala fe”: frase terriblemente dura e injusta que tantas veces, con otras palabras, se ha querido aplicar a otras épocas, aduciendo la falta de condiciones marítimas de la nación española. En ese orden, se atribuye como principal causa de la decadencia del poder naval español la proyección continental de la monarquía hispana: la política indiana de los Reyes Católicos exigió la dominación del Océano, orientación que hubo de competir con la política continental del emperador Carlos, continuada posteriormente con los funestos pactos de familia. Aunque existió la proyección continental en época del Emperador, también es cierto que Felipe II dio un valor esencial a la armada, como instrumento indispensable para la defensa de los intereses del Imperio, y que en sus sucesores existió la preocupación por lo naval con una conciencia clara sobre su importancia, considerando al comercio indispensable para la creación de flota naval militar, y su fuente de reserva, componente ésta básico del poder naval.

El fuerte poder naval hispánico del XVI mantuvo su hegemonía durante el primer tercio del siglo XVII, pero se trataba ya más de una apariencia que terminó derrumbándose completamente a finales de siglo. Su indudable hegemonía le había exigido el embargo del máximo de armadas, sistema que entorpecía e incluso anulaba las rutas comerciales, de manera que el necesario equilibrio entre fuerzas navales y comercio marítimo, difícilmente podría haberlo remediado la política naval de cualquier potencia. Cuando el imperio necesitaba acometer y reforzar una política económica, defendió permanentemente sus reinos con las armas, sin que asumiera la pérdida de la hegemonía naval ni desarrollara una habilidad diplomática en la defensa de nuestros intereses marítimos⁵⁶, a la vez que también veía asaltadas sus costas por interminables incursiones de piratas y corsarios. El tremendo coste de las armadas afectaba a toda potencia marítima por lo que todas debieron crear impuestos extraordinarios para sostenerlas, sin embargo, las profundas crisis financieras de la España de los Habsburgo, persistentes durante el reinado de Felipe IV, sobre todo las bruscas fluctuaciones entre inflación y deflación

56 Muy diferente de la política de Gran Bretaña que, al servicio de su interés marítimo, aunque sirviéndose de medios no siempre honorables, utilizó los medios diplomáticos para tratados y alianzas en la dirección que le convenía en cada momento.

causadas por las drásticas manipulaciones de las acuñaciones, dieron como resultado mayor debilidad, causando mayores recortes en Marina y, en consecuencia, desorden en la organización que careció de una dirección firme y continuada. Paralelamente, siguiendo una tradición náutica científica pionera en el mundo, la monarquía hispánica siempre atendió los progresos de la construcción naval, produciendo importantes avances técnicos en el siglo XVII, con resultados extraordinarios en el XVIII.

Con los Borbones, de nuevo se centró la atención de los gobiernos en la comunicación oceánica con los territorios de Ultramar, con el fundamento que suponía el comercio marítimo. Se construyeron fabulosas armadas y se impulsó fuertemente el comercio, entendiendo que para ostentar poder naval no era suficiente construir escuadras y arsenales, si no se contaba con un comercio desarrollado, el tráfico marítimo y las industrias capaces de soportar los gastos de la flota y reportar fuerzas de reserva. Recuperaba la monarquía hispánica un fuerte poder naval, en un siglo en el que predominó la guerra naval sobre la terrestre, logrando igualar el poder inglés, incluso superarlo. Sin embargo, la fastuosa política naval del XVIII, que también se vio afectada por numerosos frentes internos y externos, sufrirá en los inicios del siguiente siglo XIX un tremendo descalabro, y nos parece que la causa principal del declive, mucho más que en las guerras, residió en la falta de una buena organización, fallando los reclutamientos y dando como resultado malas y escasas tripulaciones. Se tomaron medidas que hubieran resuelto los problemas pero no tuvieron continuidad y no funcionaron con la debida eficiencia (cuestión que desafortunadamente ha ocurrido en España muchas veces, que existiendo una buena legislación ha fallado o por falta de observación o por carecer de la dotación necesaria para su aplicación), situación continuamente denunciada que desde principios del siglo XVI se venía considerando la raíz de todos los males en la Armada. Y algo de razón debemos ver también en las críticas que aducen la incompetencia de los almirantes de Carlos III y IV, otros muchos desde luego heroicos, que, teniendo una importante formación académica, sin embargo, carecieron de suficientes prácticas de navegación, escuela necesaria y requisito indispensable, en la que sí fueron abundantes los mandos ingleses.⁵⁷

57. Salazar, Luis María: *Juicio Crítico sobre la Marina militar de España*, Madrid, 1814, t. 1, Cartas I y II, pág. 61.

Los elementos integradores del poder naval que situaron a la monarquía hispánica en primera potencia naval del XVI, y también en el XVIII, no pudieron coadyuvar a su mantenimiento, ni sus condiciones físicas, geográficas o demográficas. Aún contando con los medios técnicos, los tratadistas navales y grandes esfuerzos desarrollados en la construcción, y también en el comercio, y desde luego con un gobierno capacitado para la acción política, pero enormemente comprometido en una política internacional muchas veces ajena a sus propios intereses, e inmerso en profundas crisis financieras y de población que le impidieron mantener el rango de nación marítima de primer orden.

SEGUNDA PARTE: MARINA A VAPOR

**EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO NAVAL.
DON ANTONIO MAURA**

GUADALUPE CHOCANO HIGUERAS
MADRID, 2008

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	5
CAPÍTULO I. SEMBLANZA MARÍTIMA DE DON ANTONIO MAURA.	
- Introducción.....	9
- Primera etapa de su vida política.....	10
- Pensamiento de Maura: política Defensiva.....	18
- Segunda etapa de la vida político-marítima de Maura, en el partido conservador.....	25
- Epílogo.....	41
CAPÍTULO II. POLÍTICA NAVAL Y PROGRAMAS NAVALES EN EL SIGLO XIX.	
- Administración de Marina. Organización.....	43
- Política naval española y presencia de la Marina en el exterior como elemento de prestigio.....	54
- Planes de modernización de la Flota. Efímera recuperación isabelina.....	66
- Segunda fase de la revolución industrial. Los Gobiernos de la Restauración.....	68
- Algunas propuestas militares.....	73
- Planes Navales: Rodríguez Arias, Antequera, Beránger, y Rodríguez Arias.....	79
- Opinión Pública: la Sociedad española y la Armada.....	99
- Epílogo.....	115
CAPÍTULO III. CAMPAÑA NAVAL DE MAURA ANTES DE 1898.	
- El diputado Maura expuso por primera vez sus opiniones sobre Marina en el Parlamento. Plan Naval de Antequera.....	117
- Argumentaciones de las que se sirvió don Antonio Maura para defender el Plan Naval de Antequera.....	148
- Los debates parlamentarios sobre Marina después de la Ley de 1887, y el papel desempeñado por el diputado Maura.....	157
- Fundamentos sobre los que construyó don Antonio Maura sus discursos acerca de los presupuestos de los bienios 1889-1890 y 1890-1891.....	174
- Epílogo.....	193
CAPÍTULO IV. REGENERACIONISMO EN LA ARMADA. PLAN MAURA-FERRÁNDIZ.	
- Primeras reacciones al 98.....	195
- Después del Desastre, Maura nuevamente valedor de las reformas en Marina.....	205
- El impulso regeneracionista en la Armada.....	218

- La Liga Marítima: Maura y Sánchez de Toca.....	225
- Programa de Sánchez de Toca.....	230
- Maura en su primera Jefatura de Gobierno.....	235
- Política exterior y política colonial.....	239
- Plan Naval Ferrándiz-Maura.....	254
- Críticas a las leyes marítimas de Maura.....	265
- Alejamiento de Maura de la política y sus últimos Gobiernos....	271
- Epílogo.....	274
 EPÍLOGO.....	 277
 APÉNDICES.....	 287
- Apéndice I. Proyecto de Ley de Fuerzas Navales de la Nación. Ministro Antequera, 1884.....	289
- Apéndice II. Ley de Escuadra de 1887. Ministro Rodríguez Arias.....	295
- Apéndice III. Ley de Escuadra de 7 de enero de 1908. Ministro Ferrándiz.....	303
 BIBLIOGRAFÍA.....	 319

INTRODUCCIÓN

Don Antonio Maura junto a Cánovas del Castillo y Silvela fueron los políticos más influyentes desde el último cuarto de siglo XIX en el conservadurismo español. Maura participó activamente en la última etapa de la Restauración y durante toda la Regencia y parte del reinado de Alfonso XIII.

Censor del centralismo canovista, aún reconociendo al político fundador del partido conservador como *una gloria de mi patria y de mi tiempo*, fue durísimo crítico de la Restauración, en cuyas estructuras anquilosadas quiso impregnar mayor vitalidad.

Se trataba de un personaje que, en palabras de Fusi, tuvo *mayor sentido del Estado que el progresismo liberal y republicano*. Provisto de un gran sentido de la política global, fue un estadista español de primer orden y, por lo que respecta a Marina, fue el gran impulsor de un *espíritu público* favorable, condición necesaria a su tratamiento y restauración, sentimiento que ya apuntó en las Cortes de Cádiz el ministro del ramo Vázquez Figueroa para dar solución a los problemas de Defensa Nacional.

Es un tópico muy empleado el decir que *España vive de espaldas al mar*, y la pregunta obligada sería ¿se ha cumplido esto siempre?

La Historia de la Monarquía hispánica nos muestra que los momentos de mayor grandeza político-militar coincidieron con el mayor expansionismo de la idea de Armada en muchos sectores de la sociedad, y no solamente entre sus profesionales y políticos. En el Siglo de Oro, el ambiente naval alcanzó a todos sus pueblos costeros y aún muchos del interior, que se resintieron pero a la vez propalaron la inquietud por las cuestiones navales. Los heroicos conquistadores, o los funcionarios reales o aquellos que alcanzaron a encumbrar su posición social, y también los sencillos soldados que regresaban de sus campañas en tierras lejanas, hablaban de los navíos y galeras que les habían llevado a los teatros de operaciones de tierras de Ultramar, de Europa y África. Incluso los que por sus infracciones habían sido castigados a galeras, con sus relatos de las calamidades y desventuras vividas, transmitían a las clases más humildes los afanes por las cosas del mar. Son numerosos los escritores de la época, y también del siglo XVII, los que vertieron en sus obras narraciones navales y opiniones sobre la materia. La preocupación por las cuestiones navales siempre estuvo presente en algunos políticos, además de los técnicos, y siguió reflejándose en la literatura del XVIII, recogiendo novedades de movimientos de buques y acciones navales. Fue quizá el XVIII la época en que la opinión pública estuvo más cerca de los asuntos navales, seguramente porque se transmitió con más intensidad la importancia que tenía la Marina para el país, Fue el siglo de construcción de fastuosas flotas, apoyadas por el considerable esfuerzo del Tesoro y elogiadas por el incipiente periodismo de la época; a finales de siglo, era normal encontrar entre las principales noticias de las gacetas novedades acerca del movimiento de buques o relatos de acciones navales.

No nos parece cierto el antiguo axioma del desinterés público por la Marina. Ciertamente que no pretendemos defender la existencia de una opinión masiva y permanente favorable a lo marítimo en España, pues tuvo muchos altibajos, esencial y fundamentalmente a causa de sus Gobiernos que no supieron o no pudieron impulsar la necesaria política naval que lo mantuviera, o incluso que lo encauzara. La acción de los gobiernos no fomentó ni sostuvo el sentimiento marítimo con unas leyes adecuadas y favorables, tampoco ayudó la prensa que, incluso en sus denuncias a favor de la reconstrucción naval durante el último cuarto del siglo XIX, resultaba un eco, frecuentemente literal, de las voces de los parlamentarios.

Aún en la prensa de 1901 circulaba la idea, que no tuvo poca fortuna, de que *un país no puede vivir sin ejército pero sí puede vivir sin Marina*. El axioma desde luego que se podría aplicar a países como Bélgica o Suiza, pero en forma alguna a naciones marítimas como España, necesitando fuerzas de defensa interior, fijas, que resuelve Ejército, y también las móviles que evitan bloqueos... y con valor defensivo en islas y litoral, de manera que tampoco la frase opuesta, *España podría vivir sin grandes ejércitos pero no sin grandes escuadras*, se podría adecuar a nuestra realidad.

Sin embargo, tras el desastre del 98, seguramente que causado por la falsa información que produjo la prensa y el propio Gobierno en las proximidades de la guerra, se inició un movimiento importante de opinión en contra, que se intentó contrarrestar mediante las campañas de contados políticos, fundamentalmente Maura, Silvela, Sánchez de Toca y Dato, secundados por los ministros marinos Imaz, Ferrándiz y Miranda, y por sociedades como la Liga Marítima Española, que consiguieron aunar el apoyo de la opinión pública, el necesario y tantas veces reclamado *espíritu marítimo*, resultando una muestra evidente de la importancia que tiene en la política naval de un país el hecho de tener un buen instrumento de información pública.

Creemos que Maura consiguió amenguar, si no eliminar, el impenitente tópico *España vive de espaldas al Mar*, y lo creemos después de estudiar sus actividades políticas, y la influencia que alcanzó a tener entre las fuerzas de la Nación.

Hemos repasado las notas de don Antonio Maura, su correspondencia personal y oficial; igualmente hemos revisado los debates parlamentarios en que participó, los programas navales de la Restauración y de principios del siglo XX, los artículos de prensa de la época sobre el personaje político y la labor del Estado, además de los oficios... e informes en boletines y revistas especializadas sobre las actividades marítimas, documentación numerosa conservada en el archivo del insigne estadista; y, por supuesto, una abundante bibliografía de libros monográficos contemporáneos y también posteriores a Maura y su entorno.

El trabajo lo hemos dividido en cuatro capítulos, empezando por la semblanza marítima del personaje en la que, por motivos obvios, apenas nos hemos referido a su multiplicidad de actividades políticas de auténtico estadista, siendo el objetivo del presente estudio la evolución del pensamiento marítimo español y la influencia que en él tuvo don Antonio Maura. Los capítulos siguientes los hemos dedicado a exponer los principales programas navales, los que se aprobaron y otros que, aún sin llegar a ser sancionados, ostentan especial significado. Singularmente nos extendemos en la campaña marítima emprendida por Maura, y quizá más detalladamente en sus primeros

tiempos, pues en ellos está representado prácticamente todo su ideario, su programa político marítimo. Nos detenemos en algunos elementos de trascendencia en las cuestiones marítimas: la propia organización de la Marina y sus reformas, el estado de la opinión pública y el de los miembros de la Corporación, proyectos de reformas navales expuestos en revistas especializadas...y también destinamos algunas páginas a la política colonial y exterior española, porque necesariamente debía ser la que dictara la política naval. Incluimos al final, en apéndice, tres documentos, los planes navales de 1884, 1887 y 1907, dado que nos sugieren especial interés pues, en torno a ellos nos parece que giraron los mayores impulsos a la construcción naval, y porque representan, además, la influencia que las novedades navales de cada época alcanzaron a tener en la reconstrucción de la Marina española.

El instrumento principal de análisis en la presente obra lo situamos en los discursos de don Antonio en el Congreso, fielmente reflejados en el *Diario de Sesiones* y que, junto a los demás elementos, nos sumerge en la época y nos permite un trabajo más completo, y creemos que también más novedoso.

Vivió Maura un tiempo de grandes oradores, esencialmente aflorados en los discursos parlamentarios, bien dotados del don de la palabra e imbuidos de conocimientos, y muy especialmente de la Historia marítima española, lo cual, desde la perspectiva actual, sorprende y magnifica su excepcionalidad.

Maura fue gran orador, de notoria claridad y apasionada retórica, y expuso todos sus planes de reformas políticas en el Parlamento.

En la Cámara baja defendió reiteradamente sus planes con un magnífico dominio de la escena, prodigándose en citas históricas e introduciendo metáforas y otros recursos de estilo, con gestos y silencios de gran efecto teatral mediante los que mostraba su actitud hacia ciertos diputados, y todo ello de forma enérgica y directa, haciendo real su célebre frase: *luz y taquígrafos*. Campeón de la retórica, fue muy celebrada su oratoria en la propia Cámara y fuera, según reflejan los elogios contenidos en el *Diario de Sesiones* o en otros foros por coetáneos suyos como Azorín y Wenceslao Fernández Flores.

Haciendo un balance de sus proyecciones destaca esencialmente su gran interés por la Marina, conformando uno de los ejes de su política, a la vez que apostaba por la Marina Mercante y la industria naval nacional. Sus constantes esfuerzos por la reconstrucción de la Marina estuvieron ligados a su denuncia por la falta de política exterior española. Sus afanes en política exterior los resumieron a su muerte numerosos periódicos, resaltando la continuidad de su actitud pacifista, aduciendo que durante la primera Gran Guerra fue verdadero protagonista de la neutralidad española, pese a las posturas que en vida se le habían adjudicado en contra, y, por otra parte, destacaba la prensa que don Antonio siempre aspiró a la devolución de Gibraltar.

GUADALUPE CHOCANO

CAPÍTULO I

SEMBLANZA MARÍTIMA DE DON ANTONIO MAURA

Introducción

Fue Maura un personaje carismático, líder conservador de gran talla moral que llegó a formar una facción política basada en su impronta personal de hombre de orden, monárquico profundo, consciente de la función de la Corona, pero persuadido de que ésta sólo podía mantenerse dentro del marco constitucional y parlamentario.

Abastecido de un profundo respeto a la existencia nacional y a la monarquía, estaba plenamente convencido de su misión restauradora en dimensiones nacionales que no locales, idea que se transmitió entre sus partidarios, y aún en los de otros grupos, que idealizaron su figura hasta el punto de reconocerle un carácter mítico como salvador de la nación. En su afán reformador, que no revolucionario pues fue siempre un defensor a ultranza de la autoridad, Maura suscitó las mayores adversidades que muchos justifican en la altivez y falta de diplomacia del político que, incapaz de medias tintas, despertó pasiones a favor y también las más enconadas actitudes, no cabiendo la indiferencia.

Inicialmente acreditó excepcionales dotes de orador y hábil polemista en el ámbito de la Jurisprudencia. Sus méritos oratorios le valieron ser elegido director de la Real Academia Española, siendo también académico de la de Ciencias Morales y Políticas.

Fiel a su lema *luz y taquígrafos*, llevó todos sus proyectos al Parlamento, sometiendo a las Cortes, en sus debates, toda su obra política.

En su vida política desempeñó las carteras de Ultramar en 1893, Gracia y Justicia en 1894, y Gobernación en 1902. Más adelante llegó a ser cinco veces presidente de Gobierno: en 1903, en 1907, en 1918, 1919 y 1921.

Comenzó su militancia política en el partido liberal y, ya iniciado el siglo XX, después de años en que mostró ciertas disidencias con su partido, acabó por integrar su facción en el partido conservador, ostentando la presidencia del mismo a la muerte de Silvela.

En sus discursos pronunció grandes frases convertidas en máximas que revelan su carácter de político tradicional y conservador, abastecido de los grandes principios declarados por Cánovas: la religión, la patria, la monarquía, el Parlamento, y la consideración de los ejércitos; e igualmente inherente su sentido democrático, de participación ciudadana y de todos los partidos, propugnando la absoluta e idéntica legalidad de cualesquier banderas, de cualesquiera aspiraciones, de cualesquiera partidos, de cualesquiera ideales.

Estaba provisto de un talante liberal que él mismo apuntaba en el Congreso en 1904: *El liberal soy aquí yo, es evidente, evidentísimo: soy de los últimos que quedan; tiempo después decía: la libertad se ha hecho conservadora...muchos tendrán que correrse hacia la izquierda para venir donde estoy yo*¹ En esa línea, Osorio y Gallardo, que lo conoció profundamente, escribió que *era el liberal más puro, más tenaz, más incorruptible que yo he conocido nunca*.²

Sus iniciativas políticas, materializadas durante lo que se conoce con el nombre de su *gobierno largo*, obedecían a su ideario de estadista enfocado a profundas reformas en la Administración, problema capital de la política española a juicio de Maura; y al nacionalismo económico, éste muy ligado al nacionalismo político y cultural, propugnando el factor patria como vía de enlace y movilización sociopolítica. Desde esa premisa se afanó durante más de treinta años en una apasionada campaña contra los errores y abusos de la Administración de Marina, para acometer la reconstrucción del material flotante, la Escuadra.

Su estudio da perfecta idea de la personalidad de don Antonio Maura y proporciona gran claridad acerca de la gestión de los Gobiernos de la Restauración y de la Regencia.

Primera etapa de su vida política

El interés de la semblanza política que contiene este capítulo, como el curso general del presente trabajo, se dirige esencialmente a su vertiente marítima.

Maura principió en 1879 su andadura política sobre una cuestión marítima. Cuando ocupaba la vicepresidencia segunda de la Academia de Jurisprudencia, las principales corporaciones de Palma de Mallorca le pidieron que los representara en una información introducida por el Ministerio de Hacienda sobre las *Comunicaciones Marítimas*. La respuesta favorable de Maura se volcó en una serie de propuestas sobre primas a la construcción y la navegación, y sobre la restauración del derecho diferencial de bandera.

En 1881, cuando tenía 26 años de edad, en el primer gobierno liberal de la Restauración presidido por don Práxedes Mateo Sagasta, fue elegido por primera vez diputado a Cortes, representando el distrito de Mallorca, con el voto mayoritario de las sociedades industriales, de comerciantes y navieros. Tan sólo dos meses después de haber jurado el acta de diputado expuso por primera vez su interés por la reforma de las leyes municipal y provincial, uno de los objetivos primordiales de su carrera política. Tres años más tarde iniciaba lo que se convertiría en el otro móvil de su actividad pública, la restauración de la Armada.

Su entrada en la vida pública se producía alejado de las tertulias o reuniones sociales de la Corte. Durante unos primeros años permaneció inmerso en su vida profesional como jurídic, tiempo que le valió la gestación y maduración de una toma de posición definida, eficaz, *sin politiqueros* que no sin política, asumiendo un sentimiento global de la política que le convertiría en

¹Maura, 11 de julio de 1904. Ruíz del Castillo, José.: *Antonio Maura. Treinta y cinco años de vida pública* [1917] 3ª ed. Madrid, 1953.

²Osorio y Gallardo: *Mis memorias*. Buenos Aires, 1946, pp. 64-65.

verdadero estadista de su época. Con su sentido de pureza política, y acorde al enérgico y honesto talante que siempre le caracterizó, coincide plenamente la confesión que muchos años después le hacía a un periodista portugués: *Acepté el mandato. Pero no hice ni quería hacer vida política(...) y volvía a mi escritorio sin tomar parte en actos políticos. Si tenía que decir algo, pedía la palabra, hablaba y decía lo que creía preciso y callaba después. Nunca tomé parte en tertulias políticas, ni iba a los salones de conferencias, ni lisonjeaba amigos, ni deshacía enemigos. Nunca más dejé de ser elegido, y yo que sólo me preocupaba de mi vida jurídica que era la base de mi sustento, de mi casa y mi decoro, yo que era una oveja tirada de la patita por el rebaño, por las circunstancias me vi en ministro, y cuando lo fui por vez primera ya había rehusado por lo menos tres veces.*³

Su acta de diputado por Mallorca, distrito que siempre representó en sus treinta y cinco años de vida pública, la ostentó como miembro de la facción integrada en el partido fusionista de Sagasta que lideraba su cuñado Germán Gamazo, es decir, el gamacismo, sector del partido liberal más heterogéneo cuya base la conformaban fundamentalmente los campesinos castellanos y que aparecía situada a la izquierda de Cánovas y a la derecha de Sagasta, manteniendo una buena relación con el republicanismo popular de Castelar a quien Maura admiraba profundamente.⁴ A la sombra de Gamazo, en la oposición hasta 1885 en que se produjo la muerte de Alfonso XII, ejerció Maura su militancia política revelando desde un principio sus principales inquietudes. Lo hizo a través de diferentes comisiones parlamentarias, entre ellas, las referentes a los dos pilares de su acción, la administración y la defensa naval, volcando sus esfuerzos en procurar el aumento de la Marina de Guerra.

Llamado Sagasta otra vez a la presidencia en 1886, volvió Maura a ser diputado de la mayoría. Formando parte de la Comisión del Mensaje de la Corona polemizó con Azcárate sobre el concepto de la soberanía nacional, argumentando que ésta consistía en *la integridad del poder legislativo, la conjunción de las Cortes con el Rey*, según la Constitución. Al año siguiente fue nombrado vicepresidente del Congreso; durante esta legislatura dio su voto a las leyes liberales, fundamentalmente la del sufragio universal y la del jurado, no ocultando, sin embargo, su desacuerdo con el Gobierno en materia económica, de la misma forma que su cuñado Gamazo que se mostraba decididamente proteccionista.

Más adelante revelará Maura su alianza con Francisco Silvela, si bien desde años antes el grupo gamacista venía mostrando al país su disconformidad con la política de Sagasta.

³ Rovira, su secretario personal, amigo y biógrafo, nos ofrece numerosos datos de la vida de Maura hasta los primeros años de la década de 1890, apuntando que Maura había renunciado desde la primera etapa de su profesión jurídica a participar en la política (Rovira y Pita, P.: *Maura: infancia y juventud*. Madrid, 1953)

⁴ En su origen el partido de centro de Alonso Martínez presentaba esa ambigüedad, de manera que provocó que el gamacismo derivara, con palabras de Varela Ortega, en *una agrupación híbrida que supo aprovechar gentes de todos los partidos* (Varela Ortega, J.: *Los amigos políticos. Partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración 1875-1900*. Madrid, 1977) La violenta ruptura entre Martínez Campos y Cánovas, y la aproximación de los seguidores del partido de la Unión Constitucional, determinó el crecimiento del partido Liberal Dinástico, esto es, el partido Fusionista, sección más conservadora que se fundó en mayo de 1880. En febrero de 1881 accedían por primera vez los fusionistas al poder, en el primer Gabinete liberal de la Restauración, desempeñando Martínez Campos la cartera de Guerra, León y Castillo la de Ultramar etc.

Hasta 1887 Maura se había declarado entusiasta partidario y colaboracionista en la formación de las leyes democráticas sobre las que se desarrolló la Constitución de 1876. La disidencia gamacista se acentuaba en 1887-1888 como protesta contra la política librecambista de López Puigcever. Surgieron las primeras diferencias entre Maura y Sagasta en 1888, pretendiendo Gamazo iniciar la reconstitución nacional y abordando un programa de saneamiento de Hacienda, la reforma de la Administración Pública...y la reorganización del Ejército y la Marina que, en definitiva, repusiera a España en el escenario internacional. Sagasta eludió esas cuestiones y, en esa tesitura, ofrecía a Maura una cartera ministerial que éste rechazó. En el curso de los debates parlamentarios de 1889 a 1890 contemplamos las intervenciones de don Antonio impugnando el derroche público, el desorden administrativo y la política arancelaria de Sagasta, motivo principal de la réplica, de manera que, aún dentro de la disciplina del partido liberal, venía reflejando una tendencia distinta, *una molestia*, según decía Maura al propio Sagasta cuando tuvo lugar su definitiva separación.

En 1892, Sagasta, jefe del partido liberal, aceptó públicamente el programa íntegro gamacista, y tanto Germán Gamazo como Antonio Maura entrarán a formar parte del Gabinete, el primero de ellos en Hacienda, y el segundo en Ultramar, nombrado por primera vez ministro. Fue un Gobierno, denominado entonces *de altura* dada la calidad de sus notables ministros, entre los que estaban también Joaquín López Puigcerver, Venancio González, Eugenio Montero Ríos, el Marqués de la Vega de Armijo, el general José López Domínguez, y Segismundo Moret. No obstante, pronto dimitirían Gamazo y poco después Maura.

Los dos liberales-fusionistas abordaron una política global de Estado. Gamazo propugnaba el recorte económico, más particularmente de los gastos militares, y un aumento de impuestos; mientras que Maura impulsaba el programa descentralizador de Ultramar, tímido proyecto que en realidad no llegó a contar con el apoyo del Presidente y que provocó las iras de los más españolistas del Parlamento –conservadores e incluso algunos liberales-, pero con el que se ganó la aclamación de los autonomistas de Camagüey al grito de *Viva el Gladstone español*, si bien los más extremistas lo consideraron como una trampa.⁵ Sus reformas respondían a dos exigencias: conservar intacta la soberanía del Estado, y conceder a los cubanos algo que a Maura le parecía esencial, la máxima intervención en la gestión de los asuntos de interés local compatible con la institución de la monarquía.

Diseñaría una nueva organización político-administrativa para las Antillas. El 3 de junio de 1893 presentaba en las Cortes su proyecto de medidas descentralizadoras para Cuba, la *Ley de Bases* para la reorganización administrativa antillana. Se proponía crear una asamblea única en Cuba para asuntos interiores, eliminando el control del Gobierno sobre los Ayuntamientos, suprimiendo las arbitrarias diputaciones provinciales que en Cuba habían formado las conveniencias caciquiles: las seis provincias cubanas establecidas en 1878 permanecían como meras demarcaciones territoriales, y las 6 diputaciones provinciales las fundía en la Diputación única, de 18 miembros electivos, renovables por mitad cada dos años, a los que se encomendarían las comunicaciones, sanidad, beneficencia, instrucción y obras públicas, con

⁵ Desde la época de León y Castillo se había prometido la reforma municipal y provincial.

capacidad para proponer a las Cortes las reformas que estimaran necesarias. De esta manera se limitaba el poder del gobernador y se extendía el de la Diputación, órgano donde estarían representadas las fuerzas locales, potenciándose la autonomía de los ayuntamientos que quedaban vinculados administrativamente a la Diputación y se liberaban de la dependencia del poder central. Aunque el Gobernador General seguía como pieza clave de la administración isleña (recuperando la autoridad perdida en la reforma del ministerio de Romero Robledo), el Gobierno se convertía en órgano ejecutor de las decisiones de la Diputación a través de una Dirección General de Administración.

No obstante, la Diputación única de Maura contenía menos facultades que las que concediera años atrás a Puerto Rico, en 1870, el entonces ministro Segismundo Moret. No se creaba un régimen autonómico, sino la descentralización administrativa, esto es, estableciendo la diferencia en la gestión de los intereses locales, pero conservando la unidad del poder legislativo, mientras que los autonomistas exigían la transferencia de las facultades legislativas y dejaban a la metrópoli un mero derecho de soberanía. Las palabras de Maura en su *exposición de motivos* para la aprobación del proyecto a las Cortes fueron muy claras: *Más que la controversia porfiada y viva de los partidos locales; el común asentimiento y la experiencia de cada día, denuncian como vicioso, el régimen administrativo de nuestras Antillas, señaladamente de la isla de Cuba (...) Tres lustros han pasado desde que la paz venturosamente restablecida, y poco menos desde que la emancipación de los esclavos normalizó la vida social... sigue siendo la administración pública, la constante ocasión de quejas y amargos reproches... Tales son los motivos que determinan al Gobierno a solicitar de las Cortes la pronta aprobación del adjunto proyecto. El examen cuidadoso de sus términos, hará ver que conservando íntegra la soberanía de la Nación española, sin desmembrar el poder legislativo, dentro de la Constitución de la Monarquía, se extrema cuanto cabe extremar la inmediata intervención de los pueblos antillanos en la gestión, dirección y gobierno de los asuntos, que aún siendo nacionales por ser suyos, más peculiarmente les interesan y atañen. Otórgase grandísima latitud a sus iniciativas, para que rijan y arbitren los medios de prosperar su cultura general y fomentar su riqueza, y se franqueen las vías constitucionales para promover la mejora de las leyes que puedan resultar mal avenidas con sus conveniencias, dentro de la común y sagrada solidaridad de la Nación entera.*⁶

El proyecto de Maura venía a representar el cumplimiento de antiguos compromisos, pretendido desde 1837 en los distintos textos constitucionales que buscaban dotar a Ultramar de un régimen especial, promesa que habían reiterado algunos ministros como León y Castillo o Germán Gamazo. Con el proyecto maurista, los dos partidos mayoritarios españoles exteriorizarán claramente sus diferencias en materia de política colonial.

El plan reformista de Cuba, en el que se incluía también una tímida reforma electoral mediante la ampliación del censo restringido de las Islas (rebajó la cuota contributiva exigida para figurar en el censo), provocó duros enfrentamientos contra Maura en el Parlamento; abrumadoras mayorías lo hicieron objeto de duras críticas, fundamentalmente la de Romero Robledo y

⁶ *Proyecto de Ley reformando el Gobierno y Administración civil de las islas de Cuba y Puerto Rico.* Presentado en el Congreso de Diputados el 5 de junio de 1893 por el ministro de Ultramar don Antonio Maura (Imprenta de la Vda. de M. Minuesa de los Rios, Madrid, 1893)

sus seguidores que se oponían a toda reforma, considerando a la autonomía como una ignominia y que un parlamento cubano pasaría de los autonomistas a los separatistas, pues, a su juicio, los dos bandos venían a ser lo mismo. Incluso miembros de la mayoría liberal de la Península lo rechazaron, el propio Canalejas aún entendía en 1894 que la Diputación Única caía dentro del sistema autonómico, y pedía al Gobierno que agotase antes el sistema de asimilación.⁷ Se negaron también los carlistas y no faltaron los republicanos que consideraban la peligrosa reforma.

Por lo que respecta a la Isla, donde las realmente tímidas iniciativas mauristas gozaron de gran eco, hasta el punto de ser nombrado hijo adoptivo de varias de sus ciudades, se produjeron diferentes reacciones. Las protestas partieron primero de los miembros de la Unión Constitucional, partido más influyente que representaba en mayor proporción los intereses de las clases dominantes peninsulares y que veía en la extensión del sufragio y en la intervención activa de los autonomistas un peligro para las actas que usufructuaban; de este partido se desmarcó una facción de carácter más liberal, los Reformistas, esencialmente burgueses armadores, fabricantes de tabaco y otras profesiones liberales que desde el principio secundaron a través del *Diario de la Marina* las iniciativas de Maura.⁸ En cuanto a los autonomistas, de signo más reivindicativo para los intereses cubanos, recibieron con cierto resquemor y desesperanza el proyecto maurista; por su parte, el Partido Revolucionario abogaba por la revolución social y mediante ella la independencia.

El fuerte rechazo infringido por políticos liberales, y sobre todo por los conservadores, llegando a calificar su proyecto de antipatriótico y al autor como a un *loco furioso*, condujo a la crisis de Gobierno y a la propia dimisión de Maura y de Gamazo.

Maura, que sólo había permanecido un año en la cartera de Ultramar, fue llamado por Sagasta al año siguiente para ocupar la de Gracia y Justicia, decisión con la que seguramente se proponía el Presidente mitigar la decepción del político mallorquín y el malestar de no pocos cubanos que se habían visto privados de sus reformas. Durante la corta gestión de unos meses, desde finales de 1894 a principios de 1895, consiguió Maura que se destinaran fuertes sumas para abordar la reforma del régimen penitenciario, demostrando siempre, como así lo destacó Salmerón desde los bancos del Congreso, su respeto a la independencia del Poder Judicial, y terminando con el lamentable espectáculo que arrastraba la ejecución pública de los condenados a muerte.

Los dos cargos ministeriales ejercidos en los años 90, con sus fracasos correspondientes, reportaron a Maura fama de posible salvador de Cuba y de político con gran dominio de la palabra, pero también de persona intransigente, actitud que él mismo confesaba: *por mi intransigencia, mi pedantería, mi carácter desapacible y violento*; y es que estaba convencido de su superioridad ética, de tener la razón, posición que le llevó hasta menospreciar a buena parte de la clase política, manifestándolo sin recato en los debates y aún más encarnizadamente en su correspondencia privada, donde no se privó de lanzar los más duros calificativos, ejemplo de ello, es el atributo de *especie de puré de*

⁷ *Diario de Sesiones de las Cortes*, 19 de noviembre de 1894.

⁸ Nació el partido el 30 de octubre de 1893, liderado por el Conde de la Mortera, quien consideraba que la Diputación Única aún necesitaba mayores facultades. Como curiosidad, recordamos que una hija del armador Conde de la Mortera, se casó con Gabriel, hijo mayor de Antonio Maura.

vilipendios que aplicó repetidamente al Congreso en sus abundantes cartas a su amigo Ramón Bergé en los años de 1896 a 1910.⁹

Las posturas contrarias a sus reformas de Ultramar se dejaron ver durante años, aún durante la sesión parlamentaria de 13 de febrero de 1895 tuvo que defenderse acusado de haber impulsado la creación del partido autonomista cubano. Pese a ello, seguirá Maura abogando por la implantación de sus reformas cuando exponía durante la legislatura de 1896-1897, último Gabinete de Cánovas (asesinado en verano de 1897), el problema de la creciente insurrección cubana.¹⁰

En los últimos años del siglo, concretamente en octubre de 1897 y en el año siguiente, Sagasta le pedía que formara parte de su Gabinete, pero Maura, que ya iniciaba las diferencias con su partido, lo rechazó en las dos ocasiones. Era la época de sus desacuerdos con Sagasta, con la política económica liberal y la aceleración laicista de Moret y Canalejas, tiempo en que aún no había manifestado sus conexiones con el partido conservador, y en el que posiblemente -como opina su biógrafa María Jesús González-, su permanencia entre los liberales, incluso con respecto al gamacismo, se debía a *una cuestión de fidelidad personal*.¹¹

Con motivo de una asamblea gamacista celebrada el 14 de abril 1901 en el teatro de *San Fernando* de Sevilla, Maura expresó su concordancia con el programa de Silvela señalando cuestiones de Hacienda, administración local, reformas sociales, administración de justicia, libertad religiosa, etc y haciendo hincapié en la necesaria participación ciudadana en la política y la revitalización de la denostada institución parlamentaria.¹²

De forma paralela, Gamazo proponía su fórmula de *Cortes largas y gobiernos circunstanciales*, esto es, las Cortes como reflejo de un estado de la Nación, sus aspiraciones y exigencias, con una duración superior a la de los ministerios, con unos gobiernos arbitrados por ideas que no por el simple cambio de partidos; *quiero ver*, decía Gamazo, *el turno de las ideas en vez de la sucesión de partidos, que carecen de fuerza en el país y son monstruos de inmensa cabeza, tronco escuálido y extremidades sin enlace con la nación*. Sus declaraciones tuvieron amplio eco pero Gamazo no pudo ver resultados pues, poco después, el 22 de noviembre de 1901, fallecía.

El siguiente año, el 18 de enero de 1902 era elegido Maura para la jefatura gamacista y su grupo parlamentario, y pronunciaba su famoso discurso en Valladolid, continuación del de Sevilla y precedente inmediato a su alianza

⁹ *Mi conversación con Sagasta, y Notas de las causas de mi divergencia con Sagasta*. Fundación Archivo Antonio Maura (en adelante FAAM.) 341, 3; sobre su correspondencia con Bergé, FAAM., 115.

¹⁰ Todavía en 1921 se pretendían cargos contra Maura; entonces, por parte de Burgos y Mazo se acusó a su gestión en Ultramar como causante de la revolución de Filipinas y favorecedor del movimiento separatista cubano (Burgos y Mazo, M.: *El verano de 1919 en Gobernación*. Madrid, 1921, p. 133)

¹¹ González, María Jesús: *El universo conservador de Antonio Maura. Biografía y proyecto de Estado*. Madrid, 1997, p. 27.

¹² Discurso en definitiva que constituye el prelude del famoso pronunciado en 1902, en el centro gamacista, donde se recoge todo su pensamiento político, sin embargo, los comentarios de la prensa del día siguiente, *El Heraldo de Madrid*, *El País*, y *El Imparcial*, se limitaron a comentar su clericalismo, debido a la crítica situación del momento que centraba la polémica sobre todo en la cuestión religiosa, de la que era ejemplo manifiesto las palabras de Canalejas en el Congreso acerca del *proletariado de la sotana*, resultado sobre todo de la situación que creaban los frailes repatriados de Filipinas, como un símbolo de la derrota etc. argumento éste que se unió a los sentimientos separatistas vasco y catalán que no se consideraban partícipes de la España imperial (Los dos discursos en Ruíz del Castillo, 1953, pp. 223 y ss.)

con Silvela. Rememoraba el político mallorquín las palabras de Gamazo en 1888, bajo la enseña liberal, diferenciándose de este partido en su proyecto político de recuperación nacional íntegra: *normalizar la Hacienda, que daba cada año déficits que, acumulados, han venido a producir ese monstruo llamado Deuda pública, que devora lo menos la mitad de nuestros recursos, que esteriliza el cincuenta por ciento del sacrificio que hace el contribuyente español*; demandaba también ordenar los servicios públicos, habilitar la fuerza pública haciéndola compatible a los recursos del Tesoro para una eficaz defensa de la integridad, de la honra y de la soberanía de España, y denunciaba que el partido liberal, que había hecho bandera de estas necesidades, nada había hecho, que éstas habían estado ausentes de los programas, de los bandos y de las luchas que habían consumido el siglo. *Esa fue, decía Maura, la primera diferenciación dentro del partido liberal que inició el señor Gamazo, y con aquella bandera logró muy pronto que las discusiones de presupuestos, antes desiertas, que los empeños arancelarios...que las discusiones sobre Marina y Guerra, que aquellas cosas que antes en dos horas se despachaban entre cuatro diputados y seis maceros, esas vinieron a ser las cuestiones candentes de la política, y las luchas que llenaban el salón de sesiones y conmovían la Prensa y la sociedad, determinando la vida o muerte de los Gobiernos.*

Señalaba Maura el apoyo que siempre dio al proyecto gamacista: *Todos, a su lado, hicimos una campaña de cuatro años, en la cual, mandando el partido liberal, nos levantábamos en el centro de la mayoría y hostigábamos al Gobierno para que atendiese a estas necesidades y, estando en la oposición, nos levantábamos frente al Gobierno, diciendo lo mismo que decíamos cuando mandaban nuestros amigos; y, cuando nos invitaban con carteras, que no habíamos pedido nunca, las rechazábamos, y, cuando nos llamaban a los goces del poder, los desoíamos; y, cuando nos llamaban disidentes o inquietos, los despreciábamos, y seguíamos nuestro camino.*

Aludía en su discurso a la labor de Gamazo cuando fue ministro de Hacienda, y también al papel que representó Sagasta con él en las reformas que intentó en Cuba. Así, subrayaba el grave problema que no supieron asumir los políticos en Cuba, cuyo régimen había consistido en un presupuesto que no dotaba servicios de cultura y en absoluto el material necesario para la defensa e integridad del territorio isleño, por mar o por tierra, y que, sin embargo, todos los años se había liquidado con un déficit de 5 a 6 millones; que su gobernación había estado en manos de caciques peninsulares con afán de enriquecerse y regresar a la Península, incapaces de permitir el establecimiento de un sistema tributario, de manera que: *no había sido posible, en un país rico, dotar el presupuesto en ingresos.* En el orden político, apuntaba Maura que la paz de Zanjón había quedado sin cumplir, mientras que en el terreno económico, el convenio con EE.UU. en 1890 había supuesto la pre-entrega a los norteamericanos, *había surgido ya el movimiento económico y estaban retraídos de la vida pública los autonomistas.* A esa situación, decía Maura, se había querido enfrentar él, pues, *a los 15 días de estar en el Ministerio de Ultramar había reformado la Ley electoral y había sacado a los autonomistas del retraimiento, y a las pocas sesiones de Cortes había presentado mi proyecto de reformas...* Y concluía: *Yo dejé la cartera porque el proyecto no prevalecía.*

Seguía el diputado en su famoso discurso describiendo el estado de la nación, su ruina, y acerca de la aparición del término *regeneración* que, sin embargo, nadie parecía haberlo entendido pues nada se había hecho: *después del desastre, la palabra regeneración estuvo en todos los labios, pero el concepto no parece haber estado en ningún entendimiento, ni en los altos ni en los bajos. Regeneración significaba por de pronto, porque eso era lo más urgente y porque para eso no hacía falta tiempo, una afirmación vigorosa de que la nación española no quería morir, de que la nación española no consideraba definitiva su ruina, ni perdurable y normal su descrédito.*

Más adelante, continuaba su discurso diciendo: *Está todo por hacer; todo aquello que en 1887 era ya una serie de problemas delante del poder público, está aún por iniciar. Toda la política de fomento de la cultura nacional, de protección a los intereses económicos...está por abordar el problema de las fuerzas de mar y tierra a fin de darles la mayor eficacia posible para la defensa del territorio y el mantenimiento de nuestra soberanía, frente al desordenado triunfo de los apetitos, sin el respeto al derecho que estamos presenciando en todo el mundo...*

Para emprender esa regeneración, exhortaba Maura: *Ya no hay tiempo para el orden ni para el método, no se puede ser con parsimonia a la realización de la obra, hay que hacer la revolución, desde el Gobierno, porque si no se hará desde abajo y será asoladora, ineficaz y vergonzosa, y probablemente la disolución de la nación española.*

La fuerza discursiva del estadista mallorquín no olvidaba la ineficacia de los numerosos alegatos y conferencias que entonces surgían en torno a la denostada situación, y el poco valor que tenían, frente a la importancia que podrían tener pronunciados desde las filas de los diputados, siempre que fueran acompañados de la firme voluntad de llevarlos a buen fin, así decía: *Yo siempre estoy dispuesto; porque sé que en las Academias, en los Ateneos, se puede hablar dejando las obras a cien leguas de la voluntad; pero en los Parlamentos los hombres políticos no deben hablar sino cuando esté la voluntad pronta a ponerse al lado de la palabra, y yo estoy pronto y dispuesto a todos los sacrificios.*

El discurso recoge su disponibilidad para colaborar con el Gobierno, cualesquiera que se aviniera a cumplir el programa, si bien manteniendo la integridad de su significación política de partido, y no con quien pretendiera su anulación política o *su defección miserable, en vez del servicio público y del bien nacional.* Las mismas manifestaciones las repitió Maura dos meses después en las Cortes, evocando la necesidad de unir fuerzas en el Gobierno para resolver los más urgentes problemas que asolaban al país.

El 6 de noviembre de 1902 se pronunciaba Maura en el Parlamento mostrando la unión con Francisco Silvela y el partido conservador. Declaró públicamente su apoyo a Silvela, a sus reformas administrativas y electorales... de manera que el Estadista mallorquín y los gamacistas se sumaban a la Unión Conservadora con unos objetivos comunes. Evocaba las condiciones de alianza y sus antecedentes: *Ya se había hecho irrevocable y perpetuo nuestro divorcio con el señor Sagasta cuando llegó un día en que mandaba el señor Silvela, y con el señor Silvela, colocado yo en el sitio que él ahora ocupa, tuvimos en el curso de varios meses una serie de discusiones que se cifraban en esto.*

Un mes después, fue llamado Silvela a los Consejos de la Corona, y Maura era nombrado ministro de Gobernación.

Pensamiento naval de Maura: política defensiva

Quizá tener un origen isleño impulsó su interés inicial por los temas navales, pero lo que no nos ofrece duda alguna es que la profunda influencia que la obra de Mahan venía infiriendo sobre todas las marinas del mundo, también la debió acusar Maura reconociendo el carácter predominantemente marítimo de España y con una posición geoestratégica de primer orden.

Pese a que Maura fue acusado de agresividad y voluntad de conquista, fundándose en su interés por la reconstrucción de la Escuadra, es conveniente subrayar que su afán fue puramente defensivo y, pese a la desafortunada intervención en Marruecos, siempre propugnó una política pacifista, de clara neutralidad, contraria a las tendencias de muchos militares de su época, de algunos políticos y del propio Rey. Siempre mantuvo la idea de una política naval defensiva, y tres objetivos navales centraron su campaña por la modernización de la Armada durante más de 30 años: el administrativo, el económico y el defensivo, o lo que es lo mismo, la modernización y racionalización del personal de Armada para un correcto funcionamiento de los servicios desde la reorganización de la administración; la potenciación de la industria nacional; y la creación de Escuadra; en definitiva su propuesta significaba la creación de fuerzas defensivas y coordinación orgánica de todos los elementos relacionados, desde su construcción, burocracia..y la flota comercial, y todo ello en función de la absoluta necesidad de que España tuviera Marina, en lo que permitiera el Tesoro, como una cuestión de interés nacional, de supervivencia de la nación, siendo factor inexcusable e independiente de las ideologías de partido, derechas o izquierdas.

El conocimiento de las cosas de Marina lo adquirió Maura fundamentalmente por el asesoramiento de expertos de los que hábilmente supo rodearse, entre ellos los más entendidos marinos de su época; del asunto da sobrada cuenta la abundante información que podemos consultar en el archivo de la *Fundación Antonio Maura* donde figuran las respuestas de aquellos -a los requerimientos de don Antonio-, en forma de memorias, cartas y notas, ofreciendo todo tipo de estudios y consejos sobre la Marina.¹³ Ejemplo del carácter perfeccionista del político mallorquín, de su interés por conocer las cuestiones marítimas desde su raíz, nos lo ofrecen las cartas que en 1890 y 1892 le dirigía a su amigo Ramón Bergé, diciéndole: *hábleme de esto como si se dirigiese a un niño o a un zulú, explicando la cosa de raíz (...) tenga Vd. paciencia para tanta pejiquera pero no quisiera omitir medio de enterarme de la verdad de la verdad, y tengo muchas notas de que no me fío, no obstante que proceden de gentes con botón de ancla.*¹⁴ Maura recurrió frecuentemente al asesoramiento del experto empresario vasco, quien también le administró su patrimonio; durante más de veinte años, hasta la muerte de Bergé, mantuvieron una estrecha correspondencia. Pero no fue el único de sus asesores, además

¹³ El archivo está ubicado en el lugar que ocupó la casa de Maura, en la calle de su nombre en Madrid.

¹⁴ Con fecha de 9 y 12 de abril de 1890, y 12 de julio de 1892. FAAM., 115

de los expertos en temas marítimos, también lo fueron Osma, Flores de Lemus, Olariaga, o Cambó, pues el talante minucioso de don Antonio, en una auténtica obsesión por evitar el fraude, tanto en el orden de la honestidad de los funcionarios...como en su intento por lograr una política libre de manipulaciones pretendiendo trazar su política de interés nacional, le llevó a rodearse siempre de técnicos que le daban completas informaciones en las diferentes materias de Estado.

El pensamiento político de Maura, sus reflexiones personales, privadas y públicas, vertidas a lo largo de su vida, las podemos contemplar en sus anotaciones íntimas y en sus discursos, demostrando una constancia y una claridad de ideas ciertamente encomiable. De ellas haremos una breve síntesis.

Traemos aquí algunas de sus notas, consideraciones íntimas elaboradas durante los años 80 y 90 y agrupadas por él en tres series con los títulos: *Burbujas. Pensamientos autógrafos*; *Pensamientos y reflexiones*, años 1894-1897; y *Reflexiones íntimas*, en Deusto, septiembre de 1897.¹⁵ Constituyen apuntes manuscritos de gran interés para conocer su perfil de estadista, liberal primero y conservador después, sus impresiones de la vida pública, su ideas y motivaciones. En ellas vierte algunas máximas sobre el Ejército, la monarquía, los partidos políticos, la democracia, las elecciones, su condena del caciquismo etc. Copiamos aquí algunos de sus párrafos que, si bien no señalan expresamente la Marina, sin embargo, revelan de manera global pinceladas de su ideario de Estado que nos sugieren las premisas que movieron toda su trayectoria política y que impulsaron su acción reformista en la Armada. Veamos:

En *Burbujas*, con el nº VII, refiriéndose a los partidos políticos, señala que hay cierto quietismo en el conservador, frente al liberal que, a su parecer, se acomoda mejor a su concepto de partido, adaptable a las reformas como *organismo viviente*, opuesto a la idea de unanimidad que acabaría con su existencia. Aún estaba en las filas liberales, el año 1882, cuando escribió: *El personalismo que paralizaría y mataría a cualquier partido liberal, es menos funesto en los conservadores, porque estos se constituyen principalmente para la inerte resistencia, cuando no para que actúe en el desenvolvimiento de la Historia la Ley de las naciones. Los partidos conservadores suelen ser racimos de inteligencias puestas al servicio de los intereses sociales de todas las categorías, a quienes el espíritu de reforma desasosiega, amenaza o lastima; sus oficios son más de dique o muralla que de fecunda vegetación; más adelante (nº XI) añadía: ejércitos conservadores se reclutarían solo entre los que veneran la tradición o propenden a desconfiar de las novedades o, en el escepticismo de la época presente, solo conservan entero el instinto crítico, o gozan preeminencias que las mudanzas comprometen. Mas acontece inevitablemente que también se alistán en esas banderas espíritus inquietos, forjados para la revolución y el trastorno y desviados de su vocación recta por accidentes varios; sin faltar los que acuden con la atención fija más en el botín que en el laurel de la victoria (...) mezcla funestísima, de que en sentido inverso adolecen los partidos reformadores, es inevitable.*

Con respecto a la convicción general acerca de la inexistencia de espíritu patrio en el pueblo español, escribía Maura en 1897, en el nº I de sus

¹⁵ En FAAM., 391, 3.

Reflexiones íntimas: El pueblo español siente el concepto de Patria; pero no la comprende; cada cual participa con orgullo en las glorias de la Nación, ama su bandera y su nombre hasta caer en irreflexivos, enfermizos y peligrosas exageraciones, pero son muy contados aquellos que viven serenamente convencidos de que forman parte integrante del Estado y de que hieren en el corazón a la Patria común cuando quebrantan u olvidan los deberes de la ciudadanía. Las cosas del Estado son para casi todos los españoles asuntos de otro (...) de ahí el fraude al fisco, el menosprecio por el derecho, es decir, toda evasiva ante cualquier mandato público y preponderancia del albedrío... en esto consiste quizá la causa más grave y honda del atraso político de España; y su mayor dificultad para que lleguen a fructificar en poco espacio las instituciones democráticas. Más tarde (nº XXXVI) apuntaba: La nación española, como muchas familias ilustres, está agobiada por las obligaciones y heredades, víctima de la nobleza de su alcurnia y del esplendor de su pasado.

Otras consideraciones anotó en los años 90 sobre el Ejército, fuerzas entonces muy denostadas debido fundamentalmente a los numerosos y no muy lejanos pronunciamientos y golpes de Estado decimonónicos. Hacia el Ejército mostró Maura su rechazo a causa sobre todo de lo vivido en los primeros años de la Restauración, durante los que se temió la posibilidad de un levantamiento militar republicano, y por el simbolismo que guardaban las viejas glorias militares que a Maura repelía. Acerca de la cuestión, sobre la que ya se había pronunciado en una carta dirigida a Moret en el año 1883, advertía en el nº LIV de sus *Pensamientos y reflexiones: Es urgentísimo poner término definitivo, ya que exija mayor espacio restaurar por completo la disciplina militar, a la ingerencia en conspiraciones y pronunciamientos de hombres que han sentido sobre sus hombros la pesadumbre de responsabilidades de gobierno. Nada tan corruptor y disolvente como ver a estos próceres de la política arrastrar por las cantinas de los cuarteles y las tabernas de los suburbios, donde se negocia la deslealtad y el perjurio, la púrpura raída, pero todavía púrpura, de sus antiguos ropajes consulares.*

Abogará el estadista por alcanzar la adecuación del Ejército y la Armada a la realidad social, económica y geoestratégica española, reduciendo plantillas y perfeccionando su formación.¹⁶

Por lo que respecta a la Monarquía, escribió: *El reinado de Alfonso XII, al cual debe la Patria grandes y perdurables bienes, no hizo la transformación administrativa que es ahora la más apremiante necesidad política de España: he aquí la obra providencialmente asignada a la Regencia de María Cristina.*

En cuanto a lo que denomina *el poder de la prensa*, reconoce Maura su importancia por la rapidez de comunicación de ideas que representa, pero advierte el peligro que entraña cuando está en manos de ciertos grupos capaces de suplantar la opinión pública: *aprovechando la apatía de la generalidad y el entumecimiento que han causado en la masa popular crueles engaños, la prensa es un poder ficticio, irresponsable, no exento de impurezas, ilegítimo y tiránico; resultando, dice, un instrumento de poder peligroso cuando no cumple sus propias y saludables funciones sociales y políticas* (nº LXVII). En esa línea, es de advertir que en aquella época, como ocurre en la actual, los periódicos eran utilizados por los partidos políticos, revelando sus contenidos claramente las tendencias de uno u otro signo, y así, como nota curiosa,

¹⁶ Archivo Natalio Rivas, 11/8937, en Real Academia de la Historia.

recordamos la afirmación de Canalejas sobre la existencia de periódicos favorables al maurismo -*La Época, España y El Universo*-, si bien desde mundos diferentes.¹⁷

Aunque hemos visto que en sus notas personales no nombra específicamente a la Marina, sin embargo, sí queda manifiestamente señalado que su espíritu de reforma encierra la idea de imprescindible defensa nacional, y por tanto de la Armada, de hecho, los discursos que pronunció durante estos años en el Parlamento estuvieron llenos de enérgicas llamadas a la necesidad que España tenía de Marina para la Defensa Nacional.

Siempre mantuvo la idea de una política defensiva y así consta reiteradamente desde 1884 en los *Diarios de Sesiones del Congreso* su exigencia en orden a las posesiones de Ultramar, del Norte de África y Mediterráneo, y por el peligro que supondría un ataque a la Península, articulando frases como: *Estoy profundamente convencido de que España no tiene por ahora más que un peligro en el exterior, y de que a ese peligro hemos de acudir con las fuerzas navales; creo que la primera vez que suene el cañón en una guerra europea, estamos en la gran contingencia de que la Nación vea que no tiene medios bastantes para garantizar las islas Baleares, las islas Canarias y las posesiones de África;*¹⁸ palabras similares había pronunciado en la Cámara el 13 de mayo de 1890: *Esta institución le es precisa a la Nación española más que ninguna otra, porque nosotros que tenemos por metrópoli una península; que tenemos en el Mediterráneo unas islas tan codiciadas, sobre todo ahora que se abre el continente africano a las expansiones de Europa; que tenemos frente a la costa occidental de África las islas Canarias; que en el Extremo Oriente tenemos el Archipiélago filipino y en el seno mejicano las Antillas, pedazos queridos del territorio nacional, sentimos necesidades, no ya grandes, sino en todo tiempo superiores a nuestros recursos.* Y más particularmente acerca de la reconstrucción de la Marina decía: *Hay quien opina que España no necesita Marina. Yo soy de los que creen que la necesita y mucho, inexcusablemente. Lo que no podemos es costear una gran marina, y esto nos obliga más a rebuscar por todos los rincones donde se malgasta el dinero e impedir que se malgaste.*¹⁹

Durante los años ochenta y noventa, no ocupando cartera de Marina, ni tampoco la presidencia del Gobierno, sino unas veces como vocal de comisiones parlamentarias y las más de las veces como simple diputado, Maura hizo un permanente esfuerzo por la defensa de las cuestiones marítimas, y más particularmente por la reconstrucción de la Escuadra.

Ciertamente la cuestión naval era un tema pendiente en amplios sectores de opinión durante toda la Restauración. La preocupación no sólo atañía a la reconstrucción de la Flota, pues además se propugnaba su importancia para el desarrollo industrial y tecnológico. No obstante, los debates

¹⁷ Lo declaró así Canalejas en *Heraldo* de Madrid, de 3 de diciembre de 1904. El primero de ellos estimado como conservador moderado de signo más acomodaticio al Gobierno; el segundo más afín a las fuerzas económicas y de opinión, más polémico; y el tercero de signo católico y alfonsino financiado por el marqués de Comillas. Cuando Maura inició su etapa conservadora, como ministro de Gobernación con Silvela, se deshizo del órgano propagandístico gamacista *El Español*, y sólo unos meses después de su toma de posesión nació el periódico *España* dirigido por el liberal Manuel Troyano; era fruto del consenso de Maura y Bergé, en el que colaboraron firmas tan prestigiosas como Azorín y Maeztu, pero en 1905 dimitió Troyano y poco después cerró el diario.

¹⁸ *Diario de Sesiones* de 31 de marzo de 1892.

¹⁹ *Diario de Sesiones* de 15 de abril de 1890, y 21 de mayo de 1892.

se eternizaban cada vez que en el Parlamento se presentaba el presupuesto de Marina, y faltaba el concurso de todas las fuerzas parlamentarias necesario para aprobar los créditos extraordinarios que exigía un programa naval. Pese a que se elaboraron diferentes planes navales no se aprobaron, aunque se construyeron numerosos e ineficaces barcos; de la misma forma, resultaron muy insuficientes las diferentes reestructuraciones abordadas en la orgánica de Marina. Los recortes presupuestarios en Marina, y fundamentalmente la discontinuidad en los Planes Navales, impidieron la reforma completa de la Marina ansiada por Maura, figura baluarte de los dos Programas más importantes de esta época; fallaba lo esencial, una política naval establecida que diera continuidad a los Planes, que necesariamente debía estar orientada por la política exterior.

Sólo en una larga relación se podrían trasladar las citas de sus discursos parlamentarios acerca de la cuestión naval desde que inició su campaña. Mediante su palabra logró expandir ese interés en el ámbito parlamentario durante los debates cursados en torno al proyecto de escuadra presentado por el vicealmirante Antequera, en junio de 1884, en los que Maura tomó parte como vocal de la Junta Superior Consultiva de Marina, Comisión de la Cámara baja encargada de dar dictamen; la defensa del programa por Maura fue tajante y clara, si bien advirtió que, siendo la reconstrucción de la Escuadra una prioridad nacional, debía estar precedida inexorablemente por la reforma de la administración de Marina, pues -decía Maura-, *no es lícito arrojarse a gastar dinero en barcos sin reformar hondamente la administración*²⁰. Pero el Gobierno abandonó, el proyecto de Antequera no llegó a Ley y los créditos extraordinarios no se aprobaron.

Nuevamente observamos la capacidad dialéctica de Maura en el Parlamento a favor de la reforma de la Marina en la Ley de Construcciones Navales que se aprobó con anterioridad al desastre de Ultramar, con fecha 11 de enero de 1887, suscrita por el ministro del ramo almirante Rafael Rodríguez Arias. Se trataba de un Plan de considerable coste y ambición que, con ciertos defectos de importancia, tampoco estuvo acompañado de la necesaria reforma de Marina. Los resultados de la intensa campaña en la que cupo un importante papel a don Antonio como vocal de la Comisión Parlamentaria no fueron los deseados, el Gobierno obtuvo el crédito solicitado en las Cortes de 225 millones sin que le precediera reforma alguna; las llamadas de Maura no se atendieron, no se abordó una reforma eficaz porque no se supo afrontar intereses y conveniencias locales, verdadero móvil –a su parecer-, de mantener los arsenales, conservando la producción directa cuando no tenían la capacidad necesaria y, en definitiva, siguiendo una política fácil.

Durante los debates del presupuesto del Estado de 1889-90, con Sagasta en la presidencia de Gobierno, no se previeron, como tampoco en el gobierno anterior, reformas o economías efectivas. Maura siguió criticando un sistema que recordaba el de siglos anteriores: armar imperiosamente grandes flotas, olvidando lo que sí llegó a entender Ensenada como primera necesidad, esto es, la administración de Marina, sin la cual no podía haber Armada. Con esta excepción de Ensenada –decía Maura-, los Borbones crearon formidables escuadras, los astilleros trabajaron a pleno ritmo, pero la Hacienda se arruinó y las escuadras se perdieron inexorablemente, de manera que *asombraba una*

²⁰ En sesión parlamentaria de 6 de diciembre de 1899 declaraba que hacía quince años *que venía discutiendo las cosas de Marina*.

nación extenuada que , a los pocos años de acabada la guerra de sucesión, ponía escuadras formidables sobre los mares...con una sola excepción bien modesta, se disiparon nuestros armamentos navales del siglo XVIII. En esa línea, advertía Maura: lo mismo hemos hecho en el siglo XIX; hemos agotado los recursos de la Nación, nos hemos empeñado en construir buques a toda costa, descuidando lo demás, resultando que, ahora como antes, sin atender a la organización se carece de una fuerza naval real, seguíamos sin flota, tan solo una escuadra aparente, ficticia, compuesta con muchos buques y casi ninguno de guerra.²¹

Las economías que proponía Maura se dirigían siempre a la administración, su falta de organización en la central y sus consecuencias en las provincias marítimas y establecimientos docentes y científicos de la Marina, apostando el político mallorquín por un cuerpo selectivo de funcionarios de tierra y propugnando que la reorganización de la desproporcionada y excesiva plantilla radicada en tierra revirtiera en la construcción y mantenimiento de la flota. En ocasiones llegará a decir que la Administración de Marina había que *arrasarla y hacerla nueva*, pues la organización era tan mala que de nada serviría invertir en la construcción de barcos, aunque llegáramos a contar con los medios de Inglaterra, su material, si antes no se procedía a una drástica reforma en la organización²². Sus denuncias señalaban que esos desórdenes habían provocado el rechazo de la opinión pública hacia las fuerzas navales: *constituía un caso de conciencia pedir a la nación aquel sacrificio, sin la previa reforma de la Administración de Marina*, y añadía: *Toda España sabía que el dinero de la Marina se empleaba mal: debía dar por resultado barcos, porque la Marina son barcos, sin embargo de los cual da por resultado todo menos barcos.*²³

Hay que recordar que Maura dedicó sus más apasionados afanes políticos a la reforma de la Administración, considerándola el problema de mayor relieve de la política española, en todos sus sectores, empezando por la falsa administración municipal, intentando así desbaratar el caciquismo, pues, de otra forma -decía Maura-, no podrían prosperar las instituciones sociales ni jurídicas.

Durante esta época los políticos presentaron sucesivas reformas que bien nacían ya muertas o carentes de todo efecto; casi todos sus promotores pensaban que el mal no radicaba en las leyes sino en su aplicación, sin embargo, don Antonio criticaba esencialmente el carácter centralizador de las mismas, resultando todos los ayuntamientos como un eslabón último del ministerio de Gobernación.

Sobre las necesarias economías y reformas de servicios de Marina, presentando igualmente cifras y estudios de otras marinas para su contraste, y también sobre la necesidad de Marina Mercante, apoyo y reserva de la de Guerra y necesaria para la riqueza y prestigio político de una nación marítima, resultan enriquecedores los discursos pronunciados por don Antonio en el Parlamento durante esta década, de los que, por su gran interés, incluimos a lo largo del presente trabajo numerosas frases y pasajes completos.

En sus firmes denuncias sobre los despilfarros perpetrados en Marina por una escandalosa y mala administración, apenas se puede decir que contó

²¹ *Diario de Sesiones* de 13 de mayo de 1890 .

²² *Diario de Sesiones* de 13 de agosto de 1896, 13 de julio de 1899, y 5 de diciembre de 1901.

²³ *Diario de Sesiones* de 28 de noviembre de 1889 y 13 de mayo de 1890.

con el apoyo de la Corporación. Aunque hubo marinos a su favor, fueron los menos, pues, si en un principio recibió la confianza incluso de importantes mandos, pronto, la crudeza de las demandas de Maura, y más esencialmente las referidas a las reformas de personal, cambió ese apoyo por numerosos ataques fuera y dentro de la Cámara, más particularmente por parte de aquellos que pretendían mantener el *statu quo*, como revelan las discusiones del *Diario de Sesiones* de las Cortes y la correspondencia personal de don Antonio guardada en su archivo.

Acerca de la ausencia de respaldo desde las jerarquías de la Armada, declaraba Maura, entre otras cosas: *Se tiene el concepto equivocado de que la Marina ha de vivir de su propio jugo, administrándose por sí misma, rechazando toda ingerencia y toda intervención de los que aquí tratamos de ocuparnos en sus asuntos, pero no creo que el interés de la Marina pueda ser otro que el de la Patria, y aún entiendo que el interés del personal que viste el uniforme de la Armada es un interés perfectamente distinto del que puede haber en demostrar que ha sido buena, acertada y previsora la administración de la Marina y la inversión del presupuesto. Yo he dicho más de una vez que las primeras víctimas más dignas de lástima el día de un conflicto, son esos dignos oficiales que, sin haber tenido parte alguna en los desaciertos, tendrán ante la Historia y ante la opinión la más grande responsabilidad quizás, además del riesgo de la vida.*²⁴

No obstante esa falta de apoyo, Maura se mantuvo firme en sus ideas, persistiendo en una lucha iniciada casi desde el principio de su carrera política, sin que en ningún momento los reproches que le calificaban de enemigo o ignorante en temas de Marina hicieran decaer su enérgica voz: *Se me tacha de enemigo de la Marina a consecuencia del ardor que es natural en mí (...) y sí ha venido evitándose la molestia de las reformas que no se hacían; los presupuestos quedaban aprobados y todo iba muy bien, aunque todo estuviese muy mal. Se me presentaba como joven, como un adolescente improvisador y desmedido que olvidaba los respetos que se deben al uniforme glorioso de la Armada; no era menester más; a vivir...*²⁵ Pero también, en el otro lado de la balanza, otros profesionales aplaudieron sus ideas y así lo reconoció Maura: *Oficiales tan pundorosos como el que más y tan ilustres como el más ilustre, me han felicitado y me han agradecido fervorosamente el celo con que he procurado desentrañar en los servicios de Marina los vicios de organización*²⁶

Sus consideraciones acerca de la necesidad de Armada, insistentemente expuestas pocos años antes del trágico naufragio del *Reina Regente*, supondrán un tremendo presagio del desastre de Ultramar.

Los sucesos del 98 confirmaron plenamente sus pronósticos; se constató que no teníamos Escuadra, que en situación de peligro, como él había vaticinado, solo era una flota ficticia. Tan solo al año siguiente del desastre, perdidos los últimos territorios ultramarinos y la Nación completamente indefensa, reanudaba su campaña naval. Fue su vuelta a la política activa tras haber ejercido el *oficio de espectador de los desastres*, como confesó a su

²⁴ *Diario de Sesiones* de 29 de abril y 23 de mayo de 1892.

²⁵ *Diario de Sesiones* de 19 de mayo y 14 de junio de 1890, y 26 de junio de 1894.

²⁶ *Diario de Sesiones* de 14 de junio de 1890.

amigo Bergé, coincidiendo prácticamente con el definitivo alejamiento gamacista del partido de Sagasta.²⁷

En sus discursos de 1899 en el Congreso volvía a incidir en la necesidad de formar una flota de guerra que permitiera a España adquirir un papel en el teatro internacional, o, de otro modo, renunciar a los buques de combate y crear solo los necesarios para protección del comercio marítimo y de representación diplomática, es decir, optar por tener o no tener fuerza naval pero, tanto si se aceptaban o no sus ideas –advertía Maura-, se tendría que seguir un plan gubernamental. Retomaba así su campaña a la vez que acusaba a todos los Gobiernos como grandes responsables de la penosa situación: *Los Gobiernos, todos los gobiernos; los Parlamentos, tienen la culpa de haber dejado pasar los presupuestos de Marina y las leyes de fuerzas navales, no sin haberla advertido, por evitarse las dificultades, los roces, las protestas de las localidades, de los Cuerpos, de los amigos, del botón de ancla, del uniforme, de todos esos casos que no tienen perdidos.* Igualmente, el 6 de diciembre argumentaba: *No habría ocurrido lo que ahora lamentamos, si no hubiésemos tolerado, los que lo hayan tolerado, porque respecto de mí he leído esta mañana en el Diario de Sesiones de 1885 las mismas ideas que estoy repitiendo ahora, dichas tan en desierto como todas las demás... si no hubiéramos tolerado este sistema cómodo, en virtud del cual se oyen los cargos, se pasa un mal rato, se sale de la discusión...se vota y se pasa a otra cosa, y hasta el año siguiente, o hasta el trienio siguiente...Aquí no ha habido más que el poder de dos hombres que se han repartido la soberanía entre los dos y han excluido al Parlamento y aún de la Corona, a quien no han consentido más libertad que la de ir de uno en otro: en ellos se personifica, en definitiva, la responsabilidad de los desastres de la Marina, como de todos los desastres de la Patria.*

La falta de respuesta a su larga lucha por la reconstrucción de la Marina, después de quince años discutiendo en el Parlamento y en otras tribunas y también en el Consejo de Ministros, le había llevado a pronunciar amargas palabras el 13 de julio del 99 ante los congresistas: *no he logrado nunca nada. Siendo de Ultramar lo que logré fue lo que menos importaba y lo que menos buscaba: una crisis. De aquella discusión surgió una crisis de personas: el presupuesto ¡no hizo crisis!*

Segunda etapa en la vida político-marítima de Maura, en el partido conservador.

Decíamos en líneas anteriores que en 1902 don Antonio y los gamacistas se habían integrado en el partido liberal-conservador.

Nos parece que se puede diferenciar claramente una segunda etapa de la actividad político-marítima de don Antonio desde que optó públicamente por el partido conservador, porque constituye el periodo de mayor trascendencia y definitivo impulso a sus reformas políticas, esencialmente dirigidas a la Administración y la reconstrucción de la Flota. Por otra parte, será una época

²⁷ Se cree que Maura y Sánchez Guerra, defensores de una política más radical frente a la de Sagasta, provocaron la presentación de dimisión de su jefe, Germán Gamazo, que ocupaba la cartera de Fomento, saliendo del Gobierno en octubre de 1898.

de afianzamiento monárquico, desde la entronización de Alfonso XIII en mayo de 1902, a la vez que plagada de crisis ministeriales en las que las cuestiones militares y navales siempre estarán presentes.

Maura y Canalejas, personajes de muy diferente talante, representarán el nuevo espíritu regeneracionista que invadió la escena española en los primeros años de la monarquía de Alfonso XIII.

Desde el desastre del 98 venían revelándose impulsos regeneracionistas, reformas y cambios que propugnaban los partidos gubernamentales, el conservador y el liberal, en respuesta a las demandas de la vida nacional desde sus diferentes ámbitos. Por un lado, actuaron los conservadores liderados por Silvela y Maura, artífices del regeneracionismo conservador monárquico; y de otro, los liberales, más tarde aunados en la jefatura de Canalejas quien, con sus planes de fortalecimiento del Estado, fue el defensor del nuevo liberalismo que se extendía por Europa.

La pasión por la cuestión marítima había convertido a Maura en autor principal de la creación de la *Liga Marítima* española. Fundada en el año 1900, su idea enlazaba con el pensamiento maurista y constituía una importante tribuna civil, con la participación de vocales marinos y militares, como una plataforma independiente del ámbito parlamentario y de los partidos políticos en la que se podían exponer los intereses corporativistas. Estaba directamente relacionada con la reforma administrativa y defensiva y, como en otras naciones donde hacía años que se había instituido bajo ese mismo nombre, aparecía bajo la protección del Gobierno y subvencionada por sociedades con intereses comunes.

Don Antonio ejerció la presidencia de la Liga hasta 1907 en que le sucedió su vicepresidente, Sánchez de Toca, ilustre político, civil, profundamente interesado y buen conocedor de la materia, una de las pocas cabezas de su época con ideas claras sobre reforma y restauración naval.

En junio de 1901 la *Liga* convocó el primer Congreso Marítimo Nacional asistiendo representantes de todas las fuerzas interesadas, y buen número de marinos, que mostraron su insatisfacción por la pasividad del Gobierno y pretendieron dar solución a la cuestión de las marinas de Guerra y Mercante.

Pese a los críticos que han negado la importancia de la Institución, señalando su corta vida y que sus proyectos eran auténticas utopías, la actividad desplegada en estos primeros años alcanzó a tener un papel trascendental en determinados proyectos de leyes marítimas, integrándose sus informes en interpelaciones parlamentarias y en los dictámenes de las comisiones de la Cámara baja y, sobre todo, sirvió de estímulo a la creación del ambiente naval, el gran ausente tradicionalmente así denunciado en España.

Con la vuelta al poder por segunda vez de Francisco Silvela en diciembre de 1902, Maura entró a formar parte de su Gabinete como ministro de Gobernación, cartera que desempeñó hasta julio del año siguiente.²⁸ La incorporación de Maura, que fue por cierto muy criticada por los viejos conservadores, supuso el impulso acelerador maurista a las ideas silvelistas de reformas estructurales y de cimentación de un Estado moderno. Mediante la realización de reformas radicales, conminó a que se hicieran *rápidamente*, *radicalmente*, *brutalmente*, de manera que la conocida fórmula planteada por Silvela en 1899 de la *revolución desde arriba*, referida a la necesaria

²⁸ Un día después de la toma de posesión, pedía al Consejo de dirección del periódico *El Español* su suspensión, optando por la vía mediática que suponía ya *La Época*, periódico conservador.

representación que en las reformas incumbía a las clases directivas de la sociedad española, quedaba subrayada y corroborada por el político mallorquín.²⁹

El programa de Silvela y Maura propugnó la *revolución desde arriba* que, pretendiendo acabar con el caciquismo para restaurar el contacto de políticos y pueblo, sin embargo, fue vista por los liberales como una especie de clericalismo autoritario.³⁰

Al Gabinete de Silvela se incorporaron también: Fernández de Villaverde en Hacienda, Linares en Guerra, Dato en Gracia y Justicia, y Sánchez de Toca en Marina. Fue un Gobierno de notables autores de importantes proyectos en los tres elementos estructurales: la Escuadra, la Administración, y la Ley electoral, además de otras destacadas medidas como la implantación del servicio militar obligatorio, modificación de impuestos injustos etc. y vigilancia del equilibrio presupuestario. La ambiciosa complejidad de objetivos de este Gabinete terminará por enfrentar a Fernández de Villaverde con Silvela, cuya política de regeneración y necesaria reconstitución no podía subsistir al inexorable plan de nivelación del Presupuesto.

En el Consejo de Ministros, celebrado en Palacio, expuso Silvela su programa al Rey. En él formaba parte esencial el perfeccionamiento y refuerzo de la tributación para acrecentar los excedentes del Presupuesto y mantener el superávit, elemento indispensable para atender a los gastos de reorganización y armamento del Ejército y la Armada. Por lo que respecta al ministro de Marina, Joaquín Sánchez de Toca, presentó en las Cortes, en los primeros días de sesiones, el proyecto de Ley de reconstrucción naval. Sus ideas reformadoras de Marina coincidían plenamente con las de Maura, conjunción que se había afianzado desde la fundación de la *Liga Marítima*.

Ambos fueron los grandes exponentes de la Defensa Nacional. Un año antes, el 5 de diciembre, Maura había denunciado en el Parlamento que la situación de Marina seguía siendo pésima, figurando unas partidas presupuestarias y unos servicios en su organización que no respondían a un plan definido del Gobierno y los partidos, persistiendo el *statu quo* de derroche anterior y una armada indefensa y que, por el contrario, solo las dos terceras partes del presupuesto habrían bastado para tener fuerza naval. Por su parte, Sánchez de Toca, ya había dado buena cuenta de sus ideas sobre la restauración naval, recordamos su obra *Poder Naval* elaborada en respuesta a la del mismo título del norteamericano Mahan, o sus artículos en *El Español*, diario político de signo liberal en cuya fundación, en octubre de 1898, había participado Maura.

El nuevo ministro de Marina propuso en el primer Consejo de ministros que se celebró sus ideas de reforma estableciendo el Estado Mayor de la Armada, su reinstauración, sobre unos principios que se adecuaban a su auténtica función, como órgano independiente a los cambios políticos....y que debía establecer la doctrina naval, sin embargo, su funcionamiento se vio obstaculizado por las luchas internas de la Corporación y sobre todo por la

²⁹ Frase pronunciada por Silvela en un discurso en la presidencia del Consejo de Ministros de 31 de mayo de 1899; Maura aludió a la misma fórmula en 15 de julio de 1901 en el Congreso, y el 18 de enero de 1902 en el *Centro Gamacista*.

³⁰ Maura siempre mantuvo la independencia entre política y religión, pero el clericalismo fue un pilar importante del conservadurismo desde el primer gobierno de Silvela, y Maura se propuso ganar la participación política activa de los católicos, lo que le valió el calificativo de clerical.

duplicidad de competencias con otras instituciones; y respecto a su *Programa de Armamento Naval* de impecable estudio, previendo los estados económicos y los plazos de financiación que podía soportar el Presupuesto, se nombró una Junta Técnica para formular un plan reformador de Marina y bases de construcción de una escuadra, habilitación y fortificación de puertos militares; pero tampoco triunfará el Plan Naval, fundamentalmente frustrado por el enfrentamiento de Raimundo Fernández de Villaverde, ministro de Hacienda que ya en el Gobierno anterior había actuado como drástico nivelador del presupuesto del Estado.

Al aumento de presupuesto que debía sufragar el proyecto de renovación de Escuadra suscrito por el ministro Sánchez de Toca, se sumaba el correspondiente programa descentralizador de Maura, y el efecto no se dejó esperar.

Desde principios de 1903 comenzó a filtrarse la existencia de tensiones en el Gabinete; prevaleciendo la fuerte oposición ejercida por Fernández de Villaverde hasta llegar a presentar su dimisión, se produjo la primera crisis parcial del Gobierno. Las elecciones provinciales celebradas al mes siguiente reflejaron el primer avance de los republicanos y los grupos extradinásticos; la situación adquirió mayor gravedad en las elecciones generales celebradas en abril en las que se mantuvieron todo tipo de arbitrariedades, pese a la intervención de Maura que acusó al Gobierno de proseguir en su tradicional falta de apoyo. La pérdida de fuerza de los dinásticos tuvo su efecto en la Corona. La presión real ejercida sobre Silvela, por influencia de la reina María Cristina, forzó la dimisión de don Antonio, y tras la de él la de todo el Gabinete. Son los inicios de *enrarecimiento* en las relaciones de Maura con el Monarca, a quien el Estadista mallorquín tachaba de injerencia en la política por no limitarse al papel de moderador que él juzgaba debía ostentar.

Acerca del posicionamiento político de Maura en esta época es muy significativo el informe confidencial enviado a la Reina madre en 1902, del que copiamos su comienzo: *Su actitud es bastante clara y terminante. Está convencido de lo que dice y lo expone con entera claridad. Su palabra acre y amarga responde al estado de su espíritu. Anatemiza todo lo que existe, duda del porvenir de España y teme fundamentalmente que si pudiera hacer lo que se propone fracasaría probablemente. A diferencia de los demás habla poco de las personas y se preocupa sólo de las ideas y las soluciones. Estas son absolutamente radicales. Quiere cambiarlo todo (...) volverlo de arriba abajo (...) Ejército y marina, régimen municipal y recaudatorio, la administración civil en las provincias y sobre todo el procedimiento electoral (...) en una palabra, [cree que] hay que jugárselo todo a una carta como medio de ganar la partida. Y si no se puede, retirarse para siempre de la vida pública.*³¹

La caída del Gabinete de Silvela en el mes de julio había estado precedida de un gran debate sobre el Programa Naval, fuertemente atacado por el ya dimitido Fernández de Villaverde - nombrado presidente del Congreso-, y en un clima en el que la cuestión de Marruecos se mantenía latente sin que aún se hubiera ratificado el primer acuerdo de 1902 con Francia, por el que España quedaba con dos extensas franjas de territorio marroquí.

³¹ Archivo General de Palacio, c. 9,17 (González, M. Jesús, 1997, p. 46)

De algunos bancos de las minorías parlamentarias partió la proposición de apoyo a las palabras del Presidente de la Cámara contra los proyectos de Marina que, en definitiva, iba dirigida contra Maura y Silvela, sus principales defensores. Replicó Silvela que todo el Gobierno apoyaba la reconstitución del poder naval y militar, la proposición fue retirada pero las intrigas continuaron y un mes después dimitía Maura.

El 24 de octubre de 1903 se retiraba Silvela de la vida pública con un sentido discurso en el Congreso en el que, entre otras cosas, declaraba su idea de haber emprendido una obra importante y fecunda, como correspondía a la nación y sus medios; se refería así a la reconstitución militar y naval, para recuperar el papel de España en el mundo, y para su defensa.

Abandonaba Silvela resignado y desilusionado de la política: *No me quejo ni protesto, me resigno; pero me aparto de los negocios públicos porque me falta entusiasmo, y la tristeza y el desencanto no pueden ser elementos útiles para una obra activa (...)*; y, aún en sus últimas palabras, acogidas con grandes aplausos, decía: *Tened caridad al juzgarme por el único acto de que me considero culpable: el de haber tardado en declarar a mi país que no tenía condiciones para gobernar. En adelante me dedicaré a tareas menos empeñosas y más en armonía con mis fuerzas y aficiones.*

Respecto de su sucesor había anunciado: *Creo que en Maura hay un presidente y un jefe, y aunque las circunstancias que le rodean son difíciles por muchos y muy variados conceptos, las dominará. A mí me ha ayudado con una lealtad perfecta que rara vez se ve en los indicados por ley o por naturaleza de las cosas para la sucesión, y yo haré otro tanto por él. Podré poco porque al irme pierdo lo principal de mi fuerza. Pero ya no puedo más; se me ha debilitado el estómago, con los años, y lo que antes digería bien, me dá náuseas y pirosis y no sé cuantas cosas más (...)*³²

Pese a la similitudes de ambos políticos, compaginando el talento con un sentido moral de la política, constituyeron personalidades de naturaleza muy distinta; el primero, a quien repelían las inquinas de la política, había acabado desilusionado por aquella España que consideró *sin pulso*; mientras que el segundo, convencido de la fuerza de su misión, despreciaba a aquellos que suponían un obstáculo, y fue incapaz de reconocer fallos a su fórmula que, en definitiva, terminó en la anulación de las perspectivas del parlamentarismo en España.

El carácter abatido de Silvela, dialéctico *de daga florentina* como se le denominó, pasaba a ser sustituido por la desbordante actividad y la voluntad férrea de don Antonio; era el *bismarck* español, pese a que le llamaron *canciller de hojalata* que, al contrario del alemán, pretendió potenciar el Parlamento frente a la Corona. Además, a diferencia de Silvela, consiguió influir en la clase popular logrando su adhesión en grandes proporciones, como así se demostró con los numerosos pronunciamientos del *¡Maura sí!* frente a los no menos abundantes del *¡Maura no!* producidos cuando años después dimitía de la jefatura del partido.

Caído el siguiente Gobierno de Fernández de Villaverde, marqués de Pozo Rubio, el 4 de diciembre de 1903 formaba su primer Gobierno don Antonio Maura, proclamado ya jefe del partido conservador. Nombró en el ramo de Marina al capitán de navío de 1ª clase José Ferrándiz Niño, persona ajena

³² Carta de Silvela. FAAM., 127,7.

al mundo de la política, era el único del Gabinete que no tenía acta de diputado, y se hallaba muy cercano a las ideas reformadoras de Sánchez de Toca.

El presidente Maura fue recibido en las Cortes como el promotor de la Reforma Naval obteniendo la ratificación de su programa de construcción naval. El espíritu público necesario del que ya se hablaba en las Cortes de 1812, esto es, el ambiente favorable a la Armada, lo consiguió transmitir a la parte más representativa de la Cámara, con los más ilustres diputados como Salmerón, Canalejas, Moret y Azcárate; pero tampoco entonces funcionó; la opinión pública siguió denostando toda reconstrucción militar-naval, y durante toda la legislatura se produjeron duras campañas parlamentarias y desde la prensa contra las actuaciones del Gobierno.

En aquella presidencia, de poco más de un año, Maura expuso unas intenciones hasta entonces insólitas, la conjunción de los Estados Mayores de Marina y Ejército para elaborar los planes de la Defensa Nacional, esto es, el preludeo de una Junta Central de Defensa Nacional, idea que, como el Programa Naval, no progresó entonces y que incluso muchos años después seguirá recibiendo críticas.

Por real decreto de 25 de enero de 1904 se había autorizado al Ministro a presentar a las Cortes el proyecto de Ley de la Reforma General de la Organización de los Servicios de la Armada y Programa de Armamentos Navales. No obstante, la lucha por la reforma no acabó. Siguieron las dificultades y finalmente su solución se pospuso a otra cuestión, el problema de Marruecos.

Iniciadas las concesiones a Francia en marzo de 1904, la firma del Tratado Hispano-Francés de 3 de octubre siguiente perjudicaba la posición española que, desfavorecida por el eje Londres-París, perdía zona de su influencia en terreno marroquí quedando reducido a una estrecha franja. Pero, además, otras cuestiones se sumaban contra Maura provocando el comienzo del final de la concordia del sistema bipartidista: la conflictiva visita del Rey a Cataluña (abril de 1904), donde la monarquía era ampliamente rechazada, y la controvertida polémica que acarreó la defensa por Maura del antiguo arzobispo de Manila, fray Bernardino Nozaleda, que pretendía la mitra de Valencia. Fueron asuntos que le valieron profundas e infundadas críticas al Presidente. Pretendieron los liberales una regulación restrictiva de las Órdenes Religiosas, fomentando la idea de que en España no había más católicos que los carlistas e integristas y que la religión era incompatible con las ideas liberales y democráticas, y se acusó a Maura que reaccionó alegando que ese *radicalismo anticlerical* significaba *la negación radical, a su vez, de la libertad que he profesado toda mi vida*. No obstante, los intentos de concordia de Maura solo consiguieron que desde entonces se le aplicaran los epítetos de *ultramontano* y *clerical*, y que su gobierno fuera calificado como un *Gobierno de sacristanes*.³³

Había sido llamado bismarck, filibustero, loco, clerical, y Catón, término empleado incluso por la Regente después de celebradas las elecciones más limpias de la Restauración; y es que en este agitado año de gobierno de grandes reformas enfocadas a la modernización de la administración, como la ley de responsabilidad civil de funcionarios, la ley que reformaba el Consejo de

³³ *Diario de Sesiones* del Congreso, 11 de abril y 6 de noviembre de 1902 (epítetos que le profirieron en Ruíz del Castillo, s/a, v. I, p. 185 y 197)

Estado, la ley de protección a la infancia y la del servicio militar obligatorio, y otras importantes leyes sociales, como el descanso dominical, etc. eran producto de un programa que iniciaba con mano autoritaria confirmando su ya ganada fama, propinándole los apelativos de superhombre, supergobernante, supermallorquín, etc, irónicamente plasmados en el *Heraldo de Madrid* de 14 y 27 de enero de 1904. También consiguió la aprobación de unos créditos para la fortificación de Baleares y Canarias en previsión a una posible complicación de la guerra ruso-japonesa que estalló aquel año. Cuando sólo en parte estaba aprobado el Presupuesto General del Estado, se produjo la crisis de Gobierno. El motivo parece que estribó en la diferencia producida entre el Gobierno y la Corona por el nombramiento del Jefe del Estado Mayor Central de Ejército, mientras el Rey proponía al general Polavieja, el Ejecutivo se inclinaba por el general Loño.

Falleció Silvela en junio de 1905, el mismo año que Maura consolidaba su liderazgo y, mediante comités locales permanentes, reorganizaba el partido conservador. Fue aclamado con grandes aplausos en el Parlamento, como jefe único del partido conservador, tras la votación de los presupuestos en sesión de 20 de junio de ese año.

Intentará Maura lograr un partido fuerte capaz de respaldar *la revolución desde arriba* preconizada por Silvela, creando una nueva conciencia ciudadana, o como él dijo, *atrayendo íntegramente todo el fondo social a la influencia y la acción del Estado*.

La primera presidencia de Gobierno de Maura había constituido el anticipo de su política gubernamental. Su vuelta a la Presidencia, durante el denominado *gobierno largo*, periodo de dos años de 1907 a 1909, estuvo pleno de grandes polémicas; sus defensores lo llamaron *bienio glorioso*, mientras la izquierda lo hizo centro de sus ataques y la prensa se mostró con él implacable. Maura hubo de afrontar duros debates parlamentarios, *con luz y taquígrafos* como él mismo apuntó, primero frente a los extremistas antidinásticos en las discusiones sobre la Ley contra el terrorismo, y después frente a los liberales dinásticos en su reacción contra la represión de la *semana trágica* de Barcelona...

Constituyó un gobierno comprometido en crear un nuevo orden político mediante una importante labor legislativa. Supusieron los 33 meses más fecundos de la Restauración en todo lo relativo a legislación y administración, representando el primer intento serio de regeneración nacional, en un ejercicio de auténtico estadista con proyección de futuro.

Desde enero de 1907 hasta el final de la legislatura desarrolló lo más ambicioso de su programa político, con una complejidad de elementos económicos, culturales, sociales y administrativos y de defensa nacional, pudiéndose afirmar que conformó la empresa de Estado más importante acometida en el siglo XX.

Incorporó medidas nacionalistas en el país, esencialmente la construcción de la Escuadra con la que pretendía devolver la dignidad nacional a militares y civiles en su sentimiento de patria. Pretendió ensalzar los valores, traspasando la simple ceremonia, al reconocer a la monarquía como elemento clave del nacionalismo español, insistiendo en la presencia del Monarca en las provincias *rebeldes* como Barcelona, y regulando la exposición de la bandera en los edificios oficiales, fijando días festivos de carácter nacional (día de la

Raza o de Covadonga), dictando medidas populares como la creación del Teatro Español, etc.

Maura propugnó un nacionalismo plural, de participación ciudadana, no compuesto por los simbolismos que guardaban únicamente las viejas glorias militares, cuestión que a Maura repelía. Identificaba la política como política de españolización, patriótica, ajena a intereses de partido, pensamiento conservador que albergaban casi todos los que compartían esta tendencia conservadora europea.

El 7 del mes de junio de 1907, Maura había presentado en el Congreso el proyecto de Ley de Administración Local que no llegará a ser ley; el 9 de mayo de 1908, el Senado aprobaba el proyecto de ley contra el terrorismo, que tampoco llegará a ser ley; el 29 de julio del año 1909 se iniciaba la semana trágica de Barcelona, y el 13 de octubre era fusilado Ferrer. El 21 de octubre de 1909, el Rey, ante las presiones del Bloque de izquierdas, se arrojó la dimisión de Maura.

El Proyecto de Administración Local encerraba un sentido descentralizador, para dar vida a los municipios a fin de que la gobernación del país no fuese coto cerrado de los gremios políticos. El pensamiento central de Maura estimaba fundamental las medidas descentralizadoras para lograr la participación ciudadana y evitar los abusos del poder local, proponiéndose sobre todo la colaboración de lo que él denominó las *masas neutras*, es decir la clase indiferente, acomodada a sus intereses mercantiles e industriales que, sin embargo, podía ejercer importante influencia en la política, sin que fuera necesario un movimiento de signo subversivo, a la vez que pretendía lo que ya Silvela había denominado la *revolución desde arriba*.³⁴ Consideraba Maura que los órganos locales representaban la fuerza viva de la Nación y los impulsos de abajo a arriba necesarios para mantenerla. En definitiva, Maura intentaba atraer la conciencia nacional para su participación en la política, rechazando el centralismo liberal que no la facilitaba propiamente, si bien su campaña descentralizadora se compaginará con la nacionalizadora de la periferia regionalista, frente a los catalanistas, con una política dialogante.³⁵

Su proyecto descentralizador en las Islas le supuso el antecedente inmediato a las reformas de la administración que pretendió aplicar en la Península, pero, además, su experiencia cubana le servía de parangón ante el problema de Cataluña, esto es, la cuestión autonómica que se revelaba a principios del siglo XX. Su política de estadista pretendió arrancar el regionalismo catalán de su reducto local incorporándolo a España.

Durante los debates del proyecto intentó Maura mostrar a los diputados de *Solidaridad* que era la fórmula para acoger las aspiraciones catalanistas, dentro de un proceso descentralizador general, sin embargo, los radicales pedían la autonomía inmediata... Tampoco la amistad de Cambó y Maura pudo aquilatar el frente extremista de manera que entonces se malogró un ventajoso acuerdo, como muchos años después reconoció Cambó al preguntarse:

³⁴ La idea descentralizadora con proyecciones socio-políticas reflejada en su Ley de Administración Local aprobada durante el llamado *gobierno largo* de Maura, abarcaba prácticamente todo el entramado administrativo, elecciones, cultura, moralidad pública, caciquismo, economía y legislación social.

³⁵ En esa línea, el viaje que preparó del Rey a Barcelona, en 1908, pretendiendo *catalanizar al Monarca y monarquizar a los catalanes*.

*¿Porqué no se aprobó en 1907 una ley que nos daba muchísimo más de lo que por decreto se obtuvo en el año 1912?*³⁶

En la denominada *sesión memorable* de 27 de noviembre de 1907, se aceptó por todos los partidos su Programa Naval, símbolo por excelencia de su nacionalismo económico y gran éxito del programa maurista. Fue aceptado por todos los grupos parlamentarios -conservadores, catalanes, integristas, liberales y republicanos-, tras un larguísimo debate donde Maura, su gran baluarte político, pronunció el importante discurso que ya en la misma sesión fue muy elogiado por los grandes parlamentarios. Así, dijo Moret: *la tarde de hoy puede marcar un época en nuestra historia*; Azcárate lo calificó como: *el más elocuente, el más sentado y el más trascendental que ha pronunciado en toda su vida*, añadiendo que, *yo, siendo demócrata, aunque la opinión sea contraria, aplaudo el proyecto*.

La victoria maurista era resultado de una campaña de muchos años, y principal bastión de su espíritu integrador nacionalista; de los aplausos y elogiosas palabras que recibió en el Parlamento decía Ortega y Gasset que suponían el renacer del espíritu nacionalista español, enterrando el pesimismo regeneracionista de 98, percibiéndose: *un monótono y funesto rumor de azadores que entierran con nobles formas de liturgia diez años de crítica de la conciencia nacional*.³⁷

Suscrito por el ministro de Marina Ferrándiz, fue aprobado definitivamente por las Cortes el 7 de enero de 1908, como Ley de *Organizaciones marítimas y Armamentos navales*, denominada habitualmente Plan Maura-Ferrándiz, *Ley del ocho*, o *Ley de Escuadra*. Fue el más importante hito en la Marina de la época, pues puso los cimientos de la construcción de una flota modernizada y abordó también la reestructuración de la Armada, con reformas que afectaban a personal y material, además de la dotación de la defensa nacional con la habilitación de puertos militares y otras construcciones con un sentido de permanencia capaz de asegurar el mantenimiento de la flota en el futuro. Finalmente se creaba el Estado Mayor de la Armada, la Jefatura de Construcciones Navales, civiles, e hidráulicas, y la Jefatura de Artillería; organizaba plantillas y servicios de los distintos Cuerpos, delimitaba las competencias de la Intendencia General de la Armada y la Dirección General de Navegación; coordinaba los servicios de la Marina Mercante hasta entonces dispersos en distintos ministerios; modificaba la composición de los Tribunales de la Armada etc. En suma, puso las bases a una completa reorganización militar y de administración. Además, las Leyes de Producción Nacional y Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas estimulaban la producción de material de la Armada y, extendiendo este impulso a la industria de transportes marítimos, establecían la conexión entre la Armada y la Marina Mercante.

³⁶ Conferencia de Cambó en el Teatro Principal, 25 de mayo de 1910 (Pabón: *Cambó*. Barcelona, 1952, t. I, p. 36) Años después, en 1914, Cambó, reprochando el abandono de Maura, llegó a declarar que la actuación de su Gobierno para restablecer el orden en los sucesos de 1909 fue blanda, también exculpó a los tribunales por el fusilamiento de Ferrer, que, *si hay culpa es de todo el cuerpo social* etc. y dijo de la labor de Maura: *el intento más serio de renovación, de moralización, de dignificación de la vida política, y que se le había hecho una campaña de ferocidad como no se había hecho jamás contra ningún hombre político, cometándose una tremenda, una inicua injusticia colectiva* (*Diario de Sesiones del Congreso*, 16 de junio de 1914)

³⁷ Ortega Gasset, en *Faro*, 1, 23 de febrero de 1908.

La materialización del programa tuvo que soportar una larga lucha. Si su aceptación había sido casi unánime en la Cámara baja, no sucedió así entre la opinión de la calle donde no faltaron los recelos y reticencias a un plan que se veía como una ola de extravagante patriotismo, denunciado así por una campaña de la prensa republicana radical y socialista que estimaba la prioridad de otras necesidades para el país.

La oposición pública inferirá fuertes críticas contra el propio Maura, sobre todo en torno a las concesiones relacionadas con la construcción de la flota, ante lo que don Antonio expuso su malestar y desilusión: *Yo he llevado treinta años procurando persuadir a todos de lo que es la Marina mercante para una nación peninsular e isleña, y al cabo de esos treinta años, cuando llevo a poder intentar algo desde la presidencia del Consejo de Ministros, poniendo la primera hilada para el edificio, no faltaron treinta mil madrileños que salieran a la calle para atestiguar que éramos unos ladrones los ministros que hacíamos tal cosa.*³⁸

El Gobierno había sido acusado de prevaricación en una campaña que no acabó hasta que pronunció su discurso el republicano Luis Morote que, en contra de su partido y de gran parte de los liberales, declaró la falta de pruebas a estas acusaciones, a la vez que presentaba la renuncia a su acta de diputado. También desde las filas conservadoras se censuró a Maura, como antes le había pasado con la Ley de Administración Local, y es que su visión de Estado, que no abandonaba ante nada, le reportaba unos costes e impopularidad difíciles de soportar incluso dentro de su propio partido.

También es cierto que la rotundidad y elocuencia con que Maura defendió sus ideas provocó odios y pasiones como ningún otro político; agotando la confianza del Monarca y la paciencia de los liberales, produjo movilizaciones en masa, a favor y en contra, rompiendo el orden tradicional de pacto entre los partidos monárquicos. La influencia de la prensa jugó igualmente un importante papel contra las iniciativas políticas de Maura que tuvo que soportar una crítica de guerra abierta, incluso por parte del primer grupo español de comunicación, la *Sociedad Editorial de España*, o *trust* de la prensa como se conocía, primera asociación de prensa española en que se fundieron las editoras de *El Imparcial*, *El Liberal* y el *Heraldo de Madrid*, en 1906, reuniendo a los liberalistas dinásticos con el republicanismo institucional de Melquíades Álvarez y Azcárate.

La acción de lo que se denominó *bloqueo de izquierdas*, tuvo su oportunidad contra la política de Maura cuando éste presentó en 1908 un proyecto de Ley de Represión del Terrorismo, cuya aplicación permitía a las autoridades cerrar centros y publicaciones sin permiso del juez, pudiendo suponer un retroceso en la libertad de expresión y asociación y, además, evitar, incluso anular, el recurso al Ejército, los estados de guerra y los juicios militares por la Ley de Jurisdicciones, dando mayor autoridad al Estado ante la sociedad y ante el estamento militar.

La Sociedad reaccionó convocando a intelectuales, periodistas y políticos en torno a Moret, denunciando lo que consideraban un recorte a la libertad y acusando al Gobierno de clerical y reaccionario, a pesar de que las reuniones estaban autorizadas. La oposición se extendió también en contra del clericalismo de Maura, contra la Ley de Administración Local, contra el

³⁸ Fernández Almagro: *Política naval de la España moderna y contemporánea*, Madrid, 1946, p. 261.

catalanismo, etc, en realidad contra su programa de gobierno, siendo retirada la Ley antiterrorista solo un mes después de ser presentada a la Cámara baja.

Pero, además, las dudas que pudieran existir en el bloque antimaurista se disiparon con los acontecimientos vividos en Barcelona en 1909: el embarque en julio de tropas destinadas a Marruecos llevó a la huelga y destrucción de buena parte de los edificios religiosos de la ciudad, en lo que se tituló la Semana Trágica; situación que se resolvió con la represión militar y el juicio del que se consideró principal sospechoso, el anarquista Francisco Ferrer, cuyo ajusticiamiento reportó un efecto internacional que acabó por resucitar la vieja leyenda negra, volcada ahora sobre la personalidad de Maura.

La oposición liberal en las Cortes empujó al Gobierno a solicitar al Rey su voto de confianza, sin embargo, Alfonso XIII tomó la cuestión como una oferta de dimisión y despidió a Maura. La entrevista del Monarca con Maura solo trascendió a sus íntimos, aunque Maura nunca olvidó lo que creía una deserción ante sus enemigos liberales.³⁹

El Monarca encargó un nuevo gobierno al líder de las izquierdas Segismundo Moret, el cual abordaba su tercer mandato sin conseguir la mayoría necesaria; con su renuncia en 1910, accedía al gobierno Canalejas, estadista radical que durante más de dos años -hasta su asesinato en noviembre de 1912-, supo mantener unido al partido liberal.

En 1913 estaba claro que el sistema de Cánovas y Sagasta se había roto por la crisis de los partidos; era el fracaso del bipartidismo parlamentario. Cánovas, Maura y Canalejas habían intentado adaptar el modelo británico pero prevaleció el múltiple equivalente a los reinos de taifas en partidos políticos.

La desunión de los liberales manifiesta en la lucha por su jefatura desde la muerte de Sagasta -enero de 1903-, también afectará al partido conservador.⁴⁰ El principio de autoridad del Gobierno o, lo que es lo mismo, el cumplimiento de la ley *por cuantos medios pongan las leyes en manos del gobernante*, sin olvidar desde luego la parte que corresponde al temperamento de Maura, llevó a los liberales a declarar rotas las relaciones con el Gobierno, y, en definitiva, fue esa actitud, su estrategia nacionalizadora de la periferia regionalista frente a los catalanistas, con una política dialogante, la que indujo al Monarca a forzar la dimisión de don Antonio. La radicalidad de Maura, sin dar alternativa a los liberales, dividió a sus seguidores entre el que será nuevo jefe de gobierno, Eduardo Dato, y él.

Maura dejó de ser jefe de partido y pasó a arbitrar el maurismo, movimiento fundado el mismo año de 1913 arrastrando una importante masa juvenil que apostaba por ¡Maura sí! Los grandes esfuerzos de Maura habían quedado truncados, derrotado política y personalmente abandonaba la jefatura del partido conservador y con ella la política.⁴¹

En estos años, escenario de un proceso de amalgamamiento de factores que llevaron a la crisis del sistema canovista de partidos, el acento de Maura se hará cada vez más hostil, motivado por su reconocimiento de la cruda realidad, a la vez que crecía un movimiento de impopularidad hacia su persona

³⁹ Sobre el tema, y sus consecuencias, ofrecen versiones favorables y desfavorables, Gabriel Maura en *Por qué cayó Alfonso XIII*. Madrid, y Conde de Villares, en *Estudios del reinado de Alfonso XIII*. Madrid. 1948

⁴⁰ Al asesinato de Canalejas, se disputaban la jefatura del partido el Conde de Romanones y García Prieto.

⁴¹ El ideario político de Maura queda esencialmente de manifiesto en su discurso de 1913 en la Real Academia de Jurisprudencia.

considerándolo resentido, visceral.... e incluso idealista, a lo que sumaban su denostada soberbia.

Sobre la soberbia de Maura, que como a Cánovas se le imputó, escribía el estadista: *La famosa soberbia que me suelen atribuir quienes no me conocen; y aducía: yo no he jurado gobernar según la opinión, sino según mi conciencia, y cuando haya un conflicto entre mi conciencia y la opinión, yo no lo resolveré nunca yéndome con la opinión, sino dejando este puesto cuando la opinión me quite la fuerza para gobernar.*

Con fecha 1 de enero de 1913, Maura, rompiendo el silencio que venía observando en los últimos años, dirigió una carta a los presidentes de las últimas Cortes conservadoras, el general Marcelo Azcárraga y Eduardo Dato, comunicándoles su renuncia a la jefatura del partido y el envío al Congreso de la misma con su acta de diputado; adjuntaba una nota explicativa apuntando la situación de crisis de la política interior, de complacencia con las izquierdas, aludiendo a la imposibilidad de que los conservadores participaran en esa política. A su parecer, se seguía un sistema político *que gradualmente llegó a mediatizar el Poder público en provecho de aquellos mismos sobre quienes importaría más el efectivo imperio de las leyes. Liberales y demócratas se habituaron a influir en las decisiones de la Corona con inminencias coactivas, si no con disturbios, prevaliéndose del cuidado que la Corona pone en no irritar a las facciones de la extrema izquierda.* Denunciaba la colaboración de *revolucionarios y gobernantes* para secuestrar la facultad que el Monarca tenía de nombrar libremente los ministros: *promiscuidades corruptoras entre monárquicos y republicanos, gobernantes y facciosos que enervan la sanción penal, desprestigian y entumecen a la autoridad y ocasionan enormes sacrificios del bien público para captar colaboraciones de tribuna y de prensa, sin las cuales la intriga se frustraría.* Y finalizaba diciendo: *Fue etapa lógica y término natural de este sistema, no episodio transitorio y fortuito, el asalto combinado que determinó instantáneo cambio de Gobierno en 1909.*⁴²

Maura intentaba la institucionalización de un poder representante de la mayoría, sin intrigas ni facciones, pero no tuvo el necesario apoyo.

Se había roto la normalidad en la alternancia de poder de los partidos. A petición de los dos ex-presidentes del Congreso y Senado, se reunieron las minorías conservadoras de ambas Cámaras el día 8; el más antiguo ex presidente conservador del Congreso, don Alejandro Pidal, en nombre de toda la asamblea, declaró el apoyo a Maura pidiéndole que retirara su renuncia; a este deseo se sumaron las manifestaciones de los conservadores de provincias, interés que se vio satisfecho por carta de don Antonio reintegrándose a la jefatura del partido.⁴³

Tras la apertura de las Cortes por el nuevo presidente de Gobierno, el Conde de Romanones, pronunció un largo discurso don Antonio en el debate político del día 29 de mayo. Explicó en él la dinámica de la política imperante desde 1909 y las causas de su silencio, su reserva desde entonces, corroborando su imposibilidad en aceptar alguna responsabilidad en la política

⁴² Madrid, 1 de enero de 1912, carta de Maura a Dato y Azcárraga, y nota explicativa de 31 de diciembre de 1912 (*El señor Maura y el partido conservador ante la opinión*. Documentos recogidos y publicados por la Juventud Conservadora de Madrid. Madrid, 1913, pp. 18-19. FAAM., 8-4-37)

⁴³ Madrid, 10 de enero de 1913, carta de Maura al general Azcárraga y a Dato (*El señor Maura y el partido conservador ante la opinión*, 1913, pp. 27-28)

que se venía practicando, estando rota la necesaria solidaridad de los partidos constitucionales.⁴⁴

Surgía la opción conservadora liderada por Dato, partidaria de reanudar el turno de gobierno con el partido liberal, en contra de la opinión de Maura quien había argumentado que los liberales estaban obligados a no transferir a otra situación el desenlace de la ocupación militar de Tetuán, y a no dejar indotado el presupuesto del año económico...

En octubre de 1913, cayó el gabinete de Romanones. Celebró el Monarca las obligadas consultas, la primera con Eduardo Dato, ex-presidente del Congreso, y la segunda con Maura. Días después, Maura confesaba en las Cortes que encontró prejuzgada la decisión del Rey, en contra de lo que él venía manteniendo. Se retiró el ex-presidente del Consejo de Ministros a la finca de un amigo, dejando libertad de decisión a su partido; y aceptó Dato el poder.

Con la formación del gobierno de Dato, 27 de octubre de 1913, quedó de manifiesto la secesión del partido conservador, abandonando Maura definitivamente la presidencia del partido a primero de noviembre. Maura declaró que no podía apoyar al Gobierno Dato, si bien tampoco lo combatiría, manteniéndose en absoluta abstención.

No tardó en producirse la reacción de jóvenes conservadores que, junto a representantes de las Cortes, protestaron iniciando la famosa campaña del *¡Maura sí!* frente al *¡Maura no!* de las izquierdas. Acerca de su abandono de la jefatura del partido, que muchos reconocían obligada por las circunstancias políticas, *tan bochornosas*, se dirigieron numerosas cartas de adhesión a Maura, de parte de abogados, militares, ingenieros, de sociedades y otros particulares, además de multitud de conservadores, e incluso de republicanos; también se editaron un sin fin de artículos de periódicos, algunos a favor como el ABC, y otros menos como *El Imparcial* y el *Liberal*.⁴⁵

Su sentido de la responsabilidad le llevó a alejarse de la política aquejado de un sentimiento victimista que, a pesar de su vuelta posterior en el transcurso de tres presidencias de gobierno, ya no le abandonará.

Aunque las reformas de Maura no fueran la panacea, lo cierto es que durante el gobierno de Dato aumentó el militarismo y el desprestigio del Parlamento: por un real decreto de enero de 1914, quedaba facultado el Monarca para intervenir directamente en todos los asuntos relacionados con tropas, ascensos y mandos, reconociéndole una autoridad que de hecho venía ejerciendo.

Desde la guerra del 14 ya la situación de optimismo anterior había acabado, y con ella los proyectos regeneracionistas, pues la guerra colonial, las huelgas, los nacionalismos, etc. ocuparán toda la atención.

La obra de reconstitución marítima de Maura había perdido su fuerza y velocidad inicial, ausente la firmeza en su orientación y la vigorosa acción que requieren la defensa nacional. De su lentitud e interrupciones se quejaba en su famoso discurso pronunciado en el Teatro Real de Madrid, el 21 de abril de 1915, cuando, refiriéndose a las fuerzas navales, recordaba su larga labor por

la reconstrucción de Marina: *emprendí una campaña porfiadísima hace ahora treinta años. Era notorio que no tenía género alguno de interés, ni siquiera del interés electoral de mi distrito; no tenía más interés que el de mi*

⁴⁴ *El señor Maura y el partido conservador*, 1913, pp. 101 y ss.

⁴⁵ FAAM., 393, 11.

patria. ¡Treinta años y hasta los veintiocho no pude lograr nada; La segunda vez que fue Presidente del Consejo de Ministros pude poner la primera hilada del cimiento de una obra que tiene muchos pisos. Y de eso que se legisló, todo quedó abandonado, menos lo que no se podía abandonar, siendo de notar que en Marina lo que no es completo y sistemático, resulta inútil. No se puede hacer todo de una vez; pero mientras no está el sistema completo, las piezas son como de un reloj descabalado.

Desde 1909, los cambios y reformas de las Fuerzas Armadas los venía minando la inestabilidad política, cuestión ésta que Maura denominaba *accidentes de la vida nacional* que poco debían tener que ver con la preparación de la guerra, enseñanzas, maniobras, etc., proponiendo la creación de una especie de ministerio técnico y permanente, llamado Estado Mayor Central o similar, cuya misión sería elaborar proyectos a sancionar por la Junta de Defensa para ejecutar por el ministerio de Guerra, propuesta que despertaba los recelos de camarillas... que creían ver mermadas sus atribuciones.

En 1916, Maura se reintegraba a la vida política acaudillando a los conservadores; en 1917 se producía el Manifiesto de las Juntas militares, Asamblea de parlamentarios, huelga general revolucionaria. Cuando, en la fuerte conmoción, las Juntas militares de Defensa brindaron a Maura prácticamente el poder, éste ni siquiera se molestó en rechazarlo; en esa línea, escribió, que no se consideraba *quien ha de suplir la deficiencia del impulso colectivo nacional*. Era el mismo año en que pronunció en la madrileña plaza de toros de las Ventas su conocidísimo discurso, el día 20 de abril, refiriéndose a la situación de España, su carácter marítimo...y, cómo no, a nuestra flota: *España tiene una situación geográfica y estratégica en el mundo que, para quien quiera que sea nuestro amigo, tiene un valor inapreciable, porque es multiplicador de sus fuerzas, porque es un desdoblador mágico de sus propias aportaciones de energía. Y esto, que son nuestras bases navales, que es nuestra situación en los dos mares, en el centro de la vida mundial, mercantil o militar, eso es menester que lo tengamos seguro, que lo poseamos exclusivamente nosotros (lo he dicho en las Cortes muchas veces porque hace treinta y tantos años que lo vengo diciendo). Y eso requiere que le pongamos nosotros la llave, y que tengamos la llave nosotros. Hoy no la tenemos, y no tenerla significa que todo lo que las bases y la posición estratégica que España representa en el mundo, en vez de ser nuestra fortaleza, es un invitación a agraviarnos y a tomárnoslo.*

Volverá don Antonio a ocupar por tres veces más la Presidencia del Gobierno; serán cortos periodos en los que, tratándose de momentos delicados debido a la vieja cuestión marroquí, se recurrió al ilustre estadista, además, fueron tiempos que prácticamente carecen de interés en lo marítimo.

Cuando en marzo del año siguiente (1918) Maura fue llamado a formar su tercer gobierno, gabinete de concentración nacional que duró poco más de siete meses, e igualmente en su cuarto Gobierno, 15 de abril a 20 de julio de 1919, formado por mauristas, Maura había aceptado *para impedir que el rey tuviese que capitular ante las facciones extremas, más o menos inmediatamente, o bien formar un gobierno militar, precursor muy probablemente del total desquiciamiento.*⁴⁶

⁴⁶ Nota de Maura, de 16 de agosto de 1919 (Tusell, Javier, y Avilés, Juan: *La derecha española contemporánea. Sus orígenes: el maurismo*. Madrid, 1986, p. 193).

En julio de 1921 se producía la más deshonrosa derrota del Ejército en los alrededores de Annual, en Marruecos, tras diez años de costosa e impopular lucha, comprobándose entonces, como se había probado en la Armada del 98, que el Ejército no era tal a pesar de que se trataba de la institución que más partidas presupuestarias había absorbido. En Melilla se había puesto de manifiesto que no contaba con un solo tanque blindado, mientras la prensa, como en el caso de Cuba, tampoco reflejó datos reales, revelando únicamente que los kabileños habían dado muerte a miles de soldados.

Después de Annual, se produjo el quinto y último gobierno de don Antonio, el denominado Gobierno nacional de 1921 (14 de agosto). Duró seis meses y fue un gobierno de coalición con romanonistas, demócratas conservadores y regionalistas, ocupando Juan de la Cierva el ministerio de la Guerra para hacer frente al desastre africanista. En cuanto a Marina, nombró al Marqués de Cortina, personaje civil pero muy sensibilizado en temas navales. Consiguió el nuevo Ministro la aprobación en las Cortes de una Ley que venía a completar la Ley Miranda de 17 de febrero de 1915, doblando prácticamente los créditos, de 270 millones a 450, y ampliando los plazos de ejecución de las construcciones que, dispuestos en principio para seis años, los efectos de la guerra habían impedido su finalización. Otras medidas ordenó Cortina concernientes a personal, y también las primeras que se dirigieron a la aeronáutica naval.

El abandono del apoyo de los romanonistas, y otra vez la cuestión marroquí, con el planeamiento del desembarco de Alhucemas, llevó a Maura a dimitir el 8 de marzo de 1922, retirándose definitivamente de la política. Para entonces, el estadista mallorquín ya no era ni sombra de lo que fue. La escisión del partido afectó también a los mauristas, entre ellos, a Osorio, gran amigo del político que estaba en las filas de tendencia democrática y que en vísperas de la Dictadura tuvo esporádica vigencia en el Partido Social Popular, mientras que la otra opción, de carácter más autoritario, donde figuraba Goicoechea, acabaría prestando su apoyo a la Dictadura. Ambas tendencias, parecen adecuarse, una al pensamiento liberal de Maura, y otra a su talante autoritario.

En julio de 1923 sufrió Maura un segundo atentado, también en la ciudad de Barcelona (el primero sufrido allí en abril de 1904, cuando la visita del Monarca), y el siguiente mes de septiembre, el día 13, se producía el golpe de estado del general Primo de Rivera. Sobre la dictadura militar declaró Maura: *la dictadura es la rampa que nos lleva derechamente a la Casa del Pueblo; unos días después propugnaba la necesidad de la opinión pública para sanear y enderezar la vida oficial española, y lo más contrario es una dictadura. De ella abominé y me aparté en todo tiempo.*⁴⁷

Un año después, el 13 de diciembre de 1925 Maura falleció. Ortega y Gasset escribió entonces: *Que se aproveche para los destinos nacionales la porción de genialidad que pudo haber en aquel hombre.*⁴⁸ Aquel hombre cuya sola mirada, como escribe La Cierva, *fue capaz de detener a un asesino.* Tras su fallecimiento, publicaba un diario mallorquín: *No desaparece un ex-*

⁴⁷ Nota de Maura de 2 de mayo de 1924 (Tusell y Avilés, 1986, p. 316); carta de Maura a Silió y otros correligionarios, de 20 de junio de 1924 (Maura, Gabriel: *Al servicio de la historia. Bosquejo histórico de la dictadura.* Madrid, 1930, t. I, pp. 152-153)

⁴⁸ Ortega y Gasset, José: *Maura o la política. Obras Completas.* Madrid, ed. de 1988, t. XI, pp. 71-91.

presidente del Consejo, un político ilustre; es algo mucho más lo que desaparece: es un hombre todo prestigio, en quien encarnaba la sana intención, el sacrificio por la Patria, la ausencia de bajas pasiones, el desprecio de los apetitos, que sacrificaba en el altar de su puritanismo. Y continuaba la editorial: *Mientras España vivió su vida constitucional, la palabra del señor Maura era en las Cortes el espaldarazo para dar vida a una ley o el ariete que hacía polvo un proyecto. Su elocuencia era soberana, Artista del gesto, del ademán y de la voz, reunía todas aquellas condiciones que los cánones señalaban para los grandes oradores.*⁴⁹ En el mismo periódico se trasladaban algunos de los comentarios proferidos por personajes de la época, intelectuales, amigos o adversarios políticos de don Antonio, acerca de la figura y obra del estadista, opiniones expresadas en diferentes etapas de la vida política de Maura que nos parecen de gran interés, así, por ejemplo, las palabras de Miguel de Unamuno: *Si me preguntarais cuál es hoy el hombre más respetado, más admirado, más venerado en España, os diría sin vacilar, que lo es Maura. Todo el mundo habla de él con respeto, hasta con admiración, y más aún que sus correligionarios políticos sus adversarios. Y no es sólo porque ya no se le tema, porque los profesionales de la política, los políticos de oficio, le crean descartado para siempre de los consejos de la Corona ¡no!. Es el sentimiento de reverencia que produce un hombre que no pospone ideales y convicciones al mero disfrute del poder. Se dice y se murmura, no sé con qué fundamento, que Maura se ha alzado frente al peligro de un cierto poder personal reñido con el espíritu democrático, no demagógico, de nuestra constitución política, que Maura no quiere pactar con cierto kaiserismo a que propenden nuestros sedicentes demócratas y reformistas, que a las veces sueñan con un Carlos III de España o un Federico II de Prusia. No sé lo que habrá en ello de verdad; pero si es leyenda, esta leyenda es hoy en España el principal pedestal del enorme prestigio de Maura. También Melquíades Álvarez había dicho en el Parlamento: Yo, señores diputados, soy de los hombres que se han rendido siempre ante los méritos del jefe del partido conservador. Discutiendo aquí con el malogrado señor Canalejas, dije que S.S. siente, Sr. Maura, más hondamente la dignidad del poder, y ahora agrego que tiene un buen propósito, que tiene el deseo del acierto, el pensamiento puesto en los intereses políticos del país, y reconociendo por un deber de justicia estos méritos que avaloran la noble personalidad del jefe del partido conservador, me va a permitir S.S. que le diga que, como no hay hombre perfecto, al lado de esas brillantes cualidades tiene un defecto que le incapacita para regir con acierto los destinos del país. Es, sin poderlo remediar, quizás como lo sea yo, impulsivo a ratos, vehemente, apasionado, con un exceso tal de pasión, que a través de su temperamento se subvierte la realidad por completo y va suscitando en su espíritu ideas equivocadas y falsas. Pero el señor Maura cae en el error con frecuencia. Ya sé yo que si S.S. comprendiera que se hallaba en el error lo rectificaría inmediatamente: esto lo reconozco; en su pensamiento, el amor a la verdad se sobrepone a todo otro linaje de escrúpulos. O las palabras de Francisco Grandmontagne: Maura es un gran agitador. Para que todo resulte raro entre nosotros, ese gran agitador no está en la izquierda, sino en la derecha...Maura quiere ver vivo a ese pueblo; con él o contra él, pero vivo. Antes que verle inerte con él, prefiere verle vivo con otro.*

⁴⁹ Diario *La Almudaina*, Palma de Mallorca, 15 de diciembre de 1925.

Acaso todas las ideas de Maura y su revolución desde arriba se resuman en ese afán, en el afán de ver viva a España. Y por último, para no hacer interminable la lista de ejemplos, copiamos otras frases, ahora de Alejandro Lerroux: Y no es solamente crisis de partido, que, por serlo, por no haber partido conservador y por no haber partido liberal, pone en crisis al régimen; no es solamente crisis del partido republicano, es también crisis de hombres, porque, salvados todos los respetos que se deben a las altas mentalidades del señor Maura, que se aleja del partido conservador y que se coloca fuera de la órbita de los partidos nacionales, y del señor Azcárate, ¿qué otros hombres quedamos que, salvados también los respetos personales, políticamente no nos podamos llamar de tú?

Epílogo

La política exterior fue uno de los afanes permanentes del estadista mallorquín. Su existencia está íntimamente relacionada con la necesidad de la Escuadra, porque ésta, su unidad, se debe exclusivamente a la política exterior y a las necesidades de la nación, de las que han de partir todos los proyectos de su organización, del material y de su personal.

Acerca de la política exterior mostró Maura claramente su postura, propugnando que para tener el derecho de elegir conexiones y relaciones internacionales era necesario previamente que el país debía integrar previamente *la plena personalidad y vigorizar intencionadamente el albedrío para que funcione, y cuando se tenga la libertad de optar y la fuerza de resistir*, decía Maura, *será el deliberar y el decidir*. Sus palabras sugieren el necesario establecimiento de fuerza naval, instrumento indispensable para la defensa nacional que está subordinado y dirigido por la política exterior.

La visión estratégica de España fue una característica constante en la vida de don Antonio propugnando la necesidad de una política exterior, considerando a España como nación occidental que, volcada al Mediterráneo y el Atlántico, estaba ligada por sus intereses a Inglaterra y Francia. En la misma línea, y a pesar de haberse visto complicado en intervenciones bélicas en territorio marroquí, siempre postuló la neutralidad, a la vez que promovió la necesidad de una política defensiva. Se definió contrario a la política de intervención bélica en Marruecos, aunque con él se inició la estrategia de intervención, de conquista militar en territorio marroquí, de manera que muchos le atribuyeron una política imperialista que no tenía. Fue protagonista de los acontecimientos más relevantes de la política africanista: promovió el convenio hispano-francés de 1904, el acuerdo de Cartagena de pocos años después, y fue responsable de la campaña de 1907-1909.

El afán reformista de Maura le llevó a iniciar la reorganización administrativa de la Armada en 1904, iniciativa que le venía desde muchos años atrás y que le costó la enemistad de importantes sectores de su personal que no aceptaban la rigurosa reducción de plantilla preconizada por el político. Además de la nueva organización de plantillas, sentó las bases de una profunda reorganización militar y administrativa: se creaba el Estado Mayor de la Armada y la Jefatura de construcciones navales, civiles e hidráulicas; coordinó los servicios de la Marina Mercante; delimitó las competencias de la

Intendencia General de la Armada y de la Dirección General de Navegación etc.

También el Ejército, la Policía y la Guardia Civil, que eran herramientas legales en la consecución de la política de nuevo orden emprendida por Maura, en la configuración del Estado y el Régimen, fueron objetivo de sus reformas. En su campaña descentralizadora, y a la vez nacionalizadora de la periferia regionalista, pretendió reforzar el elemento civil que ejerciese el control social. Del Ejército, ostentando un protagonismo ciertamente desmesurado, había dicho Maura desde sus primeras andaduras políticas que había que ponerlo en la turquesa, *como se hace con los vasos contrahechos, para sacar purificada la masa y moldearla sobre otro pie*.⁵⁰ Trató de democratizar al Ejército en su composición y orientarlo a una labor defensiva, alejándolo de las cuestiones de política interna, de las disputas interpartidistas, de la camarilla de palacio y, sobre todo, de cualquier tentación pretoriana. Trató Maura de consolidar un ejército y una armada más adecuada a las realidades sociopolítica, económica y estratégica de España, en definitiva, reducirlos y mejorarlos técnicamente.

La rotundidad y elocuencia con que Maura defendió sus ideas provocó odios y pasiones como ningún político. Siempre fue el mismo que en 1893 tuvo el valor de advertir en España el desastre colonial si no se emprendía el camino de las reformas. A él se debieron casi todas las leyes que en sentido liberal se promulgaron durante la Regencia de María Cristina y el reinado de Alfonso XIII.

Agotando la confianza del Monarca y la paciencia de los liberales, produjo movilizaciones en masa, a favor y en contra, rompiendo el orden tradicional de pacto entre los partidos monárquicos. El papel de la prensa también entonces era esencial en los esfuerzos de los políticos, considerándose prensa afín a la política de Maura los periódicos *La Época*, aristocrático y acomodaticio al conservadurismo templado, *España*, más polémico y vinculado a los grupos económicos, y *El Universo*, diario católico alfonsino financiado por Comillas; además, el periódico *La Acción*, el semanario *Vida Ciudadana*, y la revista satírica *El Mentidero*; pero igualmente, las iniciativas políticas de Maura hubieron de soportar la crítica del primer grupo español de comunicación, la *Sociedad Editorial de España* que reunía a los liberalistas dinásticos con el republicanismo institucional de Melquíades Álvarez y Azcárate.

Como colofón y parte esencial en el impulso maurista por una política honesta y de interés nacional, debemos apuntar que en el trienio que supuso el denominado *gobierno largo*, después de años de inestabilidad, con gobiernos cortos y débiles, sin mayoría, Maura pudo presidir un Gobierno integrado por un partido supuestamente unido y disciplinado que alcanzó a dictar *no menos de 280 leyes desde el 10 de octubre de 1908 hasta junio de 1909*, actividad *indudablemente prodigiosa* como calificó el *The Times* en junio de ese último año.⁵¹ En esa línea había publicado Besada en el diario *Época*, con fecha 25 de marzo de 1907: *Hay que aprovechar el momento de confianza en la acción del Gobierno en que nos hallamos. Existe la atmósfera propicia para las reformas.*

⁵⁰ *Menos que eso, todo me parece poco*, decía en carta a Moret en 1883 (RI. Academia de la Historia, ANR, 11, 8937)

⁵¹ FAAM., 421.

CAPÍTULO II

POLÍTICA NAVAL Y PROGRAMAS NAVALES EN EL XIX

Administración de Marina. Organización

La Marina española ha tenido ilustres figuras que lograron llevar a la práctica sistemas que en su día significaron grandes conquistas en el campo orgánico, desde Patiño, Ensenada, o después Valdés y Mazarredo, o muchos años después los intentos del denostado Conde de Salazar, entre una ininterrumpida serie de reformas y disposiciones dictadas por los numerosos ministros del XIX.

La voluntad del Rey Carlos IV y los intentos de los almirantes Antonio Valdés y José de Mazarredo no pudieron evitar la degradación naval, hundiéndose la Marina en el más completo abandono, pese a que aún mantenía el segundo lugar como potencia marítima con 67 navíos y 87 fragatas.

En cuanto a la reinstauración del Consejo de Almirantazgo (1803), antigua idea de Antonio Valdés llevada a la práctica por Godoy con el fin de abordar las reformas necesarias para una importante marina, verá frustradas sus iniciativas por la guerra de la Independencia en la que la Armada quedó prácticamente al margen; ausencia mucho más grave en las guerras de Ultramar en las que apenas contó España con los medios navales indispensables para apoyar la acción terrestre, donde se demostró falta de dirección resultante de la disparidad de criterios, produciéndose así grandes fluctuaciones en lo diplomático y militar.⁵² También debemos sumar a estas circunstancias el trato inferior que, a juicio de muchos, tradicionalmente, sufrieron durante el siglo XIX los marinos con respecto a las fuerzas de Tierra.

Las guerras de Cuba y Filipinas generaban operaciones fundamentalmente terrestres, con una marina subordinada a su planeamientos. Al continuo desgaste del material flotante en las expediciones, unido a las propias deficiencias de los buques, cuyas reparaciones se debían efectuar en factorías inglesas de Honkong o los Estados Unidos, se añadía la pésima situación que arrastraban los hombres de Armada, así, es de todos conocido que cuando entraron en guerra los Estados Unidos se debía el sueldo a los oficiales y marineros de la Escuadra española.⁵³

No obstante, y es algo que se olvida con frecuencia, a pesar de la escasez de medios en la Armada, los marinos desempeñaron una importante labor durante la guerra de Independencia americana en toda clase de tareas, no solo en misiones de defensa sino también en la administración de los territorios, actuando como jefes de división, ingenieros, artilleros y

⁵² Quizá debido, como piensan algunos autores, a la poca importancia que se prestó a la rebelión hispanoamericana desde los diferentes gobiernos españoles de la época.

⁵³ *Colección Documentos de la Escuadra de las Antillas*. Ed. Naval. Madrid, 1986.

gobernadores de plazas y fortalezas, cumpliendo funciones que abarcaban el gobierno, defensa del territorio y mantenimiento de la paz y el orden interno, control del tráfico marítimo en la zona, desarrollo de estudios cartográficos, topográficos y de carácter etnológico, además de otros cometidos como responsabilidades en la construcción de caminos etc., y todo ello desde sus destinos en las diferentes islas del Pacífico y en ambos lados del Atlántico, desde las islas Filipinas, las Carolinas, las Palaos, Fernando Poo o Guinea.

Sobre la ausencia de política naval y la desastrosa administración en Marina durante el gobierno de la Junta Central, redactó una amplia memoria el que fuera su ministro, Antonio de Escaño, antiguo ayudante de Mazarredo, destacando de aquella situación el elevado espíritu de los marinos: *en medio de la indigencia en que los tenía sumergidos el Gobierno, habían conservado el pundonor de su educación primera y anhelaban ocasiones en que distinguirse*⁵⁴

El reinado de Fernando VII será caótico para la Marina, con numerosas órdenes y contraórdenes, llegándose incluso a la supresión de los Departamentos de El Ferrol y Cartagena, que quedaron reducidos a simples apostaderos marítimos.⁵⁵

Perdido el material, a falta de buques donde servir, apenas se contaban destinos propios. Para dar empleo a un personal desocupado se procedió a la creación de oficinas, de manera que aumentaron obligadamente los destinos de tierra. Se trataba de una medida provisional que, hallándose la Marina más precaria que nunca, provocaba una desproporcionada ampliación de plantilla no embarcada, gestándose un deseo evidente por acceder a puestos de tierra cómodos y bien pagados, originándose con el tiempo el mayor baldón imputable a la administración de la Armada.

Al mismo tiempo persistía un amplio sector del Cuerpo que, descontento por la situación, se preocupó por presentar reformas capaces de dar soluciones eficaces en la administración de Marina y sus servicios. Muchos eran los jefes de la Armada que criticaban la providencia que convertía las dependencias centrales de Marina en refugio interino del personal de los Departamentos, hasta convertirse en fijo, como un perjuicio del fomento marítimo pues, en definitiva, crecía en importancia el Almirantazgo con un número ascendente de funcionarios a la vez que decrecía la Armada.

⁵⁴ Escaño, Antonio de: *Exposición sobre las providencias generales dadas en el despacho de Marina durante el tiempo que gobernó la Junta Central, siendo Ministro D. Antonio de Escaño, 15 de octubre de 1808 a 29 de enero de 1810, y Extracto del Diario de las operaciones de la Regencia, en lo referente a Marina, desde el 29 de enero a 28 de octubre de 1810* (Fernández Almagro, *Política naval de la España moderna y contemporánea*. Madrid, 1946, pp. 135 y ss.)

⁵⁵ Aunque en 1808 poseíamos aún 70 grandes buques, navíos y fragatas, la mayor parte de ellos fueron a morir en los arsenales abandonados por falta de recursos para darles carena (Conferencia del almirante Marqués de Pílares en el Ateneo, Madrid, 14 de marzo de 1912. *Boletín Oficial de la Liga Marítima Española*, año 1912, p. 5). De la escasez de armada nos dan perfecta idea las tablas de flota existentes en 1808, a la subida al trono de Fernando VII, y en el año de su muerte, en 1834, que nos presenta Mendívil: 42 navíos en 1808, y 3 en 1834; fragatas, de 30 a 5; corbetas, de 20 a 4; jabeques, de 4 a 0; urcas, de 15 a 0; bergantines, de 50 a 8; pailebotes, de 4 a 0; goletas, de 38 a 7; balandros, de 10 a 0; y embarcaciones ligeras, de 15 a 8; y todo ello agravado por un sinnúmero de bajas, de manera que en 1840, cuando terminaba la 1ª guerra carlista, ya no existía prácticamente Marina militar (Mendívil, Manuel: *Méndez Núñez o el honor*. Bilbao, 1930, p. 98)

Según orden de 31 de agosto de 1825, se suprimen los Departamentos de El Ferrol y Cartagena, conservándose solamente el de Cádiz *con el fin de conservar en cuanto fuera posible las muchas y preciosas obras que hay en ellos.* (*Estado General de la Armada*, año 1828, p. 27).

Sería una tarea ardua pasar revista a la organización naval española a través del tiempo, capaz de identificar su evolución hasta la época actual, su espíritu y su mayor o menor grado de veracidad. Una visión resumida de sus manifestaciones nos permite vislumbrar el logro de grandes conquistas en el mundo orgánico. Desde Patiño, Ensenada, Valdés, Mazarredo etc. y ya más avanzado el XIX la obra del denostado por muchos de sus coetáneos Conde de Salazar, el *Juicio crítico sobre la Marina Militar de España*, que, sin embargo, ha constituido hasta casi nuestros días un verdadero monumento.⁵⁶

La primera reforma a esa gran máquina administrativa fue obra de Luis María de Salazar, según Reglamento de 16 de agosto de 1828, primero de los reglamentos de la Secretaría que, si bien no puso fin a la decadente situación, fue la base de todos los reglamentos posteriores concernientes a la Secretaría de Marina.

La gestión del Conde de Salazar, titular ininterrumpido del ramo de Marina desde 1823 hasta 1833, fue criticada por muchos miembros de la Corporación como el mayor de los desastres. Procedía del Cuerpo General de la Armada, fue oficial mayor de Secretaría, Intendente de Marina y miembro del Almirantazgo; fue autor de célebres obras y desarrolló un plan de reformas que cambió por completo el edificio y constitución de la Marina. Siendo poseedor de indiscutibles conocimientos administrativos y eminente profesional, dominado por las ideas reformistas y comprometido en fundar nuevos cimientos y elevar la Institución sobre sólidas bases, pretendió un ordenamiento fundado en la administración y economía, sin embargo, en la práctica dio unos resultados que, en opinión de sus propios compañeros, sumergió a la Marina en el más terrible estado, arruinándola y desorganizándola en los diez años de su mandato.

Lo cierto es que aquel eminente autor, realizando un completo análisis de la Marina desde la época de Felipe V, propugnando lo que debían ser los cuerpos, instrucción y servicios, y poniendo en evidencia vicios reconocidos etc., intentó remediar una situación en permanente lucha con el erario público, tomando unas medidas que, sobre todo en lo que respecta a las propuestas de reducción de personal y de los servicios encomendados a Marina, despertaron gran interés pero también odios y censuras de parte de muchos de sus compañeros. Los celos de que fue objeto quedaron plasmados en la novela histórica marítima del marino mercante José Arnao calificando al ya exministro de: *funesta memoria, porque se empeñó en destruir la Marina, y casi lo consiguió*. Por el contrario, un ilustre coetáneo, Martín Fernández de Navarrete, formuló un juicio muy positivo del personaje y su gestión, finalizando su comentario así: *En la calidad de ministro de Marina e interino de Hacienda y Estado, procuró restaurar nuestra Marina de su total decadencia, construyendo y reparando bajeles, diques y edificios de los arsenales, en cuanto se lo permitían los medios que le facilitaba el ministro de Hacienda. Hizo reformas y reglamentos útiles, como todo se ha manifestado en los Estados Generales, o llámense guías anuales de la Armada, y más extensamente en la colección*

⁵⁶ *Juicio crítico sobre la Marina militar de España, dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro*. Madrid, 1814-1815. Constituye una primera serie en 9 tomos, a la que siguió otro volumen único conteniendo hasta el número de 40 cartas, firmado por Patricio Victoriano, pseudónimo de Salazar, en Madrid, 1821.

*impresa de reales decretos y demás resoluciones tomadas durante el tiempo de su administración.*⁵⁷

Todavía en la última década de siglo, la prensa ferrolana reflejaba los rescoldos de esos desafectos corporativos a la política de Salazar: *si en sus notables escritos no descollara su amor a los verdaderos marinos que navegan, y sus entusiasmos por una administración ordenada, creyera uno, que en el fondo de su pecho solo se anidaba un odio profundo e irreconciliable hacia la Marina;* y continuaba la edición comentando sus resultados nefastos, expresados muchos años antes en las Cortes por José Vázquez de Figueroa, su sucesor en el ramo de Marina, en un discurso que había titulado *exposición de la honradez sumida en la miseria*, reflejando el abandono que se le infringió a la Institución al amparo de las ideas de orden, administración y economías. Por su plasticidad, extraemos algunos de los párrafos del discurso pronunciado en 1834, un año escaso después que Salazar hubiera dejado la cartera de Marina: *Pienso, sin recelo a equivocarme, que la sagacidad maligna de nuestros rivales, propagando la confusión de estas ideas para dirigir la atención exclusiva del Gobierno hacia los demás objetos de la pública prosperidad, lisonjeando la esperanza de que con ella solo se restablecería naturalmente nuestra Marina Real, ha conseguido su completa ruina, fomentando el olvido, el abandono y el absoluto descuido de toda providencia reparadora o conservadora de la moribunda fuerza naval, porque ello es notoriamente cierto que ni la agricultura, ni el comercio, ni las artes, ni las ciencias, ni ninguno de los necesarios y útiles objetos que deben ocupar la atención del Gobierno, ha dejado de deber a éste, en medio de las desgracias pasadas, providencias benéficas, reparadoras, de conservación y fomento, excepto la Marina, a la que no solo se la ha abandonado a su propia y natural decadencia, sino aniquilándola en los elementos de su constitución para hacer más difícil e impracticable su restauración...y continuaba el ministro Vázquez de Figueroa delatando el lamentable estado de la orgánica, del material y del personal: *baste decir que ni en la parte material, ni en la personal de la Marina, existe un solo elemento completo de los que pueden no ya sostenerla en un estado regular, sino ni aún impedir o contener su total aniquilamiento. Los edificios que quedan amenazan ruina y se sostienen a expensas de los miserables restos de los que ya cayeron y en algunos ha sido preciso demoler la parte amenazada y menos importante para reparar la más conservada y útil del mismo edificio. Los diques están en su mayor parte, casi en su total, destruidos; los caños, las balsas y ensenadas, inutilizadas y viejas por falta de máquinas para su limpia y conservación; de ninguna clase de maderas existe un juego completo para construir ni carenar de firme un buque. Perecieron las fábricas de lona; no existe una sola braza de jarcia, y siendo necesario comprar la que hace falta para habilitar un buque que haya de salir al mar, ha salido alguna vez sin la precisa, porque la falta de consumo hace que no se halle casi de quien comprarla. Los almacenes están vacíos; consumidos los repuestos de toda especie y agotados los materiales todos de esencial necesidad para la construcción y demás obras de carena y de conservación etc. etc.*⁵⁸ En la misma línea añadía el Ministro un resumen de los informes emitidos por el capitán y comandantes generales de los Departamentos y apostaderos dando*

⁵⁷ Arnao, José de: *El capitán Cadavedo*. T. II, p. 159; Fernández de Navarrete, Martín: *Biblioteca Marítima*, t. II, p. 374.

⁵⁸ *La Monarquía. Diario Político*. El Ferrol, lunes, 30 de mayo de 1892.

idea del desolador cuadro, y denunciando la permanente denegación que se les venía imponiendo a sus requerimientos aduciéndose la escasez del erario real, a la vez que se adjudicaban importantes partidas a la creación y mantenimiento de otras atenciones secundarias de la gestión pública; *exponiendo –dicen-, el deplorable estado a que se han reducido todos los ramos de la Marina Real, en fuerza a la indiferencia y aún desprecio experimentado, desatendiéndolos de una manera que no es fácil imaginarse, ofrece (la Marina) un cuadro verdaderamente luctuoso para los que conocen su importancia y lamentan la economía negativa que se ha observado en su conservación, ya que no se quiera su fomento.* Estimaban así que: *la Marina ha llegado velozmente a su conclusión, afectándole negativamente hasta los trabajos que pretendían su mejora, introduciéndola en el más espantoso desorden, resultando que hoy no hay ordenanzas en ninguno de los ramos que abraza la Marina militar, ni sistema antiguo, ni moderno, ni más que un caos, del que se ha ido saliendo cada día y a cada momento, según los casos, por la costumbre, como ya se hizo...por la prudente meditación de los jefes de un cuerpo benemérito, auxiliado del juicio, honor y buenos principios de sus subalternos. Apuntan, en definitiva, que los principios de orden, economía y administración, aplicados en las reformas de Salazar, solo condujeron contradictoriamente a un cúmulo de alteraciones sumergiendo a la Marina en el más espantoso desorden.*

Precisamente, en contra de lo que pudiera parecer, el discurso de Vázquez de Figueroa provocó una reacción favorable, despertando un sentimiento general de simpatía hacia la Marina.

Un personaje de excepcional importancia en la reforma administrativa de la época lo constituyó Juan Álvarez Mendizábal, ministro interino del ramo en 1835 y que, según Romero Salas, representó en la vida administrativa de nuestro país una transformación rapidísima, una crisis violenta, una revolución.⁵⁹ Fue una figura verdaderamente innovadora que ocupó todas las carteras -siendo el primer civil ministro del ramo en ese siglo-, y en todas ellas dejó huella de su carácter reformador. En su corto paso por Marina dictó el Decreto de reorganización de la Administración Central con fecha 28 de noviembre de 1835; en su exposición revelaba claramente su pensamiento, del que recordamos aquí parte: *(...)Ni la situación actual de la Europa exige, ni permite la aniquilación presente de nuestra Marina aspirar a la creación de una Armada numerosa: nos basta por ahora la fuerza suficiente para defender nuestras costas en ambos hemisferios y proteger nuestra navegación mercantil (...) El Cuerpo de la Real Armada necesita de una completa reorganización en la parte personal, en la material y en la administrativa...* Insistía Mendizábal en lo que consideraba el mayor defecto de la Institución, esto es, la pésima organización administrativa, cuestión que muchos años después constituirá el punto de partida de las demandas de don Antonio Maura en su larga campaña política; así leemos en Mendizábal: *Sobre todo es indispensable simplificar la Administración y distribuir los caudales designados por las Cortes a los*

⁵⁹ Romero y Salas, José María: *La Marina Militar en España*. Madrid, 1880, pp. 244-246. Romero Salas, oficial auxiliar del archivo Central de Marina, hizo un estudio de la Marina de su época, de lo que era y lo que debía ser, aportando sus reflexiones sobre los cuerpos de Marina y vicios que padecía su organización, a lo que añadió un plan de reforma del personal y de material proporcionado a nuestros recursos. Con respecto a la situación de entonces denunció la terrible pasividad de los gobiernos, que calificó de vergonzosa abdicación desde la época de Godoy.

distintos ramos de Marina con la más estricta y rigurosa separación de lo personal y lo material del servicio, para desterrar perpetuamente la confusión y vejaciones de que se atiende a la conservación de una parte con detrimento y ruina de la otra. Apostando por una nueva planta de la Secretaría del Despacho, con una ventajosa economía en los gastos y progreso en el servicio, la reorganizó. Le otorgó un carácter centralizador y globalizador, muy en boga en la época, que perduró durante buena parte del siglo.⁶⁰ No obstante, su corto ministerio le impidió hacer grandes reformas; circunstancia desafortunada, pues, este efímero ministro pudo ser buena muestra de la idoneidad de un hábil político puesto al frente del ministerio de Marina dado que, siendo hombre de gran autoridad y talento y exento de las pasiones y compromisos albergados en el seno de la profesión militar, podría haber conseguido del Parlamento los impulsos necesarios para levantar a la Marina de su letargo, a la vez que amortiguar los intentos que se presentaban en sentido contrario.

Entre los proyectos de reorganización de la Armada de este siglo, también los procuró el del contralmirante Méndez Núñez, reconocido héroe del El Callao, cuando estuvo al frente del otra vez recién creado Almirantazgo tras la revolución del 68.

Años después, el prestigioso almirante Miguel Lobo Malagamba se pronunciaba otra vez sobre la cuestión de reformas de la Administración de Marina, y más concretamente sobre la cima de su máquina, es decir sobre la persona que debía desempeñar el ministerio, tanto si procedía de la Armada o del estamento civil, argumentando que: *lo que se requiere de absoluta necesidad, es una persona, bien de la Armada o del Ejército, comerciante o industrial, letrado o médico, que sea buen administrador y que a esta circunstancia reúna la de un buen criterio (cualidad algo más rara que el talento) para discernir bien en las cuestiones facultativas que le presenten los jefes de las diferentes dependencias de su ministerio; debiendo añadir a este buen criterio la fuerza de voluntad necesaria para aplacar, vencer, y hasta destruir las pasiones, las antipatías sistemáticas de los cuerpos de la Armada, a las cuales son debidos mucha parte de los males de que adolece la Marina.*⁶¹

La posibilidad de que una autorizada personalidad de la vida civil representara a la Armada, quizá le fue motivada al Almirante por la experiencia que había supuesto la lastimosa trayectoria de tantos generales ministros de Marina sin que hubieran conseguido resultados. La cuestión contemplada por Lobo se convirtió durante largo tiempo en centro de debate. La discusión, no obstante, observó una clara diferenciación entre el mando militar y la administración o gobierno supremo de la Armada, y, aunque en aquella época

⁶⁰ Durante la primera mitad de siglo el personal de la Secretaría del Despacho de Marina soportó varias organizaciones; la cuestión principal a dilucidar estaba en torno a la posibilidad de hacer distinción entre lo facultativo y lo administrativo y en qué grado habían de estar representados para garantizar la eficaz resolución de los asuntos tratados, así, p.e., el ministro Gil de la Quadra, impuso una medida ya adoptada dos años antes en la Secretaría de Guerra: por decreto de 23 de noviembre de 1836, ordenó que los oficiales destinados en Secretaría deberían estar dados de baja en la escala activa, *siguiendo estos oficiales su carrera exclusivamente en la misma Secretaría*, evitándose así la periódica renovación de personal que infringía gran perjuicio a la Administración puesto que era manejada por manos inexpertas que cuando adquirirían cierto conocimiento eran relevadas por otras sin conocimiento de las cuestiones; desafortunadamente otro ministro, Francisco Armero, marqués de Nervión, derogó dicho decreto por otro de 23 de octubre de 1846 en el que se incluía entre las reformas de la Secretaría que oficiales de Armada y sus cuerpos auxiliares, sin que se diesen de baja en sus respectivas escalas, proveyesen los cargos de la Secretaría.

⁶¹ Romero Salas: *La Marina Militar*, p. 270.

no fue refutada, tampoco debió contar con muchos defensores dentro de la Institución pues, años después, cuando la argumentó el estadista mallorquín, proliferaron las exposiciones de muchos militares dentro y fuera del Congreso mostrando sus discrepancias, incluso manifiesto desprecio, diciendo que nada podían conocer de las necesidades de la Marina las personas que no pertenecían a los Cuerpos de la Armada.

Las reformas que siguieron en la organización de Marina en el último cuarto de siglo fueron casi tan abundantes en número como en ministros nombrados. El resultado de las numerosas reformas ministeriales, anulando, creando o reformando los diferentes organismos del ramo supuso un incesante cambio en la Orgánica de la Armada, alterándose durante el último cuarto de siglo sus títulos y composición.⁶²

En 1877 aplicó el ministro contralmirante Antequera la primera reforma de importancia reestructurando el ministerio, quedando ordenado en: Ministro; Subsecretaría; Junta Superior Consultiva; Secciones de Personal, Marinería, Industrias Marítimas y Contabilidad; Dirección de Material; Asesoría General y Secretaría; además, reorganizó el Consejo Superior de la Armada.

Al año siguiente, 1878, inició su reforma el ministro Pavía; de nuevo reorganizó el ministerio: eliminó la Subsecretaría; aumentó el número de Secciones: Personal, Ingenieros, Artilleros, Infantería de Marina, Marinería, Armamento, Industrias del Mar y Contabilidad; también creó una Junta Directiva del Ministerio formada por el Ministro, los miembros de la Junta Consultiva y los jefes de las Direcciones que componían el ministerio; el Consejo Superior de la Armada pasó a formar parte de Consejo Supremo de Guerra y Marina, unificación que se mantuvo hasta la actualidad y que resultó una pérdida de influencia para la Armada, pues Ejército siempre tendrá mayor peso en la institución que, normalmente, ha sido dirigida por un miembro de este arma.

En 1883 se introducía la siguiente reforma administrativa mediante su ministro vicealmirante Carlos Valcárcel y Ussel de Guimbarra. Creó como nuevo organismo la Junta de Reorganización de la Armada (denominada normalmente Junta reorganizadora de la Armada), órgano de estudio y consulta que nació con el objetivo de la modernización de la Marina, y debían integrarlo técnicos especializados capaces de proyectar el material adecuado para la defensa, el comercio y Ultramar.⁶³ Resultado de este intento fueron los numerosos informes y propuestas de construcción de la flota y actualización de arsenales. Sus conclusiones se publicaron en abundancia en la *Revista General de Marina* y sirvieron de apoyo al siguiente ministro Antequera para impulsar su segunda reforma del Ministerio y su Plan Naval.

La segunda reforma de Antequera llegaba en 1884. Repuso la Subsecretaría; rehizo las Direcciones Generales reduciéndolas a tres: Personal, Material y Contabilidad, y creó nuevas Secciones: Intervención Central y Ordenación de Pagos; instituyó por primera vez la Junta de la Marina Mercante y la Comisión Central de Pesca. Se propuso coordinar mediante un órgano centralizado y fuerte las competencias de la Armada: la Junta Reorganizadora, que pasaría a llamarse Junta Superior Consultiva, se convertía en organismo asesor compuesto por cuatro secciones, Asuntos

⁶² Para la organización de Marina durante la segunda mitad de siglo: *Colección Legislativa de la Armada, 1868-1898*.

⁶³ Fue la precursora del COMESPLAN.

Generales, Construcción y Carenas, Artillería, Hidrografía y Puertos; y la Junta de Directores, cuya principal competencia comprendía la elaboración de presupuestos, además de limitación y distribución de los créditos mensuales y resolución de expedientes relacionados con la Subsecretaría y Directores cuando no había acuerdo; en ésta, incluyó Antequera la mitad de los directivos civiles de la Junta Consultiva, concretamente un diputado a Cortes y un senador del Reino, pretendiendo así crear una comisión de notables que rigieran los destinos de la Armada, procurando la opinión de las distintas Juntas asesoras, procedentes de todos los ramos, de manera que introducía un elemento democratizador en las decisiones.⁶⁴

Al año siguiente, en 1885, asistimos a la reforma del ministro Pezuela, cuya principal medida consistió en la supresión de la Junta de Reorganización de la Armada. No obstante, nos consta por informes manuscritos de la época que preparó la mayor parte de las determinaciones adoptadas por el ministro que le sucedió, el almirante Beránger, esencialmente sobre arsenales y reglamentos de algunos cuerpos.⁶⁵

En el mismo año emprendía su primera reforma Beránger; ya en los primeros días de su mandato revocaba muchas de las disposiciones reformadoras de Antequera. Mantuvo en vigor: la Asesoría, la Secretaría, las Direcciones Generales de Material, la de Personal, la de Contabilidad, la Junta de Marina Mercante, y la Comisión Central de Pesca. Eliminó la Subsecretaría, la Junta Superior Consultiva y la Junta de Directores; instituyó el Consejo de Gobierno de Marina y el Centro Técnico, Facultativo y Consultivo, que asumían las funciones de los órganos suprimidos, además creó la Dirección de Establecimientos Científicos, Navegación e Industrias del Mar, y la Junta de Experiencias de Artillería. Respecto a las reformas del Almirante-ministro, y con la intención de dar un ejemplo de lo que podía sugerir, al menos entre algunos de la Corporación, este *maremagnum* de reformas y contrarreformas, extraemos una dura crítica reflejada en escrito de la época que, no siendo oficial, sí fue hecha por un marino conocedor de la Orgánica naval, dice así: *El general Beránger que al interpelar al almirante Antequera en la legislatura del 84 había dicho que una Marina pobre debía tener una organización Central barata que no debía pasar de lo que costaba en 1869, cuando se creó el Almirantazgo (debe decir, cuando se reinstauró), y que había combatido la organización por parecerle complicada y defectuosa, lejos de realizar su programa ha tomado la organización tal como estaba, y las modificaciones hechas son para empeorarla y aumentar los gastos; sobre la supresión de la Subsecretaría apuntaba: A primera vista no se ve la importancia que tiene el que se haya suprimido la Subsecretaría, pero si se tiene en cuenta que el Ministerio solo se entiende con los Capitanes Generales de los Departamentos y Comandantes Generales de los Apostaderos para todo lo relativo a Material, Personal, Organización y Contabilidad, cuyas determinaciones están íntimamente ligadas, se comprende la necesidad de que las disposiciones que emanan de los diferentes Centros tengan unidad, y a esta necesidad imperiosa respondía la Subsecretaría que centralizaba todas las órdenes, las compulsaba*

⁶⁴ Real Decreto de 26 de abril de 1884, con fecha 24 de junio de 1884, por el que nombra al diputado Antonio Maura vocal de la Junta de Directores del Ministerio de Marina; otro decreto del día 26 del mismo mes nombraba vocal de la misma al senador Salvador Albacete y Albert (FAAM., 285, 5)

⁶⁵ En el mismo informe se plasman duras críticas a la obra reformista de Beránger (Ms. del teniente de navío Federico Ardois enviado a Maura. FAAM., 474, 4, pp.5 y ss.)

y detenía a las que tenían contradicciones, y las presentaba al Ministro, así se evitaba muchas veces el que se dictaran órdenes abusivas y contradictorias. Y añadía: Hoy, cada Dirección y la Secretaría Militar, ponen sus órdenes con completa independencia y resultan 5 Ministerios distintos que no tienen siempre unidad de miras, ésta era la filosofía de la anterior Organización que ha quedado deshecha por la nueva etc.⁶⁶

Pocos años después, en 1890, introducía su propia reforma de reestructuración el siguiente ministro, contralmirante Juan Romero Moreno. Suprimió el Consejo de Gobierno de la Armada, y transformó el Centro Técnico Facultativo y Consultivo. Instituyó el Centro Superior Facultativo, y recompuso las Direcciones Generales en: Dirección General de Personal y Escuadra, Dirección General de Material e Industrias Navales, la Intendencia General e Intervención Central, la Asesoría General del Ministerio y la Secretaría. Sólo unos meses después, en el curso del mismo año, el nuevo ministro, otra vez Beránger, anulaba las disposiciones anteriores y emprendía una segunda reforma diferente de la que dictó en su anterior mandato. Delegó en el Consejo Superior de la Marina las funciones de los anteriores organismos de asesoramiento técnico, contando, además, con una Asesoría General y una Secretaría Militar; y aumentó las Direcciones Generales: Personal, Material, Establecimientos Científicos, Intendencia General, Inspección General de Ingenieros, Artillería, Infantería de Marina, y Sanidad; introdujo la comisión de Contratos y Abastecimientos y la encargada del Establecimiento de las Defensas Submarinas.

El contralmirante Pascual Cervera Topete aplicaba su reforma ministerial en el año 1892. En su intento de simplificar plantillas, redujo el ministerio a los organismos siguientes: Ministro, Subsecretaría, Asesoría del Ministro, Centro Consultivo, Direcciones de Personal, Material e Intendencia General. Entre las medidas de este ministro es de interés destacar su intento de reunificación de los Estados Mayores de los Departamentos y Apostaderos marítimos, siendo éste el germen de lo que será el Estado Mayor de la Armada.

El siguiente ministro, Pasquín, en 1895, no instauró nuevas reformas, sino que pretendió aplicar con más sentido las de Cervera. En el mismo año, se nombraba por tercera vez ministro a Beránger. Durante este ministerio eliminó la Subsecretaría y, por real decreto de 2 de enero de 1895, creó el Estado Mayor de la Armada, de efímera duración, si bien, constituyó el primer antecedente de posteriores intentos de reinstauración del que será el órgano de reflexión y brazo de apoyo principal del Ministerio: estuvo vigente hasta la guerra del 98 en que se anuló rodeado de injustas recriminaciones, y, tras reinstauraciones temporales, con carácter permanente la de Sánchez de Toca en 1902, seguida de la implantada por el almirante Ferrándiz en 1908, hasta su asunción definitiva durante la Dictadura militar de Primo de Rivera.⁶⁷

⁶⁶ Y copia la Organización de 1884 y la de 1885 que dice así: 1884, Ministro; Subsecretario; tres Directores, Diez oficiales primeros; 16 oficiales segundos; Junta Consultiva, Almirante; un Vicealmirante; un Contralmirante; un Ingeniero de Caminos; y un Capitán de Navío de primera; respecto a la Organización de 1885: Ministro; cuatro Directores; 13 *oficiales primeros* (capitán de navío); 14 *oficiales segundos* (capitán de fragata); tres Jefes de ingenieros; Centro Técnico; Almirante; un Vicealmirante; un Ingeniero de Caminos; un Capitán de Navío (Ms. en FAAM., 474, 4, n. 40, pp. 12-13).

⁶⁷ El ministro contralmirante Gómez Imaz, suprimió el Estado Mayor y restauró la Subsecretaría de Marina, *persistiendo el Estado Mayor y la Secretaría sin vida propia*, por real decreto de 29 de marzo de 1899; en 1900, por real decreto de 20 de junio, se reponía el Estado Mayor con autonomía, denominándolo Estado Mayor General; después, el siguiente ministro, Cristóbal Colón de la Cerda,

Por otra parte, la administración de Justicia en la Armada corría a cargo del Consejo Superior de la Armada, que en 1878 integró Pavía en el Consejo Supremo de Guerra y Marina, situación que se mantuvo con la consiguiente pérdida de influencia de la Marina ante la superior de Ejército. En cuanto a la periferia, contaba la Armada con los Departamentos Marítimos de Cádiz, Cartagena y El Ferrol, de los que dependían arsenales, astilleros y academias de formación; en los territorios de Ultramar radicaban los apostaderos de La Habana y el de Cavite, y dependientes de ellos varias divisiones y estaciones navales.

En cuanto al personal de Armada, su formación y plantillas, fueron asuntos muy cuestionados, también denostados, y que exigían grandes cambios.⁶⁸

Desde la segunda mitad del XIX se aplicó de lleno el vapor en la navegación, introduciendo definitivamente la coraza y los cañones de retrocarga, e intentándose continuos cambios en torpedos, electricidad y artillería que convertían al buque en un mecanismo complejo al que se imponían todos los adelantos de la industria naval de la época.⁶⁹ Esa situación obligaba a la completa formación de sus dotaciones, de manera que la evolución del material debía ir pareja al acopio de conocimientos del personal naval. Anteriormente bastaba al oficial conocer tres aspectos básicos: navegación, maniobra y artillería, después, aún siendo esencial el manejo de la navegación, fundamental además en el combate, su práctica variaba mucho en función de las condiciones evolutivas del buque, siendo también muy distintos los principios de táctica naval; y, en cuanto a artillería, resultaba mucho más complicada por los aparatos auxiliares eléctricos o hidráulicos.

En esa línea, las potencias más avanzadas crearon especialidades, agregadas a los estudios de generalidades. El plan general, esto es, la fórmula de instrucción enciclopédica marítima por la que el oficial se preparaba para abordar cualquier situación, será criticado y rechazado por muchos teóricos. Propugnaban éstos la necesidad de crear especialidades después de la carrera de marina, teniendo todos la misma procedencia, es decir, el mismo Cuerpo como defendían los ingleses, al contrario de la manifiesta rivalidad de Cuerpos que se producía en España. En esa dirección, algunos profesionales navales apoyaban la idea de crear una Escuela de Aplicación, especie de centro de postgrado que durante unos dos años podría acreditar la especialidad a oficiales alféreces de navío; el centro podría ser único para las diferentes especialidades o, también, distribuir cada rama en el arsenal correspondiente donde se desarrollase más intensamente la especialidad en concreto; por

propuso la modificación de servicios del ministerio, constitución de un Estado Mayor y Almirantazgo; con fecha 23 de octubre de 1902, su sucesor, Sánchez de Toca, creó el Estado Mayor en su auténtico significado; por real decreto de 19 de agosto de 1903, lo suprimió el ministro Cobián.

⁶⁸ Por el contrario, en Ejército no se intentaron programas de reformas en el mismo grado que en Marina, tan sólo el ministro de Guerra, teniente general Manuel Cassola (ministro en 1887 en Gabinete de Sagasta) pretendió la reorganización del Ejército proyectando unas reformas militares siguiendo el sistema alemán, aunque finalmente la oposición le impelió a dejar el ministerio dos años después sin haber logrado implantar sus proyectos. No se produjeron más intentos hasta otro parcial en 1893 por el general López Domínguez.

⁶⁹ Proyectado por Dupuy de Lôme, se construyó en Francia, ca. 1848, el navío *Napoleón*, iniciándose así la era de los buques de guerra de vapor. La sustitución de la madera por hierro como material predominante en la estructura del casco de los buques cambió radicalmente la tradición constructora de los astilleros, debiéndose crear nuevos procedimientos de trazado y reciclar personal especializado.

ejemplo, en el de El Ferrol podría implantarse la de máquinas y navegación; en Cartagena la de electricidad y torpedos; y en La Carraca se podría establecer la de artillería.

Pretendían lograr *marinos más prácticos y poco teóricos*, siendo necesaria la teoría y debiendo cimentarse la práctica sobre el conocimiento teórico. Las nuevas ideas propuestas derivaban de los tan admirados ingleses que, llevando a la armonía los dos factores, poseían diversas especializaciones, aplicando el principio de la decisión del trabajo y fomentando el estudio.

Como colofón a este epígrafe, y después de haber repasado numerosos documentos de época, sus originales, con opiniones algunas veces tan diversas sobre las mismas cuestiones, y razonando sobre ellas, nos atrevemos a suscribir algunos de los comentarios que hizo el teniente de navío Federico Ardois, referentes principalmente a la Organización de la Marina y las reformas abordadas por algunos de sus más conocidos ministros, que recogió en su trabajo *Reformas más indispensables*, pues, aún siendo muy cercano al ministro Antequera, y posiblemente inclinado favorablemente hacia su gestión, también es de reconocer que ocupaba un lugar en la Armada, en la Subsecretaría, capaz de recabar información privilegiada y, así, emitir unas opiniones más fundamentadas.⁷⁰

Juzgaba desacertada la administración que llevó el ministro Pavía, provocando la recusación de la opinión pública y combatida por la prensa en general, hasta tal punto que provocó su salida del ministerio. A su parecer, fue una administración *basada en lo referente a personal en sustituir la legalidad por la influencia y aumentar considerablemente los cuerpos auxiliares especialmente la Infantería de Marina, y respecto al material en poner muchas quillas en los arsenales sin ocuparse de los elementos con que contaban, y si no se podía gastar el presupuesto dejar caducar los créditos*. Consideraba Ardois que tan funesta administración malgastó en menos de dos años unos 25 millones de pesetas, y que después, los ministros sucesores, los almirantes Rodríguez Arias y Valcárcel, *continuaron la tradición sin ocuparse de los males de la Marina*.

De Rodríguez Arias dice que: *se atrevió a presentar un proyecto de reconstrucción del material que, aplaudido por el Consejo de Ministros, murió a manos del Ministro de Hacienda que lo guardó para su estudio, dejando de este modo en el mayor descrédito a su autor*. Y continuaba anotando que: *A la salida del poder del partido fusionista quedó como herencia un grave malestar en los cuerpos de la Armada y la inacción en cuanto al material se refería, cuya herencia dejó íntegra la izquierda tras sus dos meses de azarosa existencia. En estas circunstancias se encargó del ministerio el almirante Antequera, que empezó por cerrar el ingreso a todos los cuerpos de la Armada, y rompiendo con la tradición de sus antecesores y viendo que en los arsenales se construía poco y malo, y que ni aún en estas condiciones se podía invertir el presupuesto, recurrió al extranjero y contrató la construcción de más importancia que se ha emprendido desde fines del siglo pasado*. Además, Antequera reglamentó la provisión de destinos por turno riguroso, cesando la influencia política en los arreglos de destinos; consiguió un notable aumento, hasta 23 y ½ millones de pesetas para construcciones nuevas, y presentó un

⁷⁰ FAAM., 474, 40.

proyecto naval que, a juicio de Ardois, *hubiese levantado nuestra escuadra del estado de postración en que se encuentra (...)* Se mandó por la Comisión del Congreso con un patriotismo de que por desgracia se dan pocos ejemplos en este desgraciado país, aquel proyecto que sólo se refería al material fue convertido en otro que abarcaba todos los problemas que hay que resolver para la reorganización de la Armada, tanto en lo que se relaciona con el personal, como con el material. Abandonado el almirante Antequera por el Gobierno de que formaba parte, mejor dicho engañado por sus compañeros, fracasó en el Senado y presentó su dimisión dejando el ministerio.

Añadía Ardois que, durante el ministerio de Antequera se opuso sistemáticamente el almirante Beránger, *que combatió la organización del ministerio como demasiado cara, su programa de construcciones y cuanto tocaba aquel proyecto de ley, que planteado hubiese sido la salvación de la Marina.* Y que el almirante Pezuela siguió en todo la marcha de su antecesor (Antequera), y que empezó a preparar por decretos algunas de las reformas propuestas por la Comisión del Congreso, entre ellas, la organización de la Escuela de Ampliación, *llamada a realizar la fusión de los Cuerpos facultativos,* propuesta y defendida por el proyecto de Ley (de Antequera). Respecto al material, continuó la labor de su antecesor y publicó programas de concurso para la adquisición en el extranjero de un crucero de primera clase y dos de segunda. Sin embargo, los sucesos de Las Carolinas suspendieron la marcha de las reformas, *en su planteamiento que no en su estudio,* dice Ardois, y que en ese intervalo se redactaron las Ordenanzas para el régimen de los arsenales y los Reglamentos de los Cuerpos de Contramaestres, Condestables y Practicantes, listos al cesar Pezuela en el ministerio, y todo bajo las bases que se sentaron en el Proyecto de Ley de la Comisión del Congreso (del Proyecto de Antequera), quedando pendientes y listas para su aprobación – contratos con el exterior, ordenanzas y reglamento- a la muerte del Monarca y salida del ministerio del almirante Pezuela.

Y finalizaba su informe Ardois, en pleno curso del ministerio del almirante Beránger: *pocas son las determinaciones que el señor Beránger ha tomado desde que ocupa el ministerio,* comentario este último sin duda parcial, hacia el opositor empedernido de Antequera, pero que, a nuestro juicio, no aminora el valor de las consideraciones anteriores.

Política naval española y presencia de la Marina en el exterior como elemento de prestigio

En tiempos de paz la Marina es un elemento de valor extraordinario de representación del país, en estrecha relación con la presencia diplomática, y en tiempos de guerra es su labor esencial apoyar, defender e impulsar las acciones de política exterior.

El poder naval resulta indispensable para llevar a cabo la política expansiva que ha de defender y mantener las conquistas, desarrollar y proteger las comunicaciones y el tráfico marítimo.

De sobra es conocido el impulso expansionista marcadamente comercial desarrollado por las potencias más destacadas de finales del siglo XIX, y fundamentalmente dirigido al norte de África.

El Marruecos atlántico, ruta obligada en los siglos XV-XVI a las minas de oro de Guinea, y más tarde escala forzosa del Cabo al Océano Indico, había sido objetivo de ambiciones europeas desde el siglo XVIII; Inglaterra dominaba el comercio marroquí, mientras que otras naciones europeas irían logrando provechosos beneficios abriendo puertos, con amplia jurisdicción consular, acuerdos de protección a marroquíes mediante concesión o ventas etc., lo que, en definitiva, venía retrasando u obstruyendo la carrera de expansión imperialista de finales del XIX, esto es, impidiendo que se conquistara Marruecos, y quedando asegurada la autoridad del sultán si bien con un ejército cada vez más débil. No obstante, brotaron numerosos movimientos xenófobos contra los europeos provocando primeramente la guerra con Francia, y más tarde la famosa *Guerra de África*, con España, en 1859-1860. Muchos años después, con la Conferencia de Madrid (1880) se pretendía alcanzar el mantenimiento del *statu quo* en la zona.

Tampoco pasaba desapercibido, ya desde la década de los 80, el peligro japonés, y por supuesto el interés norteamericano en las posesiones ultramarinas españolas. En la misma década, los Estados Unidos trocaban el aislacionismo de los años 60 por el imperialismo: aumentaron las reservas del tesoro y superproducción agrícola e industrial, y ello les obligaba al fomento de su marina mercante y la búsqueda de nuevos mercados y materias primas en Ultramar.

Desde mediados del siglo XIX, las innovaciones y la rapidez introducidos en la marcha de construcción de buques de guerra cambiaban notablemente el material que hasta entonces las marinas consideraban más idóneo, el omnipotente navío, y tan sólo las naciones poderosas en su economía podrán arrostrar los costosos cambios. Recordamos que el ejemplo de Francia e Inglaterra inscribiendo en sus escuadras el acorazado de casco blindado, como original buque de combate, fue imitado rápidamente en todas las marinas, con más o menos fiabilidad: Rusia en el mismo año 1861; Prusia, Austria, Hungría y Turquía, algo después; España botaba la *Numancia* en 1863, en 1864 la *Arapiles*, al año siguiente la *Victoria*, en 1867 la *Zaragoza*, y en 1869 la *Sagunto*, y de todas estas unidades, la *Numancia* y la *Victoria* con casco de hierro. El acorazado, buque por excelencia de combate no alcanzó a resolver el problema de protección que exigía poco después, desde 1865, la artillería rayada, debiendo engrosarse el blindaje y espolón. En 1870 entraba en escena el torpedo móvil, determinando quitar al espolón la importancia que revestía anteriormente.

El incremento de las flotas, y la modernización de la técnica de construcción con buques de hierro y acero, revolución industrial capaz de relanzar la economía de un país mediante el impulso de navalistas y ligas navales, produjo largos debates en todas las marinas sobre los prototipos a elegir pues no existía uniformidad de criterios. De un lado estaban los partidarios de la escuela tradicional, defensora de los grandes buques para dominio del mar, defensa de las costas y del comercio marítimo, en definitiva, auténticos buques de combate, y, del otro lado de la polémica, la teoría nacida en Francia, la *Jeune école*, posición que ponía en duda la eficacia de una flota constituida por buques de la máxima potencia ofensiva; se trataba de la opinión

propugnada por el almirante Aubé, contemplando la preferencia de pequeños torpederos, buques ligeros más rápidos que los acorazados, construidos en gran número y a menor coste, capaces de anular la superioridad naval inglesa (no pudiendo los acorazados alcanzar la velocidad del torpedero) y expulsar su comercio marítimo. En suma, se trataba de primar la guerra defensiva, sobre la guerra ofensiva postulada pocos años después por la tesis de Mahan.

Comenzaba una época de grandes tensiones y conflictos bélicos entre las naciones, alterándose el orden mundial y surgiendo nuevas potencias: carente de una política naval, la posición francesa quedará relegada a un cuarto lugar, mientras que emergía notablemente el Imperio alemán con grandes armamentos respaldados por una buena organización, rapidez de construcción en sus artilleros y unos arsenales bien pertrechados, verdaderos cimientos de la ascendencia de una marina militar. Ciertamente, el movimiento emergente del poder naval como fórmula para defender un imperio, ya era una sensación latente en las principales marinas europeas antes de que Mahan publicara su famosa obra.

También desde los 80, momento favorable tanto por su desarrollo industrial y químico, como por las experiencias en buques más avanzados de las potencias navales como Gran Bretaña, Francia, Italia o Rusia, se gestaba la incorporación de los Estados Unidos a la construcción naval moderna, posición que encajó plenamente cuando, en la década siguiente, triunfaran las teorías de Mahan. Entre los impulsores de esta teoría destacará el joven republicano Theodor Roosevelt, que fue subsecretario de Marina en 1897. La exaltación del poder naval, dirigido al dominio marítimo, se adecuaba a la nación norteamericana que resolvía abandonar su política continentalista, de simple defensa costera y de su comercio en el caso de verse amenazado, por una mundial más agresiva. Comenzaba así un cambio sustancial en su política naval con el desarrollo de la Armada.

El siglo XIX español supuso una época de notables intentos de renovación de parte de muchos que pretendieron mejorar y modernizar la Marina, pero también lo fue de frustración. La política exterior, que debe ser árbitro y director de la política naval, sin embargo, no favoreció su desarrollo, determinando una discontinuidad que la convertía en la nota más destacada del XIX.

Además de acuerdos internacionales de carácter comercial y de amistad, se firmaron otros enfocados al mundo de Ultramar, así el Tratado de Madrid de 1880 sobre el *statu quo* en Marruecos, Protocolo de Joló y cesión de Borneo en 1885 y, en el mismo año, tras la crisis de Las Carolinas, el acuerdo de Roma; el Tratado de Marraquesh en 1893, después de los conflictos de Melilla etc. y no olvidamos la firma española en la Triple Alianza en 1887, atendiendo al mantenimiento del *statu quo* del Mediterráneo...⁷¹

Se pretendía una política exterior servida por una eficaz diplomacia, sumada a unas fuerzas navales suficientes. Era necesaria una marina militar poderosa, pues la situación estratégica de la Península y sus territorios ultramarinos siempre fueron objetivos de gran interés para las demás naciones. Se intentaba una política de prestigio y presencia naval en las antiguas

⁷¹ El acuerdo con Italia trajo una cuestión de gran interés, se trataba de la cesión de Italia a España de una base de carboneo en el Mar Rojo, asunto de gran importancia para nuestras comunicaciones con Filipinas, pero que desafortunadamente luego se desatendió (Rodríguez González, Agustín Ramón: *Política Naval de la Restauración (1875-1898)* Madrid, 1988, p. 118.

colonias de soberanía española y hacia la consecución de otras nuevas. En esa dirección, la reorganización de la Armada y construcción de la flota constituirán objetivos de preocupación permanente en los gobiernos españoles, sin embargo, la diplomacia no fue suficiente, y los intentos de escuadra hubieron de multiplicarse.

De otra parte, creemos que puede afirmarse que la dirección de la política exterior, fundamentalmente en lo que competía a la Armada, aparecía contenida casi únicamente en los informes y publicaciones especializadas de un grupo de profesionales de la Marina y algunos militares de Tierra, además de las introducciones a los programas navales, aprobados o no en Cortes, de ciertos almirantes ministros de Marina, concretamente destacamos a Rodríguez Arias, Antequera y Beránger, que demandaban la necesidad de flota en orden a la política exterior de la Monarquía. Advirtiendo el peligro expansivo que las potencias marítimas desplegaban sobre territorios de Asia, África y Oceanía, defendían los almirantes españoles la necesidad de conservar los territorios de Ultramar y la propia expansión en África. Así, leemos algunas frases en la introducción del Proyecto de Ley de Fuerzas Navales de 1886 de Beránger, muy similares a las de los otros dos almirantes ministros citados, reconociendo que, siendo la Nación, *por todos conceptos, la segunda de entre las que constituyen el viejo mundo en las necesidades marítimas, no puede sin grave compromiso de su existencia continuar débilmente representada en los mares....Si pues ha de mantenerse la integridad de las colonias... y si la España peninsular, así como sus adyacentes islas, han de estar garantizadas contra toda agresión inesperada, precisa construir en breve una flota, que tan indispensable es para los indicados objetos, como. para proteger nuestra ulterior extensión en el África, adonde de consuno nos llaman nuestra avanzada situación geográfica y la necesidad de expansión civilizadora que sienten las naciones europeas con el instinto de la conservación vital.*⁷²

El tema de Marruecos también estará muy presente entre los políticos y algunos marinos publicistas navales de la época, señalándose la necesidad de fortificar Cádiz, Ceuta y Melilla, esto es, una política determinada en el Estrecho; se propugnaba la penetración gradual en Marruecos, advirtiendo la onda expansiva de las potencias europeas que procuraban el reparto de sus territorios, y el peligro inglés o francés que supondría para la defensa de la integridad española, en el aspecto comercial y también militar, su asentamiento al sur de nuestras fronteras, no olvidando tampoco la cuestión de Gibraltar.

Se planteaba también el teatro del Pacífico y América. En el Pacífico, en un sin fin de islas donde la soberanía española se limitaba a unas determinadas áreas, sin apenas, o ninguna, administración o guarnición; como Joló y Mindanao donde la Monarquía española se reducía prácticamente a esporádicos actos de presencia, produciéndose intromisiones de otras potencias interesadas en la zona, Inglaterra y Alemania, hasta la crisis de 1885 en el archipiélago de Las Carolinas, cuya posesión española hubo de fundamentar Cánovas en documentos del Archivo General de Indias.

Las apetencias expansivas internacionales obligaron a controlar los territorios españoles mediante operaciones casi de conquista, viéndose en

⁷² *Rev. General de Marina.*, t. XIX, agosto, 1886, pp. 262 (completo el *Proyecto de Ley de Fuerzas Navales*. Madrid, 17 de junio de 1886. Ministro José María de Beránger, en *Rev. Gral. de Marina*, t. XIX, agosto 1886, pp. 262 a 275)

peligro el principal asentamiento administrativo colonial español, Luzón, que empezaba a formar parte de los intereses asiáticos, de China y Japón, peligro que advirtieron un grupo de oficiales españoles en sus informes, aún más evidente desde la victoria japonesa sobre China en 1894; así declaraba Ramón Auñón en el Ateneo: *el Japón queda dueño de las isla de Formosa, insuficiente para satisfacer a sus necesidades expansivas (...)* Desde Formosa a Filipinas hay 60 millas; desde España a Manila 10.000. Estos y otros que callo por sentimientos patrióticos serán los términos forzosos de futuros problemas en el Extremo Oriente. El asunto se trató por otros marinos en la *Revista General de Marina*, y también se tocó por la prensa, expresando los recelos que despertaba el que los poderosos elementos de guerra japoneses se pudieran enfilar contra las islas Filipinas: ¡Ojalá –decía uno de ellos-, que no llegue a ver claro toda nuestra debilidad marítima en Filipinas, Marianas y Carolinas!... Y si es verdad que el imperio chino no puede ser considerado como pueblo conquistador, el Japón, en cambio, lleva trazas de aspirar al dominio de los mares asiáticos.⁷³

No menos preocupación, y tan destacada como la concerniente a Marruecos, cupo a los territorios americanos, principalmente Cuba, sobre la que Estados Unidos, a lo largo de todo el siglo XIX, mostró sensible afán en anexionar. En otro orden de ideas, también el continente americano fue objeto de interés, desarrollando una acción política, en Estados Unidos, en el Caribe y fundamentalmente en La Plata, mediante la presencia en sus aguas de fuerzas navales españolas.

Pero los planes navales de los ministros de Marina no siempre pasaban de su presentación en el Consejo de Ministros, o no progresaban en el Parlamento, o sencillamente, después de aprobados en las Cortes, se abandonaban antes de cumplirse. Casi era una norma que los políticos, en esencia los parlamentarios, pretendieran cada curso económico recortar los presupuestos ordinarios y acabar cuanto antes los debates, de manera que cada bienio había que recurrir a créditos extraordinarios para liquidar los ejercicios, así, cuando se intentaron aprobar los Programas Navales para reconstruir la Flota, el esfuerzo cuantioso que exigían los créditos extraordinarios a conceder, tuvo que afrontar duros y apasionados enfrentamientos, a la vez que iba gestándose el interés público por lo naval como un asunto de interés nacional.

Veamos:

El resurgir naval de 1850 a 1870, aunque no supuso un acierto desde el punto de vista político, permitió servir las directrices de política exterior en un corto periodo de tiempo. De esa forma se constató la presencia de fuerzas modernas en la marina de O'Donnell, si bien fueron descabelladas las operaciones bélicas desde el punto de vista político.

Después, los gobiernos de la Restauración serán conscientes de la necesidad de poder naval: la amplitud de sus costas peninsulares con cerca de 3000 kilómetros, Canarias, Baleares y los territorios ultramarinos que englobaban desde los archipiélagos de Filipinas y las islas de Micronesia (Marianas, Carolinas y Palaos), hasta Las Antillas y las posesiones africanas que demandaban garantizar su integridad y defensa. Los gobiernos estuvieron

⁷³ Auñón y Villalón, Ramón: *El combate naval del Yalú* (conferencia en el Ateneo de Madrid, 13 de diciembre de 1894) *Rev. General de Marina*, 1895, vól. I, p. 226. Y Rubio Muñoz, M.: *El conflicto Chino-Japonés en Corea*. *Rev. General de Marina*, 1894, vól. II, p. 170.

de acuerdo en realizar una política de representatividad en apoyo de la labor diplomática, si bien no le dieron el respaldo financiero necesario, sobre todo de parte de los liberales con sus presupuestos de paz y un proceso mantenido de recortes en los gastos; tampoco los conservadores lograron el presupuesto necesario por la crítica de la oposición, con lo cual, el material, la Flota, no alcanzará a tener el estado adecuado, ni en la política conservadora de Cánovas del Castillo con una posición de aislamiento, ni en la denominada política exterior de los liberales esencialmente liderada por Moret, ambos considerados tradicionalmente como los principales expertos en materia de política exterior; el primero obligado por una realidad más que por un ideario a ese *recogimiento*, y el segundo acusado de llevar una política exterior irreal.

Desde el ámbito político, la creación de Escuadra la demandó fundamentalmente el ministro de Estado, Segismundo Moret, que proyectó sacar a España de un largo aislamiento impulsando la política exterior, incentivando la diplomacia y, a través de la italiana, lograr la entrada en la Triple Alianza en 1887;⁷⁴ Buscando el respaldo internacional a los derechos españoles en el Mediterráneo y Marruecos y la seguridad de la Monarquía que se veía amenazada por los republicanos, a los que supuestamente respaldaban los franceses, propugnaba Moret la necesidad que tenía España de contar con una Escuadra.

Pese a los ambiciosos planes de construcción en la Restauración, no se logró producir la flota necesaria. Ciertamente que se construyeron muchos barcos, pero que muchas veces cuando se botaban al agua ya aparecían anticuados, que con frecuencia fallaban en tecnología, estaban mal armados o sin la preparación suficiente para el combate, como desafortunadamente se demostrará en 1898. Por si fuera poco, la dependencia táctica y tecnológica del exterior, expuesta a la hora de construir y armar los buques o repararlos, o abastecerse de carbón en las travesías transatlánticas, obstaculizaba enormemente el desarrollo de una Armada española poderosa. Además, en ausencia de una política exterior y naval adecuada, se intentó restaurar el poder naval subsistiendo dos grandes defectos: de una parte, no obedecer las características de los buques a una razón de política exterior determinada, esto es, que cada barco respondía a un criterio y dependía del juicio del titular de turno, resultando de todo ello una flota heterogénea, en la que faltaban unidades específicas para determinadas funciones; y, de otra parte, el intentarse erróneamente la nacionalización de la industria marítima nacional que, no teniendo un volumen suficiente de trabajo asegurado, empezaba por consumir en utillaje los créditos de quilla concedida, y, así, al no poder compensar el déficit con nuevas construcciones, se hundía en las crisis que sufrieron, por ejemplo, los intentos de los astilleros *Vea Murguía*, *el Nervión* y *La Graña*.

Respecto a la segunda premisa, cabe distinguir las dos opciones abordadas por uno u otro partido gobernante en la Restauración. La de los conservadores que, dando prioridad a la calidad y eficacia del material, como mayor precisión y rapidez en los plazos de entrega, pretendían la adquisición de unidades en el extranjero, aprovechando los adelantos técnicos de los astilleros franceses, los alemanes y fundamentalmente los británicos; y la de los liberales que, partidarios de una política naval e internacional activa,

⁷⁴ La Triple Alianza se acordó en 1883 suscrita por Austria-Hungría, Alemania e Italia, prorrogándose en 1891 por seis años más, y renovada en 1902 por otros doce años.

propusieron restaurar la marina de Guerra a la vez que la construcción nacional, queriendo impulsar y desarrollar la industria y la tecnología nacional, y fomentar la creación de astilleros, empresas de suministros y compañías navieras españolas, con la construcción de barcos.

La necesaria restauración de la Marina de Guerra también se planteaba desde el punto de vista comercial, para protección de las colonias y de la marina mercante. La cuestión marítima se suscitaba desde algunas tribunas, fundamentalmente a través de sesiones de conferencias en el Ateneo, desde la que hablaron numerosos marinos y militares, y sobre todo en el Congreso de Geografía Colonial y Mercantil del año 1883.

Era el tiempo en que Joaquín Costa aireaba la misión africana de España, sentimiento que lo políticos elevarán de categoría al considerar la importancia estratégica que suponía su mantenimiento, como el puntal español para conservar su presencia en el teatro internacional evitando que cualquier otra nación se asentara en el Norte de Marruecos. Se aspiraba a ampliar los territorios en África, actividad iniciada a impulsos de Moret, Cánovas, Vega de Armijo...y algunos exploradores en el oeste africano como Francisco Quiroga y Julio Cervera (Sahara, 1886), Amadeo Osorio y Manuel Iradier (Guinea, 1884) etc. Marruecos fue durante la Restauración un punto fundamental en la política expansiva española. Llegó a proclamar Cánovas que las fronteras españolas eran los montes Atlas.

Pero Marruecos era una país cercano y lo suficientemente rico para despertar las apetencias de los imperialismos europeos. Un 20% aproximado del territorio estaba bajo la soberanía del sultán, incluyendo la mayor parte de su ribera atlántica, desde Tánger a Agadir, y enclaves como Tetuán, Fez y Marraquesh, mientras el resto marroquí, el *bled es siba*, donde se encontraba el Riff, sólo reconocía al sultán cierta autoridad religiosa. Las disputas de sucesión, y la pervivencia de un mosaico de tribus en agitación, favorecían la injerencia de las potencias extranjeras en su interés por el reparto del área: Inglaterra procuraba fundamentalmente que ninguna potencia sentara sus bases a costa de Marruecos, en su ribera atlántica o en el Estrecho; Francia, desde Argelia, limitando sus fronteras con el impreciso *bled es siba*, ya se había expandido por el Este hasta Túnez, y pretendía seguir hacia el Oeste; Alemania incrementaba sus intereses económicos... mientras Italia y Portugal se mantenían alertas a la cuestión. A pesar del acuerdo de todas las potencias por mantener el *statu quo*, en el Tratado de Madrid de 1880 fundamentalmente, intentarán por todos los medios adquirir cada cual la primacía en la zona, produciéndose a cada ventaja obtenida las correspondientes reclamaciones al sultán etc., hasta la muerte del sultán Muley Asan en 1894 en que la situación empeoró gravemente.

Desde el Tratado de Wad Ras de 1860, España había tratado de afirmar los derechos conseguidos, desde la obtención de Santa Cruz del Mar Pequeña, los límites de Melilla y el tráfico comercial, y para todas las cuestiones, afianzar los acuerdos obtenidos o responder a las agresiones... y, en suma, para llevar una política de fuerza y prestigio, se sirvió siempre de la Armada. El agravamiento de los incidentes y la injerencia de las potencias en los años 80 acrecentarán la acción española en Marruecos, y más en particular de sus fuerzas armadas después de la guerra de Melilla, 1893-94, momento en que se reunió la mayor escuadra española de la Restauración, superior a la que

después sucumbiría en Cavite, y más numerosa, aunque posiblemente menos potente que la de Santiago de Cuba.

Al menos desde 1884 y la guerra de Melilla de 1894, hasta 1898, realizó una activa política de expansión ultramarina y de prestigio internacional, demostrando una decidida voluntad de expansión colonial y presencia naval en el espacio africano, a pesar de los problemas del Tesoro, las dificultades técnicas y navales, y sin extraer el menor beneficio. No obstante, la política expansiva española de estos años, donde la concurrencia de las potencias extranjeras no cesó, fue frustrante, tanto al Sur de Ifni, como al Norte en el Estrecho donde las reivindicaciones fueron permanentes, desde islotes de Perejil, de las Limacos, Bahía de Alhucemas... o los límites de Ceuta y Melilla. Se trataba de una política que ha dado en llamarse *política de cañoneras*, fundándose en las reiterados conflictos producidos por la anárquica situación de un país sometido a una débil monarquía y asediado por las apetencias imperialistas. Pero no se trazó una política naval para la zona, no se proyectaron tipos y agrupaciones de buques para aquél área ni se desarrollaron los puertos de sus plazas y presidios.

También, como política de seguridad o control del territorio continental frente a las islas españolas, desde Guinea al Estrecho, fuerzas navales estuvieron presentes en el Sahara y Guinea; el Sahara, adquirido su protectorado en 1884, fundamentado en la explotación del banco de pesca y la seguridad de Canarias, tuvo escaso interés comercial hasta la instalación de Villa Cisneros por la compañía *Transatlántica* en su ruta a Guinea.⁷⁵ El dominio español se reducía al mantenimiento de una pequeña guarnición naval, además de la de tierra, frecuentemente atacada por los indígenas, y criticada desde España por el gran gasto que suponía y su escasa utilidad, pero que se mantuvo como una maniobra de prestigio y presencia frente a la otra potencia colonial con intereses en la zona, Francia; en todo caso, hasta la crisis de 1898, no se percibió su valor estratégico. Respecto a Fernando Poo, fracasado el intento de asentamientos de colonos que llevó la escuadra de Chacón en 1858, y prohibidos nuevos asentamientos dos años después, quedó limitada la colonia a penal de deportados revolucionarios, peninsulares e insurrectos cubanos. En 1872 se creó la Estación Naval, mandada normalmente por un teniente de navío que a su vez era gobernador de la colonia (y desde 1880 comandante del crucero allí *destacado*). Siempre estuvo de alguna manera bajo la influencia de la Marina. Como sucedió en el Sahara, surgieron problemas de límites con Francia (presente en Gabón desde 1839), nombrándose una Comisión Mixta al efecto (1886), de la que fueron integrantes el ilustre marino Cesáreo Fernández Duro, Isidoro Millas y Juan Loygorri, cuyas negociaciones, por cierto, no pudieron evitar enfrentamientos entre los buques de ambas naciones fondeados en aguas del Muni, mientras que la prensa emprendía una larga polémica sobre la política española en la zona.⁷⁶

Aquellas colonias, con escaso rendimiento económico, muy al contrario de las de otras potencias, como la portuguesa de Santo Tomé que se sostenía

⁷⁵ Tras la aprobación de Plan Naval de 1887, el Estado firmó con la Transatlántica que establecía líneas regulares con los puertos coloniales, y, siendo subvencionada, se convertía realmente en una compañía auxiliar de la guerra.

⁷⁶ Desde 1882, el gobernador teniente de navío Montes de Oca, recorrió las márgenes del río Muni, para asentar el reconocimiento de los indígenas a la soberanía española, cuya zona era disputada por los franceses pretendiendo ocuparla.

sin fuerzas navales y era claramente lucrativa, tuvieron una presencia naval relativamente importante, en ambos casos para reafirmar los derechos españoles frente a las pretensiones francesas, y tuvieron un coste en el mantenimiento de fuerzas navales muy superior al beneficio que pudieran producir, siendo en ese sentido muy denostadas en la prensa española, esencialmente por *La Época* y *El Imparcial*.

Otros asuntos de cierta gravedad reforzaron la idea de la indispensabilidad de crear una fuerza marítima para defensa de nuestros intereses ultramarinos. La alerta de guerra se produjo cuando en 1885 envió Alemania un cañonero a la bahía de Yap con la misión de anexionarse unos territorios que consideraba abandonados. La repulsa española, dueña del Archipiélago de las Carolinas, pudo provocar un conflicto que la diplomacia de Alfonso XII, y fundamentalmente el laudo arbitral favorable del Papa León XIII, consiguió evitar.

Siendo obvio la conveniencia de poder naval para defensa de las posesiones españolas de Ultramar, en su más amplio sentido, esto es, flota comercial y de guerra, o lo que es lo mismo, un vasto sistema comercial y una potencia naval adecuada, ésta última se hacía más necesaria en unos años en los que se intentaba cambiar el régimen político y administrativo de Cuba y Filipinas.

Los oficiales de la Armada fueron conscientes de la ayuda norteamericana al movimiento independentista de Cuba, claramente percibida durante la *guerra chica* cubana, especialmente por el almirante Lobo cuando señalaba el peligro y proponía dos opciones a seguir: bien pactar con los insurrectos, lo que suponía cumplir en su totalidad el pacto de Zanjón, o buscar la solución en el mar, que no en tierra, mediante un poder naval suficiente para esgrimir la defensa de los intereses españoles frente al aliado norteamericano.

Pero ni el pacto se cumplió, ni se logró la escuadra adecuada. Enarbolando la conocida frase canovista *hasta el último hombre y hasta la última peseta*, se pretendió la solución militar con 200.000 soldados de Ejército.⁷⁷ La errónea doctrina de fuerza se hubiera podido evitar con la fórmula de reforma antillana del entonces ministro de Ultramar, Antonio Maura, cuando presentó el proyecto de Ley sobre Reforma del Gobierno y de la Administración civil en las islas de Cuba y Puerto Rico, en junio de 1893, y cuyo rechazo le llevó a dejar la cartera de Ultramar; posteriormente, la Ley de 15 de marzo de 1895 de Abarzuza, del mismo objetivo y también bajo la presidencia de Sagasta, casi precipitó la revolución cubana más que detenerla. En cuanto a otra solución de orden militar, con muchos menos hombres, de cortar por mar los auxilios americanos, tampoco se tuvo en cuenta.

Cuando los liberales volvían al poder tras el asesinato de Cánovas, en otoño de 1897, otorgaron la autonomía a Cuba y Puerto Rico, en 28 de noviembre de ese año; sin embargo, la intervención norteamericana ya era inevitable, y su poder naval, creado en esta década, era claramente superior, si bien es cierto que la Armada española estaba en completa indefensión, y no solo frente a cualquier potencia naval, pues carecía de capacidad para defenderse de intromisiones en sus territorios.

⁷⁷ En el conflicto cubano-filipino, la *Compañía Transatlántica* transportó en total a Las Antillas 240.000 soldados, utilizando en la campaña 53 barcos propios y 43 fletados a otras navieras, principalmente extranjeras (Asúnsolo García, J.L.: *La Compañía Transatlántica Española en las guerras coloniales. Militaría. Rev. de Cultura Militar*, 1999, n. 13, pp. 77-92)

Las fuerzas navales hubo que improvisarlas: en Cavite hubo de afrontar Montojo un combate rápido de fulminantes efectos, hundiéndose en pocas horas nuestra supuesta escuadra; y muy poco después el terrible desastre de Santiago de Cuba sobre la escuadra de Cervera, ínfimas fuerzas que debió formar apresuradamente en Cabo Verde, pese a las reiterados telegramas que el Almirante envió al Gobierno advirtiéndole sobre los peligros y lo desatinado de la empresa. La situación había sido muchas veces debatida en el Parlamento, los políticos la conocían, pero la obviaron y dejaron crecer unos impulsos de patriotismo popular completamente desconocedores de la realidad.

El sueño de poder naval programado en los años 80, desde ámbitos comerciales, perdería toda su fuerza en la sociedad después del 98, la marina mercante continuaba tan debilitada como antes, mientras las extranjeras iban creciendo cada día más. La pérdida de los territorios de Ultramar, la frustración y sobre todo falta de esperanza en el futuro, disuadían cualquier intento de restauración de la flota y en definitiva de la Marina.

El primer intento de la *regeneración de la Patria*, sentimiento consecuente al desastre del 98 vivido en el Gobierno de Silvela (1899-1900), constituyó una tendencia que desafortunadamente fracasó al resultar inviable con los otros movimientos regeneracionistas, por un lado la famosa nivelación presupuestaria de Fernández de Villaverde con sus estricta austeridad económica y, de otro lado, el sacrificio que aquella suponía para unos contribuyentes que se rebelaban, esencialmente la burguesía catalana, hasta que la Ley de 7 de enero de 1908 que, aún presentando carencias en su definición política, supuso el más importante programa de modernización de la Armada.

Si sumamos el conjunto de iniciativas, reformas y planes navales, cabe preguntarse porqué no se consiguió construir una Marina eficaz, capaz de abordar los problemas internacionales a que se vio abocada, ni tener una red de comunicaciones suficiente.

Pese a la primordial necesidad que entrañaban para España las comunicaciones marítimas, debido al amplio y disperso abanico de territorios que conformaban la Monarquía hispánica, no se dispuso de los recursos industriales necesarios, y no se dispuso, o no se supo disponer, de los económicos, aunque no faltaron planes, ideas y voluntades que quedaron plasmados en el papel.

En el plano de la orgánica quizá hubo demasiadas propuestas, y una abundancia de reformas manifiesta, muchas veces iniciadas cuando aún no se había implantado la anterior. Aún cuando los cambios no fueran trascendentes o no supusieran discontinuidad en proyectos y estrategias, el resultado solo alcanzó a abordar formas que no el fondo de la cuestión, pues antes de aplicar la totalidad del proyecto, o ya en sus comienzos, se implantaba otro nuevo.

A la falta de una política naval eficaz y continuada contribuyó sustancialmente el incesante cambio producido en la cartera de Marina que alcanzó a sumar la asombrosa cifra de 140 nombramientos desde 1805 a 1898, estando acompañado cada ministerio de numerosas reformas y contrarreformas, *tantas como ministros, donde solo permanecieron inalterables el hambre y la miseria, fuertemente adheridas al personal de Marina.*⁷⁸ Se

⁷⁸ Conviene advertir que, siendo la Restauración un sistema de carácter plenamente civil, una real orden de 4 de febrero de 1875 prohibió la participación política de los militares, medida directamente ligada a los no muy lejanos pronunciamientos y el temor que aún suscitaba su recuerdo, aunque se aceptó que los

repitieron los casos de investiduras sucesivas de tres ministros de Marina al año, llegándose a nombrar hasta seis titulares del ramo en 1847, o cinco en 1864 y en 1892; mientras que algunos otros renovaron su cargo en dos ocasiones, o más de dos como fue el caso de Vázquez de Figueroa, Beránger, Antequera, Rodríguez de Arias, o Pavía.

En general, se trataba de marinos de destacado renombre dentro de la Corporación, con vocación por el mundo de la política, habiendo sido diputados o senadores, y/o con vocación literaria como Auñón o Bermejo que, desafortunadamente, vieron limitadas sus gestiones a cortos periodos de tiempo para incorporarse a continuación, e inmediatamente, a sus poltronas, como entonces se decía. Prácticamente cada ministro de turno pretendió hacer su propia reforma, a la vez que renovaba su gabinete, produciéndose una clara sensación de precariedad.

A ello se sumaba que los presupuestos ordinarios de Marina eran supuestamente insuficientes para abordar la deseada restauración de una Escuadra capaz de defender los intereses marítimos y ultramarinos de la monarquía hispana. Presupuestos también sensiblemente inferiores a los dedicados al Ejército, generalmente un tercio de lo que se destinaba a este arma.

La tan criticada escasez de presupuesto, y más esencialmente, a nuestro juicio, la pésima administración con su denostado despilfarro, que no se correspondía con la preocupación de los regímenes políticos ni con la demanda de tantos navalistas, además de la carencia de infraestructura necesaria a la evolución industrial y, desde luego, esa desafortunada alternancia de ministros con sus órdenes y contraórdenes, sin apenas captar el necesario apoyo parlamentario, impidieron que después de una efímera recuperación de mediados de centuria se llegara a desarrollar un proyecto eficaz.

La idea de reconstrucción naval no era nueva en España, sin embargo, como en el pasado, careció de continuidad y firmeza, y en consecuencia de eficacia.

Fracasaron los planes de escuadra del último cuarto del siglo XIX, alcanzándose únicamente a tener una presencia en aguas africanas en misiones de refuerzo a las reclamaciones diplomáticas con Marruecos hasta 1898. Los métodos de armada en aguas africanas se orientaron en una fórmula, entonces única forma factible, que se denominó *política de las cañoneras*, esto es, visitas periódicas de la escuadra, o unidades aisladas, que se hacían fundamentalmente como un acto de afirmación de los derechos españoles frente a Francia. En un principio actuaron como elemento de apoyo a las reclamaciones diplomáticas, hasta llegar a abierta hostilidad durante el conflicto de Melilla de 1893-94.

Otras misiones desempeñó la Escuadra española destinadas a controlar los territorios ultramarinos donde, en alguna medida, se reforzaron y modernizaron las fuerzas navales de Filipinas.

No se logró construir una flota capaz de defender y mantener los territorios de la Monarquía hispana, y su tráfico marítimo, aunque en la época isabelina, y fundamentalmente durante la Restauración se llevó a cabo un política de prestigio naval de manera firme. La Marina ostentó un papel de

militares de alta graduación ocuparan una cartera ministerial y actas de diputado y senador en tiempos de paz, situación que aparecía con frecuencia entre notables marinos y militares de Ejército.

representación en el exterior, bien para estrechar lazos o mejorar relaciones con otros países, o para defensa de intereses españoles en algunos territorios, o también como observadores en conflictos o para destacar la importancia española en puntos determinados, en suma, se trataba de impulsar misiones de carácter diplomático.

El Plan Naval de 1887 había contemplado en sus objetivos la recuperación del prestigio nacional en aguas internacionales mediante las visitas de la Escuadra a otras naciones, la celebración de la gran exposición internacional de Barcelona y más adelante la parada naval de 1892 en Huelva, alcanzando su mayor representatividad con el establecimiento de la Estación Naval de Río de La Plata, en que estuvo destinado el primer crucero moderno de construcción española.

En esa línea, durante el último cuarto de siglo se lanzaron en misiones al extranjero los barcos más modernos: el viaje de la corbeta *María de Molina* por las costas de Turquía e islas del mar Egeo en 1877; el vapor *Blasco de Garay* en misión de observación, y de protección de súbditos españoles, durante la guerra ruso-turca en el mar Negro; en abril de 1880 también la *María de Molina* se destinaba a las costas de Rusia y China para hacer acto de presencia en unos tiempos de gran tensión, a la vez que otras potencias tenían fuerzas allí desplegadas en el puerto de Shangai; otras comisiones contenían un valor meramente cortés, como el traslado de una embajada marroquí de Tánger a Cádiz, en mayor de 1880 en el vapor *Vulcano*, y, en el mismo año, las misivas enviadas Saigón y Singapur, a los soberanos de Siam y Annam, en el aviso *Marqués del Duero*; en noviembre de 1882, la fragata *Navas de Tolosa* navegó a Perú para trasladar los restos de marineros y guardacostas caídos en el combate de El Callao (1866) desde la isla de San Lorenzo hasta el cementerio de Lima. En julio de 1885, el crucero *Jorge Juan* fue en misión de protección de los ciudadanos españoles durante las revueltas que se produjeron en Haití; en 1894 se envió al crucero *Juan de Austria* a hacer acto de presencia naval española en puertos de China, Japón y Rusia; al año siguiente, durante la guerra ruso-japonesa, actuaba como observador el teniente de navío Francisco Antón Vázquez, estando también en Honkong el *Juan de Austria*, procedente de un viaje por Extremo Oriente desde el mes de abril; en los años 1892 y 1893 se realizaron varias visitas a Estados Unidos; en 1895 asistieron en representación española el *Pelayo*, *Infanta María Teresa* y el *Marqués de Ensenada*, al mando del contralmirante Martínez Espinosa, a la apertura del canal de Kiel; en 1897, el crucero *Infanta María Teresa* viajó a Nueva York con motivo de la inauguración del monumento al presidente Grant, y, en el mismo año, el crucero *Vizcaya* participó en la revista naval de los actos de aniversario de la reina inglesa Victoria.

Otras actividades destinadas al campo científico se encomendaron a la Armada española durante la Restauración. De ellas destacamos las cuestiones relacionadas con el Observatorio Naval de San Fernando, del que dependían más de treinta estaciones navales, centros meteorológicos y observatorios astronómicos, dentro y fuera de España, llegando a tener gran relieve el Observatorio de Manila que contaba con doce estaciones navales en el archipiélago filipino. Otros estudios científicos se desarrollaban en la Armada: trabajos hidrográficos, como el levantamiento de planos y cartas de navegación, o la comprobación y rectificación de los que ya existían, todo ello dirigido por una Comisión Hidrográfica; estudios etnográficos y etnológicos

sobre terrenos y poblaciones de la Península y Ultramar; investigaciones médicas, fundándose hospitales y enfermerías navales en todas las plazas de soberanía española etc.⁷⁹

Planes de modernización de la Flota. Efímera recuperación isabelina

Isabel II, como después su nieto Alfonso XIII, sentirá especial interés por la Armada, en una confianza compartida pues, si bien el Ejército, sus jefes y generales se sublevaron frecuentemente durante su reinado, no hubo en la Armada un solo jefe sublevado hasta que se inició *la Gloriosa* en aguas de Cádiz el 18 de septiembre de 1868.⁸⁰

Después de que España vendiera la Florida a Estados Unidos en 1819, sólo el mar quedaba como frontera de los nuevos estados con la isla de Cuba.

Ciertamente los deseos expansionistas norteamericanos sobre la Isla y Florida ya se habían manifestado cerca de Napoleón durante el reinado de José Bonaparte, ideas que siguieron después formulándose repetidas veces en forma de oferta de compra o de pura anexión. Paralelamente, la guerra carlista asolaba media Península, poniéndose de manifiesto la falta de marina de Guerra, y así la incapacidad para bloquear la costa cántabra, y mucho más evidente para defender la isla de Cuba.

Había comenzado el reinado de Isabel II sin apenas vestigios de poder naval, en un país arruinado, tras la lucha fratricida de siete años en la que la Marina apenas intervino pese a que la costa también fue zona de guerra. Los barcos estaban perdidos, los arsenales endeudados... y la oficialidad en completo abandono, siendo numerosísimos los memoriales de la época que describen situaciones tan lamentables que arrastraron a no pocos oficiales y jefes a la muerte por inanición, muestra de ello son los testimonios del comandante general del Apostadero de El Ferrol, Roque Guruceta, el de Alejo Gutiérrez, del mismo cargo en el Apostadero de Cartagena, o los de los brigadieres de la Armada Casimiro Vigodet y Alonso de la Riva, etc.⁸¹ Ya no se trataba solamente de falta de política naval, sino de la administración que la sostuviera. Eran necesarias medidas de tipo político, económico, sociales etc., que la situación nacional no favorecía, pues, a los efectos de la pasada emancipación americana y la primera guerra carlista, se sumaban las casi

⁷⁹ Las noticias de las actividades científicas de Marina se recogían normalmente en la *Revista General de Marina*, creada en 1877 a iniciativa del director de Hidrografía, Claudio Montero.

⁸⁰ El 18 de septiembre, presente el general Prim, se iniciaba en aguas de Cádiz la revolución *la Gloriosa*, protagonizada por el brigadier Topete, convencido por Montpesier. Por obra de la revolución, fue nombrado ministro de Marina el brigadier Juan Bautista Topete.

⁸¹ Entre los más conocidos memoriales de profesionales acerca del lamentable estado de la Armada recordamos el del brigadier Casimiro Vigodet, y el del también brigadier de la Armada Alonso de la Riva, denunciando el abandono de los arsenales que se habían convertido en patrimonio de los asentistas, aunque poco contenían ya (Fernández Duro: *Disquisiciones*, t.V). Fueron muchas las instituciones y publicaciones que abogaron el intento de restaurar la marina militar y la mercante; entre los más antiguos destacamos a Jovellanos, que muchos años antes había escrito: *las fuerzas armadas de un Estado fueron siempre el principal instrumento de sus triunfos, y su marina mercantil el más abundante manantial de su prosperidad. (Informe de la Junta de Comercio y moneda sobre fomento de la marina mercante. Obras de Jovellanos. Biblioteca de Autores Españoles, 1784, t. I, p. 20).*

insalvables dificultades de tipo técnico: el revolucionario paso de la navegación de vela a la de vapor. Su aplicación, iniciada en los mercantes por primera vez en 1803 con los americanos Fulton y Livingston, tardó en llevarse a los buques de guerra, a causa del mucho espacio que ocupaban en el casco las máquinas, calderas y carboneras, en perjuicio del repuesto de municiones para la artillería. En España aparecía por primera vez en 1850, con el vapor de guerra *Ciudad de Cádiz*, adquirido por el Gobierno en Londres.

En España, tras la penuria económica del primer tercio de siglo, se producirá un resurgimiento de la Marina, con la construcción de barcos y fundamentalmente la dotación de medios modernos a los arsenales, mediante créditos extraordinarios conseguidos en parte gracias a las medidas desamortizadoras.

La transición, que obligaba a construir cascos de buques metálicos, entrañaba un grave obstáculo para la industria española que, careciendo de los medios suficientes para asumir tan trascendental cambio, llevaba a la ruina a los antiguos astilleros. Esta era la situación que se había encontrado Mariano Roca Togores, marqués de Molins, uno de los más prestigiosos ministros de Marina. El Marqués de Molins, titular del ramo desde 1848, personaje civil de dotes literarias, mostró extraordinario interés por la Marina.⁸²

Con él, a mediados de siglo, se observó ese resurgimiento naval, una vez más muestra de la reconocida capacidad de reacción española en el robustecimiento del poder naval, construyendo buques de buena marcha en los astilleros de Cádiz y Ferrol, desarrollándose pues planes de escuadra y un importante tráfico marítimo. En su exposición a la Corona, de 23 de febrero de 1848, Molins reconocía el lamentable estado de las fuerzas navales, particularmente afectadas por nuestro escaso desarrollo en la navegación e industria naval, verdaderos fundamentos, decía, del poder naval; en el mismo discurso señalaba, como objetivo principal de sus reformas, el arraigado defecto de la Administración: *cuando a fines del siglo pasado contábamos con sesenta y siete navíos y hasta doscientos noventa y siete buques en los mares y tres arsenales henchidos de operarios, bastaban media docena de personas en la Administración central. El director general, dos ayudantes y tres escribientes, y el mayor general con cuatro ayudantes daban impulso a todo aquel extenso mecanismo, y ahora que nuestra Escuadra no tiene más que un navío y hasta cincuenta y cinco buques, en la Junta Directiva, además de los vocales, se entretiene a más de cuarenta y nueve funcionarios.*

Durante el decenio de 1840 a 1850 se acometió un plan uniforme y de gran envergadura, sin embargo, cuando se hallaba en sus últimos plazos faltó el dinero, o el interés y gran parte de él se malogró, decimos gran parte pues algo permaneció, quedaron sentadas las bases y casi reorganizado el personal, pilares de todo lo conservado hasta el último cuarto de siglo.

Molins había logrado durante su segundo ministerio la aprobación de su Plan de Escuadra de 1849, consistente en 12 navíos y 24 fragatas; programa

⁸² Guillén, Julio: *Historia Marítima*. Madrid, p. 341. Molins fue ministro de Marina desde 24 de diciembre de 1847 a 15 de enero de 1851, siendo presidente del Consejo de Ministros el general Narváez; por segunda vez lo fue desde el 19 de septiembre de 1853 a 18 de junio de 1854, bajo la presidencia de Luis José Sartorius; muchos años después de nuevo ocupaba la cartera de Marina con Cánovas, en el primer gobierno de la Restauración, a su vez primer gobierno de Alfonso XII en el que Molins reorganizó el personal y servicios de la Armada e impulsó la construcción naval. Por otra parte, recordamos que desde 28 de marzo de 1847, el ministerio de Marina había recuperado su antiguo nombre, cesando el que ostentara durante los últimos catorce años de Marina, Comercio y Ultramar.

destacado si tenemos en cuenta que en 1830 nuestras fuerzas consistían en 3 navíos, 2 fragatas, 2 corbetas, 10 bergantines y 5 goletas; años después, en 1859, se daba impulso a la creación de una flota moderna con la Ley Mac-Crohon. Créditos relativamente importantes aprobados por las Cortes en los años de 1859 a 1861 daban así ocasión a la ya citada *Marina Isabelina*, o *Marina romántica*, de restauración y recuperación, cuya primera demostración naval se había realizado solemnemente en 1858, en aguas de la bahía de Alicante con la presencia de los Reyes y el ministro José María de Quesada; parada naval que en realidad contemplaba una especie de muestrario de buques de todas clase pero que, como apuntó Manuel de Mendívil, suponía ya una promesa, y era también una esperanza.⁸³ En la guerra de África, 1859-1860, puede considerarse que la flota española la constituían buques modernos similares a los de las potencias de la época, si bien no se construían en España salvo algunos cascos, importándose las máquinas de fuera. El impulso a la Armada venía dado por la política exterior que puso de nuevo a España en el plano internacional como potencia marítima: en la guerra de África, anexión de Santo Domingo, campaña en la Conchinchina, la cuestión de México que Prim acertó a liquidar, y la campaña del Pacífico.⁸⁴ Sin embargo, el esfuerzo hecho, los fondos invertidos, finalmente se vieron interrumpidos por la crisis de Hacienda de 1866 y las revoluciones de 1868.

El 18 de septiembre de 1868, la Marina fue, por primera vez en el siglo, protagonista de la política española: Juan Bautista Topete y Carballo, entonces capitán del puerto de Cádiz, puso a disposición del general Prim la escuadra que, junto a los conjurados, inició el pronunciamiento que derrocaba a los doce días a Isabel II.

Poco después, el 10 de octubre, comenzaba en Cuba la llamada *guerra chica* al grito de *Viva Cuba libre*. Casi en su principio, España había contratado la construcción de 30 cañoneros para la defensa de la Isla, circunstancia que pone de manifiesto la precaria indefensión ante una guerra e imprevisión ante cualquier posible alzamiento.

Segunda fase de la revolución industrial. Los gobiernos de la Restauración

Como ya hemos apuntado, la denominada *recuperación isabelina*, esto es, la inteligente política naval iniciada por Molins, tuvo un tiempo muy limitado.

Con la restauración de la monarquía en la persona de Alfonso XII, tras el pronunciamiento de Sagunto de 29 de diciembre de 1874, comienza en España la denominada Restauración que, recibida con grandes esperanzas para solución de los graves problemas nacionales en los que la Marina no era el mal menor, constituyó uno de los escasos periodos de paz de tan atormentado siglo español.

⁸³ Mendívil: *Méndez Núñez o el Honor*. Madrid, 1930. Escribía este oficial de Marina: *Espectáculo no homogéneo, pecaba de abigarrado, y aún de absurdo, porque la transición, iniciada en el material naval se traducía en una especie de muestrario de buques de todas castas y colores, pero era un principio, era una promesa y era también una esperanza.*

⁸⁴ Entre 1864-1866, España estuvo en guerra con Chile, Ecuador y Perú, la denominada *guerra del Pacífico*; en 1859 en la Conchinchina...

Se encontró el Monarca con una nación enormemente dañada por las guerras civiles, una Marina de Guerra bajo mínimos, con poco material y desgastado, procedente del construido con los créditos extraordinarios otorgados en 1859 y 1861, afectada por las guerras carlistas, los conflictos en tierras americanas, y los destrozos en arsenales ocasionados por la revolución cantonal de 1873, a lo que se sumaba el caos de la administración y orgánica de la Institución. La modélica actuación de numerosos hombres de Armada en Cuba y Filipinas, y el espíritu combativo de la Escuadra del Pacífico, habían desaparecido, y es que un Estado fuerte puede mantener una Marina fuerte, moderna y eficaz, mientras que un Estado débil apenas tendrá Marina como soporte en tiempos de paz.

En 1874, los buques apenas podrán sostener el bloqueo de las costas del Norte durante la guerra civil. Los buques se iban construyendo en astilleros extranjeros y no eran verdaderos buques de combate, sino unidades apropiadas para vigilancia de costas, que se iban adquiriendo según las necesidades, sin seguir un Plan Naval, esto es, sin la dirección de una política naval continuada.

Los años inmediatamente anteriores, y en los iniciales de la Restauración alfonsina, contemplan graves dificultades: la introducción del hierro en la construcción que, unido a las leyes librecambistas producía la quiebra de los astilleros privados españoles; lo mismo sucedía en los astilleros estatales, con el agravante de los problemas burocráticos que causaba la Ley de contrataciones de 1852; se construían pocos buques mercantes; y la incipiente industria siderúrgica no podía desarrollarse por la falta de demanda. Además, los presupuestos de Armada, después de tantos años de guerra, fueron muy escasos en los primeros años de la Restauración. A todo ello se habían sumado otros factores: las disposiciones de 31 de diciembre de 1868 y la Ley de 20 de julio de 1869 abolieron las medidas proteccionistas sobre buques, se autorizaba no sólo su adquisición en el exterior, sobre todo de unidades británicas, sino que reparaciones y carenadas podrían efectuarse en otros países. Se eliminaba la vieja construcción naval autóctona, ya perdida desde tiempo atrás.⁸⁵

En esa situación la Marina española estaba bajo mínimos, y aunque puede decirse que ocupaba un tercer o cuarto lugar en el mundo, lo cierto es que lo estaba a gran distancia de las primeras potencias.

El sentimiento de decadencia hacía pensar en casi una incapacidad del pueblo y gobernantes españoles para abordar la cuestión naval, según enjuiciaba el estratega Mahan.

De otro lado, el estado de las marinas europeas presentaba un cuadro de modernización en sus flotas que alteró el antiguo orden mundial. Habían cambiado los prototipos, la artillería, las técnicas de navegación y el material de los buques. Era resultado de la segunda fase de la revolución industrial iniciada en torno a 1870. Las nuevas y sofisticadas soluciones en el material naval, su evolución, mostraban que cualquier proyecto de buque de guerra quedaba obsoleto en el corto plazo de un decenio después de construido, obligando a hacerle continuos y profundos cambios, infringidos igualmente en las escuadras y obviamente en estrategia y táctica. La modernización naval promovía la construcción de ciertas unidades, dando preferencia a los

⁸⁵ Vigón, Ana María: *Guía del Archivo Museo Alvaro de Bazán*. Viso del Marqués, 1985, p. 286.

torpederos sobre los acorazados, según la teoría francesa de la *Jeune Ecole*, o *nouveau école*, liderada por el almirante Teophile Aubé, de manera que ya en 1880 Gran Bretaña contaba con 82 unidades tipo, Francia con 52, Rusia 103, Alemania 32, Austria-Hungría 22, Italia 10, Grecia 2, mientras que España solo tenía 4 unidades, estando algunas de ellas en construcción.

La realidad táctica impulsó la necesidad de construcción del mayor número de buques y la excelencia de su menor coste que, unido a la ventajas que pudiera suponer su relativa invisibilidad, dio lugar a las teorías francesas, defendidas por sus marinos y la propia prensa, que propugnaban el torpedero como unidad de combate por excelencia, atendiendo fundamentalmente a la velocidad. Con esta teoría primaban unos pequeños buques que, sobre el imponente acorazado hasta entonces unidad principal de combate, eran poco marineros, con escasa autonomía y habitabilidad, incapaces de navegar con mar, frágiles y de poca velocidad. La innovación que pretendía sustituir los enormes y costosos buques, los acorazados, por el torpedero, supuso un revolucionario desafío en todas las marinas, a pesar de sus deficiencias, a lo limitado del alcance y precisión de torpedo, que hasta finales del siglo no sobrepasó los mil metros de trayectoria. En el origen de la tendencia francesa tuvo un papel importante la vivencia histórica naval de su nación, su permanente derrota ante la Royal Navy, su tradicional enemiga, de manera que, dotando a esos pequeños buques con las nuevas propuestas, pretendían un combate que no fuera el ya clásico enfrentamiento entre grandes; los teóricos franceses planeaban el acoso desde muchos puntos diferentes, como agotadora campaña de desgaste, como medio de romper la evidente superioridad inglesa. Pero, además, los estudios franceses derivaban de una imperiosa necesidad de orden económico: el mantenimiento de un fuerte ejército de Tierra como elemento defensivo a que le obligaban la vecindad de Alemania y también las posesiones coloniales, incluso sus intereses en el Sahara; todo ello les inducía, casi forzosamente, a mantener una flota de menor coste. Por otra parte, el almirante Aubé fue el principal impulsor del submarino, los *torpedos sumergibles* que despuntarán como arma defensiva de primer orden, llegando al submarino, elemento decisivo en toda guerra naval. Participó Aubé en el proyecto de *Gymnote*, coetáneo al invento del español Peral que dio lugar en 1893 al primer submarino de propulsión mixta y de doble casco, el *Narval*.

La presencia de los torpederos obligó a realizar grandes reformas en los acorazados enemigos, incluso sustituyéndolos, hasta el punto que durante algunos años se cuestionó su importancia aminorándose sensiblemente su construcción.

De otra parte, como antídoto contra los torpederos de influencia francesa, se desarrollaron otros tipos de buques en los que privaba igualmente la velocidad, pero mayor y así con mayor autonomía, más marineros y con mayor habitabilidad, dotados de más artillería y torpedos. Se trataba de los cañoneros-torpederos surgidos en los años ochenta, y una década después los destructores (*destroyers*) defendidos por el almirante Colomb. Los primeros necesarios en una escuadra para contrarrestar a los torpederos y los últimos esenciales como buques torpederos.

En España, la influencia de las teorías francesas tuvo su impronta en diferentes planes.

Tras la paz de Zanjón, cuando la flota estadounidense aún no había iniciado la construcción de una importante flota, los hombres de la Armada española pronosticaban la necesidad de tener un fuerte poder naval para medirse con las fuerzas norteamericanas, pues, como advirtió el almirante Lobo, consideraban la posibilidad de hallar la solución en el mar y no en tierra.

Se elaboraron numerosos estudios por los expertos informando sobre la idoneidad de los tipos que se debían construir, acorazados, o torpederos, cruceros o cañoneros. Pero los criterios expuestos en tantos informes no fueron unánimes en lo que respecta a los tipos, y tampoco lo fueron en cuanto a los principios de sus argumentos.

Algunos estudios contemplaban que las fuerzas armadas debían responder a las necesidades de la Nación y los compromisos de la Marina en tiempos de guerra, como la verdadera base de la Armada de donde debían partir todos los proyectos de reorganización de arsenales, número y clase del personal de la Armada. En ese orden, se denunciaba el erróneo proceder que se había mantenido normalmente hasta entonces: la mayor parte de los proyectos presentados partían de un crédito obtenido, y sobre él decidían las construcciones, mientras que, por el contrario, lo idóneo debía ser el estudio previo de las necesidades de la Nación y el modo de atenderlas, quedando en último término los caudales, los años y la forma de realizarlo. Esta última era la opinión del entonces teniente de navío Victor Concas Palau que, como otros, afirmó que esa sería la fórmula en que la Marina saldría de la situación tan triste en que se hallaba, y que la Nación tendría la seguridad de que no se despilfarraban los caudales del Tesoro.

Pese a la condición eminentemente marítima de la Monarquía española por su situación geográfica, historia y compromisos coloniales, con demandas que superaban las de Alemania y Francia, y similares a las de Inglaterra, sin embargo, el presupuesto de Marina fue permanentemente debatido y aún recortado en el Parlamento; *se debatía rápidamente y se pasaba a otra cosa*, según reflejan las largas discusiones plasmadas en los *Diarios de Sesiones* de aquellos años. Así, contemplamos como la Marina debía recurrir normalmente a créditos extraordinarios al no tener, aparentemente, presupuestos ajustados a la realidad de sus necesidades.

La concesión de suplementos de crédito para dotar diferentes capítulos y artículos del presupuesto anual de Marina no era una situación aislada en los debates del Congreso, de hecho se puede decir que se producía cada año; en ese orden, y tomando un año al azar, vemos cómo la Comisión general de presupuestos del Congreso, en 1889, en el estudio que hizo a la correspondiente petición de suplemento realizada por el Ministro de Hacienda con destino a Marina, redactó un dictamen en el que, incluyendo las cifras de los ejercicios de 1876 hasta el año de esta resolución, y a la vista de sus resultados, emitía lo siguiente: *De estos datos resulta de una manera evidente que los presupuestos de Marina han sido constantemente calculados de una manera deficiente, y que el sistema adoptado por la contabilidad del Ministerio de remediar sus deficiencias por la petición de créditos suplementarios es ya enfermedad crónica que para su curación reclama enérgicos y radicales remedios (...) La repetición periódica de esas peticiones prueba de manera evidente que la previsión de los presupuestos de Marina es, por regla general, insuficiente, y que la experiencia es ya más que sobrada para exigir remedio a tales daños.* Y se proponía que la única medida eficaz sería redactar los

presupuestos en términos que respondieran a la verdad de los gastos, votándose los servicios con los recursos suficientes, y que se examinaran las economías si eran realizables...

Sobre las discusiones de los partidos políticos, y sus diferentes tendencias en sus intentos de construcción de la Flota, siempre parecía subsistir el grave impedimento que presentaba la escasez de presupuestos pues, si los gobiernos de la Restauración tuvieron especial preocupación por la renovación de la flota, esta idea, supuestamente, no se correspondió con los presupuestos, estimados por la mayoría como deficientes para las necesidades de mantenimiento y mucho más para abordar la proyectada modernización del material flotante.

Ciertamente sorprende a primera vista la enorme diferencia existente en el porcentaje del presupuesto general del Estado aplicado a la Armada española con respecto a otras naciones europeas, donde los presupuestos de Armada recibían unas proporciones mucho más elevadas; por tomar un año concreto, vemos por ejemplo que en 1880 Alemania dedicaba a su Marina el ocho por ciento de su presupuesto total de gastos (57.590.369 ptas.), Francia el siete por ciento (211.352.377), e Inglaterra el diez por ciento (299.57.900), mientras España sólo dedicaba el tres y medio por ciento, es decir 30.831.293 pesetas.

En el último cuarto de siglo, desde 1875 a 1898, los presupuestos ordinarios de Marina oscilaron entre el aprobado para el ejercicio 1893-1894 de 22.502.951 millones de pesetas, y el más generoso concedido para el año 1887-1888 de 44.572.322, que incluía una partida extraordinaria para la construcción de flota del año de 1887. La cantidad media se situaba aproximadamente en unos treinta millones al año, lo cual venía a ser el 5% de los Presupuestos Generales; este presupuesto de Marina se dedicaba al pago de personal, construcciones, reemplazos, carenas, material y armamento, escuelas, centros científicos y otros establecimientos de la Armada, percibiéndose, sin embargo, una grave desproporción favorable a personal respecto del material, circunstancia que se denunciará en diferentes ocasiones.

A partir de 1893, se produjo una importante disminución de los presupuestos, quizá –como se llega a afirmar-, porque cantidades destinadas a Ultramar podían repercutir en la Armada; así, en los presupuestos ordinarios de Marina no figuraban las partidas de sostenimiento de fuerzas navales y personal destinados en Cuba, Puerto Rico y Filipinas, cuyos gastos cubría el ministerio de Ultramar; de otra parte, hay que considerar que esos presupuestos se vieron con frecuencia acrecentados con créditos extraordinarios, para construcciones, compras de material y pagos de personal.

⁸⁶

Por otra parte, la desproporción manifiesta de presupuestos con respecto a otras naciones marítimas, también lo era en España con respecto a su Ejército, así, en el año fiscal 1876-1877 en que el presupuesto general del Estado ascendía a 654.457.067 ptas., se destinaron a Marina 32.693.725 ptas., cantidad notablemente inferior a los 125.2209.130 aplicados a Ejército, siguiendo una desproporción de signo similar en lo restante de siglo.⁸⁷ Son

⁸⁶ Para un conocimiento detallado de los presupuestos de Marina en la segunda mitad de siglo: *Los presupuestos de Marina desde 1850 a 1900. Revista General de Marina*, 1907, p. 80.

⁸⁷ En el curso fiscal de 1882-1883 la cifra global era de 789.326.090 ptas., destinándose a Marina 36.127.294 y a Ejército 131.985.267.

cifras que reflejan palpablemente el abandono infringido a la Corporación precisamente cuando aún se conservaba un gran imperio extendido por Europa, América, África y Oceanía, y a pesar de que no faltaron los esfuerzos de los ministros de Marina y muchos de sus ilustres jefes elaborando planes, ideas y reformas; de éstos, plasmados en los informes y exposiciones que hoy podemos releer, algunos se llevaron a la práctica, pero, desafortunadamente, la improvisación o exceso de ambición, impidieron los resultados deseables.⁸⁸

Quizá el mayor obstáculo a la modernización de la flota fue el estado de la industria naval nacional, muy retrasada con respecto a las restantes europeas, francesa, alemana o inglesa, y, en consecuencia, la dependencia tecnológica del exterior, no solamente en la construcción, también en el mantenimiento y operatividad, haciéndose necesarias bases intermedias para carbonear en las derrotas oceánicas. La situación se hacía mucho más gravosa en los escenarios de Ultramar donde los buques estaban obligados a abastecerse de carbón en estaciones de otros países, estando supeditados así a su voluntad, que en caso de guerra podían negarles ese servicio, incluso era necesaria para solucionar las averías, como era el caso de los buques apostados en Filipinas que debían repararse en los diques ingleses de Hon Kong.⁸⁹

Aquellas condiciones de deficiente industria, escasos presupuestos o defectuosa distribución de las partidas de material, y diferencias de criterio en la elección de prototipos, no impidieron la construcción de numerosas unidades. No obstante, debido a que su construcción dependió del criterio del responsable de turno, sus efectos negativos se demostraron en la composición de una flota irregular, asimétrica, inadecuada a las necesidades de la Nación e impropia para la formación de agrupaciones de buques en orden a tácticas concretas. Además, su construcción, carente de una dirección continuada, debió soportar considerables retrasos en la fabricación, de manera que el material ya se podía considerar anticuado en el momento de la entrega.

Con aquellos obstáculos no es de extrañar las lamentables limitaciones que después presentará la Escuadra de Cervera.

Algunas propuestas militares

Durante la Restauración proliferaron los informes de expertos, los artículos de opinión en las revistas especializadas y en la prensa diaria, los debates y conferencias desde numerosas tribunas. En el curso de la década de 1880 se llegaron a presentar en el Parlamento proposiciones como las de Leygonier y Loygorri, ambos propugnando la necesidad de reorganizar los servicios de la Marina para la reconstrucción del material de flota, pero particularmente abundaron los marinos que publicaron sus ideas en la *Revista*

⁸⁸ Encontramos numerosísimos artículos de oficiales de Marina en torno a la situación de la flota, consideraciones sobre reformas de Marina, y proyectos de fuerzas navales, publicados en la *Rev. General de Marina* en las décadas de los años 80 y 90: de Concas, Ardois, Eugenio Agacino, Juan Antequera, Montero y Rapallo, Togores, Salas, Rouviere, Juan Martínez Illescas, Adolfo Navarrete, Manuel Andújar, Montojo, José Gutiérrez Sobral, Nemesio Fernández Cuesta, F. Montaldo, E. López Perea, Alejandro Bouyon, V. Guilloux, E. Weyl, Auñón, Beránger, Luis Vidart, y Antonio Díaz Cañedo.

⁸⁹ La precariedad de los medios navales españoles quedaba aún más en evidencia en situaciones de guerra dándose el caso de impedir el paso o la carga de carbón, como el caso de la escuadra del almirante Cámara cuando en su ruta de auxilio a Filipinas le fue impedido el paso por el canal de Suez, o los obstáculos para abastecerse a la de Cervera en Las Antillas etc.

General de Marina, entre ellos el teniente de navío Eugenio Agacino, en 1884, proponiendo una nueva organización del ministerio. Abogó por una economía razonable, ventajosa para el servicio y factible en su ejecución, reconociendo la existencia de un exceso de plantilla en los cuerpos de Marina, considerando un cierre temporal del ingreso, y apostando por una Academia de Estudios de Ampliación, en lugar de la pretendida creación de una Escuela Politécnica al estilo francés.⁹⁰

De 1882 es el correspondiente al entonces tercer comandante de la *Lealtad*, Ramón Auñón Villalón: *Ideas generales sobre Reorganización de la Armada*;⁹¹ trabajo donde expuso sus consideraciones, dedicando los capítulos 3 al 11 a *Arsenales, Tripulaciones, Cuerpo General, Artillería e Ingenieros, Infantería de Marina, Administración, Otros cuerpos, y Legislación*. En la primera materia alegaba que, a pesar de las persistentes ideas propaladas en el Senado sobre la imposibilidad de adquirir buques en el extranjero por prohibirlo una Ley de principios de siglo, en realidad ésta no había sido invocada ni cumplida desde cincuenta años atrás, resultando que la décima parte de nuestro material flotante procedía de fuera. Contra el remedio de cerrar los arsenales, faltos de recursos y bajo una reglamentación defectuosa, recomendaba Auñón la urgente necesidad de reformar radicalmente su sistema de contabilidad, y su reglamentación, abordando esencialmente una descentralización factible. Sobre las tripulaciones, estimaba que la conveniencia percibida tras el 68 de suprimir las matrículas de mar, consideradas por algunos como verdadero privilegio que no como un deber contraído con la Nación por todos aquellos que lo quisieran, debería sustituirse por otro sistema ligado al establecimiento de un número suficiente de escuelas de aprendices marinos, distribuidas por la costa, capaz de estimular la afición a la profesión y generar las tripulaciones de futuras escuadras y, en tiempos de paz, para el comercio marítimo. Acerca del Cuerpo General, subrayó el abuso que venía padeciendo la Corporación en la escala de reserva, invadiendo cómodos destinos de tierra *donde a veces prosperan más que sus compañeros activos a quienes, con apariencias legales, han usurpado paulatinamente la mayor parte de los puestos que pudieran servirles de descanso y compensación a las crudas fatigas del mar*; consideraba que su corrección suponía una de las empresas que mayores dificultades podrían acarrear al ministro que las abordara, pues estaba muy extendido ese mal. Propuso para su remedio, previa la presentación del correspondiente proyecto de Ley a las Cortes, la revisión de expedientes de todos los que pasaron a la reserva, sometiéndolos a un nuevo y eficaz reconocimiento mediante el que verificar su legalidad. También la Ley de ascensos debería ser modificada en todo aquello que revistiera carácter de anomalía o injusticia: contabilizando el tiempo real de embarque, y no el supuesto; con una provisión de destinos reglamentada y garantizada contra el favoritismo; que el cargo de ministro no daría derecho a ser almirante; fijación de un tiempo máximo para cada destino; y estimulación al estudio superior en los distintos ramos *que iniciase la marcha y consiguiese a un tiempo la unificación de los Cuerpos*. En esa línea, Auñón aspiraba

⁹⁰ Agacino, Eugenio: *Consideraciones sobre reformas en la Marina*. *Rev. General de Marina*, abril 1884, pp. 589-612.

⁹¹ Cádiz, primero de noviembre de 1882. Ramón Auñón y Villalón, 3er. Comandante de la fragata *Lealtad* (copia ms. en FAAM., 474, 8)

alcanzar a largo plazo la unificación en el Cuerpo General de los de Artillería e Ingenieros.

Planteó también que la Infantería de Marina, con la misma o distinta denominación, pasara a depender del Ministerio de la Guerra. Respecto a los otros Cuerpos de la Armada dedicó breves reflexiones, anticipando que, debiendo ser objeto de reformas, no eran prioritarias o no afectaban directamente a la restauración de la Marina; se refería al de Sanidad, Eclesiástico, de escribientes, de subalternos, etc. Y de forma general, quizá en la línea de unificación y formación del personal, anotó: *todos los cargos dependientes del Ministerio de Marina desempeñados por personas civiles, deben irse cubriendo con personal de Marina misma, en sus distintos ramos a medida que vaquen y se disponga de personal apto para desempeñarlos.*

Las más importantes consideraciones las destinó Auñón a la Administración de Marina, a su juicio el ramo más necesitado de reformas y que mayor estudio requería, defendiendo así la mayor descentralización posible y una aplicación rigurosa contra la inmoralidad. Afirmó que la no siempre injustificada desconfianza en el cuerpo de administrativos de Marina (como en todos los demás de la Administración española), la acrecentaba la multiplicación de trámites y la abundancia de disposiciones supletorias, no siempre acordes ni entre sí ni con los Reglamentos, complicando la marcha activa de los servicios e incluso dificultando la propia depuración de responsabilidades. Igualmente señalaba la necesidad de revisión del Código penal de Marina, que contenía preceptos desfasados e incluso denigrantes, mientras otras materias no estaban contempladas.

Por último, planteaba que todas las reformas debían recogerse en nuevo cuerpo de ordenanzas que, aprobadas por las Cortes con carácter de Ley, a manera de una Constitución de Marina, sólo éstas pudieran revocarlas o modificarlas. Los reglamentos no podrían ir contra su letra, y deberían enfocarse como *limitación prudente a las veleidades de los Ministros que tan rápidamente se suceden y tan propensos son a corregir las obras de sus antecesores, se establecería la condición legal de que toda alteración de reglamento había de estar indispensablemente acorde con los preceptos generales de la ordenanza matriz, y no podría ponerse en práctica sin oír antes la opinión del Alto Cuerpo consultivo de la Armada, y evitándose –decía-, el desprestigio en que han caído las vigentes que, aún promulgadas como Ley, raro ha sido el ministro que hasta ahora no haya tenido por uno de sus indiscutibles derechos el de anular o modificar sus preceptos por medio de una real orden.* El entonces comandante Auñón (padre de la *Colección de Reglamentos*), propuso que para su conocimiento y mayor seguridad se reimprimieran los reglamentos periódicamente, cada quinquenio, con las reformas que se fueran añadiendo, y que la ordenanza matriz se editara cada cincuenta años. Debemos señalar que Ramón Auñón, figura tan conocida años después, se preocupó de divulgar sus ideas sobre Marina en artículos y también mediante conferencias, esencialmente desde el Ateneo de Madrid, propalando el valor de la Marina para la sociedad, en contra de los que la atacaban, opinando Auñón que era importante tanto para la paz como para tiempos de guerra: *de preparación para la guerra, protección al comercio, desarrollo de la riqueza pública, y obras humanitarias.*⁹²

⁹² Auñón y Villalón, Ramón: *Discurso pronunciado en el Ateneo Científico-literario y Artístico de Madrid, 29 de marzo de 1887, por el capitán de fragata....*Rev. General de Marina, mayo 1887.

En la línea de reconstrucción de la Armada, referida exclusivamente a la Escuadra, meses antes de presentar su Plan Naval el ministro Antequera, el teniente de navío Concas Palau, *a cuyo cargo debe correr el estudio del proyecto de fuerzas navales*, había publicado algunas consideraciones en la *Revista General de Marina*.⁹³ Fundamentalmente invocó la necesidad de crear escuadra en conformidad con la política exterior de la Nación; puso como ejemplo la marina italiana, en la que su unidad, absolutamente toda, obedecía a la política exterior, y que, además, su presupuesto, aún sin tener colonias, era igual al de la Armada española. Consideraba Concas que la base de la debilidad de nuestras escuadras y el origen del desconcierto económico que pesaban sobre la Marina y sobre los apostaderos, residían en que no se significaba que los esquilmados créditos destinados a la marina de la Península, *los tan pregonados 12 millones de pesos fuertes*, debían atender también a la construcciones de las provincias de Ultramar, lo que él mismo llamaba *dos imperios que defender*, pues, salvo raras excepciones, los apostaderos ultramarinos, o lo que es lo mismo, el ministerio de Ultramar, no sufragaba el coste de sus buques, de tal manera que se preguntaba Concas: *¿de qué sirve construir el número de blindados x si luego han de repartirse en tres atenciones?*

Defendió la exigencia de una marina local para los apostaderos, como para la Península, y que su logro sería fácil desde el momento en que el ministerio de Ultramar entrara *lealmente en el asunto*. Apuntó la necesidad de construir una escuadra que fondeara en Cartagena...para la defensa nacional, y no los numerosos buques que para nada servían; consideró que la construcción debía abarcar diferentes tipos, por unidades tácticas, destinando cada cual a su objeto, y siendo inseparables del cuerpo de escuadra a que debían pertenecer. Estimó Concas que en el Mediterráneo eran convenientes dos grupos tácticos; sobre la base de Cádiz y Canarias otro; en el Norte otro más; y además, dos grupos de escuadra de combate y altamar para Ultramar. Encontramos otro extenso trabajo, en este caso manuscrito, del teniente de navío Federico Ardois. Se trata de una 3ª parte, titulada *Reformas más indispensables en Marina* que, a instancias de Maura, le remitió desde Puerto Real, el 15 de junio de 1886, al tiempo que le planteaba, en carta adjunta, la conveniencia de ir a la Comisión del Proyecto de Escuadra, que se discutiría en noviembre o diciembre, *con lo cual tendría tiempo de prepararse y así* –le escribía Ardois–, *prestará Ud. un verdadero servicio al País*.⁹⁴

Comenzaba Ardois sus reflexiones señalando la creencia general de que siempre que se analizaba la Marina se consideraba que el mal principal residía en el exceso de personal y en sus crecidos sueldos, y que por eso no progresaba la Marina. La idea le parecía al teniente de navío que tenía mucho de errónea pues, a su juicio, si bien era cierto que casi todos los cuerpos tenían exceso de material y que algunos como el de Infantería de Marina se aumentó de un modo exagerado, el más grave error estaba en la administración de los arsenales, *que son los que consumen una buena parte del presupuesto sin producir más que una cosa insignificante*.

En su estudio hacía una importante crítica a la administración del ministro Beránger, examinaba el proyecto de presupuesto 1886-87, y exponía

⁹³ Concas Palau, Víctor María: *Proyecto de FFAA. Rev. General de Marina*, t. XIV, enero 1884, pp. 61-85 (desde 1883, publicó varios artículos sobre la materia en la misma Revista)

⁹⁴ FAAM., 474, 40.

las reformas más urgentes a acometer en la Administración de Marina. El trabajo lo dividió en varias partes: 1ª, *personal*, en la que manifestaba la necesidad de una Ley constitutiva o de ascensos y recompensas, que fomentara y recompensara el trabajo, según principios encarnados en las Ordenanzas de 1793 que, a su parecer, había olvidado el ministro Pavía en su Ley de ascensos de julio de 1878, y que había convertido a la Marina en un cuerpo muerto *donde cada uno lo que trata es de buscar mucho y trabajar poco*; 2º, *Disminución de las plantillas de los cuerpos a las necesidades del servicio*; 3º, *Supresión de la Infantería de Marina*; 4º, *Organización de los arsenales*; 5º, *Disminución del personal de Capitanías de Puerto y provincias con el mismo objeto*.

Ardois dedicó especial atención a la reorganización de arsenales, cuestión que calificaba de las de mayor importancia en la reorganización de la Marina pues, *no sólo de ellos es de donde ha de renacer nuestra flota, sino que consumiendo la mayor parte del presupuesto, de sus buenos resultados puede esperarse que se lleve a cabo, sin exigirse al país mayores sacrificios de los necesarios*.⁹⁵ Opinaba que si sólo se atendieran razones de tipo industrial, bastaría únicamente el arsenal de Ferrol para construir los buques adecuados a nuestro presupuesto, pero que también debían contemplarse razones de carácter estratégico en tiempo de guerra.

En los años en que el expansionismo imperialista europeo estaba en pleno auge, el Mediterráneo ocupaba necesariamente la atención de un estratega, como así lo señalaron tantos marinos de esta época en sus informes, y en los programas navales; en la misma línea anotaba Ardois: *considerando que los arsenales del Estado son además de industrias militares, depósitos de pertrechos de guerra que necesitan los barcos, se vé la necesidad de sostener otro, además del de Ferrol, que sirva de base de operaciones de nuestra Escuadra en el Mediterráneo pues, además de que en este mar es donde por ahora se han de ventilar las grandes cuestiones europeas, en sus playas se encuentran nuestras ciudades más importantes del litoral, que por sus condiciones locales no tienen otra defensa que la Escuadra*. Defendía el oficial de Marina que *lo conveniente era mantener el de Ferrol como el arsenal verdaderamente industrial, puesto que tenía el emplazamiento idóneo y unas condiciones especiales, con capacidad en su interior para todas las escuadras modernas convenientemente amarradas, permitiéndolo el bracing de su fondo en la mayor parte de su superficie, y dotado de un astillero ubicado en la ría con suficiente anchura y fondo para construir en sus gradas los mayores buques*. De otra parte, por no parecerle económicamente factible multiplicar los arsenales de construcción, apuntaba la conveniencia de que se mantuviera un segundo arsenal para carenar y armar los buques, y que éste debía ser el de Cartagena, arsenal que estimaba como el segundo en importancia estratégica, *ubicado en plaza fuerte de primer orden y rodeado de altas montañas y la población de Cartagena, no disponiendo del espacio necesario para acometer construcciones a gran escala, salvo en dos de sus gradas*.

Respecto al de La Carraca, afirmaba Ardois que, habiendo disfrutado de muy buena situación en la época de los barcos de vela, ya había perdido esa importancia; situado en terreno fangoso, en el delta de dos caños de agua salada, resultaba de posición inmejorable desde el punto de vista defensivo,

⁹⁵ Extenso informe, sin fechar pero posterior a la aprobación del presupuesto de Marina para el bienio económico 1883-84, del que dice estaba vigente (FAAM., 474, 18)

pero sus inconvenientes también eran grandes, dado que sus fondos en el caño de entrada ya no permitían la entrada de buques acorazados, ni en sus gradas acometer la construcción de unidades de algún porte, pues su escasa anchura entre las dos orillas impedía su botadura. Precisamente para no lastimar intereses locales en el área gaditana, proponía Ardois introducir algunas medidas: instalar talleres de artillería y Escuelas de instrucción, entonces instaladas entre el arsenal y San Carlos; y que la otra parte del arsenal, la que se dedicaba a construcción, se cediera a la industria privada, con unas obligaciones previamente acordadas sobre su conservación y desarrollo.

Del año 1887, distinguimos un artículo en la *Revista General de Marina* elaborado por otro oficial de renombre, el entonces teniente de navío Saturnino Montojo. Advertía el marino que no se debía aminorar el número de buques en Cuba, donde el estado de sus puertos carecía de defensas para la guerra y de habilitación y fiscalización para el comercio en la paz, reclamando la absoluta necesidad de fortificar por mar y tierra todos los puertos, buscando una perfecta inteligencia entre las fuerzas de mar y tierra para contrarrestar el efecto de los refuerzos que los insurrectos recibían del exterior.⁹⁶

Albergando ese afán reformista sobre la reorganización de la Armada, se conservan en el archivo Fundación Antonio Maura sendos estudios manuscritos elaborados por otros marinos cuyos nombres también nos resultan hoy muy conocidos, entre ellos, observamos el informe de Fernando Villamil del año 1884 en el que dejó plasmadas muchas de sus reflexiones al respecto.⁹⁷

Juzgaba Villamil que la Mercante, perfecto auxiliar del comercio, debía estar amparada por la Marina de Guerra, siendo la primera su indispensable reserva. Atribuía como primera causa del declive de la Mercante a la apatía que demostraron nuestros navieros ante la transformación de la marina de vela en la de vapor, y afirmaba que su mayor desarrollo debía derivar del necesario reajuste, reorganización, de su relación con la Marina de Guerra pues, a juicio de la Mercante, la organización representaba una rémora para el desarrollo y crecimiento de los intereses mercantiles. En ese orden, la Marina de Guerra debía proponer al Gobierno el establecimiento de arsenales en puntos convenientes de nuestro litoral que sustituyeran ventajosamente a los viejos astilleros, sumado a la correspondiente enseñanza de operarios impartida desde los arsenales del Estado, y, además, renunciar a ciertas intervenciones, en los puertos de comercio, inscripción marítima y administración de justicia, o en lo referente al nombramiento de pilotos. A continuación, apuntaba la conveniencia de suprimir las Comandancias de Marina, una vez despojadas de estos servicios, quedando únicamente los capitanes de puerto con el exclusivo cargo de despachar los buques. En la exposición final, donde resume sus opiniones, al tiempo que afirmaba que representaban la tónica general, escribió: *España no puede tener más marina mercante que aquella correspondiente al estado de su comercio. La marina militar ha protegido como ningún otro ramo del Estado la industria naval en nuestro país, no presentando hoy inconveniente alguno para abdicar por completo la jurisdicción que ejerce en los puertos e inscripción marítima, concretándose al gobierno de los arsenales y buques del Estado, si así lo dispone el Gobierno. La marina militar*

⁹⁶ Montojo, Saturnino: *La Cuestión de Cuba en su aspecto naval-militar. Rev. General de Marina*, diciembre 1897 (art. firmado en 1 de oct. 1887)

⁹⁷ Informe manuscrito de Fernando Villamil. Madrid, 6 de diciembre de 1884. FAAM., 474,13.

cree que los navieros no son los verdaderos representantes de la marina mercante, cuyas quejas hasta hoy han sido infundadas en cuanto se relacionan con las autoridades de marina, si bien razonadas al expresar las muchas trabas que encuentran las naves en sus relaciones con las aduanas y consulados en el extranjero.

Asistimos así a unas consideraciones que no son nada nuevas, pareciendo, a nuestro juicio, que, salvo matices y mayor acentuación en uno u otro elemento, los objetivos de reforma eran siempre los mismos, radicando su punto central en la creación de Escuadra. En esa misma línea, don Antonio Maura no dejó de abogar por la reconstrucción de la Marina desde el año 1884, si bien, su primera exigencia, inapelable para esa reconstrucción, fue siempre la previa reforma de la administración, y este punto nos parece que es sin duda su mayor seña de identidad política y el único que en esencia le diferencia de tantos proyectos de reformas navales de la época, además de, obviamente, su extraordinaria fuerza de exposición, capaz de alcanzar años después la unánime aceptación de todos los partidos políticos en el Parlamento.

Planes Navales: Rodríguez Arias, Antequera, Beránger, y Rodríguez Arias

Durante la Restauración se tuvo conciencia de la necesidad de volver a recuperar el papel internacional y asegurar los últimos restos del imperio de Ultramar. Se multiplicaron planes y propuestas navales para construcción de la escuadra, y brillantes estudios para desarrollar nuevos prototipos, siendo frecuentes las discusiones y polémicas en defensa del tipo de unidad preferente, así las ventajas o desventajas de los acorazados (de primera y de segunda clase), de los torpederos, los cruceros (de varias clases) o las cañoneras. Así, encontramos la expresión escrita más aproximada de los años 80: *El acorazado, siendo la unidad nueva de combate que reemplaza a los navíos y fragatas de primera clase de otros tiempos; el crucero que reemplaza a todos los antiguos buques ligeros de guerra, desde la corbeta hasta la goleta, para protección del comercio nacional y contra el del enemigo; y el torpedero, que al propio tiempo que puede acompañar como auxiliar poderoso a las Escuadras de combate, reemplazando a las antiguas fuerzas sutiles, esto es a los antiguos cañoneros y otras embarcaciones menores, en los servicios de defensa, vigilancia y policía de costas.*⁹⁸ Según esas premisas, el acorazado supondría la unidad por excelencia de combate y el torpedero la base fundamental de la defensa de costas, propugnado por la Junta reorganizadora de la Armada en 1884.

No obstante, pese a las opciones extremas que se darán entre algunos programas, véase el de Antequera o el de Rodríguez Arias, o, lo que es lo mismo, entre mayoría de acorazados o su práctica exclusión propugnando los torpederos, en la época resultaba difícil establecer las diferencias entre acorazados y cruceros acorazados, siendo percibidas esencialmente por su desplazamiento, blindaje y armamento.

⁹⁸ Ms. en FAAM., 475, 5 (supuestamente del marino Federico Ardois).

La unidad de combate representada por el navío en las Escuadras antiguas fue reemplazada por el buque blindado, pero la variedad de proyectos de buques blindados, a que obligaba el estudio de la defensa frente a las innovaciones de la artillería, ofrecieron tantas soluciones que se llegó a nuevos buques de combate naciendo las diferentes categorías o clases, así el gran acorazado de combate, de primera clase, esto es, transatlántico, con destino a alta mar y, según sus partidarios, apto para todos los fines de la guerra, y los de segunda clase, el acorazado local;⁹⁹ o los cruceros en sus diferentes clases; pero también surgió, como venimos diciendo, el torpedero (siendo los primeros no superiores a las 30 toneladas de desplazamiento, y construyéndose ya en los primeros años de la década de los 80 hasta de 1.200 tn), que no tardó en formar parte de los medios de destrucción contra los buques de mayor resistencia, pretendiendo sus defensores que era la solución del problema de la guerra marítima contra la coraza, abogando así por la construcción masiva de los mucho más económicos torpederos.

Se elaboraron numerosos proyectos de Escuadra, algunos de carácter local y otros muchos de carácter teórico que no se llevaron a cabo. En 1880, durante el gobierno conservador, el ministro contralmirante Durán Lira había propuesto un proyecto de Escuadra, si bien con carácter limitado, destinado a la defensa de Filipinas, puesto que ya los principales adversarios, China y Japón, estaban en pleno desarrollo de sus flotas de guerra. Pese a que el Plan no se aprobó en Cortes, se adquirió parte del programa, varios cruceros y transportes comprados a Inglaterra.

El segundo proyecto lo presentó en 1883 el vicealmirante Pavía, ministro con los liberales que pretendió construir todo en astilleros españoles, pero que fracasó al no superarse los problemas de financiación.

De la misma época, subrayamos un proyecto de reconstrucción de la Escuadra, manuscrito de singular interés pues, no constituyendo un Proyecto de Ley, sí es un documento institucional y, sobre todo, nos sugiere ampliamente el estado de opinión dentro y fuera de la Marina, a juicio del autor, preocupada por las cuestiones de Armada; también encierra aspectos profesionales y el tipo de buques que se defendía en la época, conteniendo aún unidades de madera, o de hierro y madera; pero, lo que resulta más novedoso es la extensión del ámbito de las reformas, esto es, no sólo reconstrucción del material flotante sino también, aunque de forma restringida, la de la administración de Marina, con el objeto de alcanzar las economías necesarias, sumado al intento de fomento de la industria naval nacional. Lo expuso al Consejo de Ministros el entonces titular de Marina, el contralmirante Rodríguez Arias, con fecha 19 de marzo de 1883.¹⁰⁰

Comienza el Ministro haciendo referencia a su afán por mostrar, desde su reciente nombramiento el pasado 13 de enero, el lastimoso estado de las

⁹⁹ Los primeros buques acorazados que se construyeron con coraza de acero fueron el italiano *Duilio*, de 11.400 tn, de 1876, y su gemelo *Dándolo*, y el francés *Almiral Duperrè*, de 11.100 tn, en 1879, siendo los buques más potentes de su época.

¹⁰⁰ *Al Consejo de S.S. Ministros*. Firmado por el CA. Ministro de Marina Rafael Rodríguez Arias. Madrid, 19 de marzo de 1883 (copia manuscrita del documento original que dice: *Hay un sello en tinta verde que dice: Presidencia del Consejo de Ministros. 7 de abril. El Consejo de Ministros acuerda tomar en consideración este proyecto, dar cuenta a S.M. el Rey, y que los Ministros de Hacienda y Marina acuerden la forma en que deba realizarse el precitado proyecto. El ministro-secretario Núñez de Arce. En escrito anexo, se incluye el Proyecto de reconstrucción del material. Estados 1 y 2, con memoria explicativa* (copia oficial de la misma mano, en FAAM., 474, 5)

fuerzas y la necesidad imperiosa de su reconstrucción. Recuerda que después de Trafalgar, la guerra de la Independencia y la separación de las Américas, siguió la postración absoluta en la industria, las artes, el comercio, Hacienda, Ejército... y que también sucumbió nuestra Marina, de manera que: *allá por los años del 28 al 30 apenas se veía en los mares la bandera española, y durante muchos más nuestros buques eran perseguidos en aguas, que hacía poco dominábamos, por corsarios que arbolaban el pabellón de provincias insurrectas. Desapareció por fin la Marina del Estado, se arruinaron nuestros arsenales, quedó nulo nuestro comercio marítimo, hasta el extremo -añadía Antequera-, que podía citar los nombres de algunos generales y jefes de la Armada que murieron de hambre.* Más adelante –apuntaba el Contralmirante-, tras la iniciación del resurgimiento de la Armada de 1845, no hubo continuidad, pues, con los exhaustos arsenales que forzaban la adquisición de buques en el extranjero, la escasez de nuestra maestranza, poco versada en las construcciones de la época, a lo que se añadían las necesidades que impuso la campaña de África, apenas pudieron responder los recursos logrados, acudiendo en su remedio sobre todo la desamortización, y es que las innovaciones en la construcción esterilizaban los trabajos emprendidos causando caducidad e imperfección...llevando a la modificación o abandono del proyectado Plan de mediado el siglo.

Movido por su conciencia y obligado por la opinión pública y la de sus compañeros de carrera de los que se erige en intérprete de sus aspiraciones nacionales, Rodríguez Arias señala la existencia de proyectos de reconocida importancia y hábil estudio, *muchos de ellos con meditadas y provechosas indicaciones* que, a su juicio, prueban que la supuesta España siempre refractaria a la Marina también despierta aficiones marítimas; subraya también la situación de inquietud mostrada en reuniones de las distintas jerarquías de la Corporación y autoridades de diferentes campos que tenían la misma aspiración de reconstrucción de la Marina, circunstancias –dice-, que deben incitar al Ministro a fomentarlas y darles satisfacción mediante un programa de reformas de la Armada, cuyo desarrollo no duda que infundirá vitalidad y fomentará la marina comercial y las industrias relacionadas. Propugna Rodríguez Arias que la primera y más importante de las necesidades reclamadas es la reconstrucción del material flotante, y sobre ello somete al criterio del Consejo dos combinaciones de escuadras, para la Península y Ultramar. Advierte el Ministro los peligros que se perciben en los territorios ultramarinos, de los que conoce por experiencia propia el archipiélago de las Filipinas donde mandó como Comandante General del Apostadero desde el 79 al 81: *la proximidad de los imperios de China y Japón, sobrio y pletórico de población ganosa de adelantos el primero, con aspiraciones a poderío naval, y el segundo rico, floreciente civilizado y poderoso, considerando como invasor al europeo en regiones orientales.* Además, estima que las fuerzas españolas allí radicadas, *entre canales estrechos, profusos y mal situados escollos, guarida propicia de vaqueros y piratas,* sólo representan unos cuantos cañoneros viejos y gastados, una colección de remiendos, con máquinas construidas en 1859 que montadas en los barcos de madera 14 años atrás consumen sin resultado grandes cantidades de combustible y arrastran a fuerza de reparaciones su existencia.

Precisa Rodríguez Arias que, aunque ha limitado y dado preferencia al plan de escuadra, lo hace en la consideración de que en el plazo inexcusable

de la realización de las proyectadas reformas en el material, caben, con detenimiento y calma, otras igualmente reclamadas que afectan seriamente a los cuerpos que forman el personal de Marina. Seguidamente, establece una larga serie de materias susceptibles de restauración y objeto de necesario estudio, no sin antes advertir la dificultad que entrañará su aplicación, quizá destruyendo esperanzas, despertando quejas, etc.. En este escrito de presentación el Ministro resume medidas sobre: el plan general de educación de los oficiales facultativos de las tres clases y si conviene su unificación en una escuela común; modificación de reglamentos de las clases subalternas; desarrollo de la instrucción del personal de maestranzas de arsenales y su carácter; modificación o supresión de la escala de reserva formando una sola; analizar y reformar la existencia y proporciones de la Infantería de Marina; marcar los límites al cuerpo de contabilidad, separándolo del círculo de administración propiamente dicha, otorgándole autonomía; examinar las leyes de ascensos y retiros; y, por último, se refiere a la modificación del reglamento interior y la estructura del Ministerio, de manera que, sin dilaciones ni roces, responda en más cumplido y expeditivo sentido al despacho de los asuntos sometidos a este centro superior.

La memoria del Proyecto de reconstrucción la divide en dos partes, Plan económico y Plan técnico, empezando por el primero de ellos que juzga de mayor importancia.

El Proyecto contempla dos escuadras con un crédito anual de 22 millones de pesetas, a construirse en seis o diez años; para este gasto entiende que se podrían extraer hasta siete millones del presupuesto ordinario, e igualmente considera, como *natural y lógico*, la contribución de los presupuestos de Ultramar, de Cuba y Filipinas, *en las que presta servicio una buena parte de nuestra escuadra*, con tres millones de pesetas cada territorio, resultando así, que a las Cortes sólo habría que pedirle un crédito extraordinario de nueve millones de pesetas anuales. Con este presupuesto, anotaba el Ministro, *se deberá atender a construir el mayor número posible de buques para el servicio ordinario, como por ejemplo: 2 cruceros de acero; 3 cruceros de hierro de 1ª clase; 10 cruceros de hierro de 3ª clase; 10 cañoneros guardacostas; 6 torpederos de 2ª clase; concluyendo que al finalizar el año económico 83-84 tendríamos una escuadra que, compuesta de los nuevos, e incluyendo los que estuvieran en construcción y otros en buen estado, la formarían: 2 buques blindados, Numancia y Victoria, en servicio; 2 cruceros de acero insumergibles, por construir; 3 cruceros de madera de 1ª clase, Aragón, Castilla y Navarra, el primero prestando servicio y los otros dos por artillar; 3 cruceros de hierro de 1ª clase, Alfonso XII, Reina Cristina, y María Mercedes, en construcción; 10 cruceros de hierro y madera, Gravina, y Velasco prestando servicio, Don Juan de Austria, e Infanta Isabel, en construcción y 6 por construir; 4 avisos, Jorge Juan, Sánchez Barcáiztegui, Fernando el Católico, y Marqués del Duero, prestando servicio; 6 cañoneros guardacostas, Elcano, Magallanes, Lezo, y Concha, en construcción, y 2 por construir; 4 cañoneros guardacostas, Pilar, Paz, Aledo, y Eulalia, prestando servicio; 6 buques torpederos de 2ª clase, por construir; 7 fragatas de madera, Navas, Concepción, Carmen, y Lealtad, prestando servicio; Almansa, Gerona, y Blanca, carenadas recientemente; y 3 goletas, carenadas recientemente. Y anunciaba el Ministro que, tan pronto se dispusiera de los nuevos buques, deberían desarmar y desguazar o vender todos los viejos que ya por un estado*

ruinoso exigen carenas frecuentes, ya por sus máquinas, que no son económicas, no hacen más que gravar fuertemente sobre el presupuesto del material. Relacionaba así las unidades a desarmar, las fragatas blindadas *Sagunto* y *Zaragoza*, todos los vapores de ruedas, y todos los cañoneros de la Península, Cuba y Filipinas que no hubieran sido carenados recientemente.

Declaraba Rodríguez Arias que la reconstrucción de la flota iría acompañada de un plan de economías y reformas en los servicios del material y en el personal que fuera compatible con la administración del primero, a fin de atender al sostenimiento de los arsenales y para las más precisas carenas. Además, advertía el Ministro que para llevar esa economía sería indispensable el fomento de los centros industriales navales, y construir en ellos el mayor número de buques, y también los cañones, con la creación de una fábrica; y, aunque daba prioridad a que las carenas se hicieran en la Península, también insistió en dotar a los de Ultramar con diques flotantes para realizarlas en casos de urgencia, teniendo en cuenta: *esta necesidad imperiosa, especialmente desde que el buque de hierro se ha generalizado...sin cuyo requisito se deteriorarían rápidamente.* Señalaba el Ministro la evidente necesidad de proveer los arsenales en condiciones de producción rápida y barata, y aludía a la manifiesta inquietud pública por la Marina, situación que nos revelan claramente la abundancia de artículos en prensa y revistas especializadas de la década de los 80, estado que también quedó reflejado en el Parlamento, y, así, decía: *No es posible dudar, a juzgar por las continuas y repetidas manifestaciones de la opinión pública en el Parlamento y en la prensa, de que el país cree que ha llegado el momento de reconstruir nuestra escuadra, y a poco que se estudien los presupuestos de Marina se vendrá al convencimiento de que estas aspiraciones no pueden realizarse sin hacer algunos sacrificios.*

No obstante, juzgaba Rodríguez Arias que la ayuda debía venir principalmente del erario público, no así de la Administración de Marina que, al contrario de lo que muy poco después se dirá, esencialmente por el diputado Maura, no consideraba despilfarradora: *porque todas las economías que puedan hacerse en el personal mermando los sueldos y gratificaciones, ya de por sí mezquinas, de los empleados en este ramo de la Administración no llegaría a producir lo necesario para construir un buque de combate aún de los menos costosos. Es preciso pues, pedir al país que haga un sacrificio si quiere tener marina: éste, por pequeño que sea, será siempre sensible, dado el estado de nuestro Tesoro;* aunque sí propugnaba la idea que después se repetirá cada vez que se intente la reconstrucción de la flota: *pero si los créditos que se concedan para la reconstrucción del material se emplean de modo que sirvan a fomentar nuestras industrias, ya tomando la mayor parte de los materiales nuestros fabricantes, ya construyendo totalmente en nuestros arsenales, o en los talleres particulares del país, toda esta cantidad se habrá aplicado a proteger nuestra naciente industria, y habremos así conseguido dos objetos.*

Con ese fin sometía el Plan Naval a la aprobación del Consejo, crear la Escuadra adecuada a las necesidades del país y que se construyera el mayor número de sus buques en arsenales españoles, con hierro y acero del país. Se estaba refiriendo el Ministro a los dos sistemas de construcción de la época, de un lado aquella que iniciaba el *descorazamiento* en los modernos cruceros blindados, con coraza mínima y planchas de blindaje, *que no requieren volteo,*

suprimiendo así una de las operaciones más costosas y difíciles de la aplicación de la coraza al costado de los buques. Reconocía que si ese tipo se acreditaba, *y se hacía un puesto en las escuadras*, que podría abordarse la construcción de todos los buques en los arsenales nacionales con la práctica totalidad de material español; y en cuanto a la otra modalidad constructiva, el sistema de artillado, por el que se volvía otra vez a las baterías de un buen número de cañones relativamente pequeños, en algunos casos acompañados de algunos de gran calibre, suponía, a no muy largo plazo -a juicio del Ministro-, cierta esperanza de realización en España de la mayor parte del artillado de los buques de combate, y el de los cruceros de 2ª y 3ª clase, y también con materiales españoles. A este fin se proponía la creación de una fábrica y un taller único de artillería y cureñas en uno de nuestros arsenales, como parte de la tendencia a liberarnos completamente de la dependencia que se mantenía con el extranjero, y así poder construir, carenar, pertrechar y artillar nuestros buques.

Siguiendo con el Plan económico, Rodríguez Arias advierte la necesidad de que, *cualquiera que sea el Plan que se adopte para reconstruir la Escuadra, al final del plazo, habrá que consignar en presupuesto crédito suficiente para su conservación y reposición*. La prevención de sostenimiento de la Escuadra no había sido un objetivo a contemplar en épocas anteriores, muchas veces fueron construidas en el curso de la historia española grandes flotas, fastuosas flotas, pero la falta de mantenimiento, de administración, provocaron que se perdieran en poco tiempo.

En cuanto a los tipos que conformaran la Escuadra, afirma que deberán ser objeto de detenido estudio pues eran numerosos los tipos a considerar y muchas las opiniones de profesionales o técnicos, *pero sin ningún hecho concreto práctico, como el que suministraría una guerra marítima, y que sea decisivo por algunos años después*, además del sacrificio que suponía al erario público su gran coste. Con esas dificultades, expone la conveniencia de construir una Escuadra teniendo en cuenta nuestra posición marítima, entonces de segundo orden, de manera que *tengamos fuerza ofensiva suficiente, y con el mayor andar posible*, cuyas condiciones, a su juicio, reunían perfectamente los cruceros blindados que, además -decía el Ministro-, tenían otras dos importantes ventajas: la de tener gran radio de acción y un calado menor de 7 metros (importante entonces al estar abierto el canal de Suez, y a punto el de Panamá), las cuales les permitían acudir a las posesiones de Ultramar *en todas circunstancias y en el menor tiempo posible*. Aún así, para el escenario europeo, optaba el Ministro por el que se consideraba el más perfecto buque de combate, *poderosos cruceros blindados de gran desplazamiento*, estaba describiendo a los acorazados, cruceros de acero; de estos decía que eran los *cruceros modernos, de gran desplazamiento relativamente, y de gran andar en la mar, construido de acero e insumergible por medio de una cubierta debajo de la flotación y con un artillado de moderno calibre y peso*. *Estos buques son la última palabra en el arte naval militar de los dedicados en la guerra marítima a perseguir los buques del comercio...y añadía que era el tipo preferido por aquellas naciones como la norteamericana que no cree que el Estado debe gastar en una marina blindada de combate, cuando nada hace presumir que pueda utilizarse*.

En cuanto a otros tipos presupuestados aludía a sustitutos de las antiguas fragatas y corbetas, construidos en hierro y acero, de hierro, o de

hierro y madera, o sencillamente de madera. De los cañoneros guardacostas apuntaba que estaban proyectados para montar un cañón de gran calibre en caso de guerra, o pequeño para el servicio ordinario. Pero de mayor interés nos parecen sus apuntes sobre los tipos que pocos años después despertarán tanto interés, los torpederos; afirmaba el Ministro que debían formar parte muy importante de las escuadras de naciones marítimas débiles; los tildaba de poderosísimos medios de ataque y defensa a poca costa, *sobre todo desde que el lanzamiento del torpedo Whithead ha llegado a verificarse con esa precisión de puntería que le dan los aparatos modernos. Los de 1ª clase son buques capaces de aguantar en la mar y acompañar a las escuadras. Los de 2ª clase serán buques pequeños, pero capaces de ir de puerto a puerto en circunstancias ordinarias. Ambos de acero o acero y hierro.*

A continuación, se reafirma en que todos los buques, fuera de los de combate y los torpederos de 2ª clase, deben ser capaces de navegar en todos los mares, para que puedan en todas circunstancias ser destinados a las aguas de Cuba o Filipinas. Con esta idea pretendía que, además de poder acudir a todos los puntos de nuestras costas, evitar a todo trance las carenas fuera de nuestros arsenales. Una Junta técnica debería estudiar los planos de construcción sobre las condiciones establecidas para cada tipo; en esa idea, los tipos y su número, podrían ser alterados durante la realización del Plan si la experiencia aconsejara modificaciones o variaciones, por lo que se debía autorizar al Ministro de Marina a esas circunstancias. Por último, volvía a insistir el Ministro en la reforma de la administración central, en lo que toca al material y arsenales, siendo prioritario la fusión de los dos servicios, técnico y administrativo en el mismo centro facultativo, como aconsejaba la experiencia de otras marinas y las empresas particulares, y a esto seguiría la separación de la contabilidad de la administración, pues, *sólo así –señalaba el Ministro-, podrá la Administración introducir aquellas reformas en los servicios administrativos que produzcan la conveniente economía en la producción. Por no conocer este factor importante –advertía-, es por lo que todas las administraciones han acometido errores de consideración en estos últimos años, llevando la perturbación a todos los servicios.* En este punto radicaba a su parecer las equivocadas ideas que circulaban sobre la Marina, su supuesto despilfarro etc.: *por la misma razón es por la que se oyen tantas ideas erróneas en la generalidad de las personas que de la marina se ocupan, y por la misma, en fin, es por la que se sorprenden aún personas de conocimientos técnicos de que en estos últimos años con un presupuesto un tanto desahogado, no hayamos producido un buque siquiera.*

Del estudio de otras naciones deduce unas cifras que ilustran sus presupuestos de Marina: Alemania dedicaba a la construcción naval un 66% de su presupuesto total; Rusia un 62%; Austria un 48%; Inglaterra un 36%; y en España, donde reconoce el Ministro que *no hay datos positivos*, asegura que *no llegará a más del 8%*. Datos que le llevan a concluir que, sólo emprendiendo una gran reforma en el vicioso sistema de organización económica de las arsenales, y más esencialmente la prevención del mantenimiento del material flotante, se podría pensar en destinar los importantes recursos que requiere la construcción de la flota adecuada a nuestra historia...

En el siguiente gabinete conservador se expuso el más completo y ordenado de estos planes teóricos, el de mayor relevancia, se trataba del proyecto que el contralmirante Antequera, antiguo comandante de la *Numancia*

en el famoso viaje de circunnavegación, presentó en el Congreso en junio de 1884.¹⁰¹ Desafortunadamente, su Plan naval después sería reformado, pues desde ese año empezaban a privar las teorías del almirante francés Aubé dando preferencia al torpedero. A pesar de las advertencias de Antequera, la para nosotros nefasta *Jeune École* provocó la modificación del proyecto recargándolo de torpederos en detrimento de los acorazados.

Por ser el proyecto de mayor relevancia de la época, le dedicamos ahora, y particularmente en el siguiente capítulo, mayor espacio.

Fue un Plan que ocasionó grandes debates en la Cámara, y en ellos tuvo un papel esencial la voz de don Antonio Maura, vocal de la Comisión del Dictamen que iniciaba así una larga campaña en defensa de la regeneración de la Armada, campaña que mantendrá durante toda su vida política. Veamos:

El contralmirante Juan Bautista Antequera Bobadilla, nombrado titular del ramo de Marina el 18 de enero de 1884, intentó abordar la reconstrucción de la Escuadra con el apoyo del presidente Cánovas. El 26 de mayo de 1884 presentó a las Cortes el *Proyecto de Ley fijando las fuerzas navales para el año económico 1884-1886*. Al mes siguiente, el día 5 de junio, presentaba en el Congreso el *Proyecto de Ley fijando las fuerzas navales de las islas de Cuba y Puerto Rico para el año económico 1884-85*, aunque días después (25 de junio) retiraba éste para presentar el *Proyecto de Ley estableciendo el programa de las fuerzas navales de la Nación*.¹⁰² Habrá quien presuma que esta aparente indecisión política del Ministro fue causa importante para el rechazo final a sus planes.

Papel fundamental en la redacción del proyecto de Antequera cupo a los tenientes de navío Fernando Villamil, Víctor María Concas, Federico Ardois, Ramón Auñón y Antonio Piñeiro; precisamente éstos cinco oficiales, a los que se conoció como el *pentágono*, han dejado importante huella en la Institución y en el pensamiento naval.

La exposición de motivos del Plan Naval contemplaba la obra de expertos integrantes de la Junta Reorganizadora de la Armada, entre ellos, Luís Hernández Pinzón, Rafael Rodríguez Arias, Juan Bautista Topete Carballo y José María Beránger, además de miembros de las direcciones generales de Personal, Material y Administración del Ministerio.

Es interesante recordar los nombres de algunos de los oficiales superiores destinados en la Junta de Directores, en diferentes secretarías de sus Negociados, que colaboraron con sus fundadas opiniones, algunos de ellos componentes del famoso *pentágono*; así, en Subsecretaría: el teniente de navío Federico Ardois y Casaus (Negociado 1º); el capitán de fragata Ramón Auñón (Negociado 1º, Registro-Legislación); el teniente de navío Antonio Montojo y coronel Ramón Pla (Negociado 2º, Operaciones); capitán de fragata Gómez Imaz (Negociado 4º, Estadística); y en la Dirección de Material, al mando del contralmirante Martínez de Illescas, en el Negociado 1º -Secretaría- el teniente de navío Víctor María Concas Palau; en la Dirección de Personal,

¹⁰¹ Una impecable trayectoria profesional da cuenta de su participación en la campaña del Pacífico y su papel en el combate del Callao, o culminando el viaje del *Numancia*, o mandando la Escuadra en el conflicto de Las Carolinas...o sus responsabilidades políticas desde su primer nombramiento como ministro del ramo por Cánovas, o vicepresidente del Almirantazgo etc. que demuestran su honorabilidad y su impenitente afán por la reorganización y disciplina de la Armada.

¹⁰² *Proyecto de Ley presentado por el Sr. Ministro de Marina estableciendo el Programa de las Fuerzas Navales de la Nación para su aprobación en las Cámaras*. Madrid, 25 de junio de 1884. Impreso en FAAM., 474, 7.

con el contralmirante Eduardo Butler, en el Negociado 1º -Secretaría- el teniente de navío Fernando Villamil Fernández Cueto, y en el Negociado 4º (Marinería) el teniente de navío Antonio Piñeiro.

De todos ellos, y más en particular de los integrantes del aludido *pentágono*, se conserva en el archivo Fundación Antonio Maura abundante correspondencia particular con el diputado mallorquín, comunicándole sus consideraciones sobre diferentes puntos de la Armada, además de los informes más detallados de los que nos venimos haciendo eco, ya sea sucintamente.

Cumplido pues por la primera Sección de la Junta reorganizadora de la Armada el programa de las fuerzas navales, y aceptado por la Junta en pleno, anunció el ministro Antequera el proyecto de Ley de 25 de junio para su aprobación en las Cortes.

El Proyecto respondía a las necesidades de defensa y comunicaciones con los territorios de la monarquía en América, Norte de África y Asia. Contemplaba el proyecto la construcción de guardacostas blindados y cañoneros para la defensa en territorios de Ultramar, y de acorazados y torpederos para la escuadra destinada a la defensa en aguas europeas, constituyendo así dos escuadras diferentes.

El Plan defendía la presencia de grandes blindados sobre unidades ligeras y rápidas, dando preferencia al poder ofensivo sobre autonomía y velocidad, haciéndose anotar en su estudio: *se extiende a facilitar los medios de que adopten los progresos que tan rápidamente se suceden en la ciencia naval militar, para que los buques se construyan según la época, si bien correspondiendo al objeto que se les destina en el plan general.*

El contenido del Proyecto revelaba con claridad los elementos constitutivos de la teoría del poder naval, años antes de que la teoría del norteamericano Mahan se expandiera entre las diferentes marinas. Defendía Antequera la idoneidad del acorazado, imprescindible para la escuadra de combate: *¿Qué buques deben construirse, cruceros o acorazados? Divididas andan las opiniones particulares en este punto, pero no las de los gobiernos. Inglaterra, Francia, Italia, Alemania, Rusia, China, Brasil y otros muchos construyen ambas clases de buques, porque, como el que tiene el honor de dirigiros la palabra, creen que cada clase tiene su misión, y no es posible, por ahora, prescindir de ninguna. He dicho que los cruceros no bastan cuando tenemos colonias rodeadas de unos países cuya civilización consideramos en Europa como imperfecta (se refería sin duda a China y Japón) pero que tienen acorazados. De ahí que uno de los problemas que viene a resolver el acorazado es el de la integridad del territorio.*

Por la posición estratégica de la Península y sus islas, y las posesiones de Ultramar, se proponía la construcción de una escuadra de paz y otra de guerra. Las fuerzas se compondrían de: 6 acorazados de 1ª clase, 6 de 2ª; 2 cruceros blindados, 8 cruceros de 1ª, 9 cruceros de 2ª, 11 cruceros de 3ª; 16 torpederos grandes; 16 torpederos de 1ª; 1 aviso; 6 transportes; 18 guardacostas de 1ª, 21 guardacostas de 2ª, 29 guardacostas de 3ª, 11 guardacostas de 3ª especiales para Filipinas; y 3 lanchas de vapor. De otra parte, respecto de la antigua flota, de los buques considerados hasta ese momento operativos, debían darse de baja más de dos tercios, y aproximadamente menos del tercio restante, unos 25, se sumarían al Programa Naval.

Para la construcción de la flota se preveía un plazo de 15 años, con un coste calculado en 231.170.000 ptas., dedicando 7 millones del presupuesto ordinario y 23 del extraordinario; venía a representar un 4% del presupuesto ordinario del Estado, nada excesivo si recordamos las cifras que dedicaban otras naciones que lo superaban ampliamente, así, el 12% Inglaterra o Francia el 8%, nación más continental que marítima, e Italia el 7%, nación esta última que se pretendía comparar, a juicio de muchos infundadamente, con las necesidades marítimas de España; y *todo esto* –apuntaba en su proyecto el Ministro-, *después de créditos extraordinarios que en Inglaterra han subido desde la aplicación del blindaje a 450 millones de pesetas, a 160 millones en Francia, y 700 millones en Italia.* Y continuaba: *Evidencian estas cifras que las marinas no pueden formarse sin recursos extraordinarios, y advertía que sin ellos estaba la Armada española y que, en esa situación, con sólo los ordinarios no bastará para tener Marina, aunque llegue a conseguir la más perfecta administración en todos los ramos de su departamento.*

El Proyecto de 25 de junio exponía la clasificación de buques por grupos, señalando previamente que había aumentado el número de los desarmados *porque en conciencia no debía autorizar gastos mal entendidos en material inútil, cuando todos los recursos los reclamen las nuevas construcciones. Muchos desaparecerán de la lista de la Armada como fuerza efectiva. Otros esperan sólo haya con quien reemplazarlos, para que también dejen de figurar en igual concepto, y sin que entretanto sufran carenas de importancia, pero que caducarán si no llegan a alcanzar sustitución.* Y añadía: *Los antiguos que por ahora se conservan, que están muy lejos de llenar las condiciones del programa, y los que actualmente se habilitan y están en construcción, formarán la única fuerza naval de España.*

Presentaba el material flotante en cuatro grupos: el 1º: *buques cuyos nombres deben desaparecer de las listas de la Armada, quedando para venta, desguace, escuelas fijas o pontones;* 2º grupo: *buques que por su antigüedad, poco andar o malas condiciones, deben ser los primeros en borrarse de las listas de la Armada tan luego haya con quien sustituirlos; y buques que deben desarmarse según vayan teniendo reemplazo o necesiten carenas;* grupo 3º: *buques que aunque no reúnen las condiciones del programa, pueden utilizarse mientras su estado lo permita;* 4º grupo: *buques que pueden aceptarse en el programa.* Así se establecía la lista de bajas de buques necesarias en 31, de los que debían darse de baja 12 en cuanto pudieran sustituirse; otra de los que debían desarmarse según se fueran reemplazando en 30; de los que debieran modernizarse, 12; y de los que quedarían integrados en el Programa Naval, en 25. Se proponía una reciprocidad de servicios por parte del Estado a las compañías navieras subvencionadas de manera que éstas deberían construir dos diques, uno en Cuba y otro en Filipinas, suficientes para hacerse cargo del carenado de los buques sin tener que recurrir al de otras naciones.

El 20 de mayo de 1885 se leyó en las Cortes el Dictamen emitido por la Comisión parlamentaria que se formó para estudiar el Proyecto de Ley. Se proponía una flota integrada por: 8 acorazados; 8 cruceros de 1ª clase; 7 cruceros de 2ª clase; 40 cruceros de 3ª clase, guardacostas y cazatorpederos; 30 cañoneros para Ultramar; 65 torpederos; 4 transportes y 8 embarcaciones menores (varias de estas unidades ya en construcción: un acorazado y algunos cruceros y torpederos).

Durante el mismo mes de mayo, el Congreso aprobaba definitivamente el *Proyecto de ley fijando las fuerzas navales para la Península, islas de Cuba y Puerto Rico y Archipiélago de Filipinas para el año económico 1885-1886*.

Continuaron los debates sobre el Plan Naval proyectando división de opiniones en lo que se refiere a sus aspectos técnicos, sobre todo por parte de militares y marinos. Obviamente, los parlamentarios que vestían uniforme, o por sus aficiones culturales, se encontraban en disposición de discutir la superioridad del torpedero respecto al acorazado, o al revés, según los dictados de la época adoptados en el proyecto; otras cuestiones tocaban a las posibilidades que tenía la industria nacional para asumir su encargo en todo o en parte; o sobre el régimen de arsenales, etc. En su transcurso se observan los recelos que el Plan iba despertando entre los cuerpos de la Armada, y la inquietud vivida en los Departamentos, particularmente el de Cádiz, que consideraban lastimados sus intereses y, quizá por ello, el alejamiento del Gobierno; de hecho, los diputados marinos del partido mayoritario y los ministros no subieron a la tribuna a prestar su voz de apoyo a la Marina ni a su Ministro.

Por su parte, los comisionados emitieron respuestas a todas las interpelaciones, provenientes de derechas e izquierdas, destacando la voz de Maura del que nos ocuparemos en capítulo siguiente porque, en definitiva, defendió apasionadamente todos los artículos del Dictamen de la Comisión, y más específicamente en su magistral discurso de réplica al diputado Portuondo, el día 9 de junio, si bien, señalando la necesaria reforma previa al pésimo estado de la administración de Marina.

Las acusaciones que pesaban contra la Marina, abusos y vicios que hacían insostenible su situación, también las denunciaron algunos opositores, como Azcárraga en los últimos días de debate, aunque, contradictoriamente, pues, señalando la falta de empuje de los diferentes ministros de Marina para afrontar reformas, no apoyó a Antequera.

Finalmente, el día 15 de junio de 1885 el Congreso aprobaba la Ley de Escuadra para pasar al Senado. Llegaba a la Cámara alta prácticamente intacto, como la Comisión había dictaminado, con el Plan de flota sin cambios, y sólo con la excepción de tres modificaciones en el programa: por un lado, la Infantería de Marina permanecía integrada en el ministerio de Marina, aunque con carácter colonial; de otro lado, no desaparecía el carácter estatal del arsenal de La Carraca; y, por último, se acordaba abrir una información parlamentaria sobre la unificación de los cuerpos de la Armada y su reserva naval.

La Ley de Escuadra quedará en el Senado para ser sometida a su consideración, sin embargo, la labor opositora de los almirantes Pavía y Beránger, y el cierre de las Cortes, impidieron la continuidad de los debates sumiendo definitivamente en el olvido al Plan Naval de Antequera.¹⁰³

Cerradas las Cortes el 10 de julio, dimitía el almirante Antequera y pocas fechas después de la salida del Ministro estallaba el conflicto de Las Carolinas: Alemania, ausente en el reparto del Pacífico de siglos anteriores, se anexionó el archipiélago carolino perteneciente a la Monarquía hispánica, de

¹⁰³ Beránger opuso un plan alternativo que luego retiraría: 19 cruceros protegidos, 40 cruceros torpederos, 120 torpederos y 6 transportes, con un coste total igual al estimado por el Dictamen de la Comisión parlamentaria.

manera que la Armada española debía reunir sus escasos medios para prepararse ante el previsible riesgo de una guerra con la flota alemana.

Alfonso XII fallecía el 25 de noviembre, y el vicealmirante ministro Manuel de la Pezuela era sustituido por el contralmirante Beránger en el nuevo Gabinete liberal.¹⁰⁴

Así como no había prosperado el intento de Antequera, primer programa racional de las construcciones navales militares, tampoco surtirán el efecto deseado las dos tentativas, con modificaciones, llevadas a cabo el año siguiente. La primera de ellas por el ministro José María Beránger y Ruiz de Apodaca que fracasó, y la segunda, la del vicealmirante Rafael Rodríguez Arias que fue aprobada en las Cortes.

El 17 de junio de 1886 Beránger presentaba a las Cortes su *Proyecto de Ley de Fuerzas Navales*; proponía un plan de construcción naval que, siguiendo la teoría de la escuela francesa, se inclinaba por la construcción de cruceros y torpederos, prescindiendo de los grandes acorazados que, según su opinión, estaban obsoletos; desafortunada decisión que traería graves consecuencias años después, cuando en 1898 la Armada española careció de unidades poderosas capaces de enfrentarse a la ya potencia norteamericana en posesión de ellas. Con respecto a ese escenario, comentamos las premisas que incluyó el Ministro en la exposición de proyecto, alejándose de los temas europeos y fijándose esencialmente en la defensa de los amenazados territorios de Ultramar, además de la expansión africana.

El Programa de Beránger debería llevarse a cabo en un plazo de 8 años, precisamente con la pretensión esencial de cubrir la defensa de Ultramar, a pesar de que su composición la integraban unidades ligeras.

Cuando Beránger había presentado su programa solamente constaba en la Marina española la existencia de un acorazado, *el Pelayo*, mientras que otras potencias no habían dejado de construirlos, llegando a estar en clara superioridad: Gran Bretaña con 66 acorazados, Alemania con 27, Francia con 65, Rusia con 34, Holanda con 24, Turquía con 21, y Austria-Hungría con 12.

Beránger, movido por su afán de progreso, considera que los nuevos avances en la artillería, los torpedos y la velocidad, hacen desestimable la construcción de acorazados, y propone que la nueva escuadra la compongan *buques de moderado desplazamiento, de gran velocidad, rápidos en sus movimientos evolutivos, de gran radio de acción...* y que no estuvieran protegidos por pesadas e ineficaces corazas, sino por cubiertas protectoras y divididos en compartimentos. Aquello suponía menor coste y, en consecuencia, mayor número de unidades, y era, en definitiva, la plena aceptación de la teoría de la *Jeune école*. Se pretendía la construcción de cruceros protegidos de moderado desplazamiento, gran marcha y artillería lo más potente posible, llevando también armamento de torpedos y artillería ligera de tiro rápido; se proponía así que esos cruceros constituyeran el núcleo de combate de la nueva escuadra, para operaciones lejanas o especiales. Se disponían también cruceros de segunda y tercera clase *para perseguir el comercio enemigo, defender el propio, servir de exploradores y avisos en las escuadras, y concurrir a la defensa general de las costas en combinación con los torpederos*

¹⁰⁴ Beránger, nieto de Juan Ruiz de Apodaca, conde de Venadito (ilustre marino, científico geógrafo de destacadas actuaciones políticas y diplomáticas del siglo XVIII), llegó a ser ministro hasta seis veces, entre 1868 y 1898, y hasta su muerte en 1907 fue varias veces diputado y senador, llegando finalmente a militar en el partido conservador.

y defensas fijas. Los torpederos serían de primera y de segunda, los primeros servirían con las escuadras, y los de segunda clase para la *defensa de los puertos, en combinación con los torpedos fijos (minas) y las grandes piezas de posición.*

La Flota de combate la componían: 11 cruceros de 1ª clase, protegidos; 6 cruceros-torpederos de 2ª clase; 4 cruceros-torpederos de 3ª clase; 96 torpederos de 1ª clase; 42 torpederos de 2ª clase; 1 transporte, arsenal flotante para la escuadra; y otra flota compuesta por un abundante número de unidades para servicios especiales de guardacostas. El coste de la escuadra proyectada se fijaba en 189.900.000 pesetas, hasta los 225 millones de presupuesto total en que se habían agregado otras cantidades para fomento de arsenales y adquisición de defensas submarinas.

En el Plan se invocaba, como lo habían hecho algunos de sus antecesores en gabinetes liberales, la protección de la industria nacional: *cuyo desarrollo aumenta cada día, sería también favorecida por la actividad que a los centros fabriles imprimiese la construcción de la nueva flota, la que, efectuándose simultáneamente en España y fuera de ella en la proporción que la prudencia aconseja, ocasionaría el progresivo incremento de nuestras fábricas, el beneficioso aumento de la riqueza pública y la anhelada emancipación industrial de nuestra patria.*

En esa línea, muy estimada por los gobiernos liberales, se pretendía todo lo contrario al Plan de Antequera de grandes acorazados y guardacostas acorazados; ahora la idea daba prioridad absoluta a los pequeños cruceros, tipos inapropiados para la Marina española por su escasa capacidad para soportar largas y duras travesías, sacrificadas éstas por el armamento y velocidad; el núcleo de combate sólo dispondría del *Pelayo*, además de cuatro cruceros protegidos, lo que resultaba insuficiente para hacer frente a una potencia marítima. El proyecto era tan extremista que incluso llegó a suscitar críticas entre los teóricos franceses, que entendían la necesidad de incluir en las escuadras de combate cierto número de acorazados.

Finalmente, al cesar el Gobierno, la programación no se llegó a cumplimentar.

El nuevo ministro contralmirante Rafael Rodríguez Arias presentaba la Ley de Escuadra, continuación, y más certeramente dicho copia, del proyecto de Beránger, que fue aprobada a fines de 1886 en las dos Cámaras, y sancionada el 12 de enero de 1887 por la Reina Regente. Fue la primera Ley de Construcciones navales aprobada por el Parlamento desde la restauración borbónica.

Se presupuestaron 225 millones de ptas. en diez anualidades, para el que se había concedido un crédito de 225 millones, de los que 190 debían extraerse de los créditos anuales de la Metrópoli para nuevas construcciones, y el resto debía correr a cargo de los presupuestos de Ultramar, asunto este último que pronto quedó relegado. Fue el programa eje de la Restauración, ambicioso plan con unos créditos insuficientes para el que por primera vez se habían puesto de acuerdo todos los políticos, conformes en reconocer la importancia del poder naval, aunque también presentó sus problemas, especialmente en lo que respecta a la calidad de los buques a la que

necesariamente afectaron los errores implícitos en la manifiesta falta de capacidad de construcción para tan elevado número unidades.¹⁰⁵

Inspirada en el anterior Plan de Beránger, contemplaba la construcción de cruceros y cañoneros-torpederos, esto es, unidades ligeras de mayor maniobrabilidad, pero de menor autonomía para grandes travesías, en detrimento de los acorazados, siguiendo así las teorías de la *Jeune école*.

Se autorizaba la construcción de once cruceros, diez cruceros-torpederos, ciento veinte torpederos y otras unidades menores; y se preveían créditos para la conclusión del acorazado *Pelayo* y los cruceros y demás buques que se hallaban en construcción. En este periodo, paralelamente a la construcción del *Pelayo*, entraron en servicio los clasificados como cruceros, los *Elcano*, *Magallanes* y *General Lezo*, que en realidad eran cañoneros de modestas características; el mismo año de 1885 se había construido en astilleros españoles el primer buque importante de hierro, el crucero de segunda clase *Infanta Isabel*, cabeza de serie de otros muchos de la misma clase construidos en astilleros ingleses que entraron en servicio entre 1885 y 1891. Otra serie de cruceros de mayor desplazamiento y de diseño español, fueron construidos en Ferrol y Cartagena entre 1886 y 1887. Mientras los primeros tuvieron escaso valor militar, aunque desempeñaron servicios en aguas peninsulares y de Ultramar, los segundos (*Reina Cristina*, *Reina Mercedes* y *Alfonso XII*) resultaban muy inferiores a los de su clase construidos fuera, como evidenció la guerra de 1898.

Las modificaciones introducidas por real decreto a la Ley de 12 de enero de 1887 por el vicealmirante Rafael Rodríguez Arias, propiciaron los debates iniciados en el Senado con una interpelación del autor del proyecto, el almirante Beránger, a las que siguieron en el año 88 otras del general Pezuela y los almirantes Lobo y Antequera, los días 16, 17 y 18 de junio. Las materias de discusión se centraron fundamentalmente en torno a la idoneidad de las teorías entonces en boga del almirante Aubè (desarrolladas en su ministerio francés), y sobre los efectos morosos y variaciones de criterio que se venían apreciando en la ejecución del Plan aprobado, diríamos más bien su incumplimiento. No obstante, nada se adelantó en la práctica y, así, sólo un año después, el almirante Antequera decía: *no se ha hecho absolutamente nada*. Las previsiones, condicionadas por la opinión crítica a los gastos de armada, no dieron resultado: las cantidades de Ultramar no llegaron a tributarse e incluso al remanente se le aplicaron recortes por la financiación del crédito y pagos al extranjero.

Se acordaron todas las construcciones en astilleros estatales, únicos que podían asumir las construcciones de cascos metálicos si bien debían reformar su infraestructura, gestión, administración y personal; pese a destinarse grandes sumas para reconvertir su infraestructura, ésta no se realizó ante la urgencia de los contratos, y tampoco las otras reformas se llevaron a cabo de forma efectiva. En cuanto a los astilleros privados apenas podía considerarse su existencia. Prácticamente no existían astilleros privados españoles y, al amparo de la Ley de 1887 y de los encargos que se reclamaban a la Marina, se creaban astilleros civiles en diferentes localidades españolas; en Bilbao se constituía *Astilleros del Nervión*, el más importante de ellos, sociedad del español José Martínez de las Rivas y el inglés Charles M.

¹⁰⁵ La Ley de Escuadra de Arias redundó en los cargos de Marina hasta el año 1901.

Palmer;¹⁰⁶ y en Cádiz nacía el segundo en importancia, la *Factoría Naval Gaditana*, -*Vea-Murguía Hnos.*- astillero mucho más popular que el vasco, que no contaba con el apoyo de la industria inglesa y tampoco con la infraestructura industrial próxima... y que como antes le ocurrió a su competidor de Bilbao, también le llegaron las dificultades financieras. En otro orden de importancia, se creaba en Barcelona, el *arsenal civil* de Alejandro Wolmguemuth; además, ya existía el *Vila Hnos.* y renacía el *Otero, Gil y Cía.*

Los nuevos astilleros no tuvieron el éxito esperado, pues su falta de estructuras técnicas y financieras, que escasamente lograban pasar las inspecciones contractuales oficiales, y la falta de encargos del sector civil, provocarían el cierre de dos de ellos en 1898 mientras el tercero a duras penas sobrevivía. Y es que el conjunto de los 6 astilleros españoles sobrepasaba en mucho al número de encargos.

En la construcción de la flota afectó negativamente la política proteccionista al romper las facilidades implícitas en la homogeneidad de la escuadra planificada distribuyendo su construcción en diferentes astilleros, hasta de los buques gemelos. Por otra parte, la política proteccionista no anuló la dependencia del extranjero que se mantuvo respecto a los materiales más sofisticados; además, esta política liberal, resultaba más costosa, su construcción más complicada y retardada, siendo la elegida precisamente por el impulso que se pretendía dar a la industria nacional, cuestión que realmente no dio resultado posiblemente debido a fallos en las medidas de adjudicación de contratos, y las faltas de condiciones ya apuntadas, entre las que la precipitación ocupó un lugar importante.

No tardó mucho en verse el fracaso del Plan: se redujo a la mitad el presupuesto y los plazos concedidos de diez anualidades fueron acortados para proveer una construcción más rápida. El incremento de gastos provocó recortes en el número de buques reduciéndose a: 6 cruceros acorazados, 1 protegido y 10 cañoneros torpederos; además, el Plan debió terminar la construcción de los encargos anteriores y algunos de ellos apenas estaban empezados.

Todavía en 1891, Cánovas, a quien se ha culpado de despreocupación en política exterior, y así de paladín del aislacionismo español, exponía ante el Congreso su idea acerca de la existencia de fortaleza militar de una nación como fundamento de su prestigio en el exterior, en ese sentido dijo: *Las alianzas o las relaciones políticas de las naciones impotentes nada significan ni pueden significar en los anales de los pueblos. Lo primero que se necesita son barcos de guerra, son cañones, son fortificaciones, son fusiles, y nadie se me ha adelantado en el deseo de estas cosas ni en trabajar en ellas. Tuviera España la escuadra que yo deseo; tuviera abiertas sus fronteras como yo apetezco; tuviera un ejército armado como yo anhelo también y yo estaría bastante más tranquilo que con ningún género de negociaciones ni con ninguna especie de acuerdos (...) Tiene cuantas alianzas quiere aquel cuya alianza importa, aquel cuya alianza conviene, aquel cuya alianza puede servir, en parte, para sobreponerse a los demás; no tiene alianza cierta nunca, para*

¹⁰⁶ Martínez de las Rivas era director de la fábrica de hierros y aceros de *San Francisco del Desierto*, en Bilbao, y Palmer era un ingeniero naval ligado a la firma *Yarrow* y las *Brown y Camel* de Sheffield. El astillero sería absorbido muchos años después, en 1920, por la *Sociedad Española de Construcción Naval*.

*nada, aquel que el día que sobreviene un conflicto no puede poner su parte para el buen éxito.*¹⁰⁷

Cuando en 1894 se abren nuevos debates en las Cortes, Cánovas dirá que de los barcos proyectados solo se había construido hasta ese momento el *Marqués de la Ensenada*, no quedando más buques de guerra de gran porte que algunos que databan de tiempo anterior a la Ley de 1877, como el *Pelayo* y el *Reina Regente*,¹⁰⁸ y que una gran parte de los créditos concedidos se habían gastado en buques que ya eran inútiles, añadiendo que: *solo tenemos más que cuatro o cinco buques de guerra, y puede suceder que en momentos dados, por circunstancias imprevistas, nos quedemos sin ninguno en el mar.*¹⁰⁹

El debate lo había iniciado el marino y diputado Díaz Moreu argumentando que no teníamos un solo buque de guerra útil para combatir, advirtiendo que llegado el caso se repetiría la situación de Trafalgar, resultando inútiles los valerosos marinos y la formación de escuadra. A las proposiciones favorables a la escuadra pidiendo una comisión de estudio de la cuestión, presentadas por los diputados Rafael Gasset y el general Marengo, se adhirieron todos los partidos, de izquierdas y derechas, republicanos y carlistas, reconociéndose la necesidad que tenía España de poder naval. Los debates se siguieron también en el Senado, donde Aguilar de Campóo se expresaba con palabras muy parecidas a las ya conocidas de Vázquez Figueroa en las Cortes de 1812, o también las del ministro de Marina, contralmirante Pasquín, considerando la ausencia de poder naval como una equivocación de carácter nacional, que no achacable a la Armada solamente. Sin embargo, el común reconocimiento de todos los partidos, no se acompañó de las indispensables partidas presupuestarias y tampoco de una continuidad política.

Cabe decir, a nuestro juicio, que, aunque la opinión mayoritaria achaca de excesivamente ambicioso el Plan de Rodríguez Arias, lo que resulta absolutamente cierto es que fue un plan que teóricamente previó un próximo enfrentamiento con los Estados Unidos, pues el grito de Baire de 24 de febrero de 1898 no era algo imprevisto, y el total cumplimiento del Plan hubiera impedido la indefensión total a que nos expusimos; desafortunadamente, las dilaciones en la construcción y los numerosos obstáculos interpuestos en su proceso, dieron lugar a que cuando llegó el 98 las diferentes unidades o no estaban terminadas, o eran defectuosas, o incluso había sido anulada su construcción y retrasada o postergada su modernización, resultando: tres cruceros acorazados, tres protegidos (dos defectuosos), y cuatro cañoneros-torpederos (uno defectuoso)

El ambicioso Plan fue muy criticado ya en su época por pretender abarcar demasiado, esto es, construir una escuadra y desarrollar la industria nacional, y todo ello con unos créditos insuficientes; debía sufragar, además, los gastos de construcción de gran cantidad de buques encargados

¹⁰⁷ *Diario de Sesiones del Congreso* de 7 de julio de 1891.

¹⁰⁸ El célebre *Reina Regente*, crucero de 4.800 toneladas, construido en Inglaterra en 1888. Los profesionales de la época no consideraban verdaderos buques de combate los tres cruceros salientes del Plan: el *Infanta María Teresa*, *Almirante Oquendo* y *Vizcaya* que, encargados en Sestao, fueron terminados en los astilleros *Nervión* con el concurso de la tecnología inglesa; botados en 1890 el primero y los otros en 1891, los tres se perdieron en Santiago de Cuba en 1898.

¹⁰⁹ *Diario de Sesiones del Congreso* de 27 de junio de 1894.

anteriormente, y soportar los retrasos en la construcción y sus inevitables problemas.

Se puede decir como resumen a ese Plan que la financiación no se cumplió, nunca aparecieron los 35 millones que debían aportar las colonias, mientras que los presupuestos ordinarios fueron disminuyendo esos años sustancialmente; de otra parte, no se optó por la construcción de acorazados, y, si bien los cruceros elegidos fueron los mejores de la época, los retrasos en su construcción provocaron que en el tiempo de la guerra ultramarina sólo existieran la mitad de ellos, momento en que el acorazado volvía a recuperar su protagonismo sin que España pudiera reaccionar. Pero también debemos añadir las ventajas alcanzadas con este Plan, que fueron la creación de astilleros e industrias auxiliares, elemento de gran importancia que introdujo un considerable adelanto en la construcción naval, hasta entonces completamente supeditada al extranjero. La mayoría de los astilleros que se habían creado al efecto, pasaron directamente a la construcción de blindados, gestándose así una escuela de excelentes resultados en la primera década del siglo XX. Por otra parte, el contrato suscrito con la Compañía Transatlántica en 1887, incluyó varios artículos enfocados al uso seminaval de hasta la totalidad de la flota naviera en caso de conflicto armado; en esa línea, una real orden de 10 de octubre de 1895, establecía el paso provisional a la Armada de los siete mayores buques de la Compañía (*Alfonso XII*, *León XIII* etc), llegando el material de esta compañía a tener un papel fundamental en la guerra cubana.

En 1896, el ministro de Marina, otra vez Beránger en su ya tercer ministerio, y ahora en un gobierno conservador, proponía un plan naval corrigiendo errores y completando el de 1887. Proyectó la construcción en astilleros extranjeros, incluyendo un acorazado y dos cruceros acorazados, un crucero protegido (réplica del *Reina Regente*), dos destructores, y la modernizaciones en el *Pelayo* (único acorazado que tenía la escuadra), *Numancia* y *Destructor*. Transformó los cruceros ligeros en los tipos *Vizcaya* y *Cisneros* y anuló los torpederos previstos: los tres primeros cruceros de la Ley de 1887, clasificados como acorazados de segunda clase, sin embargo, sólo podían considerarse como cruceros acorazados y, por tanto, se dijo que no eran verdaderos buques de combate; los tres, *Infanta María Teresa*, *Almirante Oquendo* y *Vizcaya*, se perdieron el 3 de julio de 1898 en Santiago de Cuba, probándose que los cruceros no podían en artillería contra los acorazados.

Durante este ministerio, previéndose inminente la intervención bélica de los Estados Unidos, obtuvo Beránger de las Cortes autorización de unos créditos para adquisición del último gran buque entrado en servicio de la Armada antes del desastre, el *Cristóbal Colón*, único crucero acorazado auténtico que enarboló la bandera española. De nada habían servido las advertencias de Moret, quien, tras su visita a Estados Unidos, había subrayado la reconstrucción de la flota norteamericana que, teniendo arrumbados en sus arsenales los antiguos monitores que a toda prisa construyeron durante su guerra civil en 1861-1865, se dedicaba en los años 90 a construir a gran ritmo una importante flota.

En lugar de los torpederos previstos en 1887, se construyó el mayor de los buques hasta entonces producido en la Armada española, el *Carlos V*, de más de nueve mil toneladas, cuya botadura coincidirá con el hundimiento del *Reina Regente* en marzo de 1895; fue claramente un crucero protegido o

acorazado, y formó parte de la escuadra del almirante Cámara en la frustrada tentativa de auxilio de Filipinas en 1898.

No volvió a plantearse en España la contratación de torpederos hasta muchos años después, con el Plan Maura-Ferrándiz.

Si bien el seguimiento de las teorías francesas quedó relegado en los proyectos de la Armada, mantuvo el interés uno de sus más fervientes seguidores, Isaac Peral, con su proyecto del submarino y el uso que preconizaba, la defensa costera; pero no obtuvo el apoyo continuado a su experimentación, de hecho la Marina española fue una de las últimas europeas en disponer del nuevo tipo, detrás incluso de Portugal y Grecia.¹¹⁰ Otra reacción se tuvo con respecto a la forma de contrarrestar la acción de los torpederos, cuestión que venía preocupando a las marinas de estos años, pues la Armada española fue de las primeras en conseguir un buen caza-torpedero, el *destructor* de Villamil. Conviene destacar que, entre los buques ideados contra los torpederos, fue considerado el mejor el concebido por el entonces capitán de corbeta español Fernando Villamil Fernández Cueto, que bautizó su proyecto con el nombre de *destructor*; fue llevado a la práctica en 1887 en los astilleros Thomson, de Clydebank, y sus características las adoptó el Almirantazgo inglés en sus contratorpederos o cazatorpederos, a los que llamaron *destroyers*.

Era una época en que la clasificación de los buques era dificultosa, con una variedad de tipos extremada, en que el acero había sustituido a la madera y el hierro, quedando para entonces apenas unos buques de madera prestando servicio, fundamentalmente en la marina francesa; también a los acorazados, cruceros y torpederos, se les aplicaron notables progresos.

Las escuadras de Inglaterra, Francia, Rusia, Italia, Alemania, Austria, Estados Unidos y España, en 1885, reunían un total de 687 buques de combate (sin contar los torpederos); de ellos, 256 eran acorazados y 431 de madera, hierro o acero con más o menos protección, de manera que la media era de 1,7 buques ligeros por cada acorazado. A finales de 1895, la situación había cambiado sensiblemente, así, de 768 buques totales, eran acorazados 218, y los restantes 550 eran buques ligeros, resultando una proporción de 2,5 buques ligeros por cada acorazado existente. Dos tipos nuevos habían surgido: el crucero acorazado y el crucero corsario, esto es, el *destroyer*, figurando en primer lugar Inglaterra por la importancia de sus progresos, habiendo doblado su flota en diez años y no tanto su presupuesto que, si en 1885 ascendía a 302 millones, correspondiente a 58.000 hombres embarcados, diez años después era de 485.600.000 francos, de los que 17.600.000 se destinaban a obras de puerto, siendo las tripulaciones de un total de 88.000 hombres; en el mismo periodo, la escuadra francesa aumentó de 101 a 126 unidades etc.

Veremos a continuación, a modo de ejemplo, la relación de flotas que ofrecían los estados generales de las principales marinas correspondientes a los años 1896 y 1897, con cifras que pretenden servir de utilidad para apreciar el valor de sus fuerzas de combate.

¹¹⁰ En 1890, 27 de noviembre, en *El Correo Gallego*, sección *Telegramas*, se daba la siguiente noticia: En sesión del Consejo de Marina, presidido por el Ministro Beránger, sin que se adoptara una decisión definitiva, se discutió sobre el asunto Peral, votando por unanimidad: que el submarino Peral no reunía las condiciones que prometía el autor, que tampoco servía *siquiera* para defender costas y puertos, y que el Gobierno y la Marina le habían facilitado a Peral *cuantos medios y auxilios exigió*. No se decidió si habría de construirse otro submarino (FAAM., 475)

Estableciendo su comparación con el estado de la flota española en 1896, las publicó Fernández Cuesta en la *Revista General de Marina* de ese año, comprendiendo en el epígrafe de buques acorazados: acorazados de escuadra, guardacostas acorazados, cruceros acorazados y cañoneros o monitores, listado complejo que refleja buques de hasta 10.000 toneladas, 8.000 y 6.000 tn hasta 1.300 tn, con un andar de entre 14 a 18 millas; en el listado de buques no acorazados incluye: cruceros protegidos y avisos torpederos, cruceros-torpederos y contra-torpederos, que suponen unidades de 8.000 a menos de 2.000 tn, con un andar de 18 millas a menos de 14 millas; un tercer apartado recoge a los torpederos, de 100 tn a menos de 40 tn, con un andar de 25 millas a menos de 18 millas.

Buques acorazados

Alemania.....	20
Austria.....	6
España.....	17
Estados Unidos.....	9
Francia.....	41
Inglaterra.....	44
Italia.....	10
Rusia.....	16

Buques no acorazados

Alemania.....	40
Austria.....	14
España.....	16
Estados Unidos.....	25
Francia.....	51
Inglaterra.....	138
Italia.....	43
Rusia.....	32

Torpederos

Alemania.....	177
Austria.....	75
España.....	47
Estados Unidos.....	37
Francia.....	308
Inglaterra.....	287
Italia.....	204
Rusia.....	93

Según esos listados, las cifras globales de buques de las principales marinas serían:

Francia.....	308
--------------	-----

Inglaterra.....	287
Italia.....	204
Alemania.....	177
Rusia.....	93
Austria.....	75
España.....	47
Estados Unidos.....	37

Debe tenerse en cuenta que la clasificación numérica no respondía al valor real de las flotas, de manera que siendo elevado el número de buques, sin embargo, su eficacia y, en definitiva, el poder naval, estaría en función de sus aplicaciones...así, naciones con menor número de barcos tendrían mayor poder naval: Alemania, Italia y Austria, que figuran numéricamente con menos flota que Francia e Inglaterra, debían estimarse como mayores potencias, en la consideración de que su dominio colonial era muy exiguo, pese a las apetencias imperialistas alemanas de entonces; por el contrario, Inglaterra, poseedora de una gran marina, necesitaría mayor flota para la protección de sus numerosas colonias etc. Por lo que respecta a Francia, se la supone en ese estudio como la potencia más equilibrada, en función de sus territorios coloniales, y, en cuanto a España, se le dedica una legítima frase: *ni nos ciega el amor patrio, ni hemos de caer en el ridículo de afirmar que lo propio es lo peor*, aunque advierte su autor que, a pesar de no figurar hasta 93 barcos más, a agregar a los 47 con que nuestra nación aparece en la relación numérica, por no ser barcos verdaderamente de combate: *no puede menos de consignarse el escaso poder naval de un Estado que, como el nuestro, tanto dominio colonial posee; pero al mismo tiempo, preciso es también llamar la atención sobre lo mezquino de un presupuesto que tan grande debía ser si de ha de colocar a España en el puesto que, por la tradición y la necesidad de sus posesiones, legítimamente le corresponde, a la vez que en esta causa, se encontrará fácilmente la explicación de muchas cosas, que, hoy, no quieren entenderse.*¹¹¹

Otro listado, en publicación de *El Yacht*, en su nº 1.036, nos ofrece un resumen del estado de las principales marinas de la época, con cifras que han cambiado sensiblemente respecto a las del año anterior que acabamos de exponer en líneas anteriores del presente trabajo, y que algún estudio realizado en la *Revista General de Marina* sobre las mismas estima que, estando la Marina francesa en uno de los primeros lugares en función del aumento de su flota, no obstante, advierte que la desproporción entre el número de acorazados y cruceros coloca a esa nación en inferioridad real en la mar con relación a otras potencias marítimas europeas, siendo las fuerzas de combate en enero de 1897:

Inglaterra: 42 acorazados, 99 cruceros protegidos, 111 contratorpederos y 77 torpederos.

Alemania: 18 acorazados, 20 cruceros, 10 contratorpederos y 126 torpederos.

Italia: 11 acorazados, 30 cruceros, 2 contratorpederos y 91 torpederos.

Austria: 10 acorazados, 6 cruceros, 7 contratorpederos y 57 torpederos.

¹¹¹ Fernández-Cuesta, N.: *Poder naval en 1896*. Revista General de Marina, febrero, 1896.

Rusia: 25 acorazados, 30 cruceros y 73 torpederos.

Francia: 43 acorazados, 36 cruceros, 13 contratorpederos y 190 torpederos.

Estados Unidos: 11 acorazados, 26 cruceros y 18 torpederos.

Japón: 6 acorazados, 19 cruceros y 34 torpederos.

Opinión pública: La sociedad española y la Armada

En la línea de preocupación de todas las marinas de la época, en que sus gobiernos procuraron e impulsaron la construcción de marinas poderosas, modernas y eficaces, también desde otros muchos ámbitos españoles se propugnó lo mismo, pues, estrategas, intelectuales, científicos, diplomáticos y expansionistas, manifestaron esa necesidad. Sus opiniones las vertieron en diferentes medios de la época, revistas especializadas, informes técnicos y propuestas de prestigiosos publicistas navales y profesionales.

De otra parte, es de sobra conocida la opinión generalizada acerca de una supuesta apatía del pueblo español hacia la Marina. Nos parece que esa desidia solo puede entenderse desde la desilusión, la desesperanza que suponía algo inalcanzable por la falta de recursos, por la escasez del Tesoro que siempre había enfrentado a Hacienda con la Marina.

Ciertamente se entendía que el Tesoro no permitía una armada improvisada, más aparente que real como fue la fastuosa flota existente con anterioridad a 1805, para eso no había dinero.¹¹² Se propugnaba acometer la renovación de la Marina de acuerdo a nuestros medios, de forma gradual, sobre un proyecto meditado y siguiendo su cumplimiento regularmente, creando una marina que fuera el elemento de defensa nacional necesario, ni tan exigua como la de entonces ni tan fabulosa como la del siglo XVIII que únicamente podía suponer un alarde insostenible y llevaría a la ruina. Pero además, y quizá fuera la opinión más extendida, subsistía un sentimiento general de derroche, estimándose que no se correspondían los gastos de sostenimiento de Marina impuestos al país con el servicio que en realidad se prestaba, advirtiéndose una desproporción manifiesta entre el personal y el material, con mucha mayor atención al primero que al segundo, situación favorecida por los vicios de organización tantas veces denunciados.

La opinión pública mayoritariamente formada por los que combatían abiertamente a la Marina también se nutría de aquellos que la consideraban el

¹¹² Cuando los astilleros se regían por las célebres ordenanzas de 1776, donde se especificaban atribuciones y los necesarios conocimientos de los ingenieros, la construcción fluyó con rapidez, saliendo de los astilleros ferrolanos series de buques como el famoso *Apostolado*, y otros excelentes navíos, fragatas y corbetas, de la mano de importantes ingenieros como Romero de Landa o Tomás Muñoz; realizándose también notables obras hidráulicas en Tarifa, Zaragoza y Málaga; o los diques de La Carraca, la muralla de Cádiz (demolida a comienzos del siglo XX), y un sin fin de edificios de Marina de gran solidez. Las nuevas Leyes que siguieron a la derogación de las Ordenanzas de 1776, restaron facultades al Cuerpo de Ingenieros etc., por lo que posteriormente algunos autores se han preguntado que acaso así se respondía o confirmaba la célebre frase del ministro inglés Pitt que, en el ambiente de odio que causaron las guerras a que condujo el nefasto pacto de familia, escribió: *por ahora no se construirán más barcos en España*.

elemento más valioso de nuestra nacionalidad, pues los recelos que despertaba la Corporación les conducían igualmente a una posición crítica.

Por otro lado, en el seno de Marina se venía gestando una actitud de gran desconfianza que, traducida en retraimiento hasta el aislamiento, consideraba frecuentemente como injerencia cualquier opinión emitida desde sectores civiles, adoptando la Marina de Guerra un claro lema: *Intransigencia*.

La situación de escisión abierta, si no guerra abierta entre la opinión pública y la Armada, necesitaba un análisis a fondo, importante, para cambiar esa opinión pública, y éste debía realizarse en el Parlamento, siendo el Parlamento la tribuna por excelencia para discusión de las principales cuestiones de Estado y, en esa línea, el medio donde la Marina debe ver sancionadas sus necesidades para el cumplimiento de su función.¹¹³

Siendo la Restauración un sistema civil que por real orden de 4 de febrero de 1875 prohibió la participación política de los militares, evidentemente para evitar problemas de gobierno, pronunciamientos y golpes militares que habían existido en años etapas anteriores, no obstante, sí estaba permitido que oficiales de alta graduación accedieran a ser diputados y senadores; de hecho, hubo muchos representantes marinos que, sin embargo, no coadyuvaron desde sus escaños a una política eficaz para la Marina, oponiéndose muchas veces a las iniciativas propugnadas por otros diputados del ámbito civil a los que consideraban desconocedores de la problemática de Armada.

El debate público debería abarcar la organización de Marina, sus bases orgánicas, pues los representantes de la Nación, la opinión pública, son perfectamente competentes para su análisis, iniciativa que por supuesto no exigía conocer los tecnicismos navales, es decir, lo que es privativo de la Corporación.

Aunque supuso cierto respiro la paz de Zanjón, firmada el 28 de febrero de 1878, comenzaba en los inicios de la década siguiente cierto clamor a favor de la restauración naval.¹¹⁴

La predisposición pública tendente a abordar restauración de las fuerzas navales como condición indispensable para sacar a España de su ya tradicional aislamiento diplomático, la impulsó fundamentalmente Segismundo Moret, político varias veces ministro desde que en 1870 ocupara la cartera de Ultramar.

El espíritu público será alertado por algunos personajes dentro y fuera de Marina. No sólo algunos políticos reconocieron la importancia del poder naval para la defensa de la Nación, que permitiera el desarrollo de las comunicaciones exteriores y el comercio, también se advirtió desde gran parte de la prensa y revistas especializadas, como la *Revista General de Marina*,

¹¹³ Figura de gran importancia en el Parlamento fue ya el ministro Mendizábal, político ilustre y jefe de partido que, pese al poder de su discurso parlamentario, solo logró despertar momentáneamente a la Armada de su letargo para volver a sumergirse en la completa inactividad.

¹¹⁴ El pacto de Zanjón, en su primer artículo, concedía a Cuba las mismas condiciones políticas, orgánicas y administrativas que tenía Puerto Rico. El régimen aludido de la Isla pudo corresponder a la legislación de 28 de agosto de 1872, puesta en vigor a fines de 1872, aunque había sido derogada en 1874 en que el gobernador disolvió su Diputación...quedando la Isla en estado de sitio desde entonces; por otro lado, con posterioridad, en octubre de 1877, se habían aprobado nuevas leyes de carácter local en la Península que debían regir en Puerto Rico también, pero que se hicieron extensivas a la Isla el 24 de mayo de 1878, esto es, después de Zanjón; quizá, como opinan los que entienden que los negociadores de Zanjón habrían argumentado esa Ley peninsular, Cánovas, conociendo el acuerdo de Zanjón, dispuso poner rápidamente en vigor en la isla portorriqueña la legislación de octubre de 1877.

Revista de Pesca Marítima, Revista de Navegación y Comercio, Revista Marítima, etc, sumadas a los informes de políticos, diplomáticos, militares, comerciantes, navieros, etc. algunos en forma de amplias monografías, o postulados desde distintas tribunas, más particularmente desde el Ateneo y Cámaras de comercio, empezando a tomar cuerpo una notable serie de proyectos de escuadra.¹¹⁵

Se empezaba a reclamar el valor de las escuadras. Se invocaba la necesidad de construir buques nuevos que sustituyeran a los de mediados de siglo de la época de Isabel II y, además, se pedía la reforma completa del ministerio al que se tildaba de ineficaz y derrochador, a su administración y personal, y también de los arsenales, considerándolos caros, lentos y anticuados.

Resumiremos la forma en que la prensa se hacía eco de ese renacido espíritu por la reorganización de la Marina, en el año 1882, en los diferentes periódicos de uno u otro símbolo, porque las opiniones allí plasmadas, fruto de la repercusión de los debates parlamentarios, era la principal información que le llegaba al país, y porque representan un clarísimo antecedente de cada una de las economías más cuestionadas sobre la reorganización de Marina, para destinarlas a la reconstrucción de la Flota, que entonces, y años después en época de la primera campaña marítima de Maura, se llevaron al Parlamento español.

La prensa en general se ocupó de las reformas que se reclamaban en Marina, pedía que se amortizase el personal que se juzgaba excedente, puesto que había tomado enormes proporciones mientras que el material había disminuido extraordinariamente. Se dijo que había que reducir los gastos de arsenales porque consumían gran parte del presupuesto en su mantenimiento sin que produjeran rendimientos, ya por falta de elementos para construcción de buques, para una producción moderna, o por su fatal y ruinosa administración.

Tampoco vaciló la prensa en señalar qué arsenal, por sus condiciones, realmente ausencia de ellas, debía arrendarse o modificar sus costes, e igualmente se indicó desde la prensa que la Infantería de Marina pasase a depender del ministerio de la Guerra, puesto que su servicio, en las colonias fundamentalmente, dependía de ese ramo. Veremos algunos ejemplos de lo manifestado en los periódicos españoles.

Así, con fecha 26 de mayo en la *Época*, leemos: *Afortunadamente la cuestión no es de partido, no admite tan estrecho criterio lo que tan vitalmente afecta al interés nacional; por eso nos dirigimos hoy al señor Sagasta, presidente del Consejo de Ministros, que cualquiera que sea el gobierno que remueva tan pronto y tan enérgicamente como se requiere los obstáculos que hoy se oponen a nuestra organización militar marítima, merecerá nuestros sinceros aplausos. El mal no es de hoy, ha podido estar latente. Pero el tiempo avanza, las complicaciones aparecen en los horizontes políticos, y el lamentable estado de nuestra marina se ha hecho aparente; ya no es, pues, posible aplazar su reforma, esta se impone y se impone. Dos medios existen*

¹¹⁵ Romero Salas, J.M.: *La Marina Militar en España*. Madrid, 1880; y *Marina Militar de España. Opinión de la prensa*. Madrid, 1882; Ardois, F.: *Programa Naval*, en *Revista General de Marina*, Madrid, 1882, t. I, pp. 193-206; Concas y Palau, Victor M.: *Proyecto de FF.AA.. Rev. General de Marina*, t. XIV, 1884, pp. 61-85; Bordejé, A.: *Prólogo a la Ley Naval de 1886*, en *Programa Naval, Rev. General de Marina*, Madrid, 1886, t. II, p. 261; y muchos más.

para llevarla a efecto: uno lento, otro menos lento; en ambos es preciso resolver previamente el número de buques y el porte, velocidad y resistencia en que han de dividirse para constituir el pie de nuestra futura Armada con sujeción a los adelantos modernos; y esto resuelto, proceder a la venta de todo el material existente, clasificándolo por su inutilidad en primero, segundo y tercer grado. El importe de los gastos que se economizan se aplicará a la nueva construcción, que debe tener lugar principalmente en el extranjero, mientras nuestra industria nacional y nuestros arsenales no estén en disposición de hacerlo por sí; otra parte podrá construirse en los arsenales, pero condenando el sistema de intervenir quince o veinte años desde que se pone la quilla hasta que se arma el buque, resultando mucho más costosa la construcción, y además inútil el buque para el servicio militar a que se destina, por carecer entonces de las condiciones modernas de marcas y de combate.

Datado en 14 de mayo del 82, se escribía en Integridad: (...) la necesidad imperiosa de que en los buques haya infantería de Marina no existe, y que los que así lo han querido hacer ver se han equivocado en sus apreciaciones o han carecido de la buena fe necesaria para hacerlas; y siendo esto así a bordo, no es necesario extenderse en razonamientos para demostrar que en tierra hay aún menos necesidad de infantería de Marina que a flote. De deducción en deducción venimos a concluir el que el sostener la infantería de Marina, hoy que no tenemos buques y que no nos sobra el dinero para adquirirlos, es sencillamente un absurdo. En la actualidad sostienen el presupuesto de Marina en la Península ocho batallones, una Academia general para oficiales, otra de jóvenes para soldados, compañías de obreros y no sabemos cuantas cosas más; total un gasto de 4.500.000 pesetas sin necesidad, y esto cuando no tenemos ni un solo buque de combate, ni un crucero, ni un guardacostas, ni nada de cuanto constituye una buena Marina. En este estado, y después de lo dicho, creemos que la infantería de Marina tal como hoy está organizada, no puede subsistir por ruinosa, y por no responder su importancia al dinero que su sostenimiento cuesta.

De 29 de marzo del mismo año, trasladamos otros párrafos de El Globo publicados sobre personal, en concreto sobre la Ley de ascensos: Esta misma Ley, tan rigurosa al tratar de las condiciones necesarias para ascender por antigüedad hasta capitán de navío, omite los méritos que han de reunir los que desde esta clase para arriba forman el Estado Mayor General, haciendo notar que para desempeñar el alto e importante puesto de almirante, basta el haber sido ministro del ramo, aún cuando no se haya pisado un buque desde que el vapor se aplicó como fuerza motriz de navegación. Más justo, y sobre todo, más que en armonía para lo prefijado para jefes y subalternos, sería el exigir grandes condiciones de mando e instrucción a los que ocupan los altos puestos de la Armada, a cuyo efecto debieran ser por elección la mitad de los ascensos a la clase de oficiales generales, puesto que desde estos destinos es desde donde dimanan las órdenes que en momentos críticos dan a la nación una victoria o desastre, y con eso se tendrían probabilidades de que el alto personal, en lo sucesivo, sería compuesto en su mitad, cuando menos, de hombres todavía aptos para sufrir las penalidades propias de una campaña por mar y no aparecería la actual ley, estrecha y rígida, para años, mientras que para otros, amplia y flexible, les permite disfrutar de cómodos e importantes destinos, sin otro título que el de una respetable longevidad, alcanzada al socaire de un tintero. Pocos días después, el 2 de abril, defendía El Globo una

de las cuestiones más debatidas en ese tiempo, la idea de la reorganización de arsenales: *Creemos haber dado una idea respecto de la necesidad que existe de disminuir las cuantiosas sumas invertidas anualmente en sostener nuestros arsenales, y como desgraciadamente la industria marítima nacional no se encuentra en España en condiciones de proporcionar al Gobierno, como sucede en otras naciones, los buques que éste pudiera necesitar, no pedimos la cesión o traspaso de los tres arsenales a compañías o sociedades particulares, sino que se ceda o arriende uno, que, en nuestro concepto, puede ser el de Cádiz, como el más a propósito para que la industria particular se desarrolle en él y lo convierta en importantísimo centro que en su día pueda prestar señalado servicio al país.*

Unas jornadas después, el día 5 de abril, seguía el mismo diario apostando sobre las economías necesarias a la reforma de Marina, ahora insistiendo en otro de los asuntos más polémicos, la situación por la que pasaba la Infantería de Marina: *Ya desde principios de este siglo, algunos de los ministros que tuvieron a su cargo la Marina, comprendieron lo anómalo que era el sostenimiento de tropas por el presupuesto naval; pero empezando por Salazar, que no tuvo valor para poner en práctica semejante reforma, defendida por él en 1814, hasta el que hoy rige la nave sin timón ni rumbo, ninguno hizo nada para evitar el mal que hoy deploramos, si bien, en obsequio a la verdad, debemos decir que el señor Pavía y Pavía, dando pruebas de ser hombre que no le arredra el ir contra la opinión de sus compañeros de armas, tomó determinaciones que han de perpetuar su nombre al proponerse que la Marina militar de España esté representada por unos cuantos batallones, y no por flotantes fortalezas expuestas a sucumbir a impulsos de las borrascas. Los derechos adquiridos por jefes y oficiales sirviendo dignamente en estos batallones, merecen ser atendidos por la patria, incorporándolos con arreglo a sus grados y empleos con los del ejército, pues de otro modo pudiera presentarse, al distribuir el presupuesto, el dilema siguiente: buques o batallones, y, en tal caso, justo es suponer que dando importancia a los gastos reproductivos se antepusiesen a los que no lo son, creando con ello una situación que no deseamos para aquellos que, debiendo depender de Guerra, se encuentran hoy sostenidos a expensas de un presupuesto escaso, si ha de atender a los gastos más indispensables que reclama el estado de nuestra Marina. Lo consignado para sostenimiento de estos batallones ha ido en aumento gradual, hasta el extremo de que hoy no bastan cuatro millones y medio de pesetas para ello, cantidad dos veces mayor que lo dedicado por el actual presupuesto para continuar las construcciones de siete buques, que aún cuando no terminados algunos, y otros en embrión, figuran ya en las listas de nuestras fuerzas navales. Si a la economía que representa la trasferencia de estos batallones a Guerra, se añaden las que resultarían de cerrar los arsenales de La Carraca y La Habana, así como los que producirían el desarme y exclusión de varios buques que no merecen ser carenados, la venta de las grandes existencias que hay en algunos arsenales, la reducción del personal administrativo y otras reformas de menor importancia, se llega a obtener una suma de 13 millones de pesetas que, agregada a la de 15 que hoy figura como consignada para carenas, construcciones y acopios, dan un resultado de 28 millones, cantidad que debiera invertirse, considerándola como parte del presupuesto, exclusiva, para reformar el material; destinando 20 millones en la adquisición de buques en el extranjero, y el resto, o sea 8, en*

disponer el arsenal de Ferrol con los talleres, herramientas y operarios necesarios para construir con arreglo a los adelantos de la metalurgia, y acopiar en el de Cartagena lo preciso para reparar las necesidades del material flotante.

En esa dirección, fueron muchos los artículos de la prensa diaria del país, de Madrid y provincias, los que se ocuparon de Marina, solicitando reformas para organizar sobre bases sólidas la administración de Marina, estando todos de acuerdo en su defectuoso estado; de todos ellos subrayamos *El Imparcial* que, manifestándose en la misma línea que el resto de la prensa, sin embargo, tres años después, durante los debates al Plan Naval de 1884, daría un giro importante en sus opiniones. En los numerosos artículos aparecidos en sus columnas en 1882, se expresaban las mismas ideas de reforma sobre la existencia de la inutilidad de servicio de casi todos los buques, y con fecha 14 de junio se exponía un plan de reorganización, *siquiera - señalaba el periódico-, no sea más que como estímulo para que las personas competentes propongan aquellas reformas que mejor puedan llevarnos al término deseado, y para que el Gobierno fije su atención en este importantísimo problema.* Se alegaba en primer lugar que, todo gobierno dispuesto a llevar a cabo una reforma radical en la Marina, debía estudiar lo que, *con buenos resultados*, habían llevado a cabo otras marinas europeas en el proceso de sus respectivas reformas, entre las que se destacaba la reorganización de la marina italiana que, a raíz de su célebre derrota de 1867, acometió con gran fuerza la reorganización de sus escuadras, convirtiéndose en potencia marítima en el curso de 14 o 15 años; se extendía el artículo en diferentes puntos de los que copiamos únicamente su comienzo, como muestra de su significado: *Lo primero que aquí necesitamos es una verdadera e imparcial clasificación en las dos escalas, activa y pasiva, que forman el cuerpo general de la Armada (...) Como cuerpo, cuyo desarrollo no está en relación con las necesidades de nuestra Armada, aparece en primer término la infantería de Marina (...) No es nueva la idea de que la infantería pase a depender del ministerio de la Guerra, y así sucedería en la vecina Francia, si aquel ministerio de Marina no tuviese también a su cargo las provincias de Ultramar o colonias. Por sus antecedentes, por su proverbial disciplina y por la clase de servicio que nuestra Infantería está acostumbrada a prestar, sería de excelentes resultados para guarnecer plazas y puertos importantes, ya en la Península, ya en Cuba, ya en Filipinas; además de que siempre reportaría utilidad el conservarla como un cuerpo especial de tropas de desembarco. Aceptado lo que indicamos, la Marina no tendría que reservarse más que las compañías de guardias de arsenales. También en esto nos han precedido los reformadores italianos (...) El cuerpo administrativo de la Armada se compone en la actualidad de 365 individuos, cifra fabulosa...debíamos ir amortizando plazas y suspender por algún tiempo el ingreso (...) Reducidas a una sola las escalas activa y pasiva que hoy existen, convendría volver a la idea que se trató de realizar hace mucho tiempo y que ahora se ve recibida con júbilo por todos, como la más trascendental, sabia y económica: nos referimos a la fusión de los cuerpos de ingenieros, artillería y general de Armada...En tiempo oportuno podría crearse una escuela politécnica que, auxiliada con los buques escuelas de guardias marinas, ofrecería en un mismo cuerpo toda clase de aptitudes especiales. (...) Una cosa que hay que reformar es la organización de la Junta Superior Consultiva, la cual, recobrando su antiguo nombre de*

Consejo Supremo de la Armada, debería entender de todos los asuntos navales que hoy van al Consejo Supremo de Guerra y Marina etc. Concluía el artículo señalando que la Marina había llegado a tal estado de abandono y desorden que exigía el interés del país, *que todos depongan conveniencias y miras personales y que se emprenda con ánimo resuelto esta grande y patriótica obra...* y se proponía como garantía de acierto en la necesaria reforma que aseguraba sería muy bien recibida, *según lo que oímos entre la gente de la profesión... que se haga una información parlamentaria, en la que sean llamados todos aquellos a quienes interesan las trascendentales reformas que necesita nuestra Marina.* Los comentarios a las reformas de la Marina siguieron siendo del interés del diario, y el 20 de junio ampliaba la información sobre la reorganización de arsenales propugnando el cierre temporal de La Carraca, o cederlo a una sociedad metalúrgica constructora, o establecer en él las diversas Academias y escuelas de Marina.

Pero la necesidad de reformas en la Armada, podría chocar, según *El Imparcial*, con los propios miembros de la Corporación, así decía: *Quieren Marina los marinos, y a ellos interesa más que a nadie el que la haya; pero estamos seguros de que si se les consultase, la mayor parte de los oficiales de la Armada dirían que antes que barcos que tripular, necesitan una reorganización completa de todos los servicios dependientes del ministerio del ramo: un espíritu que organice, un ánimo que no se detenga ante ningún obstáculo y un brazo que corte sin piedad. Y aquí se ofrece otro problema, acaso más grave y difícil que el de allegar fondos para esa gran obra. ¿Puede esperarse que los marinos reorganicen la Marina? Por nuestra parte, declaramos con toda sinceridad que nos parece cuando menos dudoso. No faltan ciertamente a los generales de la Armada condiciones de saber y de integridad; no les faltaría un plan perfecto para el desarrollo de nuestras fuerzas navales; no les faltaría deseo ni celo, ni patriotismo; faltaríales, sin embargo, lo principal, que es resolución bastante para la aplicación de su propio pensamiento. Retrocederían ante los primeros ayes de dolor que arrancase la reforma. Por el ministerio han pasado en pocos años varios jefes ilustres de la Armada; presupuesto han tenido bastante... Y se preguntaba: Empero si los marinos se persuadiesen de que no puede salir de entre ellos el reformador que esperan ¿aceptarían gustosos la autoridad de un hombre civil, aunque fuese tan alta como la de un presidente del Consejo y aunque este hombre civil no llevase al ministerio del ramo otra mira que la de administrar? ¿Podría el país tener la seguridad de que no se producirían ciertas manifestaciones, ciertos hechos a que dio lugar en otros tiempos lo que en este tiempo sería acaso el único medio de hacer una buena Marina de Guerra?*

Es manifiesta la inquietud que las cuestiones de Marina, o mejor dicho, el pésimo estado de la Armada, despertaba en la década de 1880. Desde la prensa a instituciones y particulares de carácter civil, además de las voces militares, expresaron sus conclusiones y propuestas sobre la Marina de Guerra, algunas de ellas específicamente concernientes a la restauración de la Flota; entre las iniciativas meramente particulares resulta de excepcional importancia la campaña emprendida por la palabra de Joaquín Costa, personaje público no militar que dio el primer y más importante empuje en alertar el espíritu público a favor de la Armada desde una tribuna no oficial, fundamentalmente desde la *Sociedad Española de Africanistas y Colonistas*. El conocido político y escritor abanderó el *Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil*, patrocinado

por la citada Sociedad y celebrado en la capital de España en 1883. Su palabra firme y coherente desarrolló cuestiones que años después serían retomadas por algunos políticos y tratadas en los debates de las dos Cámaras.

En su discurso hizo un detallado análisis de la Marina Mercante y encuentra la solución a su crisis en la necesidad de restauración y fomento de la Marina de Guerra, condición, además, indispensable para el mantenimiento y defensa de los territorios de Ultramar, la recuperación del prestigio internacional español y su independencia, para lo que era necesario el poder naval; expuso una larga serie de argumentos impuestos por la geografía, la historia, los dictados de la economía, la política, y obviamente por los últimos sucesos en la Oceanía española y por la dialéctica parlamentaria.

Con fecha 1 de noviembre de 1883, elaboró un informe sobre el *Estado de la marina española y medios de fomentarla*, en el que la atención a la Marina de Guerra ocupaba un largo espacio con el título *La marina de guerra como medio de fomentar la marina mercante*, estudio de 28 páginas que mostraba una doble exigencia: la protección a la Mercante y la seguridad de las colonias; finalizaba con la parte dispositiva, sus prescripciones concernientes a la construcción de la Escuadra, en todos sus detalles: número de unidades, aspectos técnicos, fomento de arsenales, defensa submarina, presupuestos extraordinarios y compromisos del Estado para amortización de plazos anuales, etc.¹¹⁶

Costa argumentaba que uno de los medios de fomentar la Marina Mercante residía en el incremento de la Marina Militar, para garantizar respeto y seguridad durante la paz y la guerra, conservar los ricos mercados de las provincias ultramarinas y procurar otros nuevos. Pero, además, considerando que la Mercante era una condición más en la vida nacional y que la Armada estaba llamada a garantizar todas las condiciones en que se realiza la vida nacional, afirmó: *es hora ya de que España vuelva a ser una nación europea por algo más que por accidentes geográficos, porque tome parte en la formación de la historia contemporánea. Para conseguirlo, necesitamos principiar por ponernos en condiciones de poder escoger libremente entre la paz y la guerra..España es una Península, es decir, una nación casi continental y una nación casi insular; históricamente, ha vivido hasta hoy como nación interior y debe vivir desde hoy como nación marítima.*

A su juicio, España se haya tal vez destinada a ser el reductor común de las naciones latinas etc., lo que en términos militares –venía a decir Costa-, significaba que debía imponer a su Marina responsabilidades mucho más vastas que las que tenía y, por tanto, que era indispensable contar con una marina de guerra poderosa tanto para su defensa interior como para su acción en el exterior; que debía estar dotada con un presupuesto proporcionado, mitad para las fuerzas de tierra y mitad para el mar, y no en la proporción de tres cuartos y un cuarto en que se hallaba, es decir, *administrando como se administra en Europa y no como en Marruecos*, objetivo inmediato que debía acometer cualquier partido político, sin perjuicio de emprender la reformas pertinentes a ambas fuerzas.

Señalaba Costa los infructuosos intentos planteados por diferentes personalidades a favor de una fuerza naval española y que, sin embargo, sus

¹¹⁶ Congreso promovido por Costa desde la *Sociedad española de Africanistas y colonistas*. Costa, Joaquín: *Marina española o la cuestión de la escuadra*. Huesca, 1912 (publicado después de su muerte) pp. 7-72.

máximas no respondían a un sentimiento del país, ni encontraron siquiera resonancia en las clases ilustradas y gobernantes, por lo que consideraba novedosa la corriente de apoyo a la Armada que se percibía desde tres años atrás.

La situación había llegado al límite: *España ha retrocedido tan largo trecho desde Trafalgar, que sus marinos ni siquiera pueden ser derrotados, pues hasta para ser derrotado hace falta poseer una escuadra y España no la tiene.* Destacaba Costa la existencia de *ruina flotante que se llama Armada nacional. Muchos buques, muchísimos oficiales, escuadra nula, esto es, una lista extensísima de acorazados, fragatas de madera, corbetas, cruceros de todas clases, goletas, transportes, cañoneros, baterías y pontones, la mayoría cadáveres,* de tal manera que España aparecía como la quinta potencia en el presupuesto de Marina y apenas la décima en fuerza naval, dirección que se debía invertir y, superado ese primer objetivo estimado en unos diez años, seguir acrecentando nuestras fuerzas navales, teniendo en cuenta que en orden a extensión de costas y de colonias éramos la cuarta potencia marítima.

Para la restauración del material flotante, y en general de la Marina, se requería mucho tiempo, y, para alcanzar la primera parte del programa, una posición de quinta potencia naval, propuso una escuadra de 119 buques de nueva construcción (acorazados, cruceros y porta-torpederos), establecida en 1.235 millones de reales, a sufragar en diez o más años por presupuestos ordinarios, según un orden de construcción determinado y con la correspondiente formación del personal al mismo tiempo. Apuntaba Costa que, gastando España en Marina más de lo que puede, la prelación de construcciones debería adecuarse a la convalecencia económica de su Hacienda y, con esa idea, advertía que el esfuerzo de reconstrucción del material flotante no podría equipararse al gran empeño de Ensenada, supuestamente cifrado en 2.000 millones de reales, ni tampoco al de la época de O'Donnell, al parecer de 1.500 millones, *pues –añadía Costa-, se acabaron ya los grandes ingresos de desamortización, y no hemos de resucitar nosotros el sistema condenado de empréstitos y de déficits en el presupuesto a la hora de haberle dado muerte.*

Subrayó la mala administración que regía la Marina, sus desastrosos resultados, hasta el punto de haber consumido en mantenimiento y conservación del material flotante la cantidad equivalente al valor del 75% de ese material (en 10 años los arsenales gastaron 115 millones, produciendo por valor de 30 en corbetas, cañoneras y diques). Consideró que eran dos las causas principales que pervertían su gestión: la mayor parte del presupuesto se destinaba al personal, que no al material, y, por otro lado, el presupuesto de material se aplicaba en su mayor proporción a reparaciones de buques viejos, que no a construcción o adquisición de los nuevos; en definitiva, había exceso de plantilla de oficiales y de buques, pero poca escuadra. Como la proporción de gastos de personal y material era de 6 a 4, se debería invertir la situación, e igualmente invertir el presupuesto correspondiente a obras de reemplazos, armamentos y carena, por el de construcciones nuevas, ambos factores mantenidos en una relación de 10 a 4. Los reajustes presupuestarios, recortes etc., esto es, la reorganización de la Armada, deberían dar como resultado que, de los sesenta millones de presupuesto de gastos de la marina peninsular y colonial (en números redondos), se podrían destinar veinticinco a nuevas construcciones (más los cinco que debían rebajarse a Ejército).

Enunció Costa las principales medidas, radicales y con carácter urgente, que se deberían adoptar: con respecto a buques y arsenales invocaba su necesaria reclasificación y el cierre de cuatro de los cinco existentes, ya fuera por disolución o por venta.

Expresó otras mejoras concernientes a la unificación de cuerpos y reducción de personal, que abarcaban desde el ministerio a la marinería: la supresión de los cuerpos de facultativos auxiliares de Ingenieros y Artillería de la Armada y su fusión con el Cuerpo General; la supresión del cuerpo de Infantería de Marina, que pasaría a formar parte de la Dirección general de Ejército; la eliminación de la escala de reserva, porque consumía cerca de 7 millones de reales anuales y se prestaba a todo género de inmoralidades e injusticias; la reducción del que consideró excesivo cuerpo administrativo de la Armada, consistente en más de 350 individuos, puesto que con la cuarta parte habría bastante; y la emisión de una Ley de reemplazos y reservas para el servicio de mar. Otras medidas propugnó al abordar la instrucción naval, cuestión ya vieja en la Armada e inútilmente afrontada en la época de O'Donnell en la que se redujo el problema solo al material flotante; en esa línea, decía Costa: *Los marinos españoles han sido por lo común marinos de gabinete: excelentes cosmógrafos y matemáticos, medianos navegantes y estratégicos, organizadores pésimos. En la teoría de la navegación, se elevaron a la altura de su siglo, y crearon una rica literatura de hidrografía, astronomía, matemáticas, geografía, etc; pero no hubo entre ellos hombres prácticos ni hombres de acción.* Finalmente, incidiendo en esta falta de práctica en la navegación, esencialmente evidenciada en Trafalgar donde, a nuestro juicio, falló fundamentalmente la decisión de mando, retomó Costa la idea que expresó el ilustre Escaño al denunciar que los marinos españoles estaban muy adelantados en la teórica pero muy atrasados en todo lo demás.

Comentaba que existían hasta 9 escuelas para ingenieros, artillería e infantería de la Armada, administración, torpedos, etc. sin contar la de aprendices, y todo ello con un coste de 5 millones de reales anuales, de manera – decía Costa-, *que para la instrucción que reciben sobra; para lo que deben recibir sobra también.* Ante la desordenada situación, que poco había cambiado después de 80 años desde Trafalgar, el pragmatismo de Costa impelía a unos drásticos recortes: hay que modernizar las escuelas y darles un carácter más práctico; refundir las de estudios mayores, artillería e ingenieros, en una sola escuela de ampliación, aumentando las condiciones de ingreso; hay que enviar a los mejores a estudiar al extranjero, fundamentalmente a Inglaterra, potencia con la que tendremos contiendas marítimas, si podemos; e igualmente se deberá proceder con los maestros, mandándolos a arsenales de fuera para perfeccionar sus obras de hierro pues, si antes salían a enseñar (vascos...) ahora hay que salir para aprender.

Insistió Costa en que se debía liberar a la Marina de Guerra de todo aquel servicio que le fuera extraño: la guarnición de los arsenales que es competencia de Ejército; el resguardo marítimo, que corresponde a Hacienda; el servicio de puertos, pesca y ordenanzas de la Marina Mercante, que incumbe a Fomento, con igual derecho que los faros. Además, propuso refundir la administración en nuevos troqueles: retirarle el privilegio de ser árbitro de la inversión de su presupuesto y sujetarla a la fiscalización de las ordenanzas de pagos y del Tribunal de Cuentas.

Apuntaba también la necesaria supresión de muchas irregularidades: ascensos fuera de escalafón y contra la ley; condecoraciones sin justificación; transferencias ilegales para convertir en prebendas el presupuesto del material; buques construidos que no se sabía que habían costado exactamente; carenas que duraban 6 años por falta de material; operarios de arsenales ocupándose en construir muebles para oficiales de los Departamentos; arsenales de nueva creación en puertos descubiertos y sin defensa cuando todos sabían que sobraban tres; cañones montados en cureñas inservibles; torpedos que nadie había visto apilados y que permanecían en almacenes húmedos; picaderos marítimos establecidos en previsión a que se debiera tripular alguna embarcación con regimientos de caballería como la víspera de Trafalgar; 200 oficiales en nómina por cada uno de los buques útiles y quizá no haber oficiales para mandarlos; comisiones ilusorias a los amigos para que residieran en Madrid... sin perder sus pingües gratificaciones; sueldos cobrados en Ultramar viviendo en la Península, mientras una minoría navegaba en pésimos buques con su poco espléndida paga y sin gratificaciones.

Este ejemplo de desórdenes, terrible pero que apenas sorprende ante el caos en que se mantenía secularmente a la Armada, y sobre el que ya hemos observado las mismas o similares reclamaciones en algunos párrafos de prensa, lo delataría también el diputado Maura cuando, algo después, con pocas diferencias de detalle, propugnó sus reformas con argumentos similares.

Costa también indicó que, para apresurar las reformas y hacer menos costosa la regeneración de la Armada, era conveniente fusionar en uno solo los dos ministerios, el de Guerra y el de Marina, y confiarlos a un estadista civil. No obstante, advirtió que, siendo indispensable en esta reforma introducir orden, extirpar corruptelas y romper hábitos, su reformador, es decir, el correspondiente ministro de Marina, desde *la poltrona* como entonces se decía, habría de enemistarse con todo el mundo.

No sería fácil contar con algún general de la Armada, decía Costa: *Los tenemos en tanto número que bastarían a regir todas las escuadras de Europa: no hay uno entre tantos, en quien yo no reconozca aptitudes de héroe para hacer frente, desde el puente de una mala fragata, en todas las escuadras británicas; pero tampoco hay ninguno en quien reconozca aptitudes de héroe para hacer frente, desde la poltrona del Ministerio, a la mitad de la Marina española.* Proponía Costa la conveniencia de poner al frente de la Administración de Marina a un *estadista, que, sin tener con ella ningún vínculo corporativo, haya demostrado en otros ramos que sabe administrar, estadista con carácter de acero, mano de hierro y guante de seda, que sepa desafiar la impopularidad* etc. Personajes –decía-, de la talla de Figuerola o Camacho, a los que estimó tan excepcionales que, a su parecer, podrían incluso eclipsar la gloria de Ensenada.

Conviene recordar ahora que esa circunstancia apuntada por Costa no supondría novedad en las marinas de la época pues el nombramiento de un ministro civil ya se había producido en otras marinas europeas, como las de Inglaterra y Holanda, países modelo en cuestiones administrativas y navales; de la misma manera que habían sido civiles los ministros que construyeron formidables escuadras de la República francesa y el reino de Italia; pero también en España hubo ministros del ramo de carácter civil, y de gran renombre como fueron el ministro interino de Marina Juan Álvarez Mendizábal en 1835, y más adelante, a mediados de siglo, el célebre Marqués de Molíns.

Decíamos que las conclusiones de Costa estaban orientadas al fomento y desarrollo de la Marina Mercante, de transportes marítimos, apertura de nuevos comercios en África, los países americanos y el Pacífico...destacando con ello la indispensable y urgente restauración de la Marina de Guerra como medio y condición esencial de desarrollo para la Marina Mercante; sin embargo, en el dictamen que se presentó a los congresistas africanistas, el día previo al debate, 9 de noviembre, se retiró lo referente a Marina de Guerra por el propio Costa, aduciendo que algunos individuos de la misma no consideraban oportuno discutirlo.¹¹⁷ La justificación a su reacción la corroborará después del desastre del 98: *Había sucedido que luego que los marinos se hubieron enterado de su contenido, acudieron del Ministerio para pedir que no se leyera ni se pusiera a discusión, anunciando que en otro caso tendrían que retirarse del Congreso; y el ponente (Costa), que ya había logrado el efecto que se propusiera, no tuvo inconveniente en ceder a los deseos de la Mesa.* Es de suponer, a la vista de esta explicación, que las críticas acerbas de Costa no podrían satisfacer a muchos del Ministerio, y no sólo por corporativismo, si bien es cierto que, pese a la censura que le infringieron, las previsiones del orador cumplieron suficientemente su cometido al estar anunciadas en el programa del Congreso.

Fundamentalmente debieron ser rechazadas por todos aquellos que disfrutaban las prebendas, mientras que, por el contrario, según veremos en los informes que diferentes marinos oficiaron a Maura, también en el seno de la Corporación, incluidos algunos de sus mandos, hubo quienes reclamaban reformas similares, acusando un estado de la Marina verdaderamente lamentable, y más en particular padecido por los que estaban embarcados.¹¹⁸

En esas circunstancias, tampoco los ministros del ramo podían conquistar el favor parlamentario si no estaba igualmente persuadida la propia Corporación y con ella sus representantes parlamentarios, que no sólo debían apoyar los planes aprobados sino también exigir su cumplimiento al ministro de turno.

En los comienzos de la década de 1890, de nuevo proliferaron las manifestaciones públicas en torno a la situación de la Marina. En esa línea, muy pocos años después del Programa Naval de 1887, abundaron los artículos de prensa, estaban entonces en pleno debate los presupuestos de Marina para los bienios 1889-90 y 1890-91, ciertamente rodeados de grandes críticas porque, además del tradicional recurso de Marina a terminar los ejercicios con créditos extraordinarios, ahora se reconocía que la desordenada administración seguía como antes del 87, y que las planificaciones en la construcción de buques o el impulso de la industria naval establecidos en la Ley no estaban dando el resultado deseado. Primeramente, y coincidiendo con ese renovado impulso, observamos una declaración al respecto en la memoria titulada *La Administración de Marina y la memoria sobre la Marina de Guerra y la industria*

¹¹⁷ Según se lee en las Actas: *A estas conclusiones (referentes a Marina mercante) siguen en el dictamen impreso otras relativas a Marina de guerra; pero habiendo creído algunos dignos individuos de la Mesa que no era conveniente discutir acerca de ellas, y no considerándose por otra parte, autorizada la misma para retirarlas sin mi anuencia, ha interesado de mí que las retire, y yo, en justa y debida deferencia a la Mesa las retiro* (Costa, 1912, p. 89)

¹¹⁸ Según Costa, en el mismo Congreso geográfico leyó Beránger su programa, cifrando el coste de la restauración del poder naval, la flota, en unos 800 millones de reales, facilitados en siete años y con un número de cruceros y buques de combate menor que el propuesto por Costa (Costa, 1912, p. 87)

nacional, memoria elaborada en 1890 por Joaquín María Aranda, intendente de Marina y miembro de la Junta de reorganización de la Armada.¹¹⁹

La memoria acompañó al proyecto de presupuestos de Marina para 1890-91, y en ella su autor señalaba el tradicional olvido y la necesidad del espíritu público favorable a la Armada: *error muy común en España no creer necesaria la Marina de Guerra, error muy arraigado en mucha parte de las clases que se llaman ilustradas*, declarando su intención de trabajar para deshacer el error. El fin que perseguía era mejorar los resortes de la Administración de Marina, ligando los intereses de ésta a los del país por medio de su industria y su comercio. La memoria, que no tenía carácter político, sino meramente administrativo, fue bien recibida por la prensa y los partidos políticos, pero también con recelos por parte de algún sector de Marina que, celosa de su actividad, la consideró deplorable, como un ataque a su administración. Aranda opinaba que el mal no estaba tanto en una o otra administración del Estado, sino, sobre todo, en el hecho de que la Marina siempre fue víctima del desinterés del país: *Es un hecho general que ordinariamente no se ha ocupado de Marina, sino en las proximidades o en los momentos de discutirse los presupuestos y siempre con el propósito de pedir en ellos economías*.

Creemos que no le faltaba la razón al intendente Aranda, pues así lo muestran los diarios de prensa, incluso las revistas especializadas, con abundantes referencias en determinadas épocas, normalmente como un efecto de los debates parlamentarios, donde las discusiones sobre Marina se vieron casi cada año limitadas a aquilatar presupuestos.

Son numerosos los artículos aparecidos en el diario *El DIA* en el año 1890, desde el mes de marzo en adelante, normalmente de apoyo a las reformas de Marina, incluso atacando la gestión reformadora del ministro Romero. En más de una ocasión, elogiando los discursos de Maura, se copian diferentes párrafos de los mismos y se resumen otros, llamando la atención a sus lectores sobre la gravedad de las cuestiones. Así, en la edición de 16 de mayo, se extracta lo que se entiende esencial: *todo lo referente a las relaciones de la Marina Mercante y la administración de la Marina de Guerra. Lo relativo al practicaje, al amarrador, a los derechos de carga y descarga, los rozamientos entre las autoridades de Marina y de Fomento en los puertos, el servicio de salvamentos, las sumarias en casos de averías, el examen y revisión de los títulos de los pilotos y maquinistas, la inscripción marítima, las juntas de puerto y sus funciones, todo esto, pormenores interesantísimos del elocuente discurso del Sr. Maura, lo hemos de eliminar por completo para que podamos disponer de espacio donde consten los verdaderos horrores ¡grandes verdades! que dijo el Sr. Maura sobre la administración de Marina*. Y seguidamente se hacía un claro llamamiento a los políticos y en general a la opinión pública: *Suplicamos a todos los políticos que se consideren hombres de Estado, a todos los legisladores, a todos los patriotas, a todos los partidos, a los ministros de Marina, sobre todo a esos, que lean, estudien, se aprendan de*

¹¹⁹ *La Administración de Marina y la memoria sobre la Marina de Guerra y la industria nacional. Memoria presentada al Sr. Ministro de Marina por el intendente de Marina...Director de Contabilidad del Ramo*. Madrid, 17 de marzo de 1890 (FAAM, 475) Joaquín María Aranda era miembro de la Junta que se nombró por real decreto de 20 de noviembre de 1883 para que propusiera la reorganización de la Marina; uno de los puntos que más importantes que se le encomendó fue estudiar la mejor y más pronta administración de la Marina en todos sus ramos, especialmente en el sistema de adquisición de material.

*memoria, si es posible, el discurso del Sr. Maura, y después, pensando en las glorias de nuestra Marina de Guerra, en su porvenir, en el dinero de las clases contribuyentes, en el nombre, honra y decoro de nuestra Administración, que pongan mano a todos los abusos denunciados por el señor Maura, si no es que este Ramo del Estado, ha de ser, como otros, una vergüenza nacional.*¹²⁰

Nos parece que los recursos periodísticos habían cambiado, la crítica ya derivaba directamente a la administración, no contra la Armada. Así, haciendo puntual crónica de los discursos de Maura en el Congreso, continuaba el diario *El DIA* expresando la defensa de una auténtica Marina refiriéndose a los diferentes servicios. Como un ejemplo a recordar: en el de 21 de mayo, bajo el título de *Marinos embarcados y marinos en tierra*, se aludía al exceso de personal de jefes y oficiales en tierra, no alcanzando el 25% el destinado a bordo, y así se probaba por el Estado General de la Armada de 1890...La réplica a este artículo la daba un marino, bajo las siglas J.R. de V., en *La Monarquía*, rechazando las reformas de organización propugnadas por Antonio Maura.¹²¹

La lista de artículos de *El DIA* se hace interminable; hasta el mes de julio continuó publicando comentarios a las propuestas mauristas y la oposición que despertaba en muchas de las cuestiones tocadas; algunos de los artículos aparecen firmados sencillamente por *Un marino*, el mismo que, en la edición de 4 de junio, escribía acerca del presupuesto combatido por Maura: *parece que se ha revuelto la bilis de algunos mal llamados defensores de la referida corporación*; el mismo autor, dos días después, tras hacer un breve recorrido histórico de la Marina del último siglo, concluía apostando por la incorporación al ministerio de Marina del elemento civil, y ponía de modelo a Maura; en esa línea, decía que desde 1821 a 1823 se discutió y aprobó un plan de reorganización *que no pasó del papel*, y que luego se llegó al final de la guerra civil sin buques, con los servicios en completa desorganización, y un personal deficiente y hambriento, que era necesario transformar para que aquel conjunto llegase a ser Marina; que la tranquilidad que siguió a la caída de la regencia de Espartero permitió pensar en la Marina bajo nuevas bases, adquiriendo verdadero desarrollo ya en época del ministro Molins, *paisano que tomó el timón y condujo la nave con una fuerza y seguridad que no hemos visto nunca en los ministros almirantes que le precedieron o han seguido en ese importante ministerio*; y continuaba el artículo: *en la época floreciente de la Marina moderna, cuando teníamos armada una escuadra presentable de fragatas que, aunque de madera, era de lo mejor que existía en la época, tampoco era un almirante el que figuraba al frente de la Marina; al general Zavala se le debió la escuadra más organizada e importante que hemos tenido en este siglo, que fue la que realizó la gloriosa campaña del Pacífico, y en ella hicieron sus nombres gloriosos los Méndez Núñez, Lobo, Topete, Antequera, y tantos otros desaparecidos ya para la Marina*. El articulista terminaba por decir que desde 1868 hasta la fecha, la cartera de Marina la había ocupado siempre un almirante, y *los resultados*, decía, *están bien a la vista*; afirmaba el anónimo marino que no por el hecho de ser almirante sería mal ministro, pero, expresando las cualidades que, a su juicio, necesariamente debía tener el titular del Ramo, terminaba por revelar cierta preferencia hacia el sector civil: *además de espíritu sereno y buen administrador, ha de ser político influyente*,

¹²⁰ *La Marina Española. El DIA*, 21 de mayo de 1890.

¹²¹ *La Monarquía*, año IV, n. 925.

orador y otras que difícilmente puede reunir el que se ha dedicado al estudio y evolución de los buques; determinaba de esta manera que no se podía rechazar al elemento civil como algunos pretendían, y *sí pedir su ayuda, como la del señor Maura, para que la Marina lo sea de verdad*. El criterio sin duda nos resulta sustancialmente práctico, y de esa forma conveniente pues, sin el refrendo político y popular, queda suficientemente probado el abandono sufrido por la Marina durante grandes y numerosos periodos de su historia.

Por señalar algún otro artículo del mismo diario, citamos el que hace un reconocimiento a los ya fallecidos almirantes Topete y Antequera, rememorando como Topete apoyó siempre las ideas del ministro Antequera en la campaña de las Cortes de 1884, en la que *si no salieron las bases de la Marina moderna, no fue porque perdonaran esfuerzo alguno*.¹²²

Otros periódicos, como *El Globo*, mostraron opiniones encontradas, ofreciendo la correspondiente réplica, así los artículos de 17 y 22 de abril de 1890, el primero acusando que el desorden imperaba en algunos servicios, mientras el segundo, escrito por un *capitán de fragata*, justificaba la situación; tampoco en este diario faltó el recuerdo al Plan Naval de Antequera, fracasado, decía, porque Cánovas dio más importancia a los disgustos que le proporcionaban los intereses personales y de localidad que al empeño que el país manifestaba en tener barcos de guerra dignos de tal nombre; e igualmente se aludía a que en el Plan siguiente aprobado en 1887 se votaron 225 millones para crear la Escuadra, pero sin reformar ninguno de los defectuosos servicios que precisamente habían de influir en el éxito de esta determinación.¹²³

De otra parte, en *El Ejército Español*, bajo la sigla *M.*, su autor, en manifiesta réplica a los discursos de Maura, defendía la importancia que para el oficial de Marina tenían las nuevas técnicas que exigía el material flotante además de la navegación, antes esencial etc.¹²⁴ Ciertamente que Maura no contaba con demasiados adeptos dentro del Cuerpo; quizá expresando el sentimiento ya mayoritario del Departamento, casi como resumen de esa oposición a las ideas mauristas, y por tanto a las reformas en la organización de la Marina, bien sirve de muestra un artículo del diario político *El Ferrol*, de 1892; nos referimos a un largo análisis titulado *La Monarquía*, aparentemente redactado por un oficial de la Marina, suscrito con la sigla *C.*, en el que se señalaba el fracaso de la idea de creación de Escuadra a que había derivado la idea de los lógicos principios de orden, economía y administración propugnados años atrás por Salazar, y que igualmente ahora eran *aplicados en sentido contraproducente*, desarrollando una industria civil particular e *hiriendo en profundidad* a la industria naval militar.¹²⁵ Apuntaba su autor el rumor existente acerca de la reducción de siete millones y medio de pesetas al exiguo crédito de Marina, al tiempo que se volvía a oír en el Parlamento la voz de don Antonio combatiendo a la Armada con el lema *orden administración y*

¹²² *Sobre Marina. Mal camino*; y *Sobre la Marina II Suma y sigue.*; y *Sobre Marina IX Defender los ochavos*. *EL DIA*, 4 y 6 de junio, y 15 de julio de 1890; los artículos aparecen firmados por: *Un marino* (FAAM., 475)

¹²³ *La Contabilidad de la Marina*; y *Opinión Pública; Marina. El porvenir de nuestras industrias navales*. *El Globo*, 17, 21 y 22 de abril de 1890 (FAAM., 475) Con el título *El porvenir de nuestras industrias navales* (anónimo) se editaron numerosos artículos, hasta el mes de septiembre, exponiendo diferencias entre la española y las de fuera etc.

¹²⁴ *Creencia errónea* (firmado, *M*) *El Ejército Español*. Año V, 1890. *Prensa de Madrid. Diarios de la noche*, 20 de julio.

¹²⁵ *La Monarquía*, lunes, 30 de mayo de 1892. Firmado en 28 del mismo mes, por la sigla *C.*

economía. Del insigne orador mallorquín decía el articulista que era: hombre de profundos conocimientos en administración....pero también se observa su desconocimiento de la organización y necesidades de la Marina, para lo cual no es suficiente hallarse inspirado por hombres profesionales, por muy competentes que sean. Consideraba el desconocido autor que para formar una Marina respetable, con arreglo a sus necesidades, serían necesarias dos cosas: 1º variación de las leyes porque se rige la Marina calcadas en las generales del país hoy día; 2º elevación de presupuesto de Marina a 100 millones de pesetas anuales; y afirmaba que, en caso contrario, si no lo estimara así el señor Maura, su oratoria solo produce el que parte de la Nación considere a la Marina como sumida en el profundo desorden y en el más escandaloso de los derroches, y alimentando estos errores y forjándose ilusiones se camina a la destrucción, al abandono, y a la ruina de la Marina. Esta necesitada y anhelosa se halla de reformas estudiadas y meditadas...Y finalizaba diciendo: si la fuerza de los hechos obligase a que ocupara el alto puesto de Ministro de Marina un hombre civil, de la talla política del señor Maura y subiera al poder, animado de los deseos que ahora expresa, quiera Dios que no nos ofrezca como producto de sus ideas, un cuadro análogo al expuesto ante las Cortes del 34, por el señor ministro Vázquez de Figueroa, ni tenga que guardar la Marina en sus anales, memoria tan lúgubre y triste como la legada con sus reformas por el señor Conde de Salazar...

Posiblemente, la presencia de Maura, sus reformas y fuerte personalidad, debieron poner en alerta las suspicacias de buena parte de los marinos que no aceptaban la idea de poner al frente del ministerio a un personaje de carácter civil, cuestión que otros muchos hacía años que ya veían como una solución.

Nos consta que cuando la prensa se ocupó de la Marina, y lo hizo con frecuencia en los periodos de los debates parlamentarios sobre presupuestos y durante las discusiones a los Planes Navales que se presentaron en las Cortes, tuvo un papel denunciador fundamentalmente, expresando el desorden en la administración, en los servicios de la Armada y, por supuesto, acerca de la necesidad de Flota. La prensa española había abundado en noticias, curiosamente muy detalladas, acerca de las fuerzas españolas, reclamando construir una escuadra sin tregua, de manera que cualquier lector de la época podía estar perfectamente informado de las ausencias, de los barcos que quedaban por construir del Plan Naval, sin embargo, dará un giro radical durante la guerra de Cuba.

Con esos antecedentes, inexplicablemente, y por el momento, no nos sugiere ese cambio más explicación que la que pudiera atribuirse al papel representado por los partidos políticos, influencia alimentada por el sentido del honor patriótico quizá; de manera que, cuando los Estados Unidos entraron en la guerra cubana, la prensa tomó postura muy distinta, minusvalorando a la vez la flota norteamericana, pareciendo esto último una reacción patriótica.

Tardará años en aplicarse una restauración profunda en la Armada, o más propiamente reconstrucción, abordando previamente la reforma de la administración que permitiera la renovación del material que prácticamente era inexistente. Y para eso era indispensable el concurso de todas las fuerzas políticas y, consecuentemente, la favorable disposición de la opinión del país.

Epílogo

La serie de propuestas y proyectos de Ley, algunos aprobados como Planes Navales en las Cortes, nos introducen en el curso de desarrollo de las ideas sobre Armada, y más particularmente sobre la evolución del material de flota en las marinas de la época, y su influencia en la española, en su intento, diríamos que permanente en el último cuarto de siglo, por la reconstrucción de la Marina.

Lamentablemente, a pesar de tan numerosos programas, tan abundantes construcciones y compras de buques, cuando llegó el 98 la flota española seguía siendo incompleta, incapaz de cubrir las necesidades de la defensa.¹²⁶ La mala gestión administrativa, la ausencia de criterios establecidos en la elección de tipos, la falta de previsión política y desde luego el recorte en los recursos y su desproporción en la aplicación entre el material y personal, impidieron un desarrollo eficaz de la Armada. Los ministros del ramo, *desde la poltrona*, poco podían hacer en sus cortos periodos de mandato para adentrarse en el principal mal de la Armada, su administración, pero, además, esa misma interinidad no favorecía la continuidad de criterios y, en consecuencia, la continuidad en los programas.

Las críticas fueron muchas pero la solución no traspasó el debate político, no se discutió ni se previó en profundidad, como prueban los discursos de los parlamentarios de la década de los ochenta y noventa que, aunque se mostraron unánimes sobre la necesidad de erigir a España en potencia naval, no tomaron las medidas oportunas, o no las abordaron con firmeza. No hubo una política exterior definida que dirigiera y sostuviera la política naval y, con ella, la creación de poder naval.

De otro lado, sin material flotante, no había prácticas de navegación, sobrando la teoría, y sin marina Mercante, el otro puntal del poder naval, fallaban las tripulaciones.

Desafortunadamente no llegó a aprobarse el Plan Naval del almirante Antequera, primer plan naval racional que hubiera supuesto un factor decisivo para la modernización de la Marina y desarrollo de la industria naval. En cuanto al Plan de Rodríguez Arias, continuación y copia del de Beránger, fue aprobado pero no se cumplió. Se ha achacado muchas veces el desastre del 98 a la Ley de Rodríguez Arias, frecuentemente criticando los tipos de los buques, sin embargo, estos eran diseños británicos aceptados por los dos partidos políticos, y eran resultado del estudio meditado de la estrategia de la época. El problema fundamental del Programa fue el financiero, obligando a reducir sustancialmente el número de navíos proyectados, así, con la Ley de 1887 pasó como con otras muchas de los gobiernos sucesivos, no se cumplieron, y parte de los créditos se dedicaron a otras cuestiones ajenas a las urgentes y necesarias de la defensa naval. Tampoco puede olvidarse, y quizá fuera tan trascendental como el financiero, el grave problema que supuso la determinación de construir la Escuadra en España.

¹²⁶ Para una información detallada de los planes navales y desarrollo de la industria naval española, resulta de gran interés el estudio realizado por Ramírez Gabarrús, M.: *La construcción naval española, 1830-1980*. Madrid, 1980; o el clásico de Aguilera Elías: *Buques de guerra españoles*. Madrid, 1972, 2 vols. También nos ofrece un magnífico resumen de la Marina de la Restauración: Elizalde, María Dolores, *La Marina*, en *Historia de España*. Menéndez Pidal, t. XXXVI, pp. 199 a 225.

Fracasaban los Planes Navales mientras que los gobiernos de la Restauración, conscientes de la necesidad de Escuadra (tanto conservadores como liberales), continuaron encargando unidades para sustituir los anticuados; los liberales normalmente lo hacían a astilleros nacionales, disponiendo unidades coloniales, esto es, cruceros, avisos y cañoneras, que no eran verdaderos buques de combate, y fueron los primeros cascos metálicos de factura nacional, mientras que los gobiernos conservadores tendieron a adquirir buques en el extranjero, fundamentalmente de combate, aunque en menor número.

La ausencia de una política naval establecida en el XIX provocó la construcción de una flota desequilibrada, con construcciones ineficaces y defectuosas, a la vez que se producía un crecimiento desorbitado del personal. Nada podría objetarse, sin embargo, a la calidad de la plantilla, que ciertamente constituía un excelente plantel de profesionales que debían suplir muchas deficiencias, haciendo habitual el latiguillo con el que daban comienzo los escritos oficiales: *Supla Vd. con su celo*, fórmula que sin duda se veían obligados a aplicar en las condiciones en que se les enviaba algunas veces al combate.

Pensadores navales de la época propugnaron la necesidad de escuadra desde la economía, incidiendo particularmente en el fomento de la Marina Mercante, para la cual era necesaria la restauración de la Escuadra. Pero, sólo un hombre, que supo ver en 1893 la fórmula política en la reforma antillana, creará el ambiente capaz de promover la importancia de las fuerzas marítimas, nos referimos a don Antonio Maura, convertido desde muy joven en su permanente defensor.

CAPÍTULO III

CAMPAÑA NAVAL DE MAURA ANTES DE 1898

El diputado Maura expuso por primera vez sus opiniones sobre Marina en el Parlamento. Plan Naval de Antequera

Ya hemos tratado en el capítulo de programas navales el *Proyecto de Ley fijando las fuerzas navales para el año económico 1884-1885* y para el bienio siguiente 1885-86 presentados a las Cortes por el contralmirante Antequera, en 26 de mayo de 1884 y 5 de marzo de 1885 respectivamente, y el *Programa Naval* del mismo ministro presentado para la aprobación de las Cortes el 25 de junio de 1884, siendo éste aprobado en la Cámara baja un año después. Los debates iniciales al presupuesto del año económico 1884-85 giraron principalmente sobre la contratación del *Pelayo*, más adelante, las discusiones se multiplicarán en torno al articulado del Proyecto Naval, esencialmente sobre la cuestión del personal que puso a gran parte de la Corporación en contra.

Pero, lo esencial, es que los debates demostrarán un cambio profundo, manifestándose unas condiciones favorables a la Marina hasta entonces insólitas en la Cámara. La pasividad parlamentaria de épocas anteriores daba paso a un destacado interés por los temas de Marina, y no sólo por la reconstrucción de la Flota. El clima lo impulsó la palabra de los diputados integrantes de la Comisión parlamentaria formada para estudiar el Plan Naval, entre los que pronto destacó la voz de don Antonio Maura, sin olvidar el especial interés proyectado por el comisionado presidente don Segismundo Moret, convencido éste de la necesidad de desarrollar la política exterior española y que para eso era necesario tener Escuadra.

El diputado de Mallorca procuró la restauración de la Marina pronunciándose en la misma línea que ya observamos en el extenso discurso de Costa. Propugnó Maura la recreación de la Marina, estimando necesaria la completa reforma de su orgánica, debiendo alcanzar a todo su personal técnico, a los cuerpos auxiliares, administración central, comandancias y ayudantías, a los arsenales, a la contabilidad, maestranzas... y, por supuesto, a la instrucción naval. Pero, además, el diputado liberal Maura siempre apoyó las propuestas del ministro Antequera, con quien mantuvo estrecha relación durante todo el proceso parlamentario.

La afinidad de ideas de Maura y Antequera es manifiesta desde que el Ministro-contralmirante emprendió su segunda reforma en la Orgánica de la Armada exponiendo, entre otras cuestiones, su radical oposición al aumento de plantilla de las jerarquías superiores, dictando la amortización en la clase de almirantes y su reducción al número reglamentario, e igualmente respecto a las

demás categorías de la Armada porque existía excedente en todas ellas; en ese orden de ideas había tildado de *bochornosa para la Marina* la propuesta de aumentar la plantilla de almirantes que se intentó en 1881 desde el Ministerio.¹²⁷

Después de que fuera cumplimentado por la primera sección de la Junta reorganizadora de la Armada el informe sobre la flota, aprobado por el pleno de la Junta, el ministro Antequera presentó su Proyecto de Ley el 25 de junio de 1884 en las Cortes.

Exponiendo una relación de la preocupante situación de la flota, advirtió Antequera en los debates parlamentarios la responsabilidad que, en caso de no aprobarse el Plan, contraían las Cortes sobre posibles catástrofes marítimas. El programa pretendía ser la solución al porvenir de las construcciones navales, el de la defensa del territorio español y el de la eficaz protección que exigía la seguridad y progresivo desarrollo del comercio marítimo.

Antequera ponderaba la importancia de la construcción naval por su incidencia en la industria española y su efecto necesario en el comercio marítimo de la Nación. En ese orden, preveía la forzosa reorganización de las maestranzas, de los arsenales, para su modernización, e incidía esencialmente en la reforma de la contabilidad y la administración de la Armada, con una previsión real de los costes y su aplicación ajustada a conceptos ya determinados, debiéndose recurrir a la industria y a los astilleros extranjeros solo ocasionalmente, únicamente cuando los nacionales no pudieran absorber las demandas del Plan.

Advertía Antequera que ya se encontraba la mayor parte del material con destino a los buques que se construían en los arsenales, y que en el presupuesto de 1884-85 se distinguían los créditos para carenas y nuevas construcciones, e igualmente que *los centros directivo y consultivo se ocupaban de introducir en el empleo de la maestranza el trabajo a destajo, según lo permitan la clase de obras; así como en la administración y contabilidad cuantas reformas concurren al orden, regularidad, simplificación de la cuenta, razón y economía de los recursos del presupuesto en ejercicio, aplicando éstas y aquéllos que las Cortes se sirvan votar, a los oportunos acopios para las construcciones que se llevan y llevarán a cabo en nuestros arsenales, con producción de industria nacional en cuanto posible fuere...* señalando el Ministro que en los casos en que la industria nacional *no lo produzca, o sea insuficiente en cantidad y condiciones para introducir material de guerra y para construcciones, habría de recurrirse al extranjero, especialmente en los primeros años y en los tipos de mayor importancia.* Además, Antequera aludía a dos importantes novedades españolas: el cañón de *Hontoria*, del coronel de Artillería de la Armada José González, y la del torpedo fijo *Bustamante*, del entonces teniente de navío Joaquín Bustamante, profesor de la Escuela de Torpedos de Cartagena.¹²⁸

Se venía abordando el estudio de la situación real de la industria nacional y el estado de los arsenales del Ferrol, Cádiz y Cartagena, no

¹²⁷ *Diario de Sesiones del Senado*, 21 de junio de 1883 (en discurso de Magaz)

¹²⁸ El capitán de navío Joaquín Bustamante Quevedo, ideó un aparato de puntería para torpedos e inventó un torpedo mecánico inspirándose en el célebre del oficial austriaco Petroski. Participó en Santiago de Cuba, siendo el jefe de Estado Mayor de la escuadra de Cervera, cayó defendiendo las trincheras de Santiago y sus restos mortales fueron traídos a la Península en el crucero *Conde de Venadito*, junto con los de Cristóbal Colón.

pudiéndose contar con los de La Habana y Cavite por sus deficiencias. En esa dirección, anunciaba el Contralmirante que, habiéndose ocupado del Programa de fuerzas navales la primera sección de la Junta Reorganizadora de la Armada, *pronto finalizarán sus trabajos la segunda y tercera sección de la Junta reorganizadora. La segunda respecto de la información sobre los elementos de la industria nacional con aplicación a la marina, para utilizar desde luego todo lo que pueda facilitarla y contribuir a su progreso y desarrollo, si las Cámaras votan para la Armada los recursos que necesita. La tercera sección, acerca de los arsenales, para completar los elementos del Ferrol, en que se aspira a construir toda clase de buques y los de los otros dos de Cádiz y Cartagena, para la de aquellos de menos importancia, en que se verificarán las carenas, armamentos y expediciones; reformando en todos ellos la organización técnica administrativa, tratando de conseguir la mayor economía, el conocimiento más exacto de la cuenta de talleres y la rapidez de la ejecución de las obras. La cuarta sección, cuyo cometido es proponer las reformas que exija el personal de los cuerpos de la Armada, tardará más tiempo en llenarlo, por la índole delicadísima que entraña.*

El coste y magnitud del programa era ordenado y bien detallado, no obstante, los diputados de Marina se convirtieron en los más duros combatientes sobre cuestiones derivadas de las posturas que defendían las mayores ventajas de los acorazados o los cruceros, polémica que venía afectando a todas las marinas de la época pero, también, y no menos duramente, mostraron amplia oposición al Proyecto de Ley en cuanto a la organización de la Armada, considerándola una medida premeditada y propugnando que debía posponerse a la reconstrucción de la Flota. Con estas objeciones se iniciaba la oposición al Gabinete en los temas navales, prolongándose los debates parlamentarios y dilatando la aprobación del proyecto. Veamos:

Las primeras discusiones en el Parlamento girarán sobre todo en torno a la heterodoxa contratación del que se hizo famoso *expediente de adquisición de un gran buque blindado*, después que Canalejas preguntó el día 13 de junio sobre el asunto; se trataba de la construcción de un acorazado (el famoso *Pelayo*), por cierto el único acorazado de primera clase que pudo conseguir Antequera, cuya construcción en el extranjero fue acordada por Cánovas y Antequera sin el previo conocimiento de las Cortes debido a la urgencia del momento.¹²⁹ Al debate se sumaron los oficiales Joaquín Becerra, de Artillería (diputado por Ferrol), Rodríguez Batista, del Cuerpo Administrativo (diputado por Cádiz), y el general de Infantería Antonio Dabán (diputado por Tafalla).

El diputado conservador Becerra Armesto se inclinaba por la construcción de barcos pequeños, cruceros, cañoneros y avisos, sobre los acorazados, siguiendo así la doctrina en boga de la *jeune école*, pues presumía que eran los barcos adecuados para guardar extensas costas y, a la vez, que podrían ser útiles en Las Antillas donde se necesitaba gran número de buques para evitar desembarcos. Llegó a pedir que se suspendiera la formalización del contrato, y señalaba que al tiempo que se había contratado el gran barco se venía discutiendo por los más ilustres marinos y expertos ingenieros si era o no conveniente el uso de los grandes acorazados para las escuadras de combate,

¹²⁹ *El Pelayo*, botado en 1887, tuvo como condición en su construcción que su calado hiciese posible el paso por el Canal de Suez. En 1898, este acorazado junto con el *Carlos V* y algunos cruceros auxiliares fueron mandados, sin éxito, para reforzar la escuadra de Filipinas.

que, así, la Junta consultiva de la Armada estaba debatiendo la cuestión sin haber llegado a un resultado, a la vez que diarios ministeriales y de oposición se mostraban contrarios. Replicaba el Ministro, unos días después, en la sesión de 30 de junio, afirmando que la contratación del *Pelayo* ya se había cumplimentado y que ya antes de llegar al ministerio había formado parte de la Junta reorganizadora de la Armada que estaba trabajando en el Programa Naval, y que entonces les había pedido a sus compañeros que activaran el programa del material, *porque tenía propósito de construir un acorazado y quería ceñirme a las condiciones del programa*. Siguieron las discusiones en torno al procedimiento y la conveniencia de tipos de construcción. Becerra Armesto, posiblemente transmisor del espíritu refractario que albergaban muchos de la Corporación ante las iniciativas reformistas de Antequera, llegó a recriminar al Ministro que se había dejado llevar por un grupo de jóvenes oficiales del Cuerpo General de la Armada, el denominado *Pentágono* (y más en particular Concas), siendo autores de diferentes artículos que, según decía Becerra y corroboraba Rodríguez Batista, atacaban a los ingenieros y artilleros.¹³⁰

La acritud de las discusiones en días siguientes no impidió que, sin debate alguno, se aprobara en el Congreso el día 14 de julio el *Proyecto de ley fijando las fuerzas navales para el año económico 1884-1885*. Dos días después, el diputado teniente de navío Luis Angosto presentó en el Congreso el expediente de construcción del acorazado *Pelayo*, y el anteproyecto técnico del ingeniero Joaquín Togores. Por su parte, el Jefe de la Comisión de Marina en Francia, capitán de fragata Juan Montojo, y el teniente de navío Víctor María Concas Palau, recibieron orden de trasladarse a Tolón, a la *Forges et Chantiers de la Méditerranée*, para formalizar los trámites de construcción.¹³¹

El 26 de julio terminó la legislatura y el Programa Naval no se había aprobado.

La reapertura de las Cortes meses después, en diciembre, convertirá a las Cámaras en escenario de los mismos debates contra la gestión de la Marina, fundamentalmente en torno a la distribución de las partidas del presupuesto.

Desde el mes de enero de 1885 continuaban las discusiones sobre la construcción de Escuadra nombrándose para su estudio una Comisión de Dictamen en la que figuraban componentes de todos los partidos políticos que tenían representación en el Congreso.

Se constituyó la Comisión parlamentaria con el acuerdo de los dos partidos, el conservador y el fusionista-liberal. Por primera vez se contemplaba unánimemente lo naval como cuestión de interés nacional, contrariamente a las circunstancias anteriores en que cada gobierno parecía esperar que las iniciativas surgiesen de parte del siguiente gabinete. Cánovas y Sagasta habían aceptado la formación de la Comisión por diputados de los dos partidos;

¹³⁰ *Diario de Sesiones* de 27, 28 y 30 de junio de 1884, que se prolongaría en el mes siguiente. Hacen alusión a que venían practicando esta campaña jóvenes oficiales desde los periódicos de la oposición y presentando proyectos, y que en las Cortes les representó Cayetano Leygonier (diputado fusionista por La Palma del Condado en las legislaturas de 1881-82; 1882-83, y 1883) *con tendencias y aspiraciones de ataque a todos los cuerpos auxiliares, sistema manipulador y absorbente* que se había reflejado en la organización que postulaba Antequera, anteponiendo el Cuerpo General sobre todos los demás....

¹³¹ Acorazado de 9.900 tn cuyo mayor defecto fue su escasa autonomía que no pasaba de 3.000 millas, cuando el resto de acorazados, construidos desde 1880, rebasaban normalmente las 5.000, llegando hasta 9.000.

fue su presidente Segismundo Moret, y sus vocales: Antonio Maura Montaner, Luis Angosto, Conde Via-Manuel, Fermín Hernández Iglesias, y Joaquín Togores, siendo éste el que mostrará disconformidad con la Junta en algunos de sus artículos.

El diputado por Cádiz, Rodríguez Batista, tildó de nefasto a Antequera, acusándole de haber desorganizado la Armada, no utilizar los arsenales españoles, no reformar la contabilidad etc...Siguieron los ataques al Ministro acerca de la construcción del acorazado, cuyas condiciones técnicas fueron denostadas igualmente por la prensa, en *La Época*, *El Noticiero* y *La Patria*; Becerra Armesto, en su línea de oposición al Ministro, abordó materias corporativas, a la situación interna del personal de Marina, argumentando que los oficiales que conformaban el denominado *pentágono* ejercían un papel revolucionario en el seno del Cuerpo General pretendiendo una labor de depuración contra la Infantería de Marina, los cuerpos auxiliares de ingenieros y artilleros, y combatiendo a los almirantes Francisco de Paula Pavía y a Rafael Rodríguez Arias cuando ocuparon la cartera de Marina. No se arredró el Ministro, reconocido personaje que tan enemigo fue de la lisonja como de la reyerta, cuya personalidad quedó ampliamente reflejada en el curso de su trayectoria profesional y también en su enfática respuesta: *No he querido jamás compromiso alguno, mucho menos en el puesto que ahora ocupo y que nunca ambicioné. Todo lo que hago es después de meditarlo profundamente y con la más íntima convicción; y estoy dispuesto a hacer siempre lo que crea en beneficio de la Patria y del Rey; pero sin sujetarme a ninguna clase de compromisos ni influencias de ningún género. Es más, si yo cometo algún error, de lo que no estoy libre, tampoco tengo compromiso conmigo mismo, porque sería el primero en subsanarlo, una vez dado cuenta del mismo... Yo no represento ni he representado nunca grupos. Tengo una historia muy larga, y todo el mundo sabe que aquí y fuera de aquí, en la escuadra, y en mi casa, cuando se trata de oficiales de Marina, no represento más que la disciplina y la justicia. Para mí en la Armada no hay preferencias, para mí son todos iguales; y la organización que he dado al ministerio es la misma que tiene el de Francia, aunque más en pequeño, porque cuesta la tercera parte que aquélla, y a nadie se le ha ocurrido decir que la organización francesa es mala.*¹³²

El ingeniero naval Joaquín Togores, como decíamos vocal de la Comisión nombrada para emitir el Dictamen sobre el proyecto de Ley de fuerzas navales de 25 de junio de 1884, defendió su proposición sobre el número y tipo de unidades para reconstrucción de la flota, atendiendo las premisas del proyecto de la Junta Reorganizadora de la Armada y apoyando su necesidad. En esa línea argüía: *como daban ejemplo en ese momento todas las naciones, esforzando sus medios para fomentar las de sus respectivos países y en consideraciones patrióticas de la más alta trascendencia, encaminadas a fortalecer nuestro prestigio e independencia nacional; pues, estudiando las condiciones geográficas y políticas de España, compara con otras naciones marítimas sus necesidades y recursos y hace observar que, Inglaterra ha invertido cuatrocientos cincuenta millones de pesetas en la reconstitución de su escuadra desde la aplicación del blindaje hasta hoy, que Francia, no obstante su régimen previsor y económico, ha consumido ciento sesenta millones de francos en créditos extraordinarios; Italia setecientos*

¹³² *Diario de Sesiones*, 30 de junio de 1884, y palabras similares en sesión de 21 de enero de 1885.

millones de liras; Alemania ciento cuarenta millones de marcos, mientras España, ha podido costear apenas lo preciso para cubrir sus servicios más perentorios en tiempo de paz, por cuya razón carece de Marina, de los elementos modernos más precisos a la defensa nacional; apuntó también que la Junta señalaba la desproporción de porcentajes que el Estado español consagraba a la Marina respecto a otros países etc. Describió Togores las propiedades, ventajas y desventajas de las unidades propuestas por la Junta, especialmente las concernientes al acorazado, buque de combate que vino a reemplazar al antiguo navío de línea tanto en los combates de alta mar como en las inmediaciones de las costas; y las correspondientes a las fuerzas sutiles, antes representadas por el cañonero y ahora por el crucero (nombre genérico que comprende a todo barco que no forme parte de la escuadra de combate ni está afecto a la defensa de las costas), y el torpedero, en sus diferentes clases para la defensa de las costas y auxilio de las escuadras en tiempos de guerra, y en tiempos de paz para servicios de guardacostas (denominados cañoneros). Abogó por la necesidad de tener una escuadra poderosa, defensiva y ofensiva, como determinaba la Junta al asignar a su proyecto de fuerzas navales seis acorazados de primera, seis de segunda, o locales, y dos cruceros blindados, a pesar -decía Togores-, de que comúnmente se apostaba porque la Marina debía ser solamente defensiva. Pero también propuso ciertos cambios en la proporción de unidades señalando que las unidades tácticas de la Marina de Guerra debían constituir las el acorazado (en diez unidades), el crucero y el torpedero: *El acorazado, siendo la unidad nueva de combate que reemplaza a los navíos y fragatas de primera clase de otros tiempos; el crucero que reemplaza a todos los antiguos buques ligeros de guerra desde la corbeta hasta la goleta, y el torpedero, que al propio tiempo que puede acompañar como auxiliar poderoso a las escuadras de combate, reemplazará a los antiguos cañoneros y otras embarcaciones menores, en los servicios de defensa, vigilancia y policía de costas.*¹³³

La memoria del Presupuesto de Marina del bienio siguiente, 1885-86, presentado por Antequera el 5 del mes de marzo de 1885, propugnaba la necesidad de reformar parte del material flotante y reconstruir otra, abordar nuevas construcciones y dar de baja muchos buques, prever las partidas de mantenimiento y fomentar la instrucción de los marinos.

El representante de la oposición, Rodríguez Batista, apoyándose en la enmienda a la totalidad del Proyecto, destacaba la manifestación que había hecho anteriormente el Gobierno cuando reconoció que *España no tenía Marina, y si es así -decía el diputado de Cádiz-, si carecemos de Marina tampoco es preciso autorizar el gasto que se pide.* En el debate intervendrá también el diputado Antonio Dabán advirtiéndole que antes de aprobarse el presupuesto debían corregirse los fallos de contabilidad delatados; le replicó el diputado Gaspar Salcedo alegando como justificación la presencia de Maura en la Junta Consultiva de la Armada, a quien le incumbía, entre otras cosas, informar sobre los gastos previstos en el Presupuesto.

En la misma sesión, de 11 de mayo de 1885, se aprobó el Presupuesto, y tan sólo unas jornadas después, el día 20, se publicaba en el Diario del Congreso el *Dictamen de la Comisión referente al proyecto estableciendo el programa de las fuerzas navales de la Nación.*

¹³³ Ponencia del Sr. Joaquín Togores. Palacio del Congreso, 28 de febrero de 1885.FAAM., 474, 5.

Sobre los trabajos de la Junta Reorganizadora de la Armada, y siguiendo en lo esencial el Plan Naval de Antequera, había elaborado la Comisión su Dictamen, siendo asumido por el Gobierno en pleno y supuestamente por la oposición, representada por los comisionados Moret y Maura. La Comisión exponía en el prolegómeno del Dictamen que: *después de un examen detenido de los barcos existentes...no tenemos escuadra, y que los cuatro grupos en que quedan divididos (según proyecto de Ley de Antequera de 25 de junio) los viejos cascos sobre cuyos mástiles flota el pabellón español, casi ninguno está en disposición de combatir, y sólo dos fragatas, la Victoria y la Numancia, dos cruceros, el Aragón y la Navarra, y dos transportes, el San Quintín y el Legazpi, y con ellos algunos barcos pequeños, pueden considerarse en estado de servicio, de manera, concluye, que la escuadra construida hace veinticinco años, y que combatió en el Pacífico, pertenece por completo a la historia.*

Con la intención de construir una flota acorde a los recursos del país y sus necesidades de defensa, introdujo el Dictamen importantes modificaciones al Plan de Antequera. En cuanto a los cruceros, en lugar de los 30 cruceros de distintas clases que significaba el proyecto, y de los diferentes tipos de guardacostas, propuso la Comisión la construcción de 8 grandes cruceros (de más de 3.000tn) y 47 de menor porte, en los que se incluía los guardacostas y cazatorpederos. Además, como material defensivo y ofensivo, figuraban los torpederos, a los que se definía en el Dictamen como *verdadera guerrilla de la mar, arma que equilibra hoy las fuerzas débiles contra el poder de las escuadras acorazadas*; y añadía: *y a la cual da la Comisión tanta importancia que no ha vacilado, de acuerdo con el Gobierno, en elevar el número de torpederos de todas clases a la cifra de sesenta y cinco.*

Completando la escuadra sumaban cuatro transportes, uno de ellos de carácter especial para los torpederos, y una serie de embarcaciones menores, *más el auxilio de la marina mercante, a quien se reserva el servicio de transportes.*

Las diferencias, pues, con el proyecto de la Junta reorganizadora como con el Proyecto del Ministro, consistían en reducir a 8 los acorazados propuestos, y a 1 sólo los dos tipos de barcos blindados, *renunciando a los que se han calificado de acorazados locales, porque esta clasificación produce, en sentir de la Comisión, un aumento de buques y de coste, sin ventajas en el desarrollo de la fuerza ofensiva o defensiva.*

En cuanto a fijar definitivamente los tipos de barcos, sus cualidades técnicas, la Comisión declaraba que no era de su competencia, ni tampoco del Congreso, sino que su misión debía limitarse a significar las líneas generales de cada grupo, dejando al Ministro de Marina y a las corporaciones que le asistían aptitud suficiente para señalar las condiciones de cada unidad, estimando la Comisión, a la vista de los sucesivos avances producidos en la construcción naval, que España necesitaba unos buques de gran potencia ofensiva en la artillería y otra defensiva en la rapidez de marcha.

El Dictamen presentaba el articulado del Proyecto de Ley, estableciendo el programa de escuadra en el artículo 1º, seguido de hasta 18 artículos más sobre las medidas de reorganización de la Marina, cuyo contenido será objeto de grandes polémicas en el Congreso, traspasando mucho más de lo que suponía la Flota en cuya reconstitución, que no en los tipos, todos parecían estar de acuerdo.

La Comisión emitía ciertas recomendaciones que resumiríamos en: realización en 10 años; privatizar el arsenal de La Carraca y mantener como estatales el de Ferrol y Cartagena; control en contabilidad; reorganización de los cuerpos de Marina y refundición de escuelas; limitación en el número de provincias marítimas; y reglamentación de las relaciones entre la marina militar y la mercante con la industria privada, propuestas del Dictamen que defenderá apasionadamente don Antonio, su destacado vocal.

El Dictamen de la Comisión apuntaba la necesidad que España tenía de contar con Marina, asumida por todos los partidos y la opinión pública, y, para ello, la necesidad de arbitrar los recursos que exigía la defensa naval de la Península, las colonias, y la Marina Mercante, calculados sobre un presupuesto extraordinario de 234 millones de pesetas y alcanzando un total de 253 millones en el plazo de diez años (a los 234 se sumarían 19 millones de pesetas que el proyecto de presupuestos ponía a disposición del ministerio de Marina, suponiendo así unos 26 millones anuales en los siguientes nueve años).

Subrayaba el Dictamen parlamentario que la construcción de una escuadra y la consecuente importancia del sacrificio que para ello se le pedía al país, *debía ir pareja a la reorganización completa de los servicios y de una modificación del modo y manera con que hasta hoy ha vivido la Marina*. En esa línea propugnaba una serie de reformas concernientes a todos los ramos de la Armada, tanto al personal como al material, a la división de las provincias marítimas como a la jurisdicción de sus autoridades, a la contabilidad, como a las relaciones de los diferentes cuerpos entre sí; a los contratos como a los arsenales, e incluso al enlace de la marina de Guerra con la Mercante y con la industria particular.

El propósito de la Comisión era suprimir todo gasto que no estuviera totalmente justificado, reducir el personal a las necesidades y condiciones de la Escuadra, eliminando lo superfluo, cercenando lo que no era imprescindible, obteniendo así la seguridad de lograr la completa transformación del presupuesto de Marina que, en los últimos años, había sufrido una gran desproporción, inclinándose en el excesivo desarrollo del personal en perjuicio del material flotante.

Moret, presidente de la Comisión, subrayaba la existencia de unas condiciones favorables hasta entonces inauditas en España. Moret no cesó de repetir durante los debates que nunca antes en España se habían dado las circunstancias tan propicias al resurgimiento de la Armada, y que por primera vez en el siglo la Marina iba a ser estudiada y reformada en toda su complejidad, y no sólo para informar sobre el número de buques a construir para componer la Flota. La pasividad que los parlamentarios reflejan en los diarios de sesiones de los años precedentes, donde privaba el silencio a la hora de discutir los exiguos presupuestos de Marina, ahora cambiaba de signo, con un interés creciente por lo naval, en toda su dimensión. El clima lo impulsó la palabra de los diputados integrantes de la Comisión de Marina, entre los que pronto sobresalió la voz de don Antonio; además, Moret, también mostró especial interés, evidentemente porque su ideario de política exterior así lo requería, no olvidemos sus esfuerzos por sacar a España de su tradicional aislamiento intentando la incorporación a la Triple Alianza, esencialmente para garantizar los derechos españoles en el Mediterráneo y Marruecos.

No obstante, las expectativas no se cumplieron, no cesando la polémica contra Antequera al que convirtieron en centro de todas las críticas.

Además del voto particular de Joaquín Togores, se sumaron en la oposición al Dictamen otros muchos diputados: Eduardo García Estrada (diputado por Cádiz), Félix Maciá Bonaplata (ingeniero civil, diputado por Puigcerdá), Gaspar Salcedo y Anguiano (brigadier de Artillería de la Armada, diputado por Miranda del Ebro), Benigno Quiroga López Ballesteros (ingeniero civil, diputado por Lugo), Manuel Armiñán Gutiérrez (mariscal de campo, diputado por La Habana), Bernardo Portuondo Barceló (teniente coronel de Ingenieros, diputado por Santa Clara, Cuba), Luis Angosto Lapizburú (teniente de navío, diputado por Santa Cruz de Tenerife), y Manuel Azcárraga Palmero (magistrado, diputado por Solsona); algunos defendiendo los intereses locales de los distritos que representaban, como Angosto o Portuondo.

Las críticas, enmiendas y ataques en el Congreso contra la Comisión y Antequera los protagonizarán fundamentalmente los mismos diputados que venían oponiéndose a la labor reformista del Ministro: Becerra Armesto, Dabán y Rodríguez Batista, sumados a otros representantes parlamentarios como Togores, Angosto o Portuondo, que consiguieron desvirtuar el Plan Naval y retrasaron su aprobación en el Congreso.

La primera interpelación, en voz de Becerra Armesto, planteaba la improcedencia de la Comisión al abarcar temas que no se ceñían exclusivamente al programa de fuerzas navales, veáse, la reorganización del ministerio, la reforma de los cuerpos de la Armada, cierre de arsenales etc., argumentando que éstos asuntos quedaban fuera de su cometido. Si bien replicaron Moret y Romero Robledo que la Ley que aprobaba el Plan Naval facultaba al Gobierno para tocar cualquier tema de Marina, aquella argucia jurídica pesó durante todo el debate como arma de los que se opusieron al Plan; elemento recurrente, muchas veces relacionado con la presunta incompetencia citada, fue acusar al Ministro de haber permitido que la Comisión tergiversara su primitivo proyecto, cuestión que siempre negó Antequera declarando suyo y del Gobierno el Dictamen.

El diputado y vocal Togores, estando conforme con el Dictamen en cuanto se refería a la necesidad de fomentar el material flotante y la creación de fuerzas navales que exigía la importancia del país, disintió, no obstante, con el parecer de la Comisión en algunos puntos concretos: lo concerniente a la reorganización de los arsenales y del personal, el pase de la Infantería de Marina al ramo de la Guerra, y la entrega del arsenal de la Carraca a una compañía particular, según apuntaban los artículos 7, 8, 11 y 12 del proyecto del Dictamen, siendo, a juicio de Togores, algunas de sus determinaciones *tan nuevas y radicales como impracticables*. Se proponía en el Dictamen la concentración de todos los ramos de artillería en La Carraca y limitar el mando militar de los arsenales a los capitanes generales, quedándoles únicamente la alta inspección de los servicios administrativos, mientras que se ampliaban las atribuciones de los comandantes generales de arsenales cuya creación databa de veinte años atrás. En cuanto al artículo 8, por el que se autorizaba al Gobierno para contratar con compañías o sociedades la construcción de buques en el arsenal de La Carraca, pudiendo adjudicar por un determinado número de años los diques, gradas, máquinas etc. que no fueran necesarios a la artillería, mediante condiciones encaminadas al fomento de la industria naval privada, argumentaba Togores el incipiente y poco desarrollado estado de la

industria particular española, y el escaso número de arsenales frente a los cinco que poseía Inglaterra o Francia con una pujante industria. Opinaba que la disposición no podría contribuir a impulsar la industria naval española y que sólo se mantendría ésta mientras durase la subvención estatal, como así se había demostrado en ocasiones anteriores; además, aducía razones históricas y estratégicas, el enclave del arsenal de La Carraca, entre dos grandes mares y su proximidad a la costa africana, *a donde nos lleva -decía -, la política tradicional de nuestros mayores, y las corrientes e ideas que hoy reinan respecto a aquel territorio.*

Se oponía también Togores al artículo 12 del Dictamen por el que se autorizaba al Gobierno a incorporar el cuerpo de Infantería de Marina al Ejército, bajo la dependencia del ministro de la Guerra.

Formuló Togores su propio Proyecto de Ley: 8 acorazados; 8 cruceros de 1ª clase, y 7 de 2ª; 40 cruceros de 3ª, guardacostas y cazatorpederos; 30 cañoneros para Ultramar; 65 torpederos; 4 trasportes; y embarcaciones menores. En el articulado, en el n.2, se dice: *se entiende que los acorazados corresponden a la 1ª categoría de buques de combate. Se considerarán cruceros de primera los que excedan de 3.000tn, de 2ª los que sin llegar a este desplazamiento, pasen de 1.000, y de 3ª los que no llegan a 1.000tn.*

Advirtió entonces a la Cámara el presidente Moret la coincidencia del voto particular de Togores con los puntos más esenciales del Dictamen, aún separándose fundamentalmente en lo que se refería a la reorganización de los servicios de Marina.

Seguía defendiendo su postura Togores subrayando la importancia del material naval, del que no disentía en absoluto con la Comisión, sin embargo, añadía: *Si la Comisión hubiera estimado conveniente limitar sus trabajos y estudios a lo que constituía verdaderamente el proyecto presentado por el señor Ministro de Marina respecto del material flotante, el más unánime acuerdo hubiera coronado nuestro trabajo; pero la Comisión, de acuerdo con el señor Ministro, ha creído conveniente que al presentar un proyecto de reconstrucción del material flotante, era necesario que viniera acompañado de una reforma completa de todos los servicios; reforma tal que cambia radicalmente la manera de ser de los arsenales, de los departamentos y de todos los cuerpos de la Armada que funcionan dentro de aquellos establecimientos. Acusaba así a la Comisión de introducir novedades radicales, constituyendo su principal punto de divergencia el artículo 7 (sobre reorganización de arsenales), lamentando que la Comisión confería al capitán general del Departamento el mando militar, y en todo lo que fuera administrativo le concedía sólo la inspección como delegado del Gobierno; al mismo tiempo, la Comisión otorgaba amplias facultades a los comandantes generales, absolutas sobre todos los ramos facultativos del arsenal, a lo que aducía Togores que, sin embargo, *siendo los comandantes generales de los arsenales de corta trayectoria, son la causa verdadera de los entorpecimientos y dificultades en el servicio, siendo más bien origen de rozamientos para con los capitanes generales, cuyas facultades absorben, y para con los jefes de los ramos, por las funciones técnicas y profesionales que ejercen sin la necesaria competencia en algunos de ellos.* El problema quedaría resuelto, a juicio de Togores, con la supresión de las comandancias generales de los arsenales, y autorizando a los capitanes generales las vastísimas facultades que el Dictamen concedía a los comandantes generales.*

En cuanto a la concesión del arsenal de La Carraca a la industria naval privada, consideraba que en España ésta no resultaba factible: *para nuestro país es completamente imposible que la industria de las construcciones pueda aún fomentarse, porque en España los hierros y aceros, que se producen en pequeña escala, son más caros que en el extranjero; y lo mismo el carbón; ni podemos luchar con otros elementos de que disponen Francia, Inglaterra y Alemania.*

Tampoco le parecían muchos la existencia de tres arsenales en España, *en una época en la que todas las Naciones se preocupan tanto de la colonización de las costas de África*, y estando tan cerca de ésta precisamente La Carraca.¹³⁴

En el mismo día 23 de mayo se congratulaba Maura por haberse iniciado las discusiones con la impugnación del Dictamen precisamente por un diputado de la mayoría conservadora, mientras que, por el contrario, lo había defendido un individuo de la minoría liberal, de manera, decía don Antonio: *no hay señal más clara de que aquí no se ventilan intereses de partido y de que absolutamente todo vínculo político ha de olvidarse cuando se trata de un asunto tan nacional, ajeno por completo a las pasiones de los bandos que se disputan la gobernación del país.* La misma idea la subrayará en diferentes ocasiones el diputado mallorquín, afirmando que se trataba de una cuestión de interés nacional, independiente a los afanes de partido político, y que en esa línea se había formado la Comisión, con la anuencia de los dos grandes partidos por primera vez sobre Marina: *La Comisión, dentro de la cual dos de los individuos pertenecen a las minorías, lo ha examinado con una atención, por lo prolija, verdaderamente desusada, no ciertamente excesiva para la gravedad del asunto que tenía en sus manos y jamás se ha acordado nadie de la filiación política que tuviera.* Con ese espíritu, pedía a la Cámara que se mantuviera igualmente, *porque aquí, decía, no se ventila una cuestión de partido, y mucho menos una cuestión de amor propio.*

Aseguraba que en la revisión del Proyecto de Ley del Gobierno puso toda su atención la Comisión, y en la ampliación que dio a su Dictamen. Apuntaba que, en las frecuentes reuniones de la Comisión, la presencia del ministro Antequera fue constante, y, elogiando su especial profesionalidad y personalidad, decía del Ministro: *el cual, ha representado en muchas ocasiones soluciones distintas de las soluciones que nosotros apetecíamos; del señor Ministro, en obsequio de cuyas observaciones hemos hecho grandísimas reformas en nuestro primer pensamiento; del señor Ministro, que para nosotros representa, no sólo todo el maximum del conocimiento de las necesidades de la administración de su ramo, sino su experiencia y la representación que le da el cargo que desempeña dignísimamente;* igualmente aludía el diputado al apoyo que les había supuesto la autoridad de la Junta reorganizadora de la Armada con cuyo dictamen coincidía sustancialmente el pensamiento de la Comisión.

Aún así, reconocía Maura que el asunto era de tanta importancia, tal la variedad de puntos y tan complejos los problemas que, a pesar de ostentar pleno convencimiento en las soluciones expresadas, la Comisión estaba resuelta a admitir enmiendas sin la más mínima dificultad: *todavía no extrañará, antes por el contrario, sería maravilloso que nos sucediera, que en*

¹³⁴ *Diario de Sesiones del Congreso*, 23 de mayo de 1885.

virtud de enmiendas, de observaciones, de impugnaciones, el Dictamen de la Comisión se reforme en cosas grandes o pequeñas, en todo lo que haga falta.

Recuerda como ya en el seno de la Comisión, sus integrantes, pudieron comprobar la disconformidad expresada por el diputado y vocal Togores, lo cual sirvió para que ésta estudiara con mayor madurez y con análisis más paciente y detenido los diversos problemas, y singularmente aquellos que son todavía más graves...Así, apuntaba Maura cómo la discrepancia de Togores provocó *reñidísimos debates, no menos amistosos por lo tenaces, pero verdaderamente porfiados*, en los que cada cual mantuvo su criterio y la solución que le parecía oportuna. Ahora se debatía el Proyecto del Gobierno en la Cámara sobre el Dictamen, resultando en clara pugna muchos de sus puntos con convicciones antiguas y arraigadas, *nobilísimas*, decía don Antonio, pero, tanto *más difíciles de abandonar y de sacrificar, cuanto más noble y más sinceramente se profesan*.

Acusa Maura la existencia de causas poderosas que se oponen al Dictamen, y que fue recibido con hostilidad desde el principio, antes de llegar a la Cámara, pues, aún no habiendo sido leído, ya circulaban ideas contrarias, según noticias divulgadas normalmente por la prensa, que se daban por hecho y que, sin embargo, argüía Maura, nada tenían de fundamento y que jamás había planteado la Comisión.

A continuación, abordó Maura el contenido específico del debate, y en especial el voto particular de Togores, afirmando que tan sólo en tres puntos se separaba del Dictamen de la mayoría de la Comisión: la organización de los arsenales y su número, la Infantería de Marina, y una de las bases que se establecían para la futura ley constitutiva de la Armada. Respecto a la cuestión de los arsenales, la Comisión había considerado que a un solo arsenal debían dirigirse todas las obras que necesitara ejecutar la Marina directamente por la Administración pública, y que solamente uno debería estar abierto por cuenta del Estado, aunque el ministro Antequera –señalaba Maura-, había considerado indispensables al menos dos arsenales. Verificados por la Comisión la mayor capacidad del Ferrol, mayor adelanto de sus talleres y maquinarias, porque los esfuerzos y la maestría de la administración en los últimos tiempos concurren para dar a ese arsenal un grado de adelantamiento del que carecían Cartagena y Cádiz, los más propensos a extremar la reducción reconocían que, siendo el más preparado para nuevas construcciones o casi todas las construcciones nuevas que necesitara la Marina, no obstante, para carenar, para reparaciones y otras manufacturas, debía quedar abierto el arsenal de Cartagena. En esa línea, declaraba Maura, la Comisión tomó como decisión final la opción del Ministro de servirse también del arsenal de Cartagena. También la Comisión, con la idea fundamental de auxiliar e impulsar el fomento de la industria privada, y no ya como un ramo de la riqueza, sino como un elemento de la defensa nacional, como una base del poder naval de la nación, *poder de defensa*, declaraba Maura, *que es lo único que nos ha preocupado*, halló como solución el autorizar al Gobierno para contratar con una empresa particular el arsenal de La Carraca, facilitando a la industria privada los valiosísimos elementos del arsenal con las condiciones expresas de dar cuenta a las Cortes de los buques construidos. Con esta pretensión, o *noble propósito* como le denominaba Maura, se procuraba la *oportunidad inmensa* de establecer la industria naval española en La Carraca, evitar así la clausura del arsenal y no seguir gastando el dinero público, y

dedicar todos los recursos de personal y créditos del presupuesto a que la construcción del Ferrol y Cartagena fueran rápidas y eficaces. También consideró la Comisión suspender los talleres de artillería de La Carraca, pues el deseo original de la misma era suprimir la fabricación de cañones en todos los arsenales de Marina y obtenerlos en el ramo de Guerra, circunstancia, apuntó el diputado Salcedo, que venía sucediendo en este periodo. Sin embargo, replicó Maura, que los cañones de Marina de cierta importancia, o lo que es lo mismo, los cañones modernos, no se fabricaban en arsenales del Estado del Ejército, sino que se adquirían en el extranjero, y que últimamente empezaban a organizarse los talleres de La Carraca para fabricarlos. En esa disposición, la Comisión había dispuesto que, como en el Ferrol no había fabricación de artillería y en Cartagena había un taller de proyectiles, que no de piezas, el Estado debía construir la artillería en La Carraca, mientras que a la industria particular se le cedían temporalmente y bajo condiciones, diques, gradas y dársenas, talleres etc.

También defendía la reorganización de los arsenales determinada en el Dictamen como única salida para su administración. Hasta entonces, el arsenal estaba bajo la jefatura del capitán general de Departamento, auxiliado por una Junta económica, esencialmente administrativa, compuesta por los jefes de cada ramo que con todo el restante personal constituían un ilimitado conducto de jerarquías, situación que hacía absolutamente ineficaz la administración del arsenal. Se recomendaba la supresión de enlaces intermedios, debiendo ser el comandante general del arsenal, con su Junta de arsenal, quien tuviera directamente a sus órdenes los talleres y las obras. Denunciando la inoperancia de la organización, afirmaba Maura que no se pretendía renunciar a la iniciativa y pericia del capitán general, como creía Togores hablando de una *especie de mutilación* de su autoridad, sino que se intentaba insertar la jefatura del arsenal dentro de su propia organización, para ordenar las actividades en las obras y talleres, y así la distinción necesaria entre las competencias del capitán general y las funciones técnicas dentro del arsenal de los encargados de las obras y talleres, estableciendo la Comisión que todos los miembros de la Junta del arsenal serían responsables de sus actos y omisiones, procurándose, además, que los oficiales facultativos permanecieran en sus destinos el mayor tiempo posible. En definitiva, explicaba Maura que: *La Comisión tiende a sustituir las producciones anónimas de los arsenales actuales, por las construcciones, carenas, reparaciones u otras fabricaciones, con autor conocido, lo más unipersonal que se pueda.* Se complementaba así parte fundamental del pensamiento de la Comisión, exigir que la contabilidad diera un resultado hasta entonces apenas alcanzable: *el resultado de saber y poder decir cuánto ha costado la construcción de un barco, cuándo ha costado una carena o una reparación, porque hasta ahora –decía Maura-, se sabe cuántos son los millones que ha gastado el Estado, pero no se sabe cuál ha sido el coste de la construcción de este o del otro buque; factor muy principal para muchas cosas, pero la primera para ejercer de una manera sintética la alta inspección, por la Administración pública y por el Parlamento, de las operaciones de los arsenales, comparando el coste de la construcción con lo que cuesta en otras naciones, y habida cuenta con las diferencias de localidad y de circunstancias en uno u otro país, poder comprender los vicios de la marina en lo que toca a los arsenales y acudir a remediarlos constantemente.*

El discurso de Maura respecto a arsenales, su reorganización, bien fundamentado lo tenía, como veremos en sus cartas privadas y reclamaciones, además de los numerosos estudios sacados a la luz por la prensa periodística y especializada desde años atrás, y todo ello reflejado en el curso de sus exposiciones parlamentarias, aportando innumerables datos extraídos de papeles oficiales, de los propios arsenales y del ministerio, que ponían en evidencia claras diferencias y contradicciones.

Por otra parte, resaltaba la cuestión de la Infantería de Marina, cuya situación tanto había preocupado a la Comisión en sus deliberaciones, y la hostilidad con que se recibió la solución dada, recibida como un acto poco menos que de agresión contra ese cuerpo. Consideraba Maura la posición en que había desembocado la Infantería de Marina, cuerpo que la evolución del material flotante llevó, con su inmenso volumen, a carecer de verdadera ocupación, siendo también escasísimo el número de oficiales y soldados necesarios a la guarnición de los Departamentos y de los arsenales. Existiendo oficialidad para unos 14.000 hombres, sin embargo, a bordo, sólo había 4 oficiales y 343 hombres, juzgando la Junta reorganizadora que cuando estuviera construida la Escuadra se necesitarían 1.325 hombres y 24 tenientes, ningún oficial general y ningún jefe. En esa prevención, y considerando la necesidad de reducir a las proporciones de la más severa economía el personal de Marina en todos sus ramos, siendo la Infantería un cuerpo que tan gloriosos servicios había prestado al país, pero que, a juicio de la Comisión, en la reorganización de la Armada no tenía aplicación, se pretendió asignarle una misión que de hecho ya venía practicando, esto es, en servicio de tierra. Así, proponía a la Cámara como solución de la Comisión, si bien no había sido fácil para el Ministro, que: *Sin hacer para la Infantería de Marina una excepción que haría más dolorosa para los demás cuerpos la necesidad de la limitación del personal de la amortización que se os propone, sin disolver tampoco su instituto que ha dado a la Patria tantos motivos de gratitud, ya que tiene condiciones especiales para ello, que pase a depender del Ministerio de la Guerra, que es el que realmente viene utilizando en sus mayores masas la infantería de marina, y que sea un cuerpo del ejército en condiciones excepcionales para servir en Ultramar.*

Por último, se refería Maura a la única base, 1ª, que se establecía en el Dictamen para la Ley constitutiva que se debiera presentar a las Cortes tras su estudio, si se aprobaba el Dictamen, y que Togores había rechazado. Decía Maura: *No significa esta base, sería un absurdo que lo significara, que no haya de haber en adelante oficiales de marina, ingenieros, artilleros, etc.; no significa que el oficial de marina ha de tener aptitud y ha de ser destinado a construir barcos, y el ingeniero a mandar escuadras ¿A quien se le había de ocurrir semejante cosa? Significa que la existencia de escalas independientes, afirmando y completando la independencia de los cuerpos facultativos unos respecto de otros, produce en la administración una gran complicación; en el espíritu de esos cuerpos, y esta es una triste realidad que es menester confesar, un estado de cierta tirantez, de cierto recelo dañoso para el bien público, y nosotros hemos creído que proveíamos a una y otra necesidad diciendo que, puesto que todos esos individuos de los cuerpos facultativos tienen una graduación asimilada y una denominación común, y son alféreces de navío y capitanes de navío etc. etc. aunque no pertenezcan al cuerpo*

general de la armada, deben correr la misma suerte, procediendo de un mismo origen.

Lo de la procedencia común, esto es, la escuela politécnica naval, única premisa de la parte teórica, lo asumía el voto particular de Togores, no así que luego entraran en el mismo escalafón que, sin embargo, replicaba Maura, de no aceptarse, ocasionaba dos inconvenientes: mantener viva una de las causas que contribuían a la falta de armonía entre los cuerpos, y, la que parecía más importante, que por conveniencias de autonomía de cuerpo *-de amor propio que no otra cosa-*, se producía un gasto extraordinario en la organización de los arsenales y en los Departamentos.

En sesión de 25 de mayo, continuaba Maura su discurso expresando y defendiendo el contenido del Dictamen parlamentario. Extendiéndose primeramente sobre la necesaria reorganización de los arsenales estatales, creía Maura que la lentitud deplorable que se verificaba en las construcciones navales era debida a su viciosísima organización y a la propia Administración de Marina, pues se acogían muchas más construcciones de las que se podían desenvolver por el presupuesto, de forma que de los 13 o 14 buques en construcción, si se hubieran reducido a 3 o 4 unidades, no resultaría, como venía ocurriendo, que una quilla puesta hacía unos 17 años aún no se había botado al mar, o que se tardara 14 años en concluir una construcción, a lo que se sumaba la terrible circunstancia que producía esa tardanza al provocar que, *cuando el buque está botado, armado y listo, ofrece vehementes sospechas de ser inservible.* A esta situación concurría el hecho de contar con varios arsenales, en los que había que dar ocupación a las maestranzas...

Destacaba Maura la importancia económica que podía suponer la reducción del número de arsenales y el pretendido impulso del Estado al fomento de la industria marítima nacional, eso conllevaba: *1º, la constitución en territorio nacional de un poderosísimo elemento de defensa en caso de guerra; 2º, un gran germen para el desenvolvimiento de la marina mercante y para las construcciones de la marina mercante en territorio nacional, y nosotros – alegaba el diputado mallorquín en nombre de la Comisión-, consideramos que en realidad la marina de guerra carecerá de base sólida mientras no se desenvuelva la marina mercante; y finalmente una gran economía para el Estado; que por algo en ninguna Nación construye el Estado para la Marina sino aquello que no puede obtener de la industria privada, y son felices aquellas naciones cuya industria particular naval ha alcanzado tal desenvolvimiento, que pueden reducir sus arsenales exclusivamente a carenas y reparaciones, obras que por miramientos extraños a la potencia y capacidad de las industrias, por consideraciones de otro orden, no conviene encomendar nunca a la industria privada.*

Prosiguiendo con el voto particular de Togores, volvía a incidir Maura en la base del artículo 16, esto es, la unificación del escalafón, estimando que se le había concedido excesivo eco, *siendo un accidente del pensamiento general... y sólo porque atañe al personal, y se roza con intereses personales, ha alcanzado el singular privilegio de concitar más que ninguna otra cosa la oposición a este proyecto.* Enunciaba así lo penoso que resultaba esa opinión tratando el Dictamen un problema de alta política, como era si la Nación debía o no tener y mantener una flota, en presencia pues de un problema esencialmente técnico y grave, cual es la complexión de la escuadra, las condiciones de los buques, la combinación táctica de los factores de guerra

marítima; *aquí donde hay grandes problemas de administración por las novedades en la organización de servicios y en las difíciles cuestiones de la contabilidad y la contratación, pugnando respecto de esta última con tradiciones respetables y preocupaciones arraigadas...* Declaraba Maura que, al pedir la unificación de escalas, no pretendía, como adujo Togores, descalificar a algún cuerpo determinado sino que criticaba a toda la administración de Marina, cuya reforma se pedía en el Dictamen.

Durante la misma sesión parlamentaria, el diputado González Olivares, representante de la Junta de la Marina Mercante (o más bien de los delegados del comercio y la navegación mercantil) sometió a la aprobación de las Cortes una proposición de Ley sobre la entrega de La Carraca a la industria particular. Dicha Junta se había reunido en el ministerio de Marina para proponer las reformas convenientes al desarrollo de los intereses marítimos del país, y, teniendo en cuenta que el desarrollo de la Marina militar necesita como base el desarrollo de la mercante, había estudiado el trabajo de la Junta reorganizadora. Se calculaba con la nueva propuesta que, según el número de buques y su costo definido en el Dictamen, de la entrega temporal del arsenal de La Carraca a la industria privada, unido al gasto de personal de la plantilla del arsenal, se obtendría en el plazo de 16 años la construcción de 84 buques menores proyectados por la Junta reorganizadora de la Armada. Solicitaba el diputado facultar al ministro de Marina a entregar por esos años La Carraca, con un presupuesto a reembolsar a Marina de unos 71 millones de pesetas en los años 1885 a 1901.

Al día siguiente, 26 de mayo, el diputado Salcedo, oficial artillero de Marina, pronunciaba un largo discurso fijándose fundamentalmente en el trabajo a desempeñar por la cuarta sección de la Junta reorganizadora de la Armada, pues, a tenor de las palabras del Ministro cuando presentó el Proyecto Naval, la Junta reorganizadora se dividió en cuatro ponencias para estudiar el desarrollo de los trabajos que se le encomendaron referentes a la organización del material naval flotante, y también entonces anunció Antequera la presentación al Parlamento de nuevos proyectos de ley después que se diera cumplimiento a los estudios de la Junta y fueran aprobados y sometidos a las Cortes,

Advertía Salcedo, esgrimiendo la famosa máxima de Colbert, *la marina no se improvisa*, que antes de aprobarse el Proyecto como Ley se debía abordar un profundo y meditado estudio; ponía de ejemplo el largo camino que, en parecidas circunstancias, *si no idénticas*, y para un proceso similar, había seguido Italia cuando desde 1862 intentó la reorganización de su marina, con una flota de relativa importancia; así, decía el diputado: *para llegar a la aprobación de un proyecto de reorganización necesitó el Parlamento y la Administración de Marina en Italia quince años*, habiéndose producido numerosísimos debates, abundantes proyectos, *laudabilísimos, pero con un desconocimiento completo del asunto que se tenía que resolver, no hubo más que fracasos*. De manera, decía, que los ministros italianos que se propusieron reorganizar de una vez el material, el personal y todos los servicios de Marina, se malograron constantemente y, tras muchos fracasos, en 1877, el ministro de Marina de turno propugnó limitar el trabajo, especializarlo, y así aislar el tema del material flotante de lo demás; se consiguió entonces la aprobación del proyecto de reorganización del material flotante, precediendo su reconstrucción

a la reorganización del personal, logrando Italia de esta forma un programa para su flota en muchos años.

Se preguntaba el artillero Salcedo si en España podría llevarse a cabo la reorganización del material naval de manera, a su juicio, precipitada y sin las autoridades competentes necesarias: *en un momento, sin proporción, se quiere reformar el material; administración; contabilidad; todo en cuatro días, pues menos de cuatro días son los tres meses que la Comisión ha necesitado para emitir dictamen.* Desde esa disposición, solicitaba a la Cámara que no aprobara el Dictamen y que la Comisión suprimiera del mismo todo lo que no concerniera al programa de las fuerzas navales; *que se estudien –decía-, por quien corresponda y tenga competencia esos puntos que creo deben excluirse, cuya importancia todos reconocen, sin excluir al señor Maura, y cuando se tenga este elemento de juicio, formúlense proyectos de ley independientes.*

Asumía la realidad de que España no tenía marina, *no tenemos marina en absoluto*, y pedía que se intentara medítadamente, como se hizo en Italia y en otras épocas en Francia cuando se ocuparon de la organización de la Marina, que no se podía hacer de golpe y, además, reclamaba la intervención para ello de profesionales de Marina pues, a su parecer, *la Comisión se ha olvidado de las ilustraciones militares de este país, se ha olvidado de los generales de Marina y de otras muchas personas ajenas a la carrera de las armas, pero muy idóneas para ser oídas con provecho.*

También rechazaba Salcedo otras modificaciones del proyecto de la Junta reorganizadora, *compuesta por distinguidos generales de Marina y dignos senadores y diputados*, que fueron introducidas en el Dictamen por la Comisión: la de *deshacerse* de la Infantería de Marina, la unificación de escalas, suprimir un arsenal y entregarlo a la industria privada, y la limitación de la jurisdicción de los capitanes generales, reformas que consideraba Salcedo de importancia. Dirigiéndose a Maura, personaje que en esta campaña tuvo tan destacado papel en la defensa del Dictamen, y en definitiva por la necesaria reorganización de la Marina, se cuestionaba Salcedo quien había aconsejado al señor Maura: *¿Cómo se le había de haber ocurrido al señor Maura ocuparse de la Marina y de ciertos detalles que le hemos oído de su vida íntima? Seguramente -continuaba Salcedo-, habrá tenido algún inspirador, algún espíritu santo o diabólico;* y explicaba seguidamente que se dirigía específicamente al diputado mallorquín porque éste le había requerido su opinión sobre el arreglo de arsenales, y, por el contrario, los otros miembros de la Comisión, como Conde de Vía-Manuel no le hizo ninguna consulta, o como el propio Angosto, marino, aceptó las modificaciones, añadiendo Salcedo que otras naciones contaban con varios arsenales, así Inglaterra tenía siete, Francia cinco e Italia tres. Presumía Salcedo que la Comisión no había sido asesorada para reformar el Proyecto de la Junta reorganizadora, puesto que él había revisado en la Secretaría de la Cámara y sólo había visto el Proyecto del Gobierno, la Memoria de la Junta reorganizadora sobre reorganización del material de la flota, y sólo un acta de la sesión de la Comisión.

Insistió el diputado Salcedo en su petición de que se retirara el Dictamen y que se presentara otro nuevo con el tema de la Flota; limitándose así al punto específico llevado a la Cámara, esto es, al Proyecto de Ley de fuerzas navales, con las variaciones –decía-, que se habían introducido por la Comisión, refiriéndose a la construcción de ocho acorazados de un tipo. A su parecer, las reformas que incluyó la Comisión no eran orden ni economía, sino

impromeditación y desbarajuste, lanzando fuertes y, a nuestro juicio -a la vista de la documentación del estadista Maura-, injustificadas acusaciones: porque las soluciones a cuestiones de tantísima importancia necesitan meditación, y al no prestársela acometéis una empresa difícil de sostener. Y añadía: Estos asuntos relacionados con la organización del ejército y de la marina, por más que nos lo haya dicho el presidente de la Comisión, no se aprenden de oídas ni en libros que cuestan 2 pesetas...

Al día siguiente replicaba Salcedo a la defensa del Dictamen proferida por el ministro Antequera, alegando el diputado la inconveniencia de limitar la jurisdicción de los capitanes generales al cambiar una situación que la Comisión tildaba de *absurda y viciosa* y pretender recuperar la organización de 1776, y que en realidad suponía una vuelta a la de 1821-22 (hasta 1834 en que se volvió al régimen constitucional); y se preguntaba Salcedo por qué volver a otro sistema cuando los diferentes ministros, que habían sido capitanes generales y comandantes generales de arsenales, sin embargo, no habían detectado esa supuesta situación viciosa.

Como anécdota curiosa, sin más trascendencia, observamos las continuas alusiones de los diputados, en algún sentido, a las marinas inglesa, italiana o francesa, aunque en determinados momentos de sus discursos todos afirmaban no querer retraerse a los modelos que presentaban las marinas extranjeras; a modo de ejemplo, señalamos la crítica que lanzaba Salcedo a Maura, del que dijo que había afirmado que no quería copiar nada del extranjero ya que lo que tenemos en nuestros arsenales es una mala copia del sistema francés, que lo que quería y nos traía la Comisión era original. Aducía Salcedo que nada le parecía que pudiera haber de originalidad en lo referente a la marina, recordando que la española databa de los comienzos de los Borbón y con el cardenal Alberoni *que nos la importó, y que lo propio pasó en Ejército*, de la misma manera que en el siglo XVI fuimos copiados los españoles en las instituciones militares,

En la misma sesión vemos la opinión favorable al Dictamen del presidente de la Comisión, don Segismundo Moret. Recordaba que desde hacía quince años se venía discutiendo la cuestión de Marina, *cuando se había creado una terrible atmósfera de electricidad contra la Marina; cuando no hay acerba crítica que no se haya hecho contra la Marina, cuando se han discutido los presupuestos o cuando se han provocado cuestiones acerca de ella...* Sobre el tiempo pasado debatiendo los temas de Marina, confesaba: *Yo tuve la honra, para mí singularísima, de ser el primer almirante civil; por una de esas casualidades de la política, que da a los hombres un valor que no tienen, yo me senté en el Almirantazgo bajo la presidencia del ilustre Méndez Núñez, al lado del señor Topete; breves días estuve, pero los bastantes para comprender la importancia de aquellos servicios, a los que consagro mi atención desde entonces.* Y se lamentaba de la pésima situación vivida por la Marina en Cantabria, no pudiendo impedir que se rindieran las plazas costeras ni medios de entrar en la ría de Bilbao durante la guerra civil; desde entonces se empezó a pedir públicamente a la Marina que saliera de tan triste estado, produciéndose también discusiones en el Senado, entre discursos de algunos como Beránger y Figuerola que los lideraban, llegando a la Cámara una proposición formulada por Leygonier, patrocinada por Martos, presidente de la Comisión a la que habían pertenecido Dabán y Becerra Armesto. Coincidiendo en los mismos puntos, presentó al tiempo una proposición el marino Loygorri,

pasando a la misma Comisión, desde la que no había más que un pensamiento: *barcos sí, pero barcos con la modificación de todos los servicios, con la reducción de los gastos del personal, con la creación con ellos del material*, palabras que pronunció el general Beránger. Y esto, apuntaba Moret, *se decía en todas esas proposiciones de reforma, en todos esos proyectos, en todos los actos de la prensa (...)* En todos esos actos dominaba el mismo pensamiento que hoy es el de la Comisión: *modificación de la artillería, unificación del escalafón, en la mayor parte, menos en el proyecto del señor Loygorri; modificación de los arsenales pedida vivamente por el señor Figuerola*. Aquellas manifestaciones, evocadas en la prensa, por la Junta reorganizadora etc. sirvieron a la Comisión para elaborar su Dictamen. Con esos antecedentes, Moret acusaba su sorpresa pues, en contra de lo que les pasó a todos los Parlamentos, cuando trataron de lograr el equilibrio de gastos en Marina y la manera de construir buques y las condiciones de artillería y velocidad, *he visto –decía Moret–, que las relaciones interiores de cuerpo, las cantidades que puedan importar los sueldos, la formación de un escalafón que ha de ser objeto de una ley, eran cuestiones bastantes para distraer nuestra atención de aquellos que yo creía que iban a ser objeto de nuestras discusiones*.

Afirmaba Moret que la Comisión había hecho lo que pedía todo el país, la reorganización de los servicios de toda la Marina. Así, decía: se ha pretendido la reorganización de la contabilidad, la disminución de los gastos de personal, la aplicación del excedente de estos gastos de personal a los gastos de material, la cuenta clara, la intervención del país, la diferenciación, en una palabra, de todo aquello que debe caer bajo la intervención de los Cuerpos Legislativos ejercida por los diputados.

En defensa del Dictamen, y en contra del voto particular de Togores, se expresó en la misma sesión Hernández Iglesias, miembro civil de la Comisión, lamentando las graves consecuencias prácticas que las discusiones en torno al Dictamen podrían acarrear para la importancia y prosperidad del país, por el injustificado apasionamiento con que esta cuestión se discutía dentro y fuera de la Cámara. Se quejaba igualmente de que Salcedo hubiera atribuido a los integrantes de la Junta reorganizadora desconocimiento e impremeditación y, sin embargo, alegaba Iglesias: *Entiendo que el señor Salcedo tiene ilustración muy sobrada; pero pareceme que si se creyó en la obligación de combatir el dictamen, no debió arrogarse el derecho de atacar personalmente a los individuos que tenemos la honra de suscribir aquel trabajo*.

Esto no es usual dentro de la Cámara; esto no se ha hecho con el ilustrado diputado Salcedo cuando, digno jefe de la Armada, se ocupó, no sólo de presupuestos, carreteras y ferrocarriles, sino que trató de recursos contenciosos, administrativos, de lanas y primeras materias y de tratados internacionales, asuntos respecto de los cuales, de haber yo seguido el procedimiento que condeno, hubiera podido pedirle los títulos de competencia que discutía y votaba. Y continuaba el vocal: *por fortuna o por desgracia, la investidura de diputado da no sólo derecho, sino que impone obligación de hablar y de votar sobre cuanto puede ser materia legislativa*.

Además, replicaba Hernández Iglesias que Salcedo debió olvidar, en su afán por encomiar el modelo de la nación italiana en la reconstrucción de su armada, que Italia había reiniciado su reconstrucción suprimiendo el cuerpo de Infantería de Marina, que cerró cuatro de los siete arsenales que tenía, y que la

Marina italiana, sus jefes y oficiales, con la modesta cooperación de los hombres civiles, iniciaron, acometieron y realizaron la regeneración de su Marina, muy al contrario de lo que sucedía en España, donde algún oficial anunció al Ministro en el Parlamento que dejaría el arma o se produciría la protesta colectiva si seguía adelante el Plan.

Afirmaba Hernández Iglesias que los motivos de Togores oponiéndose al Dictamen eran puramente personales y de carácter localista, y aún más al atribuirle ligereza e impremeditación, siendo además Togores –añadía Hernández Iglesias-, el único marino de la Comisión, cuando ninguno de los otros comisionados se lo esperaba, y que también fue Togores el único marino que pidió que lo relevaran en la Comisión de 1883, cuando en aquella época se replanteaba la reconstrucción de la Marina, *con el entusiasmo nacional* –decía Hernández Iglesias-, *que se despertó en los años 82 y 83 a favor de la mejor solución de tan gravísimo problema.*¹³⁵

Seguían los debates parlamentarios en el mes de junio; repasamos los celebrados en las jornadas de los días 6 y 9, por la importancia de sus autores y porque representan las últimas ponencias.

El 6 de junio de 1885 el ministro Antequera encomiaba la labor de la Junta de reorganización de la Armada declarando que abrió una información extensísima, estudiando los establecimientos de la Marina y enviando comisionados a todos, oficiales y particulares, para conocer el estado de todas las industrias que estaban relacionadas con los servicios de la Armada y que oyó a todos los productores y fabricantes de esas industrias, de todas las fábricas, de todos los establecimientos y talleres relacionados, sumados a los informes de los jefes correspondientes en el ministerio de Marina, por lo cual –añadía el Ministro-, no se podía acusar de impremeditación a la Junta o a la Comisión, con la que estaba de acuerdo, como había pretendido objetar el diputado Rodríguez Batista.

Contestó este diputado que el Ministro, que había aceptado el Dictamen de la Comisión, sin embargo, no había mostrado su acuerdo con la Junta consultiva de la Armada *puesto que la mayor parte de sus individuos niegan que tengan participación en el proyecto; que no lo está el cuerpo general de la Armada, según manifiestan muchos de los individuos que lo componen.*

Desde otro punto se oponía al Dictamen el diputado Dabán, general de Infantería de Ejército, justificando su postura: *Yo, como los demás individuos de la Junta de Defensa General del Reino* (en la que no había ningún marino) *emitimos un informe hace dos años...* expresando la necesidad de marina para la defensa del territorio y el mejor apoyo de las operaciones de Ejército.

La intervención de Dabán fue directamente a combatir el sistema, poniendo en evidencia el aniquilamiento a que había llegado la Escuadra. Intentó demostrar que los recursos aplicados a Marina en los últimos diez años se perdieron y, para demostrarlo, abordaba un análisis de la organización de Marina, empezando por dirigir los cargos contra el Ministro a quien le exhortó: *Desde que Su Señoría ocupa ese banco hemos oído en este recinto quejarse a algunos señores diputados, así como hemos leído en la prensa el que S.S estaba o no influido por un cierto número de oficiales jóvenes a los cuales llamaban el pentágono;* y añadió Dabán que, aún teniendo reservas sobre la

¹³⁵ Sobre esta ponencia parlamentaria recordamos que en 1883 se formó una comisión parlamentaria para estudiar las proposiciones de ley de Leygonier y Loygorri, comisión que concluyó sin dictamen, infecunda, y sin dar resultados a pesar de los meses que asistió durante cada día en la Cámara baja.

veracidad de ese rumor, sin embargo, había observado cosas que para cualquiera que imparcialmente las examine, aunque el hecho no sea exacto, han de resultar por lo menos muy aproximadas a la verdad las consideraciones que aquí se han hecho sobre la existencia y la influencia de ese pentágono. Y esto se prueba fácilmente si los señores diputados cogen la *Guía de Forasteros*, en la cual aparece la organización que dio el señor ministro de Marina a su departamento en 26 de junio del año pasado. Así –decía Dabán–, el Ministro vino a devolver con la nueva organización lo que se había rechazado por otros o por inmoral o por inconveniente, creando categorías dentro del ministerio que estaban determinadas por el sueldo y no el empleo, lo que, a su juicio, y defendiendo la prioridad de las categorías para desempeñar un empleo, era antimilitar y perjudicial para la disciplina.

Habló a continuación del exceso de oficialidad: 871 oficiales, desde almirante a alférez de navío; además, 61 ingenieros, 64 artilleros, 338 de administración de la Armada, 164 de Sanidad, y 62 capellanes, sumando un total de 1.560. Después, manteniendo realmente un hábito en estos debates por el que se iban remitiendo a la situación de otras marinas, se refería Dabán a la armada de Alemania, con 466 jefes y oficiales, desde almirante a alférez de navío, con 115 barcos útiles en el mar, y que Italia tenía 462 oficiales, con 72 buques. En cuanto a otras marinas, salvo Francia o Inglaterra, ninguna nación europea tenía más oficialidad que la española, mientras Inglaterra, con 456 buques de guerra, sólo nos doblaba en oficiales.¹³⁶

En esa línea, juzgaba Dabán que, *estableciendo como hipótesis igualdad de presupuesto, suponiendo igualdad de servicios, de gastos y de todo, teniendo nosotros doble número de oficiales, es natural que el gasto que ocasione nuestro personal se eleve a las dos terceras partes del presupuesto y nos quede un tercio para material. Y aquí está explicado el milagro de cómo con menos presupuesto hacen más que nosotros.*

Decía Dabán que si el Ministro había declarado que España únicamente tenía algo más de 20 buques disponibles, sin embargo, la *Guía de Forasteros*, revelaba que de los 125 barcos, salvo 12, todos tenían sus respectivos comandantes, *de manera*, decía Dabán, *que lo mismo da que que el buque en bueno o mal estado, siempre tiene su comandante y su plana mayor*, incluso algunos buques que no se han terminado de construir tienen su comandante...Y pedía al Ministro que cortara esos abusos pues, en caso contrario, *será un atentado recabar del país recursos que se han de emplear de la manera que se emplean hoy los que tenemos*. Relacionaba otros excesos de oficiales en los destinos según constaba en el presupuesto, como cuatro mariscales de campo o contralmirantes en el Departamento de Cádiz, o abusos en gratificaciones, comisiones de servicio... Seguía Dabán ocupándose de la persistente opinión acerca de lo exiguo de los recursos de Marina en cada presupuesto, y que sobre ello se achacaba el mal estado de nuestro buques y la falta de material moderno, no obstante, decía Dabán a la Cámara: *Todos los señores diputados están cansados de oír aquí repetidas veces que está desatendida nuestra Marina porque no se le asignan más de 32 o 36 millones de pesetas maximum. Pues bien, he estudiado los presupuestos desde 1880*

¹³⁶ Dabán ofrece las siguientes cifras: para España, 21 contralmirantes; Alemania, 8; Italia, 10; España, 81 C.N; Italia, 36; Alemania, 24; España, 119 CF; Italia, 72; Alemania, 54 CC; España, 418 TN, 130 de 1ª clase y 288 de 2ª; Italia, 202 de las dos clases; y Alemania 97 equivalentes a los primeros y 155 a los segundos; España, 159 alféreces de navío; Italia 142; y Alemania 128.

(...) resulta que en el presupuesto de 1880-81 se consignaron para la Península 32 millones de ptas. y para Cuba 16 millones, para Filipinas 9 millones, y para Puerto Rico 322.000 ptas., resultando un total 57.925.000 ptas. y no los 32 o 36 millones que se suele decir. En cuanto al presupuesto de 1881-82, se concedió a la Marina de la Península 34 millones, para Cuba 16 millones, en Filipinas 14 millones, y para Puerto Rico 322.000 ptas. o sea un total de 66 millones; en el siguiente bienio económico, 1882-83, alcanzó un total de 58 millones; en 1883-84, 59 millones; 1884-85, 59 millones; de tal manera que los recursos del presupuesto consignados a Marina en esos cinco años ascendieron a 301 millones, o sea, una media de 60 millones, presentando unas aplicaciones ciertamente favorables al personal en su mayor parte, resultando el material el gran perjudicado, sin productos de construcción moderna.

Impelía el diputado a la Comisión a que abordara como primera reforma de la organización de Marina su cabeza, la organización del ministerio, y que, en caso de que no hubiera un general capaz de arrostrar la consecuente impopularidad valía *más que sea un individuo que no pertenezca a la Armada el que se encargue del Departamento de Marina mientras se llevan a cabo las nuevas reformas...*, y que prosiguiera con la amortización del personal excedente y la supresión de buques que no sirvieran.¹³⁷

En cuanto a las medidas tomadas para los arsenales estatales, apoyaba a la Comisión, no así en lo que respecta a la Infantería de Marina que pensaba debía seguir dependiendo de la Armada.

En suma, Dabán pidió que se aprobara el Dictamen pero no sin antes estudiar las reformas necesarias al proyecto de flota y a la organización de Marina pues, de lo contrario, si se reclamaban los recursos y se mantenía la misma situación, confiaba en que no se votase.

Contestaba brevemente el Ministro que, siendo los componentes de la Comisión los que debían defender en detalle su Dictamen, consideraba que los buques con que contaba la Marina, aunque malos y defectuosos, eran deficientes pero no inútiles, y que hasta tanto no se reconstruyera la flota era preciso emplearlos, que prestaban sus servicios... y así, no había más remedio que sostenerlos, mientras que se desarmaban por el momento los inútiles.

Replicó Moret a las intervenciones anteriores haciendo hincapié en la profunda labor de la Comisión y en la responsabilidad del Parlamento en tan elevada materia: *que no quedará por examinar una de las cuestiones más graves que tienen que ver los Parlamentos, no tanto para dar su voto, como para formar la opinión que ha de traducirse en resoluciones. Porque creedme: la cosa más difícil que hay de examinar, es la composición de una escuadra de guerra hoy día, dados los elementos que existen en Europa, dado lo que la ciencia ha descubierto y lo que todos los días está saliendo de otros países, para no tirar el dinero, para no hacer un montón de hierro que no sirva para combatir, o que tal vez sea presa de un buque de menos valor y más pequeño pero de condiciones mejores para combatir.*

Además, defendiendo como la Comisión abordó en el Parlamento todas las cuestiones de Marina, enfatizó las mismas convicciones que vemos repetidamente expuestas por Maura: *Yo, sin tener la falsa modestia de crearme incompetente para dar gusto a los que me califican de incompetente en estas*

¹³⁷ Ponía como ejemplo al Ejército donde dice que en los últimos 3 o 4 años se había conseguido con respecto a los generales que desapareciera el excedente, hasta el punto que para el siguiente año se esperaba escasez de generales para los destinos existentes.

materias, afirmo que entiendo de ellas tanto como cualquiera, porque soy diputado, y en el mero hecho de ser diputado tengo competencia para legislar sobre la administración de mi país; que yo negaré aquí siempre la competencia de hombres especiales, porque entiendo que la competencia de repartir la fortuna pública la tenemos nosotros al recibir de nuestros electores la investidura de diputados. Entre otros ejemplos, se remite al de Inglaterra: donde había habido numerosos ministros de Marina civiles, y almirante civiles encargados de la construcción de buques, donde es popular todo lo que es marítimo, se están celebrando meetings públicos y llevando la cuestión al Parlamento, denunciando confusiones, grandes dificultades en el organismo, faltas de contabilidad, deficiencias de los buques, en la grande escala que Inglaterra puede tratar de esto, como nosotros lo tratamos en una escala mucho más modesta.

Seguían las enmiendas al Dictamen, y más concretamente sobre el Proyecto de flota, esto es, el programa de escuadra, de parte del diputado Portuondo, teniente coronel de ingenieros de Marina. Advertía que la Comisión había olvidado los puntos principales que deben servir de base para determinar un programa de escuadra, tal como necesitaba la Nación, y señalaba, entre otros, los puntos siguientes: 1º la política exterior española, que no pudiendo optar a grandes acorazados, que intimidaran a otras potencias...*Nosotros – decía-, no tenemos hoy por hoy otras cosas que hacer en nuestras relaciones en el exterior, que guardar bien y defender nuestras costas, nuestras fronteras, nuestras colonias, y tener los elementos marítimos y de defensa terrestre precisos, para imponer respeto a todo el que intentara atacarnos o faltarnos. Y añadía: Pero hay otra política, la política comercial y la de relaciones de paz en asuntos de carácter social, industria, económico etc etc que, en mi sentir, debe ser considerada como el sentido racional de nuestra política exterior en los presentes momentos.*

Llamaba la atención sobre la necesidad de defensa de nuestros territorios, apuntando al papel de la escuadra y nuestras costas, acusando la falta de la Comisión al no hablar de defensas submarinas como una lamentable omisión pues, a su juicio, eran el auxiliar necesario y obligado de la defensa de las costas y, así, la base más esencial de un buen programa de fuerzas navales. El asunto –decía-, era ciertamente de gravedad, estando completamente desprotegidas las tierras de Ultramar: *si bien es verdad que vivimos en paz con todas las naciones, no hay que olvidar que hoy anda por el mundo una verdadera fiebre de colonización que ha promovido Alemania... que Inglaterra no renuncia a su grande imperio colonial, y aún ensancharle si necesario fuese.* Preguntaba el diputado Portuondo al Ministro de Marina sobre la política colonial: *¿No es cosa digna de atenderse cuando se trata de un proyecto como éste?*

En cuanto al material de flota establecido por el Dictamen, se cuestionaba Portuondo la idoneidad o inoportunidad de los acorazados, viviéndose una época de discusiones al respecto: *Lo que sí digo es que en esto es la coraza por la velocidad, en estos momentos de transformación, fundar todo el programa de las fuerzas navales, o sea de la escuadra, en un núcleo de acorazados, es apartarse completamente de la corriente general del mundo entero.* Afirmaba que en Inglaterra, para aumentar la velocidad de los barcos, a fin de evitar el gran peligro, se disminuía la coraza dejando tal parte del buque descubierta que no parecían acorazados, *de manera que algunos*

preguntaran si por esa sección desprotegida podrían penetrar los proyectiles e ir derechos al lugar de las máquinas; que en Italia, se estaba planteando suprimir o reducir los blindajes, y sustituirlos por lo que se denominaba compartimentos estanco, dividiendo los buques en departamentos. También hizo alusión Portuondo a la república norteamericana, en la que hacía poco una comisión había informado a su Gobierno sobre las necesidades de escuadra para fundar un proyecto, declarando entonces como algo inconveniente la construcción de acorazados, sin incluir uno sólo en su Programa y constituyendo los torpederos la base principal.

En esa línea, Portuondo rechazaba la construcción de los ocho acorazados que establecía el Dictamen, sugiriendo que era suficiente el que estaba en construcción, el *Pelayo*, además de la *Numancia* y el *Victoria*, y que, sin embargo, *era notoria la falta de los torpedos, de los explosivos, ante la posibilidad de que una escuadra de acorazados penetre en un puerto, porque en ese caso el puerto debe valerse de defensas submarinas para que no penetre la escuadra de acorazados.* Insistía Portuondo en las ventajas de los torpederos, su bajo coste, siendo de 80 a 100 millones de pesetas el acorazado y de 1 millón el torpedero y hasta de 200.000 ptas., a la vez que también su bajo coste de mantenimiento y dotados de una velocidad *verdaderamente pasmosa.* La transformación que vivía la guerra marítima, a juicio de Portuondo, derivaba de sus elementos capitales, esto es, la profusión de los explosivos bajo todas sus formas y la velocidad, lo que traducía el diputado como: *torpedos y muchas millas de andar.* Y, por el contrario, se sorprendía Portuondo, y acusaba al Ministro de no haber destacado la cuestión y haber comenzado por suprimir la Junta central de defensa submarina, precisamente cuando se iban a llevar a la práctica los proyectos ya ultimados de defensa submarina de Cádiz, del Ferrol y otros puertos de la Península, y *cuando en todo el mundo prepondera la idea del torpedo...y se ve en los explosivos la solución del problema.* Solicitaba Portuondo que, siendo un asunto de interés nacional, quedara aplazada la cuestión de los acorazados y dar algún vigor y mayor fuerza numérica a la parte del programa que se refería a los torpederos, pareciéndole pocos los 65 torpederos del Dictamen para las amplias costas españolas, de la Península y sus posesiones ultramarinas.

De otra parte, criticó Portuondo los otros puntos del Dictamen que no concernían a la flota y que habían sido objeto de discusión por parte de todos: la unificación de los cuerpos de la Armada; el tema de la Infantería de Marina y el de los arsenales; también la cuestión del personal de Marina.

El primero de ellos ya había sido separado del Dictamen para que fuera atendido más adelante por una comisión parlamentaria; en cuanto a la Infantería de Marina, se pregunta Portuondo qué utilidad podría tener su trasferencia a Ejército como núcleo del ejército colonial, y qué repercusión en los presupuestos de Guerra y Marina. Sobre la cesión de La Carraca a la industria particular, más que pronunciarse, hace quizá una alusión demagógica a las grandes manifestaciones que se producían en Cádiz a las que se añadieron algunas representaciones parlamentarias, el valor simbólico de aquella ciudad, y que posiblemente resultara una medida precipitada, como así reprochaban al Ministro de Marina. En lo que atañe al personal de Marina, su exceso, tan acrecentado por la escasez de buques, piensa Portuondo que se resolvería con la construcción de torpederos.

Portuondo no se opuso a la Comisión, pero sí pedía más tiempo de reflexión y que se abriera una información parlamentaria sobre su enmienda.

Tres días después, en la sesión de 9 de junio, en un discurso magistral contestaba Maura a la intervención de Portuondo y le decía que su enmienda era realmente un contradictamen, que abarcaba la totalidad del Proyecto. Explicaba su trayectoria en el proceso de información sobre Marina, como había llegado a la Comisión etc. y, principalmente, el carácter nacional de la cuestión, no de partido, y en ese sentido la conformidad desde la minoría parlamentaria liberal con el Gobierno conservador.

Afirmaba don Antonio que Portuondo pretendía sobreeser el asunto y que se remitiera en su totalidad al resultado de una información parlamentaria, siendo el razonamiento de Portuondo el que se había debatido ampliamente, y del que se había hecho gran eco la prensa por los opositores a la reforma.

Portuondo, recordaba Maura, declaró que el Dictamen había sido hecho *por personas que carecen de la suficiente ilustración técnica; varios impugnadores competentes, aún cuando discordes entre sí, coinciden en reputarlo malo; no debéis aprobarlo con facilidad, porque falta el sedimento de la pericia necesaria para el acierto, aún reconociendo siempre los buenos deseos, el deseo de acierto, sobre todo, de la Comisión.* Y replicaba Maura que, aún no habiendo sido una refutación de carácter personal, esto es, *de ineptitud mental a los individuos de la Comisión*, debía subrayar que se trataba, sin embargo, de una cuestión política parlamentaria, trascendental ... y que requería de su parte una respuesta enérgica. A lo que añadía que no se trataba de un tema técnico, en el que debieran opinar claros expertos, sino que se pretendía reorganizar un servicio de la administración pública, aquí se trata –decía Maura-, de votar un enorme crédito al Gobierno, y estas dos cosas son competencia obligada de los diputados.

Explicaba que en el Dictamen la cuestión de la escuadra no era puramente técnica, sino mixta, dado que lo que más podría influir en la determinación del material flotante: *son consideraciones de orden político, que todos estamos en el deber de apreciar, ilustrados, asesorados por los informes de los facultativos, como le acontece a un juez que, puesto a defender una cuestión de derecho, tropieza en su camino con un factor, con un dato, una premisa que le suministra, no de una manera imperativa, sino como elemental auxiliar, y subalterno, el informe de un facultativo.* En esa línea se habían comportado los parlamentos inglés y francés recientemente, dilucidando la calidad de los barcos, materia que en el español parecía interpretarse como la cuestión más técnica de todo el Dictamen.

El diputado mallorquín le preguntaba si no le parecían competentes la Junta Reorganizadora y el Ministro que habían elaborado el Plan Naval, y, seguidamente, informaba que todos los diputados, por principio, eran competentes para tratar todas las cuestiones que se llevaran a las Cortes, puesto que la labor de las comisiones requerían necesariamente estudio y preparación con antelación suficiente, recibiendo el asesoramiento de los técnicos y especialistas de las diferentes materias. Y ciertamente que el estadista se empleaba a fondo en la cuestión, prueba de ello son los numerosos papeles que hoy consultamos en su archivo procedentes de instituciones oficiales, navales y marítimas, y de las más prestigiosas mentes especializadas de su época.

Don Antonio no encontraba significado a esa recusación hecha a los miembros civiles de la Comisión pues, mientras desde hacía muchos años no intervenían personajes civiles en cuestiones de Marina, ésta venía deteriorándose. Afirmó que pretender imputar falta de competencia se podría entender como un intento de defensa de intereses partidistas al suponer que únicamente los miembros de una corporación están facultados para tratar las materias que afectan a su desarrollo. Y quizá no le faltaba razón al diputado mallorquín cuando apuntó: *Señores, si hace muchos años que los hombres civiles no intervienen en los asuntos de la Armada, de modo que esos que tienen tanta competencia hacen lo que quieren, y ya véis el estado a que ha llegado la marina española, ¿cómo os atrevéis a reivindicar para ellos solos la competencia y excluir la intervención de los hombres civiles?*

Propugnaba Maura la importancia que tenía el que los diputados intervinieran en las cuestiones de Marina, que *tan notablemente afectan no sólo al presupuesto, sino también a la independencia y la honra nacional. ¡Niego!, rechazo la idea de constituir con los asuntos de Marina una especie de estanco parlamentario, he aquí la síntesis de mi pensamiento.* Impugnaba radicalmente Maura el discurso de Portuondo y de los demás opositores que negaban la competencia en estos asuntos a personas que no pertenecieran a Marina o al Ejército.

Advertía el diputado Maura que él venía reuniendo información sobre Marina desde hacía un año, su experiencia primera y su compromiso adquirido, aludiendo al mismo tiempo al proceso de estudio de la Comisión, con el acuerdo del Ministro: *hace un año, sin haber tenido yo siquiera el honor de saludarle nunca (al ministro Antequera), con ocasión de haber él organizado su departamento y constituido una Junta de Directores, en la cual había de entrar un senador (lo fue el señor Albacete) y un diputado, tuvo la bondad (repito que sin haber cruzado con él siquiera el saludo por falta de ocasión) de nombrarme miembro de aquella Junta; a mí señores, que jamás había tratado en el Congreso las cosas de Marina. Ignoraba yo que estuviera presentado este proyecto de ley, que hubiera pasado a las Secciones, a donde no acudí (quien perteneciese a mi sección, si yo necesitara testimonio de abono, podrá darlo), y me encontré 15 días después con que era individuo de una Comisión que había de informar sobre el proyecto.*

Desde entonces -decía Maura-, sin haberlo solicitado, de forma involuntaria, el Congreso le había destinado a una intervención, como diputado y vocal de una Junta esencialmente administrativa, y en el seno de una Comisión parlamentaria; y que su nombramiento en la Junta de Directores le había servido para, *con perfecto derecho, escudriñar la administración, estudiar no sólo los reglamentos, sino su práctica aplicación, y obtener todos los estados, todos los datos, todos los informes, cuanto he considerado necesario para formar completo juicio, atinado o erróneo, respecto de tan complejos y graves asuntos.* Añadía Maura que, habiéndose formado un criterio, después de haberse constituido la Comisión y haber pasado el intermedio de las vacaciones parlamentarias, al reanudar sus tareas el Congreso, empezó la Comisión a funcionar, reuniéndose casi diariamente innumerables veces, con constante asistencia del señor Ministro de Marina. *De este modo* -continuaba en su discurso Maura-, *nos veíamos todos al empezar este segundo periodo, y todos entendíamos que no nos era lícito, señaladamente los diputados de la minoría, que no nos era lícito venir a proponer al Congreso que votase 1.000 y*

pico de millones de reales para construir la flota, sin presentar al mismo tiempo la reorganización o las bases de reorganización de toda la administración de la Marina. Y esa era la razón por la que, además de la reconstrucción de la flota, el Dictamen incluía la reorganización de los arsenales, la reforma total de la administración y su personal, y, aún más, la primera condición para una marina de guerra verdadera, esto es, la base para una próspera marina mercante, así su fomento y protección, explicado en unos artículos, dice Maura, que luego se eliminaron del Dictamen por cuestión de presupuestos.

Seguidamente, razonaba aquello que había despertado tanta hostilidad: que la reconstrucción del material debía ir acompañada de la reforma de la administración y del personal, cuestión la última a la que se oponían casi todos los diputados que pertenecían a Marina o a Ejército y que, según Maura, estaban *suscitando una oposición tenaz al Dictamen*. Pero, además, esa oposición, al menos celos, se había despertado desde antes, así lo indican las palabras del diputado mallorquín: *Se constituyó hace tiempo una Junta reorganizadora de la Armada para que propusiese todas las reformas; la Junta reorganizadora se dividió en Secciones, y aconteció que la sección que debía informar sobre las condiciones de la flota, es a saber, sobre el material que conviene adquirir o construir; y la sección que había de informar sobre la organización de nuestros arsenales; y la sección que había de informar sobre la contabilidad y sobre los elementos disponibles de la industria nacional, todas estas secciones han despachado su cometido; sin embargo -declaraba Maura-, no se había constituido la sección de personal, a pesar de los afanes del Ministro. Y advertía el diputado que aquello que recomendaban los impugnadores del Dictamen cuando decían, *lo que urge es hacer los barcos, hagámoslos, después hablaremos despacio de todo lo demás*, era la política que siempre se había venido haciendo en España, hasta derivar en la situación que se podía contemplar: *Desde los comienzos del siglo XVIII hasta nuestros días ese ha sido el pensamiento eterno, el verbo, la norma de nuestros gobernantes; ahora estamos tocando los resultados. Los restos de las fuerzas navales de la Casa de Austria eran aquellos 12 bajeles que en la bahía de Vigo echaron a pique las naves británicas. Sobrevino la guerra de Sucesión; apenas terminada, el espíritu inquieto y emprendedor de Alberoni, secundado por la iniciativa vigorosa del intendente Patiño, y de acuerdo con el pensamiento del Quinto Felipe de restaurar la Real Armada, impulsó y acabó grandes armamentos. Se maravillaron las naciones de Europa de la fecundidad de nuestros astilleros y de la aparente facilidad con que el Reino, despoblado, extenuado por guerras largas y sangrientas, había labrado, armado y pertrechado a la vez lucidas flotas en Barcelona, en Cádiz y en La Coruña. Pero esto aconteció a los cuatro años del Tratado de Utrecht; como se había seguido la máxima de <hacer menos que los demás lo haremos despacio> como no se habían formado las tripulaciones, la oficialidad y la administración, que no se improvisan como el material puede improvisarse, lo que pasó ya lo sabéis. La flota que salió de Barcelona por una sorpresa pudo tornar a Cerdeña; pero cuando fue a Sicilia y llegó la escuadra inglesa, la sorprendió desordenada y desprevenida <propiamente como escuadra de moros>....La escuadra que se formó en Cádiz y engrosó en La Coruña, iba destinada a las costas de Escocia; pero desordenada en el mar, tuvo que arribar la mayor parte a diversos puertos de la costa cantábrica, y el contingente que llegó a Escocia, desproporcionado con la empresa, fue destruido. Con los navíos que arribaron**

a nuestras costas, Alberoni quiso caer sobre la Bretaña francesa, y por la impericia, por no decir la posquedad del que comandaba las fuerzas de Santander y de Laredo, quedó destruida la Escuadra y fracasó la expedición. Más tarde, durante el segundo asedio de Gibraltar, no se trataba sino de impedir que fuera socorrido, y los esfuerzos del Monarca no bastaron para impedir que Gibraltar fuera socorrido.

Acometió Felipe V ya en su segundo reinado la expedición a Italia; cometiéndose la torpeza de dividir la flota en dos partes; la que primero zarpó no cayó en poder de los ingleses que le daban caza, por la feliz circunstancia de estar frente a Tolon, de donde acudieron a socorrernos los navíos aliados de la Francia.

La segunda expedición, penosamente llegó a Spezzia, y estuvo allí un mes esperando provisiones, porque nadie se había cuidado de esto, porque no había administración, y se malogró con todo esto aquella empresa.

Estas dos flotas, juntas con la francesa, viéronse luego humillantemente bloqueadas en Tolon por el almirante inglés, hasta que por fortuna pudimos registrar una victoria; señores, la única victoria naval del siglo XVIII, frente al cabo Çicié. ¡Una vez al menos quedó el mar de combate por nuestros aliados y por nosotros, y vimos a la escuadra inglesa volviendo las popas y marchar a Menorca a reparar sus averíasj.

Tengo para mí, que si hubiese sido más duradero el ministerio del Marqués de la Ensenada, que seguía otros caminos y otra manera de gobernar, porque era otra su prudencia, no hubiera pasado lo que luego aconteció. El Marqués de la Ensenada, correspondiendo en esto al pacífico carácter de todo el reinado de Fernando VI, se dedicó primeramente a la organización, al arreglo de la Marina en todas sus fases, resuelto a no emprender facción ni aventura hasta tener concluida esta obra modesta, pero certera y saludable, a que por cierto no pudo dar cima. Perdió el favor del Rey; pasó aquel tranquilo reinado, y pronto Carlos III sintió la necesidad de acudir a La Habana amenazada por los ingleses; envió una flota, cuando todavía no teníamos más que material; estaban los navíos en La Habana, pero no sirvieron de nada, ni aún para pelear y ser vencidos. Y no es que faltase la bravura en los pechos; ¡eran españolesj allí estuvo Velasco, el cual, no pisando las tablas, sino desembarcado con los cañones en el castillo de Morro, supo dar gallarda muestra de que era digno y esclarecido hijo de esta raza. Antes del nuevo cerco de Gibraltar, quisimos hostilizar y acometer a Inglaterra en sus propias guaridas, y fue nuestra escuadra al Canal; pero ni se llegó a entrar en uno de sus puertos, a pesar de que eran numerosos nuestros navíos, a que se unió la escuadra francesa, ni siquiera se acertó a impedir que la flota enemiga, una flota inferior, cruzase el Canal y tomase el puerto para guarecerse y reponerse.

Después, no se trataba sino de impedir que se auxiliara a Gibraltar, sitiado por tierra y bloqueado por mar: pues bien, Francia y España juntas no impidieron que se auxiliara a Gibraltar una vez y otra, apresando de camino los ingleses un convoy de guerra, burlando la segunda vez a las escuadras aliadas que guardaban el Estrecho. En vano persiguieron por el Mediterráneo a la flota enemiga; embocó de nuevo, salió al Océano, y después de una escaramuza con superiores velas, eludió el combate cuando no le convino mantenerlo, dejando socorrido Gibraltar. Se había gastado mucho dinero; se habían

construido muchos navíos (aquí tengo la lista), el número asombra; pero Inglaterra hizo lo que quiso, y quedó señora en nuestros mares.

Y así concluía esa disertación histórica de la Marina española de los últimos siglos, desde Alberoni hasta Godoy, sin llegar a detenerse en los desastres de San Vicente y Trafalgar, *inscripciones funerarias de nuestra grandeza marítima*, para no *entristecer* a la Cámara, pero que, a su juicio, fueron todos ellos tiempos donde prevaleció una penosa indolencia en cuestiones de organización de la Marina. La misma que prevalecía en algunas voces oídas en el Congreso: *hagamos la flota, que luego, más despacio, trataremos del personal y de la organización administrativa*. La lección había sido dura, pero los males se repitieron después de las guerras carlistas de la primera mitad del siglo XIX, cuando se construyó una flota y tuvimos un *fugaz destello* en el Callao, después quedamos sin escuadra, como apuntaba el Dictamen.

Respecto a la composición de la flota en el Dictamen, aseguraba Maura que fue la propia Junta reorganizadora de la Armada, nombrada *ad hoc*, a la que se encargó que la estudiase y propusiese, y que así emitió su informe, el cual fue la base del proyecto del Gobierno. Que la Comisión no se sujetó estrictamente al informe de la Junta reorganizadora, pero sí lo tuvieron presente.

A continuación, apuntaba don Antonio los motivos por los que la Comisión varió el informe de la Junta, no sin advertir que, si se habían equivocado, el debate debería dilucidarlo y las enmiendas corregirlo.

Expresaba que, así como había indicado Portuondo, la composición de la flota era materia política, y que encerraba, más que ninguna otra, una cuestión donde muy señaladamente influía el conocimiento técnico de las artes militares y navales y que, en esa línea, el comisionado Togores, podría explicar los motivos de los cambios introducidos en el Dictamen. En cuanto a los arsenales, había contado la Comisión con el informe de la Junta reorganizadora en pleno, habiendo sido la encargada de preparar los trabajos y darles la pericia adecuada; y que individuo de la Comisión era Hernández Iglesias, además de componente de la Junta reorganizadora, y la Junta, afirmaba Maura, estaba en completo acuerdo con el Dictamen; de manera que, según la enmienda presentada, pretendiendo los contrarios al Dictamen que se formara otra comisión parlamentaria para informar al respecto, se preguntaba Maura *¿acaso formada de sólo vosotros los componentes de la Armada?*

Por lo que atañía al tema de personal, cuestión que ya hemos visto no pudo estudiar la Junta reorganizadora de la Armada, sin embargo - argumentaba don Antonio-, se analizó con datos oficiales, observándose que únicamente el 28% de personal existente se necesitaba para tripular, dotar y mandar el material flotante, y, con esos antecedentes, había establecido el Dictamen la base reduciendo personal, que no la enmienda de Portuondo que proponía inventar servicios nuevos para colocar a la gente (desarrollando notablemente el servicio de torpederos...) El Dictamen pretendió no sólo economizar, lo que ya era importante, sino también obtener las mejores aptitudes en la selección, adecuadas a la propia evolución del material flotante. Añadía Maura que la Comisión, para lograr esas condiciones, se proponía que *la innumerable serie de academias y escuelas que existen para la enseñanza hoy diseminadas, se refundan en una sola escuela politécnica, donde se perfeccione la organización y eleve el nivel de los estudios*. Y aclaraba

seguidamente: *en donde reciban, no todos los alumnos la misma instrucción; esta es una vulgaridad que se ha dicho mucho por ahí...No para que todos estudien los mismo, sino para que, si todos han de estudiar matemáticas, por ejemplo, haya un buen catedrático de matemáticas que enseñe a todos, sin perjuicio de que cada alumno, según la especialidad de su vocación y la clase de servicios a que ha de ser destinado, agregue a las enseñanzas comunes las peculiares con toda extensión.* En esa dirección, proseguía su discurso diciendo Maura sobre la unificación de escalas: *nosotros no pretendemos que los ingenieros sean oficiales de Marina, ni los oficiales de Marina ingenieros, ni que un cargo de ingeniero se desempeñe por un oficial de Marina o viceversa; nosotros pretendemos todo lo contrario; lo que nosotros queremos es, que ni aún el ingeniero sirva para todo lo que sirve ahora; queremos ingenieros hidráulicos, ingenieros para obras civiles, ingenieros arquitectos navales e ingenieros mecánicos, para las factorías de máquinas de vapor y demás análogas....* Y alegaba: *En el mismo cuerpo general de la Armada ¿no existen funciones enteramente heterogéneas?* Se intentaba en el Dictamen, con desenvolvimiento de las bases de esta ley, que las especialidades fueran mucho más numerosas, por ser indispensable para abarcar cada modalidad y, a la vez, que todos los cuerpos quedaran fundidos en el mismo cuerpo, esto es, la unidad de escalafones; a esta consideración se mostraba más proclive el cuerpo general de la Armada, no así los cuerpos de Artillería e Ingeniería.

Otro tema *crimen* de oposición, lo constituía el artículo del Dictamen concerniente a la Infantería de Marina.

Respecto a esa integración en Ejército, también se venía aludiendo a su trayectoria histórica, no sólo a sus grandes honores, seguida durante casi medio siglo: ya en 1821, las Cortes habían decretado la supresión de la antigua Infantería de Marina, pero no se realizó por los disturbios políticos y cambio de sistema hasta 1825 en que se creó la Brigada Real, que servía de Infantería y Artillería, con preferente atención a la segunda. En 1832, como consecuencia de la sublevación de Cádiz, se disolvió la Brigada Real y se creó la Infantería de Marina asumiendo las mismas funciones; en 1848 se reorganizó, suprimiéndole la Artillería, y desde esa época su organización fue alejándose de la organización marítima y aproximándose al Ejército, llegando a tener, a juicio de muchos, la misma organización.

Tan sólo unas anomalías dan idea de la posición de Maura: de los 14.000 hombres, incluidos la oficialidad y tropa, el personal embarcado se limitaba a cuatro tenientes y trescientos y pico soldados, y cuando se consiguiera tener la proyectada escuadra se precisarían veinticuatro tenientes y poco más de mil soldados a bordo. Se trataba de datos que Maura juzgaba *cruces e inexorables*, que hacían muy evidente el exceso de personal y que, no queriéndose la disolución de tan glorioso cuerpo, se pretendía su reorganización al servicio del Estado, *proporcionado con la magnitud que tienen sus escalas, sus cuadros de oficiales, su plana mayor*; además, propugnando que la Infantería de Marina estaba llamada a ser la base del ejército colonial, Maura no hacía sino remitirse a la realidad de los hechos, esto es, lo que se venía disponiendo por el Ministro de Guerra para las necesidades de Ultramar, los batallones del cuerpo de Infantería de Marina y, así, debiendo servir en tierra normalmente, era natural que dependiera del ministerio de la Guerra.

La Infantería de Marina, pues –aseguraba Maura-, *no debe ser, como han acusado los impugnadores del Dictamen, disuelta ni amortizada, debe ser conservada y está llamada a prestar grandes servicios, sobre todo en Ultramar.*

Otras razones añadía al respecto poniendo de manifiesto el escaso número de personal necesario a bordo y en los arsenales: *porque con la actual ley sobre reclutamiento, con las dificultades para organizar batallones que han de ir a Ultramar, cabe con mucho menos gravamen del Erario y detrimento del servicio público, tener fuerzas idóneas y prontas para este especial servicio; nosotros, decía Maura, le damos, pues, ocupación proporcionada a su importancia.*

En cuanto a arsenales, explicaba Maura que con el desmedido número de obras repartidas entre los tres, y siendo escaso el personal especializado en las construcciones modernas, que además debía estar distribuido en comisiones y juntas consultivas, se producía un retraso en las construcciones y, en consecuencia, mayor carestía, y sobre todo desfase al ultimarlas de manera que cuando salían de la dársena ya resultaban anticuadas. Así, el mayor mal no residía tanto en el presupuesto como en las demoras en la construcción, pues casi todos los años hubo cantidades presupuestadas que no se pudieron gastar durante el correspondiente ejercicio, ni durante su legal ampliación. Ejemplifica el diputado mallorquín retrasos realmente escandalosos: de 24 años en la fragata *Lealtad* y también en la *Zaragoza*; de 16 en el crucero *Navarra* y de cinco años en cañoneros de 180 toneladas.

El estudio de los arsenales dio como resultado que el del Ferrol poseía los astilleros más adelantados, con mayor capacidad para hacer obras, y *cien mil circunstancias más*, decía Maura, que lo convertían en el más apropiado para las grandes obras de hierro y acero.

El principio fundamental de la Comisión –apuntaba Maura-, fue que el Estado sostuviera la administración en sólo dos arsenales, Ferrol y Cartagena, el primero con 5.690 operarios y el segundo con 2.550, mientras que, por el contrario, pedía la supresión de la administración por el Estado de La Carraca (con 1.650 operarios) y que el Estado pudiera contratar con la autorización de las Cortes.

Volvía a declarar don Antonio en los tramos finales de su discurso que la Comisión nunca se había reunido sin que asistiera el ministro Antequera, y teniendo siempre en cuenta los numerosos datos, los consejos, los reparos, las noticias, las opiniones respetables del Gobierno que llevaba al seno de la Comisión el Ministro de Marina; que así trabajó la Comisión hasta ultimar su trabajo y emitir su Dictamen, y que después de los primeros debates, subsistió el apoyo del Gobierno al Dictamen. Pese a ello, se sorprendía Maura de que en estos debates: *de repente surja la idea de someter al resultado de una información parlamentaria el asunto de La Carraca y el asunto de la futura ley constitutiva de la Armada.*

Maura había pedido que mientras se hacía la información parlamentaria se continuaran en La Carraca las obras empezadas, previstas para dos años, y que no se iniciaran otras nuevas, para que, durante ese tiempo, se estudiara el asunto, de manera que no se produjeran perturbaciones y que la maestranza estuviera ocupada. Pero aquello no lo había aceptado el Gobierno.

Finalizaba su larga ponencia don Antonio elogiando la labor del Ministro contralmirante que, sin tener en cuenta labor de partido, o lo que hubiera dejado de hacer en su anterior ministerio, había buscado con las minorías

(Moret y Maura) *la conveniencia pública, el interés nacional, de acuerdo con nosotros, que no nos hemos acordado tampoco de que teníamos otro color político que Su Señoría.* Hasta tal punto declaraba a su favor: *Si yo tuviera autoridad, yo le diría que no podía poner a sus largos servicios más gloriosa carrera.* Y solicitaba al Gobierno que no vacilase, que tomara la iniciativa y no aceptara la enmienda de Portuondo, pues cualquier resolución era mejor que el aplazamiento que pedía aquel diputado y que, si se aceptaba la dicha enmienda, *dejáis en tal estado el asunto, después de la agitación inevitable que una ley como esta produce entre los cuerpos de la Armada en ella interesados, que yo la reputo peligrosa calamidad... que no se sobresea el asunto dejándolo para una información como propone el señor Portuondo.*

El temor a no ser aprobado el Proyecto no se cumplió, sin embargo, como había alertado Maura, las reformas de la organización tardarán años en abordarse, mientras otros planes de escuadra seguirán al de Antequera.

Ya dijimos en capítulo anterior que, cuando el Programa Naval pasó al Senado tras ser aprobado por el Congreso el 15 de junio de 1885, la Ley de Escuadra quedó en la Cámara alta en completo olvido. Se le habían aplicado algunas modificaciones: no se privatizaría La Carraca; la Infantería de Marina seguiría perteneciendo a la Armada; y la prevista reunificación de los Cuerpos se dejaría para ulteriores estudios.

Una epidemia de cólera y la enfermedad del Monarca habían dado pie al cierre de las Cortes el 10 de julio, y dos días después, el Ministro, muy afectado por las continuas objeciones impuestas a su Plan, presentaba su dimisión, ilustre personaje que, a pesar de haber visto fracasadas la mayoría de sus iniciativas reformistas, no tendrá reparos más adelante en hacer suyas las de sus antiguos opositores.¹³⁸ De otra parte, por real decreto de 23 de junio, Alfonso XII había firmado la aceptación de dimisión de Maura como vocal de la Junta de Directores del Ministerio de Marina, de lo que dio traslado el nuevo ministro Pezuela con fecha 27 de julio.¹³⁹

La situación de gran malestar dentro y fuera de la Armada fue el marco en que nació la terrible frase *No me toque usted la marina*, triste alusión a no entrar en cuestiones conflictivas por el desgraciado ambiente que trajeron los debates de la Ley de Escuadra.

Argumentaciones de las que se sirvió don Antonio Maura para defender el Plan Naval de Antequera.

Antequera había coincidido en sus opiniones con Moret, y ambos las compartían con Maura. Todos recordaron en el Parlamento que desde quince años antes se venían produciendo discusiones en el Senado sobre la necesidad de Armada.

Ciertamente, la necesidad de Marina de recurrir a suplementos de crédito, que casi fue una constante durante muchas legislaturas, se corresponde de alguna manera con las reclamaciones sobre la importancia de

¹³⁸ Así, en 1888, reconociendo su cada vez más urgente necesidad, dijo: *¿cómo me iba a oponer a que hubiese escuadra porque se hubiesen rechazado mis reformas?* *Diario de Sesiones*, 18 de enero de 1888.

¹³⁹ Comunicación a Antonio Maura del ministro Manuel de la Pezuela, en Madrid, 27 de julio de 1885. FAAM., 474, 17.

la Marina, la reconstitución que propugnó Maura y otros diputados, apuntando don Antonio concretamente que, cuando se debatían los presupuestos generales, al llegar al tema de Marina se intentaban recortar en lo posible y pasar a otra cuestión cuanto antes.

Además de la abundancia de artículos y estudios que se venían emitiendo desde diferentes ámbitos y tribunas sobre la pésima situación de la flota y la necesidad de reorganización de la Marina, don Antonio Maura pudo recabar abundante información procedente del Ministerio de Marina y de los diferentes organismos de la Armada, más particularmente de los arsenales, y también de algunos miembros de Ejército, en su calidad de vocal de la Comisión parlamentaria de Marina, y ya desde poco antes como miembro de la Junta de Directores de la Armada. Entre la documentación oficial, obtuvo numerosos informes, además de oficios ministeriales; entre éstos, señalamos el envío del teniente general Manuel Cassola, subdirector general de Artillería, de un ejemplar provisional del reglamento de la fábrica de Trubia; o un oficio que da idea del cierto desorden que imperaba en los arsenales, se trata del emitido por el contralmirante Rodríguez Arias al capitán general Federico de Lobatón, de 22 de abril de 1885, sobre la real orden de 16 de marzo de ese año que disponía la remisión de datos relativos a los créditos para realización de obras; el oficio daba cuenta de la imposibilidad de llevarlo a cabo en el arsenal de La Carraca con la aproximación necesaria al objeto, dado que lo urgente de los servicios lo impedía normalmente: *no hay constancia de presupuestos previos formados con las debidas especificaciones, de todos los materiales necesarios para llevarlos a completo término. Tampoco existen datos deducidos de un cierto número de obras anteriormente realizadas y puedan servir de normas para tener una idea suficiente de lo que pueda necesitarse para llevar a cabo otras que le sea semejante. Datos que en otras naciones son la base en que se fundan los cálculos y presupuestos de los ingenieros.* Las órdenes se multiplicaron, como observamos en los distintos arsenales, y así no asombra el desbarajuste de cifras que recibirá Maura cuando requirió datos oficiales a los arsenales.¹⁴⁰ A modo de ejemplo, recordamos unas anotaciones, aparentemente de Federico Ardois, que revelan que, habiéndose creado en la nueva reorganización del ministerio un Negociado de Estadística para el estudio del ramo, el ministro Antequera expidió una real orden, de 12 de septiembre de 1884, a todas las autoridades de Marina para remisión al ministerio de datos estadísticos con el fin de formar el *Anuario*; con más o menos puntualidad contestaron todos los comandantes de Ingenieros de los arsenales, a excepción del de Cavite, expidiéndose entonces la R.I.O. de 15 de enero de 1885 para que la autoridad ordenase a los Ingenieros el exacto cumplimiento de la de 12 de septiembre anterior. Como consecuencia a este recordatorio, el Comandante de Ingenieros de Cartagena pasó un oficio, en febrero del 85, diciendo que con la actual organización de servicios y con la escasez de personal que tenía a sus órdenes, le era imposible cumplimentar lo mandado. Aseguraba el Comandante que no era de gran importancia estadística consignar las clases de obras, fechas en que empezaron, se suspendieron o terminaron; en cuanto a materiales de

¹⁴⁰ FAAM., 474, 30 y 28.

construcción, jornales y valoración de material elaborable, aseguraba que su estadística sería un trabajo ímprobo dada la contabilidad vigente.¹⁴¹

Se trata, en fin, de una importante documentación que da cuenta de la afanosa búsqueda de datos emprendida por el diputado mallorquín, e igualmente de la correspondencia que mantuvo al respecto con los más fieles colaboradores de Antequera, el famoso *pentágono* integrado por los jóvenes oficiales Auñón, Piñeiro, Ardois, Concas y Villamil, u otros miembros de la Junta reorganizadora y mandos de la Armada, tan reconocidos como Ramón Topete, Rodríguez Arias etc.;¹⁴² pero, además, esa misma correspondencia, revela el fluido intercambio de opiniones que se mantuvo entre todos ellos, así, la carta de Federico Ardois, de 21 de mayo de 1885, en la que anuncia a Maura que le remite los datos que demuestran lo que ya le anticipó Angosto: *que los ingenieros son los que en la Marina cumplen peor con su cometido*.¹⁴³ Ya nos referimos a algunos de los trabajos del teniente de navío Ardois sobre la construcción de buques..., e igualmente veremos que desde 1880 sus estudios eran comentados por Lanzós, antes incluso de que Ardois publicara sus propuestas.¹⁴⁴

También del teniente de navío Piñeiro podemos analizar en el archivo de Maura numerosísimos informes manuscritos sobre organización del personal de Marina; refiriéndose concretamente a la Infantería de Marina, hace un amplio panegírico sobre su creación y claros méritos, si bien, cuando menciona las circunstancias del momento, anota que, en orden al reglamento, más de

¹⁴¹ Respecto al último punto, informó la Dirección de Contabilidad del Ministerio: *Si por el ramo de ingenieros se cumple lo prevenido en el art. 171 de la vigente ordenanza de Arsenales, pueden remitirse los datos estadísticos pedidos*. El artículo 171 de las ordenanzas de Arsenales establecía: *Dispondrá que, para cada buque, edificio u obra de alguna importancia, se lleven libros o registros en los que se anoten el nombre del autor del plano o proyecto, el del Ingeniero o Ingenieros encargados de la ejecución, las fecha en que se dio principio y se concluyó; y si fuese buque, las en que se botó al agua, entró y salió del dique o varadero y se hicieron las pruebas de mar; las modificaciones que en el caso de ejecución de la obra se introdujesen; el importe de las jornadas, divididos estos por oficios; el consumo de materiales, y objetos elaborados, agrupando los de una misma clase o especie: el resumen en tres partidas, una del importe de la mano de obra, otra de los materiales y efectos, y la tercera del total importe de la obra; y por fin, cuantas noticias crea conveniente consignar para formar el historial completo de la misma*. (Comunicación de la Comandancia de Ingenieros de Cartagena de 20 de mayo de 1885 para que envíen datos estadísticos sobre las obras ejecutadas y su valor. Ms. en FAAM., 474, 11)

¹⁴² Con fecha 1 de diciembre de 1886, el vicealmirante Ramón Topete Carballo, que había sido anteriormente subsecretario de Marina siendo ministro Pezuela, y habiendo dimitido a la llegada de Beránger, ahora presidente de la *Sociedad Española de Construcciones Navales* (de Pasajes), una de las empresas que habían hecho proposiciones al concurso para la construcción en España de los cañones Hontoria, le remitía un acopio de lecturas *para enterarle de un asunto más sobre armas, en lo que tanto interés demostró Vd. para el bien del país*; se trataba de un larga carta, de 21 de octubre, de Topete al ministro Rodríguez Arias, previa a la construcción de los cañones González Hontoria. Señalaba que hasta entonces nadie había intentado restablecer la industria nacional privada para la construcción de artillería, hasta que lo propuso al Ministro la Sociedad Española de Construcciones Navales, y se quejaba de que, aún figurando en la Sociedad constructora el brigadier Hontoria (cuyo invento decía, *ha dado un paso más allá que Krup y Amstrong*), se había encomendado el asunto a una comisión del Consejo de Gobierno y, pese a que la comisión consideró que la Marina podía tratar el asunto directamente con la Sociedad constructora, el Ministro adjudicó el servicio por medio de concurso. Propugnaba Topete: *nos encontramos en un periodo de reconstrucción del material marítimo que exige del Gobierno dirija sus miras al más lejano horizonte del porvenir, tratando de conseguir que la Marina sea verdaderamente nacional y que se interesen por ella el comercio y la industria sólidamente cimentados* (FAAM., 474, 35)

¹⁴³ FAAM., 474, 15.

¹⁴⁴ Algunos de los artículos que Ardois publicó en la *Revista General de Marina: Las construcciones navales*. Madrid, febrero de 1882; *Los buques nuevos de nuestra Marina*, diciembre de 1883; *Los buques de las Marinas modernas*, septiembre de 1886.

las $\frac{3}{4}$ de los buques no tenían a bordo servicio de Infantería, estando dotados esos buques por completo con marinería, de manera que la Infantería se había convertido en un cuerpo de Ejército bien organizado que gravaba sin razón ni lógica alguna el presupuesto de Marina. Representando su servicio un coste de tres millones de pesetas anuales, apuntaba Piñeiro, *no es la Marina sino el encomendado al Ministro de la Guerra alternando con el Ejército*. La Infantería - a su juicio-, debía pasar al ramo de Guerra, resultando como único servicio de Marina desprotegido el de vigilancia y policía de arsenales, cuestión que se podría resolver formando en Guerra unas compañías de marineros veteranos organizados en forma parecida a la Guardia Civil, que al igual que en otras naciones prestasen ese servicio. Opinaba el marino que la Infantería no tenía de marítimo más que el nombre y las anclas que ostentaba su uniforme, afirmando así que era *altamente absurdo y como tal no debe existir*.¹⁴⁵

Otro oficial integrante del denominado *pentágono* cercano al almirante Antequera, el entonces capitán de fragata Ramón Auñón, le remitió al diputado mallorquín un proyecto de *Organización Central de la Armada*, extenso documento manuscrito, fechado en Madrid, 1 de diciembre de 1884 que, a su juicio contenía a grandes rasgos, *las novedades de bulto que consideramos necesarias para impulsar a la organización central hacia aquella perfección relativa de que son susceptibles las concepciones del hombre, encerrado como siempre lo está en el molde de las circunstancias que le rodean y de los recursos de que dispone*. Exponía Auñón unos recortes y acondicionamiento de la plantilla a los nuevos tiempos, encaminada su reorganización a una necesaria economía para el incremento de la Escuadra de combate, vigorizada con la plenitud de todos los elementos eficientes, estando entonces -decía Auñón-, sin buques y sin tripulaciones de marineros, y, sin embargo, *con generales de medicina, mariscales de campo, ejércitos de expedicionarios y una trinidad administrativa en cada provincia marítima, en donde apenas administra otra Hacienda que sus propios sueldos*.¹⁴⁶ En ese mismo informe reclamaba Auñón la competencia del ministro del ramo en cuanto a la organización de los centros directivos, debiendo limitarse la intervención de las Cortes, en ese punto, a la aprobación de las medidas que el ministro adopte. En la misma línea nos parece que se extendía en una conferencia pronunciada en abril del año siguiente, cuando se preguntaba: *¿Qué hemos hecho nosotros los marinos del presupuesto que sin faltar un año nos han venido concediendo?*; y añadía: *Pues hemos hecho lo siguiente: En primer lugar, los marinos no hemos gobernado siempre la Marina, ni hemos elegido nunca los ministros, ni tenido el derecho de mostrar desagrado cuando el elegido no satisfacía nuestros deseos; como corporación, no hemos tenido voto en Cortes como lo tiene el clero, las universidades...como fuerza armada no hemos tenido voto en los comicios y aunque es cierto que con frecuencia ha habido marinos en las Cortes, esos marinos no han podido ser nunca legalmente considerados como la expresión de los votos de la corporación, serían en todo caso el eco de sus propias opiniones, o a lo sumo de las de sus distritos, donde no siempre es conocida la importancia ni la necesidad de la Marina*.¹⁴⁷ Obviamente hubo

¹⁴⁵ FAAM., 474, 32.

¹⁴⁶ FAAM., 474, 16.

¹⁴⁷ *Discurso pronunciado en el Ateneo Científico-Literario y Artístico de Madrid, en la noche del 29 de abril de 1885, por el capitán de fragata don Ramón Auñón y Villalón. Oficial primero del Ministerio de Marina. Madrid, 1885 (FAAM., 474, 28)*

imprevisión en la política naval, pero, aunque declaraba el teniente de navío que no era su intención ignorar la propia responsabilidad que pudiera atribuirse a los marinos, no parece recordar que en los debates del Proyecto de Ley de Antequera, entonces en curso, serán precisamente los marinos, y militares en general, los que entonen la principal oposición.

De forma paralela, observamos entremezclados en esos papeles, o anexos, numerosos artículos y otros tipos de documentos procedentes de otros profesionales del ramo, elaborados en los años 80, con consideraciones similares a las que iba exponiendo el diputado Maura, casi copias literales en algunos pasajes de sus discursos, y otras opiniones contrarias proferidas también por diputados procedentes de Marina, algunos de ellos los más duros combatientes de Maura. A modo de ejemplo sólo nos vamos a referir a algunos de ellos, independientemente de los trabajos publicados en la *Revista General de Marina* de estos años de los que ya nos ocupamos en capítulo anterior, y esencialmente lo haremos sobre los que nos parecen más significativos, por la calidad de quien los suscribe o porque suponen plena identificación de pensamiento con las ideas expresadas por Maura. Veamos:

Encontramos una larga serie de trabajos en la *Revista de Administración de Marina*, edición quincenal desde 1880, que contiene numerosos análisis en torno a construcciones navales, organización de arsenales... y en general temas que atañen a la Marina de Guerra e intereses marítimos, dedicando especial atención a los estudios económico administrativos. En número de diciembre de 1880, Claudio Lago de Lanzós, daba noticia de que un oficial de Armada publicaba desde hacía cuatro años (a raíz de la discusión parlamentaria de los presupuestos de Marina), una serie de artículos en *un importante periódico de la capital*, encaminados al estudio de la organización económica y militar del ramo, cuyas ideas fueron recogidas por la prensa, fundamentalmente por el periódico de carácter más conservador, *La Época*; la materia principal que se tocaba en ellos era la organización de los arsenales, *siendo éstos grandes centros de industrias marítimas que absorbían cantidades considerables, más que en los acopios de material y pertrechos navales y en los jornales y elaboraciones de sus numerosos talleres y fábricas, en el capital que éstos representan, cuya conservación y mejoramiento exigen indispensablemente gastos de tal entidad que están fuera del alcance de cuantos conocen en sus detalles la organización de tan vastos establecimientos.*

La cuestión de los arsenales, entonces, como tantos años después, constituía el tema más discutido. El sostenimiento de los cinco arsenales, tres en la Península y dos en Ultramar, se calificaba en estos estudios como algo absurdo e inconcebible, a todas luces contrario a las teorías económicas universales reconocidas, sin otros beneficios que los de esterilizar la producción, debilitando la acción de los agentes que a la industria naval concurren. La idea era reducirlos a dos, uno a cada lado del Estrecho, y arrendando a la industria particular, consiguiéndose así mayor unidad y perfección de los productos, inspección y fiscalización más eficaz de todos los servicios, y el medio de facilitar el establecimiento de industrias marítimas a las empresas particulares, en definitiva, que la economía resultante se aplicara al fomento de la flota sin gravar notablemente el presupuesto de gastos del ramo. Siguieron publicándose en la misma *Revista de Administración de Marina* los comentarios de Lanzós, concretamente dirigidas al *Plan de Construcciones*

Navales del teniente de navío Federico Ardois, inserto en la revista de 1 de mayo de 1882, en el que se decía: *Para que la escuadra se sostenga sin disminución se necesita que cada cuatro años se construya un buque de combate, cada tres un crucero de primera, cada dos un crucero de segunda, y cada año un cañonero; a más de las pequeñas embarcaciones destinadas a prestar servicios de localidad... es decir, que es necesario que constantemente estén en grada cuatro o cinco buques de diferentes tipos y condiciones.* Se trataba de un plan esencialmente económico que, señalando la insuficiencia en los presupuestos de la Armada y el necesario reajuste del exceso de plantillas, dedicaba especial atención a los tres arsenales de la Península, a su necesaria reorganización, contemplando la supresión de uno de ellos debido al escaso abastecimiento que tenían por los pocos recursos existentes, y dedicando otro a construcciones nuevas y otro a carenas y armamentos. El articulista Lanzós iba aún más lejos en sus reflexiones considerando que esto era la piedra fundamental sobre la que debía basarse todo intento de restauración naval, pues, siendo económicamente inconcebible el sostenimiento de los tres arsenales, su meditada reorganización haría innecesario el crédito extraordinario que solicitaba Ardois para nuevas construcciones; además, en sus reflexiones, añadía Lanzós algo que revela el tímido apoyo a la restauración de Marina que ya se despertaba por aquellos años entre los miembros de Marina: *La importancia de este pensamiento no está aún bien apreciada ni por sus mismos defensores, y nunca como en esta ocasión debemos deplorar la falta de una opinión imparcial e ilustrada sobre las cosas de Marina que hiciera prevalecer tan feliz idea en las regiones gubernamentales. Ciertamente una vez iniciada gran parte de la corporación la ha acogido con verdadero entusiasmo contribuyendo a difundir el conocimiento de sus indiscutibles ventajas...*¹⁴⁸ sin embargo, también destacaba la existencia de aquellos que por un mal entendimiento localista, y un infundado temor a perjuicios sobre determinadas colectividades etc. defraudaba las esperanzas de los primeros.

En esa línea, sugiere la necesidad de influencia política en el ramo, quizá de un ministro civil, como se llegará a significar por la prensa y algunos personajes, mediante el que se pudiera obtener el necesario apoyo a las reformas, así leemos: *nunca, como en esta ocasión debemos deplorar la falta de una opinión imparcial e ilustrada sobre las cosas de Marina que hiciera prevalecer tan feliz idea en las regiones gubernamentales.*

Otra importante muestra de estudios de profesionales marinos en torno a las necesarias economías de la Armada vemos en *La Correspondencia Militar. Diario del Ejército y de la Armada*, en varios números de mayo de 1884. Como solía pasar, el tema saltaba a las páginas impresas al tiempo, o como consecuencia, de los debates de presupuestos de Marina; en esta ocasión, estaba además a punto de presentarse a las Cortes el Plan Naval del ministro Antequera; el estado de opinión se reflejaba en diferentes artículos, antes y después de hacerse público el Plan en su integridad, abundando las mismas quejas, como las vertidas anónimamente el 6 de mayo en el diario militar: *Cuando todos estamos convencidos de una verdad tristísima; cuando todos sabemos que no hay barcos, que de nuestra Armada brillante y poderosa en*

¹⁴⁸ Lanzós de, Claudio Lago: *Un proyecto de Construcciones Navales en España* (conclusión) *Revista de Administración de Marina. Periódico profesional de Legislación, Jurisprudencia y Doctrina* Año II, 1º de abril de 1882, núm. 31 (cuaderno quincenal editado en Cádiz, de suscripción oficial. FAAM., 474, 1)

*tiempos pasados, sólo conservamos hoy el nombre y la bandera gloriosa sobre algunos barcos, que no podríamos presentar en línea de combate, ¿no debe creerse llegada la ocasión de hacer todo género de sacrificios para elevarla y engrandecer esos restos de nuestro antiguo poderío en los mares? Las economías necesarias en el personal era asunto conocido, no obstante, desde la corporación militar aquello se veía con cierto recelo: Entre los muchos proyectos de reformas en la Marina que en estos últimos tiempos se han publicado, y cuyo objetivo es el de hacer disminuir el personal para destinar al fomento del material flotante las cantidades que con esta medida se obtuvieran, no hemos visto ninguno que presentara economías sin menoscabo de los intereses de las corporaciones de que se compone la Armada; de esa manera, el anónimo articulista, desde el primero que publicara en ese medio el día 1 de mayo, hasta el séptimo y último del 10 del mismo mes, con el título de *Economía en el presupuesto de Marina*, defendía la posibilidad de reducir una cantidad nada despreciable sobre el presupuesto, eliminando injusticias, cortando privilegios etc. pero, dejando los escalafones con el número y clase de jefes y oficiales que están, evitándose así el malestar y consecuencias que produciría la disminución de personal.*¹⁴⁹

Asimismo, como los artículos de las diferentes publicaciones especializadas, recibió Maura circulares, cartas etc que evidenciaban el apoyo o el estado de malestar de muchos miembros y sectores de la Armada. Entre los informes que le llegaban directamente al diputado, vemos, una carta-circular impresa de 30 de mayo de 1885, desde San Fernando, firmada por Casimiro Rodríguez de Bustillo, presidente de la *Junta Popular Ejecutiva a favor del Arsenal por el Estado*, y por el primer y segundo vicepresidente, José González Márquez y Pedro González Vallés. Invitaban a Maura a que transmitiera a la Comisión parlamentaria los deseos de aquella junta local favoreciendo que el arsenal de La Carraca siguiera siendo estatal. La propia petición de la Junta, en cierta forma, suponía una acusación al famoso *pentágono* y su influencia en las decisiones del Ministro de Marina al señalar el perjuicio que acarrearía a los pueblos de la bahía si se aprobaran en las Cortes *los planes organizadores de unos cuantos jóvenes sin experiencia sobrada y de algunos diputados no peritos en cosas de la Marina y sus astilleros militares.*¹⁵⁰

Estas y otras consideraciones, sumadas las cartas particulares a Maura de los más reconocidos profesionales de Marina, incluidos los destacados pensadores navales de la época, fueron tenidos en cuenta por don Antonio, y de ello dan muestra no sólo sus ideas al respecto trasladadas a sus discursos parlamentarios, sino también las anotaciones que hizo Maura sobre todos los servicios de Marina, la reorganización, los presupuestos antiguos, relaciones con la industria particular, reducción de personal, unificación de escalafón etc. escritas de su propia mano y conservadas en el archivo de la fundación de su nombre, constituyendo un abultado número de hojas repletas de su característica letra, muchas veces de dificultosa lectura.¹⁵¹ En los apuntes personales de Maura figuran abundantes y escuetas frases, innumerables

¹⁴⁹ En el último trabajo exponía un cuadro completo de las economías que proponía en artículos anteriores, con cifras concretas hasta llegar a la suma originalmente ofrecida de ahorro de 743.429 pesetas del presupuesto de Marina.

¹⁵⁰ FAAM., 474, 14.

¹⁵¹ Se conservan en el legajo 474, 13- 15- 16 y 25.

registros de cifras concernientes a las diferentes marinas, cálculos de costes etc. y apostillas a informes impresos, en los que incluye igualmente sus pensamientos o intenciones de discurso; en ellos vemos con frecuencia párrafos completos de sus largas exposiciones parlamentarias, y desde luego tocando todos las cuestiones que abordó desde la tribuna; también, y quizá sea lo más interesante pues los discursos los tenemos íntegros en los *Diarios de Sesiones del Congreso*, podemos repasar los apuntes y borradores de sus trabajos como vocal de la Comisión del Dictamen del Proyecto de Antequera; por ejemplo, anota los *comentarios de las bases que propongo a la Comisión*, en forma de largas series de interrogantes y, a su lado, sus reflexiones sobre cada una, clasificadas estas series en las diferentes materias recogidas en el Proyecto de Ley; también vemos el borrador del Dictamen de la Comisión, con las correcciones que le añadió de su puño y letra. Las mismas preguntas que presentaba en las reuniones de la Comisión debían corresponder a las que previamente había dirigido Maura a muchos miembros de la Armada, pues, entre las numerosas cartas que se conservan en el archivo Maura, se significa que responden a las consultas que les había hecho por carta don Antonio; hacía así cierta la convicción que él mismo apuntaba en sus anotaciones particulares: *Mi opinión es que si no se informa todo profundamente, sin contemplaciones, no conseguiremos lo que deseamos y serán estériles los sacrificios de la Nación..*

La documentación del archivo de su nombre nos muestra igualmente el frecuente intercambio de notas que tuvo con los componentes de la Comisión parlamentaria de 1885, el presidente Moret y los vocales, Angosto, Togores, Conde Vía-Manuel, y Hernández Iglesias, evidenciando un permanente contacto y revisión de los dictámenes que iban redactando en sus reuniones diarias. En algunas incluso se hace referencia a la consulta con otros marinos, así, una carta de Luis Angosto, de 8 de mayo, pedía a Maura una copia del dictamen completo con objeto de *leerla a Antequera y procurar de acuerdo con Topete esclarecerle cualquier dificultad y procurar que al presentarse en la Comisión esta tarde tenga formado juicio favorable a todo lo que ayer convinimos...*¹⁵² En otras misivas se sugerían los diferentes giros que se venían dando al contenido de los debates, sirviéndose en una u otra dirección de la prensa, así, con la misma fecha, escribía Angosto al diputado mallorquín enviándole el articulado del Proyecto de Ley, *nuestro*, esto es, el Dictamen, advirtiéndole que en diario *El Imparcial*, del mismo día 21 de mayo, *se hacía una acerba e injustificada crítica del mismo que me ha sorprendido pues suponía que tenía ciertas conexiones con Moret; y como nuestra justificación o mejor dicho la explicación de nuestra conducta está en el preámbulo...se lo indico para si lo considera dé a la prensa dicho preámbulo, que nos justificará ante la opinión que por lo visto se trata de extraviar.*¹⁵³ Esto último merece algún comentario. La expresión de Angosto parece corresponder al giro de opinión realizado por el diario madrileño *El Imparcial* que, como ya citamos en el capítulo anterior, desde 1882 venía dedicando numerosas columnas a la reorganización de la Armada, sin embargo, en su edición de 20 de mayo de 1885, se preguntaba sobre la justificación que podría ofrecer el pasar la Infantería de Marina al Ministerio de la Guerra como núcleo de un ejército colonial, y, elogiando aquel cuerpo de tan insigne historial, se inclinaba el

¹⁵² FAAM., 44, 15.

¹⁵³ *Ibidm.*

periódico por su transferencia al ramo de Ultramar. El cambio radical manifestado desde *El Imparcial* lo denunciaba otro diario madrileño, el *Liberal*, cuya editorial emitía un artículo, *Reorganización de la Marina Militar*, acerca del Proyecto de Antequera *aceptado y modificado* por la Comisión, en el sentido de *hacer más eficaces y rápidas sus disposiciones*; subrayaba la editorial que, incomprensiblemente, ahora lo contradecía *El Imparcial*, mientras todos los periódicos mantenían la misma línea de apoyo a las reformas: *Sorprende de un modo extraordinario ver que cuando el resto de la prensa continúa apoyando y aplaudiendo cuanta determinación va encaminada a este fin, El Imparcial, cuyas ideas y propósitos respecto a la reorganización de la Marina, están perfectamente expuestos de un modo clarohaya cambiado de opinión en los momentos críticos de ir a realizarse las reformas por él deseadas, sin que exista causa alguna que justifique semejante proceder.*

Y se hacía la siguiente pregunta: *¿Acaso la Comisión presidida por el señor Moret no se inspiró en la opinión sustentada por la prensa, en la expuesta en folletos, reuniones y hasta en proyectos anteriores que merecieron se abriese una información parlamentaria para su mejor estudio?* Se argumentaba en el *Liberal*, y ese parece ser el fundamento del artículo, que la prensa en general se había inspirado en las grandes necesidades que requería la organización del importante servicio de la Marina, en *reformas defendidas por la opinión*, mientras que, ahora, la postura de *El Imparcial* parecía obedecer más a intereses puramente personales y locales.¹⁵⁴

Y siguiendo con el curso de los informadores de don Antonio, otras cartas vemos de Luis Angosto en las que le ofrecía su opinión a alguna de las 13 enmiendas al Proyecto de Ley, esto es, a las enmiendas de Dabán, o Becerra, Maciá Bonaplata etc. y le mandaba un expresivo saludo al resto de los vocales, *a los compi de comisión, se que van Vds. a tomar acuerdo hoy mismo*, rogándole que les comunicara sus consideraciones.¹⁵⁵

Otros miembros de la Junta reorganizadora de la Armada enviaban sus informes y cartas a Maura, de manera que también obtenemos noticias del proceso de los estudios previos de la 3ª Sección de la Junta; entre ellos el voto particular contra el dictamen de la 3ª emitido por el ingeniero José de Echegaray, en torno a la organización de arsenales; defendiendo la autonomía en la administración de los arsenales -a la que la Junta subordinaba la autoridad el capitán general-, solicitaba que se suprimieran los comandantes generales, *sin cuya autoridad han funcionado hasta la fecha reciente estos establecimientos y funcionan también en la actualidad sin los mismos algunos establecimientos extranjeros de la misma clase*, a lo que había respondido la Sección que la creación de los comandantes generales de los arsenales no era cosa reciente, *porque es sabido que existía su cargo desde que se determinó la supresión del cuerpo de Ingenieros, y que si no había antes comandantes generales en Ferrol o Cartagena, era debido a que por razones de orden económico se habían declarado Apostadero, pero nunca dejó de haberlos en La Carraca.*

Como último de los ejemplos de las informaciones, mejor dicho de los informantes, que tuvo Maura en sus primeros años de campaña marítima, recordamos a Antonio Cosme, posiblemente marino mercante, del que se conserva un amplio estudio manuscrito, *Proyecto de reformas en Marina*, del

¹⁵⁴ Ibidm., n. 28.

¹⁵⁵ Ibidm., n. 22.

dándose la circunstancia de que sus ideas las plasmó en muchas ocasiones literalmente Maura en sus discursos posteriores.¹⁵⁶ En la memoria confiesa Cosme que le impulsó a hacerla la lectura del presupuesto económico del ejercicio 1885-86, *cuya asombrosa cifra de 46.953.954 pesetas, aterrará a los contribuyentes sin que vean en ella un resultado beneficioso; y sobre todo por la nota preliminar que lo acompaña y que sin duda ha sido redactada para encubrir lo disparatado del mismo.*

Afirmaba que las cifras aportadas eran engañosas... y después de algunas críticas a los destinos de las provincias marítimas, *una mina para sus poseedores, o sobre Academias, o acerca de la influencia que sometía el denominado pentágono al ministro Antequera, aduciendo que la reconocida personalidad del Ministro, su rectitud... le haría volver a ser lo que era cuando se vea libre de esos mentores que diariamente le desacreditan* etc., se extiende Cosme en su plan de reformas económicas, las que considera útiles y necesarias para la reorganización de la Armada, *para el fomento del material sin que el servicio se perjudique*; los epígrafes que encierra su propuesta sugieren el contenido de sus reformas: *Organización del Ministerio; Supresión de las Capitanías de Puerto, Comandancias de provincia y distritos* (que sus servicios pasen a Fomento); *pasar a Hacienda el servicio de guardacostas; crear una escuela única para todas las carreras de la Armada (Escuela Politécnica); Organización de Arsenales y reformas en otros servicios* (reserva, escalafón, gratificaciones y su recorte) y referente a personal, *adecuando la plantilla a necesidades reales.*

Los debates parlamentarios sobre Marina después de la Ley de 1887, y el papel desempeñado por el diputado Maura

La posibilidad de guerra con Alemania por el conflicto de Las Carolinas en 1885 parece el antecedente más próximo al impulso dado a la necesidad de crear Escuadra y, con ello, la elaboración de la Ley de Escuadra de 1887.

Como el presente estudio lo enfocamos específicamente a la proyección que Maura dio a la reorganización naval, no nos detenemos en los debates que se produjeron en torno a esta Ley, aunque nos consta que los partidarios de los esfuerzos de don Antonio por la recuperación naval de España intentaron que éste formara parte integrante de la Comisión parlamentaria; así lo sugiere, entre otros, la carta del marino Federico Ardois, que le remitió con fecha 19 de junio de 1886, dándole cuenta de sus opiniones sobre las reformas de Marina, sobre arsenales, personal, material e industria, como le había solicitado Maura, y, a la vez que le felicitaba por el discurso de la Corona, en cuya comisión estaba el diputado mallorquín, le expresaba: *lo conveniente que sería el que Vd. fuese a la Comisión del proyecto de Fuerzas Navales o reorganización de la Escuadra... prestaría Vd. un verdadero servicio al país, al mismo tiempo que demostraría una vez más que, la Comisión que sacó en el Congreso el anterior proyecto tan distinto del Ministro, no lo hizo por capricho, sino fundado en las mismas poderosas razones que hoy existen y por consiguiente que hace mucha falta haya quien las exponga en el Congreso.*¹⁵⁷

¹⁵⁶ Extensa memoria manuscrita de 50 páginas. FAAM., 474, 39.

¹⁵⁷ Puerto Real, 19 de junio de 1886. Carta de Ardois a Maura. FAAM., 474.

Para la ejecución del proyecto se concedió un crédito de 225 millones de pesetas. No tardó mucho en verse el fracaso del Plan: se redujo a la mitad el presupuesto y los plazos concedidos de diez anualidades fueron acortados para proveer una construcción más rápida, no obstante, al cabo de cinco años el presidente Cánovas declaraba en el Congreso que solamente se había botado uno de los barcos proyectados, el *Marqués de la Ensenada*, no quedando más buques de guerra de gran porte que algunos que databan de tiempo anterior a la Ley de 1877, como el *Pelayo* y el *Reina Regente*.

Estos serían las *joyas marítimas* con las que contábamos años después, según anunciaba Maura en los debates de los presupuestos de 1889-1890 presentados a las Cortes por el Gabinete liberal de Sagasta, pues, a juicio de don Antonio, *lo demás son esos siete cruceros de 1.152 toneladas, traducción bastante desdichada del Velasco; barcos igualmente indefensos, igualmente incapaces de hacer frente a un enemigo, aunque sea inferior, y en cambio carísimos para el país, costosísimos de sostener en comisiones de paz, grandes para guardacostas, gravosos para el presupuesto, y lo que es peor, pretextos para que la Nación que lee sus nombres, que sigue con interés y simpatía todo lo que al servicio naval se refiere, se haga la ilusión, que es más peligrosa de lo que parece, de que tiene fuerzas navales. Y digo que es una ilusión peligrosa, porque si mañana tenemos un empeño y nos vemos obligados a contar con esas fuerzas, desde ahora tengo lástima a los que se sienten en el banco azul; pero tengo más lástima a nuestros nobles marinos, que sin tener culpa de nada de esto, irán allí a perecer, no diré sin gloria, porque perecerán como héroes, pero sin medios eficaces de defensa, sin provecho ninguno para la Patria..*¹⁵⁸

Y seguía acusando Maura: (...) *ha sucedido lo que había de suceder, lo que ha sucedido en toda nuestra historia. ¡Si esto no es nuevo! ¡Si todo nuestro siglo XVIII es esto mismo! Creer que éramos un poder naval porque improvisábamos escuadras y porque asombrábamos al mundo armando de repente en Barcelona o en el Cantábrico flotas numerosas. ¿Y para qué? Para escribir después de los esfuerzos que habían hecho todos, desde Patiño, bajo la sombra de Alberoni, primero, y sucediéndole después, el Barón de Riperdá, no pasando del efímero amanecer de un día que no llegó a ser claro, el Ministerio del Marqués de la Ensenada, que había entendido que la primera necesidad era la administración de la marina, sin la cual jamás habría verdadera armada; para escribir esto, digo, una gloriosa historia de desastres, desde los famosos galeones echados a pique en Vigo por los ingleses antes de la paz de Utrech, hasta que acabó nuestro poderío en el combate de Trafalgar (...) Maravillosos, increíbles esfuerzos hizo toda la dinastía Borbón en el siglo pasado para poner sobre los mares escuadras formidables; 219 navíos de línea se construyeron desde la paz de Utrech hasta Trafalgar, y 188 fragatas, y urcas y corbetas y bergantines. Asombra un Nación extenuada que, a los pocos años de acabada la guerra de sucesión, ponía escuadras formidables sobre los mares; pero las lanzaba ¿a qué? Constantemente a un desastre; cuando no las deshacía el mar, las deshacían las escuadras inglesas (...) Así, con una sola excepción bien modesta, se disiparon nuestros armamentos navales del siglo XVIII; una cadena de desastres y reveses en que no padecía el nombre español, porque españoles eran los que iban en aquellos desgobernados*

¹⁵⁸ *Diario de Sesiones*, 13 de mayo de 1890; la cita precedente y las siguientes de este apartado las pronunció Maura en sesiones parlamentarias de los días 14, 16 y 19 de mayo.

leños, combatían con heroísmo y vendían caras sus vidas; pero ¿qué se ganaba con eso? Las escuadras se perdían, la Hacienda se arruinaba, los astilleros siempre en acción, y nunca teníamos poder naval eficaz.

Pues lo mismo hemos hecho en pleno siglo XIX. Hemos agotado los recursos de la Nación, nos hemos empeñado en construir buques a toda costa, descuidando todo lo demás; los hemos construido, y, no tenemos fuerza naval ninguna...

Leer las palabras del estadista mallorquín en principio de la década resulta verdaderamente estremecedor. Su discurso denunciando la ausencia de escuadra, a excepción del excelente *Pelayo*, y la pavorosa ignorancia en que se mantenía la Nación, parece un claro presagio a los futuros desastres, esto es, el malogrado naufragio del *Reina Regente* en el estrecho de Gibraltar en 1895 y años más tarde las catástrofes de Cavite y Santiago de Cuba. Concretamente del *Reina Regente* había dicho Maura que era *de una marcha asombrosa, artillado con la más potente artillería que hay a flote en los mares, con un poder ofensivo incomparable; pero absolutamente indefenso, absolutamente incapaz para afrontar un enemigo inferior a él. Por eso, la gente de marina cuando habla de ese barco y de sus congéneres que ni siquiera tienen su andar ni sus grandes cualidades para lucirse en plena paz, lo compara con cierto humilde comerciante que suele presentarse cuando el tren se detiene en la estación de Alcázar de San Juan, adornado de un sinnúmero de formidables armas, colocadas en simétrica posición, y del que piensan todos lo poco que, a pesar de aparecer tan pertrechado, costaría quitarle de en medio.*

Don Antonio expuso sus consideraciones al Parlamento en la discusión a la totalidad del presupuesto de gastos de Marina los días 15 de abril y 13, 14, 16 y 19 de mayo de 1890, ideas que reiteró en las sesiones de 31 de marzo y 21, 23 y 24 de mayo de 1892, el 26 de junio de 1894 y el 13 de agosto de 1896, retomando el tema de nuevo en diciembre de 1899 etc..

Su vuelta al tema naval desde el comienzo de la década de los 90 exhiben la fuerza y valentía de discurso características del estadista, mostrándose incluso más radical en sus propuestas económicas, a la vez que sustentaba sus ideas reformadoras con una abundancia de datos inexcusable.

Los debates sobre el presupuesto de Marina en 1890 se prolongaban en cuestiones que, a juicio de la oposición conservadora, realmente no se referían a la determinación de los gastos e ingresos del presupuesto del ejercicio, surgiendo como impedimento el tema de la nueva Ley de Contabilidad pendiente de aprobar, con diferencias manifiestas dentro de la propia Comisión parlamentaria de presupuestos. En la sesión parlamentaria de 23 de abril de 1890, el diputado y vocal Navarro Reverter, habiendo presentado Moret, presidente de la comisión parlamentaria de presupuestos, su Dictamen - con el preámbulo y articulado elaborado por Maura-, y tras defenderlo en las Cortes y ser aceptado por el Gobierno, se quejaba añadiendo: *no puede menos de contrariarme, de mortificarme, que vengan todas estas evoluciones, variantes, súbitas e inopinadas, a separarnos unos de otros (...) Mayor pena había de causarme a mí, por la intervención que en este punto he tenido, y sin que trate de explicármelo, ni siquiera de discutirlo, ver al digno Sr. Presidente de la Comisión defender un día desde su sitio el dictamen y atacar el voto particular, y verle al día siguiente a la cabeza del banco de la Comisión defender el voto particular y atacar el dictamen.* Recurría a la autoridad del

Gobierno liberal sobre la Comisión, siendo del partido todos los integrantes de la Comisión, *y evitar así el espectáculo que damos al país y utilizar estos días que estamos perdiendo, no sólo estérilmente, sino perjudicialmente*. Replicaba Moret que el voto particular y el Dictamen no eran opuestos.

El diputado conservador Gayón, miembro de la Comisión de estudio del Proyecto de Ley de Contabilidad (pendiente únicamente de la sanción real), intervino formulando una cuestión de competencias: sobre el hecho de que la Comisión de presupuestos introdujo determinadas disposiciones reguladoras de la contabilidad, materia que consideraba Gayón competía a la Comisión de estudio del Proyecto de Ley de Contabilidad. Culpaba a las luchas de la Comisión de presupuestos, porque, a su juicio: *hace y se deshace, rehace y se vuelve a deshacer*, surgiendo cada día una obstrucción para la *discusión de cuestiones económicas y financieras que interesan al país, obstrucción que dura ya dos o tres años*. Aseguraba Gayón que la oposición no tenía responsabilidades al respecto y que, si estuviera la solución en la unidad de la legislación de Hacienda en materias de contabilidad y la centralización de las funciones interventoras y fiscalizadoras para la ejecución de las leyes de presupuestos, ciertamente no se opondría; pero *ese no era el remedio*, decía Gayón, pues el problema era *el fracaso financiero del Gobierno*, dado que los créditos y gastos del ministerio de Marina tenían una dimensión mayor de lo que la Ley permitía.

La Comisión, decía Gayón, estima la solución en informar la Ley de contabilidad en el sentido de darle uniformidad sometiendo la contabilidad de Guerra y Marina a las reglas generales, y sometiendo a todo el mundo a una mayor intervención de Hacienda. A lo que se oponía terminantemente Gayón, como un *error*, considerando que los militares cumplían perfectamente las reglas sin esa unificación. Fundaba su opinión en la vigente Ley de junio de 1870 que preveía que *el interventor general de la Administración del Estado puede a todas horas, como lo tenga por conveniente, por sí mismo o por medio de delegados, intervenir o inspeccionar todas las oficinas de Guerra y Marina que tengan algo que ver con las operaciones de contabilidad*.

La cuestión de la contabilidad fue un tema arduo de discusiones, mal recibida en el ramo de Marina, y parece que también en las filas conservadoras, según acusaba Gayón al presidente Sagasta: *Parece que el Gobierno trata de convertir todas las cuestiones en una cuestión entre militares y paisanos (...) como todo el mundo sabe ya, ha reducido toda su política a quitar banderas, pero no las quita, las falsifica*. Sagasta había propuesto en el Proyecto de Ley de Contabilidad un artículo que establecía que el ministro de Hacienda propondría el nombramiento y remoción de todos los ordenadores e interventores de los ramos de Guerra y Marina; el Proyecto fue al Senado y allí encontró fuerte resistencia de parte de los generales, no pasando dicho artículo, quedando entonces dispuesto que: los ordenadores e interventores de los dos ministerios serían propuestos por sus respectivos ministros.

La lucha se prometía dura, pues, Sagasta, interrumpiendo un discurso de Maura en el Congreso, había declarado que el Gobierno no consideraría terminados los presupuestos si no se aprobaba la Ley de Contabilidad. Había expresado Gayón que los discursos de Maura, Navarro Reverter y Laiglesia, *han llevado a demostraciones hasta los últimos límites y están completa y absolutamente incontestados*.

En su censura a la totalidad del presupuesto, Maura señalaba su previa disposición, su defensa de la necesidad de fuerzas navales, reduciendo los gastos inútiles en beneficio de la flota y acorde a los recursos de la Nación: *Yo voy a hablaros de economías cuantiosas, y del modo de realizarlas, sin discutir un solo maravedí de lo que se invierte en las fuerzas navales, sin querer examinar lo que se gasta en fuerzas navales. De manera que las economías de que hablaré, jamás se podrá decir que tienden a quitar a la Nación ni un átomo de aquellos elementos que para hacer respetar su pabellón y amparar sus intereses tiene hoy en los mares. Y añadía: No temo que se diga que el examen de los gastos de esta sección del presupuesto, también militar, denota hostilidad hacia la marina. Eso se dice, se imprime, se repite; pero es de suyo tan falto de fundamento, que no me preocupa un solo instante. Creo que adversario de la fuerza armada no hay ningún español que pueda serlo conscientemente; quien profese ideas perjudiciales a la fuerza armada, podrá haberlo por error; pero para mí, en ese caso no están sino aquellos que no acuden a poner en proporción un sacrificio tan penoso como el que el sostenimiento de las fuerzas armadas impone al país; a ponerlo, digo, en armonía con los resultados efectivos del dispendio en la satisfacción de las necesidades de la Nación.*

Su intención reformadora era impedir que se malgastara el dinero, *rebuscando por todos los rincones*, para poder costear una Marina, porque, aún frente a los que le tildaban de ignorante en temas navales, o pese a que muchos apostaban porque la Marina no era necesaria en España, *esta institución -decía-, le es precisa a la Nación española más que ninguna otra (...) porque la eficacia de nuestra defensa ha de radicar, principalmente, en la fuerza naval.*

Se necesitaban buques que cubrieran las condiciones de la Península, pero también para el servicio en Ultramar, de manera que no podían ser buques que se adecuaban a todos los mares, porque así no servirían para ninguno; ese fue uno de los errores en los que cayeron los gobiernos, y que se trató en 1884 por el ministro Antequera y la comisión del Dictamen.

Maura defendía su posición sin entrar en las cuestiones técnicas, pues, naturalmente, afirmaba que el Plan lo debía formar la Administración de Marina y que con arreglo a él se hicieran las construcciones, para que no ocurriera que el frecuente cambio de ministros alterase su curso cambiando el tipo de buques, gastándose así el dinero en irreconciliables unidades que no correspondieran al sistema por el que debieran estar combinados los elementos de la Escuadra.

Opinó el estadista que el Gobierno había procedido de la misma forma que los gobiernos anteriores en circunstancias similares. Que ya en 1884 el Gobierno pidió un crédito extraordinario para la construcción de Escuadra, y que desde aquella Comisión parlamentaria de la que formó parte discutiendo en largos debates, en compañía de Moret -presidente ahora de la comisión de presupuestos-, declaró que no era lícito votar los créditos sin que les precedieran la reformas necesarias, esto es, la reorganización completa de la administración de Marina. En ese sentido decía Maura: *entonces había dado de sus defectos y de su trabajosa organización pruebas semejantes a las que dá ahora mismo, y a las que temo que seguirá dando por todo el tiempo que esa fuerza exterior a la política tarde en venir a variar los horizontes. No se votó el crédito, no llegó a ser ley el proyecto; pese a ello, recordaba Maura como*

otro Gobierno posterior alcanzó a aprobar el crédito, sin las reformas, y que, ahora, como ocurrió entonces, los presupuestos no contemplaban las economías ni las reformas pertinentes.

Era necesario analizar si la administración de Marina respondía al esfuerzo del país por cubrir sus necesidades, advirtiendo que no todo lo que se gastaba aparecía consignado en el presupuesto de la Península, esto es, se debía atender también a los presupuestos destinados a la marina de Ultramar, cuestión que muchas veces se pretendía evadir entendiendo por gastos de Marina únicamente el presupuesto de la Península y, sin embargo, lo cierto era, como apuntaba Maura, que no había más que una fuerza naval, un cuerpo general de la Armada, un cuerpo de Ingenieros navales, un cuerpo de Artillería y un cuerpo de Infantería de Marina.

Presentaba el estadista un estudio calculado de los gastos producidos en el último decenio, un justiprecio sobre el presupuesto real pues acogía no sólo el de la Península, también el de Filipinas, de Cuba, y de Puerto Rico, aún eludiendo el de Fernando Poo, porque en realidad –decía-, era insignificante. Así, a pesar de que según los presupuestos ordinarios y extraordinarios de la Península se habrían empleado en fuerzas navales 397 millones, sin embargo, lo verdaderamente sufragado por la Nación fueron 603, de manera -apuntaba don Antonio-, que no era cierto que al año se gastara la Nación 39, o 33, o 25 millones como significaba el proyecto último, sino que eran 60 millones al año lo que se venía disponiendo. Además, se contaba con el presupuesto extraordinario, lo cual representaba la cantidad de 225 millones de pesetas en cuatro o cinco años, existiendo entonces un remanente aproximado de unos 170 millones, *para gastarlo* –anotaba Maura- *todo lo deprisa que pueda el ministro de Marina, como lo está gastando en la reconstrucción de la escuadra*, y, a pesar de todo -decía el estadista-, *no tenemos escuadra*.

Ante ese inmenso gasto, aún más en una época en que la situación del Tesoro era muy conflictiva, impelía Maura a los diputados: *yo os invito a que penséis si el sacrificio de 603 millones de pesetas en el último decenio, y de 170 millones más que están ahí bajo la mano del Gobierno para invertirlos tan pronto como pueda en las nuevas construcciones, no representa el supremo esfuerzo, iba a decir el esfuerzo increíble, que hemos hecho por dotar al país de la fuerza naval que necesita*. Ciertamente las palabras del político mallorquín expresan los medios extraordinarios que se dieron en el decenio, y que debían haber sido suficientes para dar una respuesta afirmativa a la necesidad de fuerza naval, obviamente muy costosa.

En España, el material flotante existente no se ajustaba a los medios desplegados por el Tesoro y el país. El inventario del material no correspondía desde luego a ese supremo esfuerzo.

En cuanto a la construcción española, incide nuevamente Maura en el sempiterno error español, ruinoso en el siglo pasado y que volvía a repetirse creyendo, como pasó antes, que para obtener una armada bastaba fabricar material flotante. Y, como dijo en 1884, *ni aún para el empeño aislado de tener material flotante era lícito arrojarse a gastar dinero sin reformar hondamente la administración, porque los resultados ya los habéis visto*.

Existían tres procedimientos para la renovación de la flota: optar por comprar buques a la industria privada extranjera, anteponiendo a todo el bajo precio y posiblemente la excelencia del material flotante; o impulsar las industrias nacionales, a sabiendas de que los arsenales deben salir del

presupuesto, y encargar las obras nuevas a la industria nacional naciente, o creada a la vez; y un tercer sistema, que suponía mantener arsenales.

Perduraban tres arsenales en la Península, otro en Cavite y algo parecido en Subic; de manera que manteníamos arsenales, teníamos industria naval nueva, y adquisiciones en el extranjero que no era probable se continuaran. Sin embargo, puesto que no parecía creíble que las demandas de la marina Mercante resolviera el mantenimiento de esta industria, preguntaba Maura: *¿qué pasará cuando se haya consumido lo que resta del presupuesto extraordinario? Habremos hecho surgir en el Nervión un gran astillero y lo habremos pagado, naturalmente; habremos fomentado el de La Graña; ahora surge un nuevo astillero particular en Cádiz; habremos hecho ampliar una fábrica de grandes cañones en Sevilla y otra de menores piezas en Plasencia, mientras instalábamos en La Carraca otra factoría oficial para cañones, amamantándolo todo a los pechos del escuálido presupuesto.*

Afirmó Maura que lo mejor sería no tener arsenales. Recordaba sus palabras en 1884, cuando propugnaba la necesidad de enmendar los fallos, mientras que ahora se veía obligado a ser mucho más duro: *Por entonces se hablaba de una reorganización, de una enmienda, de una vida nueva, y ahora he visto que hay que perder toda esperanza de enmienda en los arsenales. Por eso he dicho ahora cosas mucho más radicales que en 1884: porque me he convencido de que aquello era poco (...) Al mismo tiempo sostener arsenales, incubar los astilleros privados y hacer contratos fuera de España para nuevas adquisiciones. Reconocía que el mayor dispendio eran los arsenales, el más caro, produciendo graves pérdidas, y que debía optarse por la industria privada: En 1884 quedó demostrado que es imposible que los arsenales del Estado den obras rápidas y baratas, y no muy fácil que las den excelentes; pero entonces esperábamos alguna enmienda, y la enmienda no se ha logrado; pidió Maura que se suprimieran los arsenales del Estado al tiempo que se acabaran las obras en curso: lo que pido es que, tan pronto como se pueda, con gran vigor, con gran ahínco, se vayan cerrando, al menos como establecimientos constructores y fabriles del Estado.*

Reiteraba Maura que los arsenales *eran malos, inconvenientes, gravosos y sin provecho*, por la complicada máquina administrativa y por la dispersión de esfuerzos que suponía la ejecución de cada obra, viniendo a multiplicar los gastos de la producción y de las construcciones y evadiendo responsabilidades etc.

La administración de Marina, a raíz de ese enorme presupuesto extraordinario de los 225 millones votados años atrás, además de los presupuestos ordinarios, había optado por las tres vías al mismo tiempo: sostenimiento de arsenales, intento de encargar las obras nuevas a la industria nacional que nacía, o provocar su nacimiento, y compras de buques a la industria privada extranjera.

Intentó Maura recabar cuanto habían costado en el decenio los arsenales y el material flotante, sin embargo, como la contabilidad del ministerio no arrojaba el importe total de los gastos, se vio obligado a recurrir a los presupuestos para buscar lo que se había gastado. En esa línea, confesaba que no podía aceptar los datos de la contabilidad oficial para la valoración de obras nuevas de nuestros arsenales, pues encerraban tantas contradicciones que, a su juicio, la hacían de todo punto increíble.

La lectura de los presupuestos indicaba lo que costaron los arsenales y lo que produjeron en la década 1880-1890, resultando que en nuevo material y conservación del viejo se habían gastado 260.898.111 pesetas, de los que 71 correspondían a conservación y compra de nuevos buques, y el resto (189), a obras construidas en los arsenales estatales. Sirviéndose de la contabilidad oficial, esto es, de la que le presentaron la administración de Marina y los arsenales (estos últimos expidieron los de los años anteriores a 1886, mientras la Administración le envió los de los años siguientes), elaboró don Antonio un minucioso estado del justiprecio de las obras nuevas de la década 80-90, poniendo de relieve las pérdidas de los arsenales en ese decenio, estimadas en ciento cuarenta y dos millones y medio de pesetas, o ciento veinticuatro si se consideraban íntegramente los datos de la contabilidad oficial que valoraba en cinco millones un buque igual a otro que había costado un millón y pico, encontrando las mayores diferencias entre la valoración oficial de las obras nuevas y el coste de buques análogos comprados a la industria particular nacional y extranjera; ese era el ejemplo que le suponía el coste de 1.150.000 pesetas del crucero *Velasco* de 1.152 toneladas, frente al del *Colón*, buque copia del *Velasco* de las mismas toneladas que según la contabilidad oficial supuso 5.600.490 pesetas; o el *Isla de Cuba* y el *Isla de Luzón*, que tenían poco menos de tonelaje, pues eran de 1.046 toneladas y aparecían algo más caros que el *Velasco*, 1.400.000 pesetas; otros ejemplos, no siendo tan terribles, también denotaban sorpresas, así, el cañonero *Concha*, construido en El Ferrol, de 524 toneladas, costó 450.870 pesetas, así que serían 860 pesetas por tonelada, mientras que los cañoneros *Elcano* y *Magallanes*, también de 524 toneladas, construido con el mismo patrón en La Carraca, figuraban cada uno con un coste de 1.570.000 pesetas, de manera que cada tonelada habría salido a 3.010 pesetas etc.. Describiendo los cuantiosos gastos que desde antiguo venían originando los arsenales, se demostraba un estado de la contabilidad oficial ciertamente confuso: *No es posible fiarse de una contabilidad que, entre otras cosas, el año 86 dirigiéndose a las Cortes, a los dos años de construido el Pelayo se equivocaba en cinco millones respecto del coste de ese barco. El cañonero Concha, construido en el Ferrol, de 524 toneladas, dice esa contabilidad que ha costado 450.870 pesetas, de manera que sale a razón de 860 pesetas por tonelada. Pues los cañoneros Elcano y Magallanes, que tienen cada uno de ellos las mismas 524 toneladas, y que están hechos con el mismo patrón en La Carraca, figuran con un coste de un millón quinientas setenta mil y tantas pesetas cada cual; es decir, que en vez de salir a 860 pesetas la tonelada, salen a 3.010. Y se pregunta Maura: ¿Es posible que si hubiera contabilidad apareciese costando un buque cuatro veces más que otro que es enteramente igual?*

Junto al justiprecio anotaba la valoración oficial, y al lado del tipo por tonelada con que se hace el justiprecio, el coste por tonelada que registra la contabilidad oficial. Para establecer las bases del justiprecio, empleó como modelo la Armada italiana pues, además de que había abordado la reconstrucción de su material flotante en la misma época, también sostenía arsenales estatales; en sus datos oficiales encontraba Maura la proporción en cada tipo de buque entre el coste del casco, de la máquina y de la artillería, de manera que, desde el estado del buque, pudo cifrar con respecto a nuestros barcos el valor de la obra ejecutada dentro del decenio que le ocupaba. Sus bases las estableció según la categoría de los buques, habida cuenta la

complejidad de la construcción, porque hay una gran diferencia entre el coste por tonelada de un acorazado, o de un crucero o de un torpedero; seleccionó los tipos más similares a los españoles, o un promedio de algunos análogos cuando existían diferencias de costes. Afirmó así: *creo haber aproximado el justiprecio a la verdad cuanto podía, y me parece que he propendido más al exceso que a la rebaja. De esta suerte he tratado de hacer el justiprecio; mejor dicho, los hechos lo han realizado comparando nuestra Nación con otra que casi simultáneamente ha hecho lo mismo que nosotros quisimos hacer; no me atrevo a decir que lo hayamos hecho.*

Como ejemplos del material italiano apuntaba al *Voltorno* y al *Curtatone*, de 1.065 toneladas, que habían costado 1.474.385 y 1.461.060 liras respectivamente, y estos venían a ser como nuestros cruceros de ese tamaño comprados a la industria particular y, añadía, compárese este coste a los 5.600.000 pesetas del *Colón*; otro ejemplo era el *Saboya*, crucero de 2.850 toneladas que costó 4.404.022, mientras que el *Reina Cristina* costó a la Marina española, según los datos oficiales, 8.466.735 pesetas y tenía 3.091 toneladas etc.. La flota italiana la componían 10 acorazados de 11 a 13.000 toneladas, 3 cruceros de primera, 5 arietes torpederos, 5 avisos, 5 cruceros torpederos, 4 cañoneros, 7 trasportes, 6 naves de uso local, 2 avisos torpederos, 10 torpederos de alta mar, 59 torpederos de costa y fuerzas sutiles. Y esta flota había costado a Italia 337 millones, *de manera*, decía Maura, *que con sólo lo que fatalmente, conocidamente, hemos arrojado nosotros, no sé a donde (al mar no es porque si al mar fuera, quizá tomara por acaso figura de flota), con eso teníamos poco menos que la mitad de toda la flota nueva de Italia.*

Advirtiendo que no pedía la supresión de los puertos militares del Ferrol, Cartagena y Cádiz, puntos de abrigo etc. y, no queriendo entrar en consideraciones estratégicas que no le competían, declaraba que no había posibilidad de construir barcos si no era recurriendo a la industria privada para sus principales elementos, evidenciando incluso que no había una sola máquina procedente de los arsenales (excepto una sola de un barco en construcción), y denunciando el sistema de construcción que se venía desarrollando en los arsenales: *se ponían las quillas tras un fácil procedimiento de acuerdo por medio de media docena de telegramas o el viaje de la correspondiente comisión local a Madrid, cuando después la construcción podía durar años y años, siguiendo en pie el arsenal, las maestranzas y todas las organizaciones burocráticas, incapaces, decía Maura, de producir nada útil, que no son más que nidos de abusos y de holganza.*

Consideraba Maura a los arsenales como el mayor dispendio, porque eran muy costosos, tardos e ineficaces, y alegaba que, en caso de tener que optar por el mejor procedimiento de construcción, era preferible inclinarse por la industria privada nacional, si bien advertía: *Entiendo, sin embargo, que el error más grave ya está cometido, porque en vez de incubar la industria nacional en los arsenales para que se aprovechase allí ese conjunto de millones que el señor ministro de Marina no quiere que se esterilicen, y que en efecto es muy grande, se ha ido a implantarla en otras partes donde todo se ha de improvisar y pagar.*

En su detallado análisis, apuntaba Maura la necesidad imperiosa de emprender una reforma eficaz y seria, aunque para ello fuera necesario lastimar intereses y conveniencias, debiendo resignarse el que las abordara a

ser tachado de perturbador. Y es que, ciertamente, no tardaban en producirse las protestas locales, desde los diputados y senadores provinciales, y en general desde todos los estamentos sociales de la zona, siempre que se aludía a la supresión, mutilación o paralización de un arsenal, emprendida como una defensa a ultranza de las plantillas de funcionarios y las maestranzas capaz de obstaculizar y paralizar toda acción del Gobierno.

No obstante, pese a la natural resistencia que todos los gobiernos puedan encontrar a toda reforma, aún más en el caso de implicar un coste económico o que perjudique intereses locales, Maura expresaba su confianza en que la opinión libre, fuera de militancias, esto es, la opinión neutra que a su juicio era casi toda, apoyaría la acción del Gobierno si éste abordaba la situación con energía; *y si eso no fuera así, decía Maura, si acaso esto fuera una ilusión juvenil en mí, si esto no sucediera, y el Gobierno que emprendiera la obra con tal vigor y denuedo cayese porque no le sostenía la opinión manifiesta del país frente a los intereses locales lastimados, ¡ah! entonces la conciencia de todos nosotros debía quedar tranquila, porque este país tendría la administración y el gobierno que merecería.*

Las palabras de Maura fueron replicadas por el diputado La Serna en numerosos puntos de su discurso; en cuanto a la opinión pública, aducía La Serna que, aunque tuviera razón Maura en sus protestas y reclamos sobre la Armada, era posible que la prevención pública contra la administración de Marina podía impedir que se le hiciera justicia. La respuesta de don Antonio incidía en la autenticidad de los datos aportados, pronunciando rotundas afirmaciones sobre cada punto, como soluciones que no meras críticas y, en cuanto a la existencia de esa prevención pública, declaraba que precisamente por eso era más necesario explicar el estado de la situación real, y que no se podía prestar mejor servicio a la Marina, ni se le podía rendir homenaje más valioso, que el discutir sobre ello, *a la luz del día, de buena fe, con lealtad, no presentando cargos imaginarios ni deslizando caprichosas insinuaciones.*

Maura continuó dedicando la misma minuciosidad de estudio a todos los organismos de Marina. En cuanto al personal, censuró el desenvolvimiento de los organismos terrestres que se había verificado al tiempo que la administración de Marina dejaba arruinar y no reponía el material flotante.

Poniendo de manifiesto cómo en los organismos de Marina en tierra se gastaban cuantiosos millones, situó el eje de la reforma en su Administración: en la administración central (personal y material), los departamentos o capitanías generales, las provincias marítimas y los establecimientos docentes y científicos.

Examinando el estado general de la Armada, esto es, los escalafones de los cuerpos de oficiales, pidió la más rigurosa reducción de las plantillas, *hasta acomodarlas a las verdaderas necesidades de la flota, reconociendo que hay excedente y no ensanchándolas para disminuir el excedente, o para disimularlo...* Propuso eliminar la gran desproporción existente en la administración central, entre personal y material, estimando que los funcionarios públicos debían reducirse al mínimo, debiendo estar *muy bien ocupados y bien dotados*; a modo de ejemplo describía como en 1854 el coste total ascendía a 273.396 pesetas, a los diez años, en 1864-1865, había ascendido a 495.865; en 1880-1881 llegaban a 623.780 pesetas y en 1889-90 la cifra era de 1.106.239, y todo ello sin contar los cargos del Consejo Supremo de Guerra y Marina, la dotación del Museo Naval, la Dirección de Hidrografía,

ni las comisiones accidentales propias de cada ministerio; con la particularidad, decía Maura, de que el coste de personal había pasado de 191.896 pesetas en 1854, hasta 1.005.839 pesetas, mientras que el material suponía 81.500 pesetas en la primera fecha y no pasaba de 100.400 en la última (1888-1890), de manera que el coste de material de oficina apenas se había movido, mientras que los gastos de personal se habían multiplicado cinco veces y media sin que se hubiera producido ese incremento en su plantilla (en 1864 había 116 funcionarios y en 1890 su número era de 177)

En esa línea, reconociendo la enorme proporción de gastos que debe suponer para una nación marítima el mantenimiento de sus fuerzas navales, exigiendo gastos comunes, irreductibles, lo mismo para administrar una flota y un presupuesto pequeños que para regir y gobernar los gastos importantes y los inmensos armamentos navales de otras naciones, describía la desproporción existente de la Armada española con respecto a grandes potencias; ponía como ejemplo a Francia, a la que se situaba en segundo lugar del ranking mundial y que, teniendo un presupuesto de 219 millones de pesetas, gastaba 1.315.000, esto es, casi lo mismo que nuestra modesta nación; o como Italia que, teniendo una escuadra potente, gastaba en administración central 906.000 pesetas, es decir, 200.000 menos que España. Por otra parte, analizando las cifras españolas de épocas anteriores, resultaba que la parte proporcional destinada a la administración del presupuesto total representaba el 1'20 % en 1854, en 1864-65 era el 1'66, en 1880-81 se empleaba el 1'94, mientras que en el proyecto último era del 2'54. Finalizaba su crítica Maura propugnando que la administración central debía reducirse, simplificarse, *podarla*, en definitiva quitarle empleados.¹⁵⁹

Igualmente pretendía reducir plantillas respecto a la administración local de Marina, esto es, los departamentos o capitanías generales y las provincias marítimas.

En cada uno de los tres Departamentos de la Marina española se mantenía un arsenal, teniendo cada arsenal personal y organismos propios, diferentes también del de buques y unidades navales, de manera que la cabeza no era el Departamento, ni el arsenal, ni el organismo que mandaba los buques ni su jefatura cuando formaban escuadra, resultando prácticamente cuatro ministerios, uno en Madrid, otro en El Ferrol, otro en Cartagena y otro en San Fernando, sumando el primero 117 funcionarios y los otros tres hasta 453, situación que daba lugar a que también en personal España superaba con creces al de las potencias navales extranjeras. Los Departamentos debían quedar reducidos, a juicio de Maura, al capitán general y su estado mayor, y a una limitadísima secretaría, en la cual sobrarían de seguro tres empleados si eran cuatro, y cuatro si eran cinco. Y de nuevo ejemplificaba a Inglaterra, *que tiene más marina que nosotros, sirve lo que aquí sirve el departamento con un almirante que vive a bordo y que tiene su estado mayor de mando, porque manda, y una secretaría en la que hay cuatro o cinco funcionarios*. Respecto a cifras de coste de haberes en los Departamentos españoles, Maura aporta datos concretos: 1.700.835 pesetas, mientras el material alcanzaba 80.893.

¹⁵⁹ Señalaba el fuerte incremento producido en la dotación de media por empleado en Marina: mientras que en la administración central de Marina contempla una cantidad de 5.123 pesetas, en la correspondiente a Hacienda resulta de 3.276, y en la de Guerra 3.642 (Sesión parlamentaria de 14 de mayo de 1890)

En el aspecto económico que resulta del contacto que en los organismos administrativos de tierra se verifica entre la marina de Guerra y la Mercante, es decir, en las provincias marítimas, su opinión era muy radical, declarando la conveniencia de suprimir las provincias marítimas, dotadas entonces con 620 funcionarios, además de los de servicios semafóricos.

La situación favorecía que esas capitanías de puerto, que disfrutaban los mayores sueldos y albergaban generosas gratificaciones, fueran cargos apetecidos por el cuerpo general de la Armada, y, sin embargo, carecía de sentido que los ostentara un organismo armado.

Analizó Maura los servicios pertenecientes a las provincias marítimas: practicaje, salvamentos, procedimiento de averías y abordajes, examen y emisión de los títulos de piloto y maquinistas, y el más importante, la inscripción marítima. Los servicios desplegados, con la intervención de las dos marinas y de Fomento, eran permanentemente objeto de censura.

Recuerda que ya en el Congreso de la industria naviera de España, celebrado en 1886, con masiva asistencia de navieros, se determinó que una de las necesidades prioritarias de la Mercante era que se suprimiera todo carácter militar en los servicios que prestaban las provincias marítimas: inscripción y reclutamiento de la marinería, inscripción de los buques mercantes, vigilancia, administración y policía de las industrias a flote de pesca y navegación, expedición de reales patentes a los oficiales mercantes, despacho de salida y abanderamiento de buques, estadística marítima, lo mismo en delitos y faltas leves, o en la formación de sumarias, que en casos de avería, abordaje y naufragio, y policía de los puertos y de las costas.

La solución le parece a Maura clara y sencilla: se constituirían unas juntas presididas por autoridades gubernativas y donde tuviera intervención el Estado, pero constituidas fundamentalmente por navieros, comerciantes y armadores locales, recaudando las subvenciones que disfrutaban las comandancias y los demás arbitrios que quieran establecer y autorice el Gobierno, nombren y paguen al personal; pues, como aduce Maura, juntas de obras había en los puertos y sus resultados siempre fueron satisfactorios, y estas juntas podrían desempeñar todo lo tocante a policía de puertos y costas, practicaje, los salvamentos, y la carga y descarga, y lo tocante a la pesca y servicio de gabarras y botes. Por otra parte, el ejercicio de jurisdicción en casos de avería, de abordaje y otros similares, debería ir al Tribunal de Comercio, *cuando lo haya, y, entre tanto, al juez de primera instancia con asistencia de un jurado pericial; el despacho de roles y patentes, registro de buques y estadística naval, a aduanas. La inscripción marítima a los Ayuntamientos donde los hubiera, y en caso contrario a las citadas juntas donde la autoridad gubernativa debe conservar la presidencia y una intervención.*

Otro de los temas de tierra abordados por el diputado mallorquín, más susceptibles de reformas y economías, concernía a los establecimientos docentes de Marina. Consideraba Maura que la enseñanza *era carísima y mala, por excesivamente teórica*. Lamentaba que la ciencia en el ramo de Marina costaba al Estado la suma de 3.484.948 pesetas en 1890, mientras que en la misma época se destinaban solamente 5.949.396 pesetas al total fomento de las artes y ciencias en Universidades, Escuelas Superiores y Especiales, Museos, Archivos, adquisición de obras premiadas y pensiones artísticas. En este año se había pretendido refundir las tres academias en una, pero la Academia única se dividió en tres secciones, una para cada Departamento, de

manera, dice Maura, que *Así acontece que no hay más que una sola Academia, pero cuesta tanto la una como las tres juntas*. El gravoso mantenimiento de tres escuelas de Administración, una Academia de Infantería y la Escuela Naval, dictándose en ellas asignaturas prácticamente idénticas, aconsejaba, en su opinión, reunir dichas academias en una sola, impartándose las asignaturas comunes, sin perjuicio de que dentro de ésta se agregaran los estudios de especialidad. El mismo intento de reajuste económico lo mantendrá en los años siguientes, advirtiendo que aquello no implicaba economía de ciencia sino reducción de las grandes plantillas de profesores en las enseñanzas que obviamente se podían y debían reunir.

Y, por el contrario, subrayaba Maura la incoherencia que suponía la ausencia en España de un centro donde se pudieran preparar los maquinistas, cuestión de importancia manifiesta puesto que el trascendente cambio de la navegación de vela a la de vapor, que convertía a las máquinas en punto vital del buque, exigía una formación específica. En España, la administración de Marina tenía tres Academias de administración, una Academia de Infantería y otros centros científicos, pero no tenía una sola escuela para maquinistas. En 1850 se había instaurado una escuela de maquinistas en El Ferrol, que fue modificada dos años más tarde, y que sólo permaneció hasta 1856.

Como contrapartida, Maura evocaba el modelo de la organizada carrera del maquinista en la Marina inglesa, recibiendo las clases en talleres y aulas y perfeccionando estudios después en el Colegio Real de Greenwich, obteniendo sus graduados un reconocimiento inaudito en el estado general de la Armada española. En España –decía-, primero está el cuerpo general, después los ingenieros, siguen los artilleros, luego la infantería, el cuerpo administrativo, el de sanidad, el eclesiástico, el jurídico, los guarda almacenes, y los archiveros; a continuación los subalternos: a la cabeza están los contraamaestres y los condestables, y al final quedan los maquinistas. La situación de abandono a la enseñanza de los maquinistas era tan evidente que, a la hora de botarse un buque, no se encontraban en España los expertos necesarios, de manera que la Administración, no previendo el establecimiento de su enseñanza, tampoco se preocupaba por cubrir las plantillas de las nuevas construcciones; y, sin embargo, decía don Antonio, *sobran muchísimos otros oficiales de todos los cuerpos, en alguno de los cuales, durante el espacio de sólo seis años, se ha duplicado recientemente la oficialidad*.

En cuanto a la instrucción, y más específicamente la *principalísima* escuela del marino que significa la navegación, señalaba la desatención que en España se le infringía, mientras que se multiplicaban los destinos de tierra; en esa línea decía: *Jamás habrá posibilidad de tener marinos más que entre los que naveguen; así es que Inglaterra, no concibe el acuartelar marinos: Eso allí es un absurdo*. Acusó don Antonio el excesivo número de marinos destinados en tierra: de los 1.084 del escalafón de oficiales del Cuerpo General, había embarcados 497 y el resto, 587, en tierra; en Artillería había 5 embarcados y 90 en tierra; en Infantería de Marina, 5 embarcados y 377 en tierra; en el Cuerpo administrativo 45 embarcados y 318 en tierra; en Sanidad, 37 embarcados y 152 en tierra; en el Cuerpo eclesiástico, 8 embarcados y 38 en tierra; los guarda almacenes, pilotos particulares y oficiales de reserva, naturalmente en tierra, además del Cuerpo jurídico (70), ingenieros de armada y archiveros; resultando en total: embarcados 597 oficiales, y en tierra 1900, navegando pues un 25%. Por lo que concierne a las clases subalternas, la tropa y

marinería, presenta una cifra de 12.320 hombres en tierra, y de 9.354 de personal embarcado, de tal forma que se dedicaban, en haberes, 10.669.000 pesetas a los primeros y 17.486.000 pesetas a los que estaban en tierra. A estos datos añadía la dificultad de navegación, manifiestamente escasa, debida a la escasez de carbón presupuestada para la flota, derivando en una Marina cuyo personal no podía navegar y si acaso breves temporadas con largos intervalos.

Era la misma línea de demanda que ya se había expresado por algunos oficiales de Marina años antes, así recordamos lo que expresó el contralmirante José de Carranza y Echevarría en 1887, haciendo un llamamiento a la obligada práctica de la navegación, escuela a flote necesaria hasta el punto que hacía suyas las palabras de un almirante francés contemporáneo, Jurien de la Gravière: *Por limitados que sean los créditos, yo consagraría siempre la mayor parte a la instrucción de los oficiales.*¹⁶⁰ Había opinado Carranza que la pericia de los jefes y oficiales en los complejos buques de la época sólo era posible navegando mucho y que, sin embargo: *hoy por falta de buques se dedican a los estudios, en vez de adquirir la práctica del hombre de guerra en la mar*, con esa idea entendía que los grandes buques de combate y los torpederos debían estar armados para navegar varios meses al año, y organizados para practicar toda clase de evoluciones ejercicios o simulacros navales, mientras que, por el contrario, él había presenciado muchas veces en algunos buques que si hacía mal tiempo muchos eran los tripulantes que se mareaban.

Los duros discursos de Maura se reproducirán en el Parlamento al año siguiente, los días 21, 23 y 24 de mayo de 1892, durante los debates de presupuestos de Marina. En ellos seguirá insistiendo Maura en la idea de que el interés por la Marina no puede ser distinto del interés de la Patria, sino que son solidarios e inseparables.

La minoría liberal, a través de los diputados Garijo, Morales y Mellado, había presentado su voto particular sobre una reducción de siete millones, y Maura argüía en su defensa la necesaria reducción de gastos: *no sólo porque no disminuye un ápice las fuerzas navales, no sólo no perjudica a ningún servicio útil, sino que la nueva planta mejora los servicios a tal punto que, aunque costase lo mismo que la organización actual viene costando, sería preferible a lo que hoy existe lo que en el voto de la minoría se propone.*

Ya había comenzado la construcción de la Escuadra y se había votado la aceptación de su mantenimiento futuro. Se estaban construyendo entonces siete acorazados (si bien el *Carlos V* aún estaba en proyecto), lo que significaría un próximo y necesario aumento de gran magnitud en el presupuesto, con gastos nuevos, servicios nuevos, buques que aún no existían, y sustitución de un gasto que ahora corría a cargo del presupuesto extraordinario; en esa tesitura, exhortaba Maura a los diputados: *¿ no creéis que todo esto invita y requiere a los diputados de la Nación para que con severísima diligencia busquen en los rincones del presupuesto de Marina y en la reorganización de los servicios, los medios de que el aumento, o la parte posible de él, no venga como un sumando que añadir a los actuales presupuestos del Estado?* Afirmaba que la Comisión parlamentaria había

¹⁶⁰ Carranza y Echevarría, José de: *Conferencia leída en el C. De Ejército y de la Armada, los días 5 y 12 de febrero de 1887, Buques de Guerra que se requieren con urgencia. Rev. General de Marina, 1887, pp. 617-618.*

invertido los términos de valores en la redacción del presupuesto, resultando como principal lo accesorio, lo secundario, y a corregir ese grave error se había encaminado la enmienda de la minoría liberal de la Comisión que se había desechado.

Persistía Maura en la necesidad de Escuadra, exigencia que expresaba la enmienda particular reconociendo que España carecía de fuerza naval. Eran necesarias fuerzas navales para sus costas e islas, y también para sus territorios de Ultramar, lo cual contraía unos costes formidables, e inalcanzables para la Nación; pero, además, había de tenerse en cuenta que los cambios introducidos en la industria naval, en la navegación, y en general las novedades que de inmediato se aplican a las construcciones navales, convierten en antiguo a un buque en poco tiempo, demandando su sustitución por otras obras nuevas. Analizando todo esto, Maura prevenía a los diputados sobre el ya cercano agotamiento del presupuesto extraordinario y la necesidad de incluir en el ordinario una partida para obras nuevas, *porque es absolutamente imposible que se paralice nunca por mucho tiempo la reposición del material flotante*. Corroborando la postura defendida por el diputado La Serna, propugnaba la reorganización completa de los servicios, y destacaba del voto particular, en el preámbulo, el criterio a seguir: *que es necesario buscar las reducciones principalmente en los créditos que no se invierten de un modo directo en sostener fuerzas armadas*. Así lo había pretendido desde años atrás, en el 84, cuando formó parte de la Comisión con Moret, en campaña a la que se unió el almirante Antequera y que, sin embargo, la Ley no salió y no se volvió a hablar de ella. Al respecto dirá Maura: *Ahora me permitiréis que no os pregunte porque pudiera parecer jactancia, si teníamos razón el señor Moret y yo, y si fue grave la responsabilidad del Gobierno (entonces también conservador) que cediendo ante la amenaza de la disolución de un Comité, ante la dimisión de un Ayuntamiento y las reclamaciones de una localidad interesada, abandonaba el pensamiento que había adoptado, y que la Comisión, intervenida por la minoría sustentaba. De este modo, sin hacer en la administración de marina las reformas necesarias para que no se malograra el inmenso esfuerzo, otorgóse al fin el crédito, como sucede siempre que solo el corazón dicta las resoluciones, sin cálculo, cautela, ni reserva*.

Los recortes debían ir dirigidos a los organismos de tierra pues, aunque es evidente que no pueden existir buques sin algún organismo en tierra que los construya, sustente y dote, también es evidente que ese organismo es un complemento accesorio y que sólo resulta útil en cuanto sirve esas funciones para los barcos que navegan. Aludía Maura, como siempre, a la obligación de hacer recortes económicos en la administración, llamando la atención sobre los que se sorprendían del recorte de 7 millones en el presupuesto, concerniente a la diferencia entre el coste de las plantillas del servicio en ese momento y las plantillas reformadas de los servicios, que el voto particular de los liberales señalaba.

Maura, que tanto tiempo había dedicado a examinar los presupuestos de Marina, decía: *se asombrarían menos si hubieran acometido el ímprobo trabajo de destilar el presupuesto de Marina, porque no hay más que una manera de entenderlo, que es ésta: destilarlo*; y explicaba que el partido liberal había propuesto esa reducción de los siete millones, pero dejando la integridad de las fuerzas navales y castigando los organismos de tierra. En esa línea, añadía el

diputado: *porque mientras no se hagan en los arsenales, en el ministerio y en todos los organismos reformas esenciales, nosotros creemos que no dará resultado el sacrificio que se pide a la Nación.*

Dos años después, en 1894, el presidente Cánovas declaró en el Congreso: *Delante del hecho de que la Ley de creación de la Escuadra no ha producido hasta este último mes ningún buque de guerra más que el pequeño buque Marqués de la Ensenada; delante del hecho de que una gran parte del crédito se ha gastado en buques que eran inútiles desde que se les puso la quilla, y en vista del resultado de todo esto y de que no tenemos más que cuatro o cinco buques de guerra, y puede suceder que en momentos dados, por circunstancias imprevistas, nos quedemos sin ninguno en el mar, ¿por qué no se ha de dar al país una satisfacción más brillante que todas las afirmaciones retóricas?*¹⁶¹

El debate lo había iniciado el diputado, y marino, Díaz Moreu, cuando se discutía el proyecto de fuerzas navales de la Península y Ultramar para el año económico 1894-95, apuntando que no teníamos un solo buque capaz de entrar en combate y que, llegado el caso, *volvería a repetirse la lección que ya nos tiene la experiencia; volvería a suceder lo mismo que en Trafalgar, y que el hacinamiento de buques y de hombres valerosos que se hiciera sería inútil e impotente para defender la Patria etc.*

Aunque no compartimos el símil de Trafalgar en cuanto a ausencia de buques, puesto que entonces aún se pudo contar con importante flota, sí secundamos su argumento en lo que respecta a la total indefensión, porque la casi completa carencia posterior de buques de guerra conduciría al mismo fracaso que la falta de buenas tripulaciones y de material de abastecimiento evidenciadas en el combate de 1805.

También se pronunciaron al respecto los diputados Rafael Gasset y el general Marengo, presentando amplias proposiciones a la Cámara a las que se adhirieron tanto los congresistas de izquierdas como los de derechas, incluidos los carlistas y republicanos. En el Senado tomó la palabra el Marqués de Aguilar de Campóo, repitiendo los mismos conceptos enunciados por el ministro Vázquez Figueroa en 1812; reclamaba Campóo la necesidad de tener Marina y que si se consideraba que los créditos necesarios no los podía asumir la Nación, pues que se licenciara la marinería y se suprimiesen los oficiales, posición, advertía, que no coincidía con el deseo expresado en las dos Cámaras, sino todo lo contrario.

Los debates habían mostrado la necesidad que había de reconstruir el poder naval, si bien los medios no fueron los acertados, pues hubo discontinuidad y falta de uniformidad en el criterio.

Durante todo el proceso de preguntas y respuestas, de petición de informes por parte de la Comisión formada al respecto etc., en torno a las causas que impidieron la continuidad de los planes, propugnaba el ministro, contralmirante Pasquín: *Si ha habido equivocación, ha sido equivocación nacional. Pueden aplicarse, respecto a la cuestión de la Escuadra, aquellos versos de un poeta español: Gemid, humanos. Todos en él pusisteis vuestras manos.* El significado de sus palabras era el mismo que de forma generalizada proferirán numerosas figuras de la vida pública a raíz del desastre del 98, cuando afirmen que todos habían sido culpables, refiriéndose a todo el

¹⁶¹Diario de Sesiones del Congreso, 27 de junio de 1894.

Parlamento, porque no habían pasado de la mera discusión cuando tantas advertencias se habían produciendo.

El grito de Baire, 24 de febrero de 1895, trajo la segunda y definitiva guerra de Cuba. Si no contábamos con una defensa militar adecuada, tampoco las negociaciones habían sido factibles.

Muy lejos quedaba el Proyecto de Ley presentado por Maura en junio de 1893 sobre *reforma del Gobierno y de la Administración civil de las islas de Cuba y Puerto Rico*, y mucho menos servirá la Ley de análogo propósito sacada por Abarzuza en el año del que hablamos (15 de marzo de 1895), pues más bien aceleró la insurrección; y en cuanto al terreno diplomático no teníamos el apoyo internacional: cesado el acuerdo de 1887 a 1892 con la Triple Alianza, no se había conseguido inteligencia alguna con la República francesa.

La política de Cánovas intentaba reducir la insurrección contrarrestándola con la acción permanente de las armas, a la vez que aplicar tímidas medidas reformistas, dando así tiempo a la restauración de las fuerzas armadas, pretendiendo añadir, en lo que respecta a la Armada, las nuevas unidades contratadas.

Tras el asesinato de Cánovas, con la vuelta al poder de los liberales, Sagasta concedió la autonomía a las Islas (28 de noviembre de 1897), pero la intervención bélica de los Estados Unidos ya resultaba inevitable.

La superioridad de las fuerzas norteamericanas sobre las españolas era abismal, sin embargo, el desconocimiento manifiesto a esta verdad, ignorancia tantas veces proclamada acusando a la tergiversada prensa e incluso a las declaraciones de los próceres de la época, sólo lo padeció verdaderamente el patriotismo popular, el cual se hallaba convencido de la supremacía naval española que los fantasmales estados comparativos de fuerzas y las fotografías de buques editados le hacían creer, revelándoles un cuadro de la flota capaz de acabar con la intromisión americana en poco tiempo.

La verdadera situación no la desconoció la clase política, pues hubo importantes voces que la advirtieron, entre ellas las de abundantes marinos que venían denostándola. Las advertencias hechas por el diputado Moret al Gobierno muchos años antes habían sido claras y contundentes, expresando la necesidad de restaurar nuestras defensas navales a la vez que informaba del peligro que suponía el impulso acelerado que se estaba dando a la construcción de la flota norteamericana. Pero, además, y por ejemplificar una prevención de la parte combatiente, como el último de los avisos, constan las reiteradas consideraciones del almirante Cervera que, sin rehusar obedecer las órdenes del Gobierno desde que se le mandó concentrar la Escuadra en Cabo Verde para dirigirse a Cuba, hasta la última orden de dejar la bahía de Santiago de Cuba, alertó en numerosos telegramas oficiales sobre la gran inferioridad de nuestra flota frente a la norteamericana, establecida en una proporción próxima al 1:3.

El tremendo sacrificio, inmolación de la Armada en aguas de Cavite y Santiago de Cuba, fue la trágica expresión de la ausencia de Marina. Todos reconocerán después que su presencia, y por tanto su modernización, habría sido absolutamente necesaria para la defensa de aquellos territorios, y que así se habría impedido posiblemente la intromisión norteamericana.

Fundamentos sobre los que construyó don Antonio Maura sus discursos acerca de los presupuestos de los bienios 1889-90 y 1890-91.

Las ideas de don Antonio, en las diferentes materias marítimas, son, como desde que inició su campaña por la Armada, un reflejo fiel de los cualificados asesores con los que siguió permanentemente informado. Abundaron los marinos de Guerra, alguno de la Mercante, y otros ilustres conocedores de la materia, que habían expuesto sus opiniones en los numerosos artículos que incluyó durante esa época la *Revista General de Marina*, desde los meses previos a la aprobación de la Ley de 1887. A título de ejemplo señalamos algunas de las ideas expresadas por aquéllos en torno a la famosa Ley, sus objetivos y sus fallos, recogidos también en los discursos de Maura.

El contralmirante Ramón Topete, vicepresidente del Centro Técnico de la Marina, expresaba que, en contra de lo que solía entenderse, no era lo mismo Escuadra que Marina; que la escuadra era una fiel representación del poder naval, regulada su fuerza e importancia, así como su constitución militar, en función de las necesidades y posibilidades de la nación; que sus excesos en una u otra dirección no contribuían a la consolidación del poder marítimo, sino a su ruina. Muestra de ello, argumentaba el Contralmirante, fueron las falsas escuadras de Patiño o Ensenada, o del baylio Valdés que, faltos de recursos, no pudieron conservar siquiera en los arsenales. Denunciaba el gravísimo problema militar y económico de la Administración, y subrayaba la imperiosa necesidad de la reorganización de los servicios de Marina, esto es, la reorganización de personal y su modernización, y la de los arsenales, como algo inseparable a la creación de escuadra.¹⁶²

Sobre el proyecto de Escuadra, también había escrito en el mismo año 1877 otro ilustre contralmirante, Juan Martínez Illescas, que igualmente mantuvo correspondencia con Maura. Habiendo pasado ocho meses después de publicada la Ley, consideraba Illescas que se habían revelado como ciertas las críticas a su contenido. Quedaba ya demostrado que lo que se había considerado por la Ley como más moderno dejaba mucho que desear, *si por completo no se había eclipsado*. Siguiendo la opinión de los entusiastas de los torpederos, se había excluido el acorazado (si bien dejaban una puerta abierta si convenía), mientras que las potencias, aún siguiendo esa moda, se reservaron sus acorazados y aceleraron la construcción de los que tenían en grada con las posibles modificaciones. Abogaba Illescas por los acorazados, debiendo comprarse ahora los primeros en el extranjero, pues carecíamos de proyectos en los arsenales y los astilleros privados no tenían los elementos necesarios para su construcción. Urgía a su parecer la construcción y, no siendo fácil encargar el proyecto fuera sin encargar a la vez el tipo, se debían comprar en el exterior mientras se convocaba concurso de proyectos para futuras construcciones.

Aunque Maura no formó parte de la Comisión parlamentaria del Proyecto de Ley de 1887, tampoco se desligó de la lucha por la regeneración de la Armada, así hemos visto como intervino afanosamente en los debates de

¹⁶² Topete, Ramón: *La Escuadra en proyecto*. *Rev. General de Marina*, marzo, 1877.

presupuestos de Marina de principios de la década siguiente: se debatió el proyecto de Ley de presupuesto generales del Estado para el año económico 1889-90 y, no habiendo sido aprobado el proyecto de Ley de presupuestos de Marina, pasó a discutirse en el ejercicio siguiente, paralelamente a los presupuestos del bienio 1890-91, con una muy activa participación del diputado Maura, estando otra vez a su lado Segismundo Moret, presidente de la primera comisión¹⁶³.

Para la preparación de sus discursos sobre los presupuestos de Marina, don Antonio hubo de recabar el máximo de documentación oficial. Desde el mes de marzo, hasta el mes de mayo, se cruzaron varios *saludas* a Maura del ministro Romero, contestando a los requerimientos de datos de arsenales y demás servicios de Marina que le venía solicitando el diputado desde primeros de marzo; en ellos anunciaba el Ministro su envío o que estaban en curso de elaboración; así, en respuesta a una petición del diputado de 14 de abril, le remitía Romero los datos reunidos hasta el momento, mientras que otros estaban en el Tribunal de Cuentas debiendo solicitarlos a los Departamentos...añadiendo que se los enviaría para completar los primeros y *si necesario fuera rectificarlos no pretendiendo otra cosa que demostrar mi deseo de complacerle y borrar de alguna manera la idea poco benévola que se difunde del estado de la administración de Marina*. Le aseguraba Romero que en el ministerio se estaba trabajando activamente para enviárselos *tan completos y exactos como fuera posible*, a la vez que se habían reclamado urgentemente los antecedentes que se guardaban en los Departamentos y Arsenales, de manera, decía el Ministro, que podía estar seguro que cuando *haya de discutirse el presupuesto de Marina tendrá en su poder todo cuanto haya sido posible remitirle*.¹⁶⁴

A la documentación oficial del ministerio y de los arsenales corresponden muchos de los datos que empleó Maura en sus discursos del año 90, observando gastos de personal, de construcción de buques, plantillas etc. que se sumaban a las noticias que recogían las numerosas relaciones, cartas, informes etc. manuscritas e impresas, recibidas de instituciones y particulares.

A la vista de las discusiones parlamentarias, de la prensa...y por supuesto de la correspondencia de Maura, se manifiesta que la situación de la Marina era la misma de antes; la organización seguía necesitando ser reformada, las propuestas de Proyecto de Ley de Antequera seguían en la mente de muchos, tampoco el Programa de la Flota de 1887 tenía buenos comienzos... y el estado de malestar dentro y fuera y de la Institución era profundo.

Veremos ahora como el diputado mallorquín mantuvo permanente contacto con sus ya habituales informadores, y otros que lo iniciaban, ofreciendo su colaboración y contestando a los interrogantes de don Antonio, y recibiendo de ellos el apoyo incondicional a su palabra en el Congreso.

¹⁶³ Con fecha 8 de abril de 1890, se presentaba para su aprobación en el Congreso el Proyecto de Ley –del presupuesto de Marina para el año 1889-90-, resultante del Dictamen de la Comisión general de presupuestos presidida por Segismundo Moret; en el mismo año, el 22 de marzo, se presentaba el Dictamen de la Comisión referente al proyecto de Ley fijando las fuerzas navales para el año económico 1890-91, para su aprobación en el Congreso, suscrito por el presidente de la misma Agustín de la Serna.

¹⁶⁴ Saludas del ministro contralmirante Romero a Maura, de 13 de marzo, de 8, 16 y 22 de abril, de 2 y 8 de mayo (FAAM., 475)

Su discurso se vio alimentado con las opiniones de los profesionales del ramo, esencialmente jóvenes oficiales, pero también algunos destacados mandos, y seguramente que también incentivada por la de aquellos otros, gran parte de la Corporación, que seguía profesándole importante oposición en los temas orgánicos. Pero, debemos subrayar unos hechos circunstanciales ciertamente sorprendentes, percibidos en la lectura de las cartas privadas al diputado y también en la prensa: cuando se advierten giros de opinión entre aquellos numerosos núcleos, se sugiere que en un principio apoyaron masivamente la campaña de Maura pero que, muy pronto, tendieron a convertirse en oposición en el transcurso de los duros discursos del diputado. Las ponencias de Maura estuvieron llenas de palabras duras, pero quizá mal interpretadas, pues se cansó de repetir que él no atacaba a los cuerpos de Marina, no a sus miembros a los que no dejó de valorar, sino a su pésima administración.

Abundaremos en los contenidos de la correspondencia de los años 1890 a 1892, porque nos parece que pormenorizan e identifican clarísimamente los fundamentos que empleó Maura en la exposición de sus ideas sobre Marina ante los parlamentarios, a los que sumamos las explicaciones que se daban a las réplicas que emitían sus contrincantes marinos, porque también revelan de alguna manera el estado de malestar en sus diferentes grados o el apoyo incondicional a Maura, hasta el sentimiento favorable pero sensiblemente *anónimo* de muchos miembros de la Corporación.

En la misma línea, las cartas particulares a Maura nos dejan ver una clara animadversión hacia ministros como Beránger, Romero o Pezuela, sin duda porque se trataba de titulares de Marina muy en desacuerdo con las anteriores propuestas de Antequera, antiguo ministro especialmente combatido por Beránger, y, así, contrarios a las ideas propugnadas por Maura.¹⁶⁵

De otra parte, en esta documentación, los colaboradores de Maura aluden frecuentemente a que éste se preparaba para abordar de nuevo la reconstrucción de la Marina, de manera que no se puede hablar de abandono de la campaña maurista en periodo alguno.

En la muestra del apoyo de ilustres marinos al diputado mallorquín, que a la vez refleja también las críticas que sufrió, destacamos en primer lugar las cartas de un oficial de Marina, José Ferrándiz, dado que años después será el artífice principal del Programa Naval por excelencia del primer cuarto del siglo XX. Nos consta que desde el mes de febrero de 1890, se dirigió por primera vez a don Antonio, desde su destino como subdirector de la Escuela Naval; en el comienzo de la carta pone de manifiesto el interés desplegado inicialmente por Maura para recabar el concurso de los oficiales de Marina: *Sr. Don Antonio Maura. Muy Sr. mio y de todo mi respeto. En la carta que últimamente ha escrito Vd. a mi amigo y compañero don Fernando Villamil, y que he tenido el gusto de leer, solicita Vd. para llevar a cabo su noble empeño de velar por los intereses de la marina, el concurso de todos los oficiales que se inspiren en ideas sanas y patrióticas (...) Porque esto llegue a realizarse es por lo que*

¹⁶⁵ El vicealmirante Manuel de la Pezuela y Lobo fue ministro de Marina desde 13 de julio a 26 de noviembre de 1885; le sucedió el contralmirante José María Beránger y Ruiz de Apodaca, del 27 de noviembre de 1885 a 9 de octubre siguiente; le sucedió el contralmirante Rafael Rodríguez Arias, desde el 10 de octubre de 1886, a 20 de enero de 1890; le sucedió el contralmirante Juan Romero y Moreno, desde 21 de enero a 4 de julio de 1890; este último fue sucedido, otra vez, por el vicealmirante José María Beránger, desde 5 de julio de 1890 a 18 de noviembre de 1891 etc.

varios jefes de la Armada nos hemos reunido para suplicar a Vd. que consagre su talento y patriotismo a tan sagrados intereses...

Ya en esa primera comunicación le adjuntaba algunas anotaciones sobre gastos de personal; de nuevo en abril se dirigía por escrito a don Antonio, y, felicitándole por su discurso del día 16 de ese mes y advirtiéndole sobre la oportunidad de los gastos en Marina, le apuntaba ciertos inconvenientes en la reconstrucción de la flota.¹⁶⁶ Seguirán las cartas de Ferrándiz a Maura durante el mes de mayo; en ellas, el protocolario encabezamiento habitual aparecía sustituido por el de *estimado amigo*, y tras sus muestras continuas de esperanza y felicitación al diputado por sus discursos sobre la Marina, le exponía algunos conceptos sobre las cuestiones debatidas: acerca de los establecimientos docentes de Marina, considerando excesiva la enseñanza teórica y la falta de aplicación práctica de la oficialidad; o aceptando como posible el reunir en uno sólo los cuatro centros docentes existentes, destinado a estudios especiales que no a las materias que se instruyen en los centros de instrucción pública, de manera que los oficiales del Cuerpo General e Infantería de Marina podrían estudiar fuera muchas asignaturas...; sobre todo, señalaba que la gran economía a abordar residía en el *exceso del personal abrumador*, en todos los cuerpos de Marina, donde veía *la causa de todos los males*.¹⁶⁷

Las noticias que tenemos acerca del apoyo o rechazo de la Corporación, cambian constantemente, tan pronto señalan que la oposición es total, como sugieren todo lo contrario, al menos una defensa, ciertamente no hecha pública, a las propuestas reformadoras de Maura. Así, en carta de 2 de mayo, Ferrándiz le comentaba que, a pesar de que no ha podido trabajar con Villamil porque tienen destinos muy separados, sin embargo -dice Ferrándiz-, *de todo lo que a Vd. he dicho le he dado cuenta, y lo ha aprobado*; y afirma después: *Esta es la única persona con quien puedo consultar a pesar de haberle dicho a Vd. en mi primera carta que estábamos unidos en el mismo pensamiento varios jefes de Marina. En la actualidad ya no es así; encuentran que presentó nuestros males y desaciertos de un modo que ha de perjudicarnos en la opinión del país, y que ha de reportar pocos bienes al Cuerpo General. Yo creo lo contrario, y lo mismo le sucede a Villamil. Por otra parte no sé decir ni hacer las cosas a medias, y mi conciencia me afirma que es así como debemos obrar cualquiera que sea el proceder de los otros cuerpos del Estado.*

Ferrándiz nunca puso en duda sus esperanzas en el diputado mallorquín, así, trasladamos como ejemplo una de sus cartas, datada el 22 de mayo, en que lo certifica: *Mi distinguido amigo (...) Reitero la felicitación que dirigí a Vd. cuando supe por los periódicos el efecto que había producido su*

¹⁶⁶ Escuela Naval. Subdirección. Ferrol, 28 de febrero de 1890; y la segunda, Ferrol, Escuela Naval. Subdirección, 19 de abril de 1890. En la segunda carta, José Ferrándiz transmitía a Maura su agradecimiento, a *los buenos pensamientos que ha emitido Vd. en el Congreso, con motivo de la reforma que se piensa llevar a cabo en la fragata Numancia...* y le comentaba sus conversaciones con Lagane, el ingeniero director del astillero donde se construyó ese buque y el *Pelayo*: a su pregunta de si la *Numancia* (con 27 años) podría alcanzar con el cambio de máquina la velocidad de los cruceros extranjeros, le contestó que imposible; con ese antecedente, Ferrándiz pide a Maura que no acepte gastos en el Parlamento si no se garantiza eficacia... pues, pensaba Ferrándiz: *Si la Numancia y Victoria no han de pasar de 14 millas, qué papel van a desempeñar esos buques hoy que los acorazados llegan a velocidades de 16 y 17 y que los cruceros alcanzan las de 22 y 23* (FAAM., 475)

¹⁶⁷ Escuela Naval, Subdirección. Ferrol, 2, 6, 9, 16 y 17 de mayo de 1890. Cartas de José Ferrándiz a Maura (FAAM., 475)

discurso. Es cierto que en algunos de ellos había apreciaciones y reticencias de carácter ofensivo; pero solamente las acogieron como dimanadas de lo que Vd. había dicho en el Congreso, los que estaban ya dispuestos a darse como ofendidos y los que sin reflexionar les siguieron al oír invocar un quijotesco espíritu de cuerpo.

Podrá ser que algunos de los vicios de nuestra administración no tengan exactamente la magnitud que Vd. ha creído, en cambio, en otros se ha quedado Vd. corto; porque ni las doce mil toneladas de carbón se consumen todas en navegar, ni el personal del cuerpo general que está verdaderamente embarcado llega al 25 por ciento.

Yo le suplico que no desmaye en la empresa que ha comenzado, pues tengo fe en que no será estéril su trabajo. En este deseo mío, no entra por nada el interés personal. Soy amigo íntimo del ministro, cuyo hijo alumno de esta escuela me está especialmente recomendado y estoy en condiciones legales para alcanzar cualquiera de esas prebendas que existen en la marina (...) Haría lo que todo el mundo si no fuese porque presiento que vamos a despeñarnos, que esto no puede seguir así y que lo probable es que sea yo uno de los que tengan que pagar los vidrios rotos.

Esto lo comprenden casi todos los individuos del cuerpo general y, sin embargo, no quieren que se trabaje por evitarlo siguiendo el único camino que es posible en nación tan pobre como la nuestra. Como decía el almirante Kranth quieren mejoras y no reformas.

Existiendo la verdad en el fondo de cuanto Vd. ha dicho, sus ideas se abrirán paso; y tengo el convencimiento de que hará Vd. mucho bien si se sigue interesando por esta marina en cuyo personal le aseguro que encontrará tantas virtudes como vicios en su administración.

En otra carta de 19 de junio, agradecía al político que acogiera todas sus cartas, y le expresaba el disgusto que le produjeron las palabras de un General de Armada en el Senado (se refería al antiguo ministro Pezuela), al tratar el discurso que Vd. con tanto acierto defendió los verdaderos intereses de la Marina (...) No parece sino que nos hemos propuesto suicidarnos y revolvernos contra los que pudieron quitarnos el arma de las manos.¹⁶⁸

Otro reconocido oficial de Marina, Fernando Villamil, que desde hacía años colaboraba con el diputado Maura, se reafirmaba en sus consideraciones sobre el estado lamentable de la Marina. Sobre él acabamos de leer que fue la persona con quien José Ferrándiz confesó que podía intercambiar opiniones sobre las reformas. La misma opinión acerca de la necesidad de reformas confesaba el comandante Villamil a Maura que la compartían el general Topete, Piñeiro y algunos otros, añadiendo que: *el nivel moral de los marinos está por debajo de cero.*¹⁶⁹

El apoyo de altos mandos aún se evidencia al mes siguiente, pues Villamil anunciaba al diputado mallorquín que remitiría el informe del general Topete, a quien Vd. conoce, al Ministro: *en lo que verá que no somos unos cuantos jefes los que pensamos en la necesidad imperiosa de reformas radicales, sino también generales veteranos como Topete y Antequera.* Las

¹⁶⁸ Cartas de Antonio Ferrándiz a Maura. Ferrol, 22 de mayo de 1890; y Ferrol, Escuela Naval. Subdirección. 19 de junio de 1890. FAAM., 475.

¹⁶⁹ Carta de Fernando Villamil a Antonio Maura. *Reina Regente*, Ferrol, 28 de febrero (FAAM., 475) Fernando Villamil Fernández Cueto, ilustre marino inventor, murió siendo capitán de navío en Santiago de Cuba, el 3 de julio de 1898.

frases que a continuación anotaba Villamil coinciden plenamente con las prevenciones advertidas años atrás por Maura: *el gran error, el origen de los males que hoy pesan sobre la Marina, es la ligereza, la torpeza o abandono del actual gobierno concediendo un crédito extraordinario para reconstruir la Armada sin antes reorganizar su administración y personal como se pretendió el año de 1885; y seguía Villamil: Hoy resulta que se ha gastado casi la totalidad de los 225 millones de pesetas, y estamos en peores condiciones que hace seis años; sólo faltaban tres años para que se agotara el crédito concedido para construcciones, y se preguntaba: ¿con qué se sostendrán los tres arsenales del Estado, el nuevo de Cádiz, el de Bilbao y los dos del Ferrol?* y lo mismo podría decirse, a su juicio, de los centros productores de Artillería...afirmando que *más racional habría sido ceder un arsenal o dos a la industria particular y proteger los centros productores de materiales. Desarrollar a fuerza de subvención industrias que no tienen condiciones de vida es un error muy grave.* Finalmente, le apuntaba a Maura: *Con ansiedad espero un discurso a favor de esta desgraciada Marina.*¹⁷⁰

Sus cartas constituyen un conjunto de duros testimonios acerca del estado de la Marina, exponiendo Villamil la tremenda visión que a su juicio presentaba la gestión económica de la Marina: *a todas luces un desastre, por más que sea muy honrada.*¹⁷¹

De la situación en diferentes servicios de Marina y de los requerimientos de cuentas que venía haciendo Maura al ministerio y a los arsenales, copiamos algunos de los expresivos párrafos de Villamil: *que como Vd. tienen derecho, al pedir la nota de gastos de sostenimientos de los arsenales y obras o buques construidos y reparados en ellos durante los últimos diez años, bastará para probar que la organización y régimen de estos establecimientos industriales constituyen una verdadera ruina para un país pobre como el nuestro (...) La actual Ley de contratación y el sistema de irresponsabilidad por lo difícil que se hace determinarla, hace que las obras sean caras, malas, y algunas veces inservibles por el atraso que representan en el progreso de la industria. Cuando sepa el país que de todos los buques construidos en los tres arsenales desde el año 80 hasta hoy ni uno sólo merece el nombre de buque de guerra moderno, por carecer de las condiciones que se exigen en éstos, seguramente que pedirá sus responsabilidades a quien corresponda.*

Acerca de los cruceros que aún no tenían terminado su armamento, como el *Reina Cristina*, *Reina Mercedes*, y *Alfonso XII* (de 300 toneladas), decía: *no son más que unos malos buques de carga, adornados con cañones que sólo podrían usar contra enemigos indefensos; por carecer hasta no tienen velocidad ni facilidad de evolucionar, ni defensa alguna en sus partes vitales, por medio del blindaje, ni bien defendida la flotabilidad por la subdivisión del casco. Son una prueba irrefutable de nuestro atraso en arquitectura naval, porque en el año 81, cuando se puso la quilla de estos buques, ya ninguna nación construía cruceros de este tipo. Y se interrogaba Villamil: ¿Si estos clasificados nada menos que de cruceros de 1ª clase, no pueden ni deben prestar servicio en tiempo de guerra, porqué se les tiene armados y produciendo gastos? ¿No sería mejor venderlos o aplicarlos a trasportes? ¿A qué engañar al país haciéndole creer, por lo que gasta, que tiene buques útiles cuando en realidad no lo son?* Y aseguraba seguidamente Villamil que esto era

¹⁷⁰ Crucero *Reina Regente*, 12 de marzo de 1890. Carta de Villamil a Maura (FAAM., 475)

¹⁷¹ *Reina Regente*, Ferrol, 26 de febrero de 1890. Carta de Villamil a Maura (FAAM., 475)

tan cierto que no se podía ver en el Plan o Proyecto de la futura Escuadra a esos buques (entonces en construcción); que se les clasificó en otra agrupación, *no teniendo valor el ministro Beránger para mandar suspender la construcción y evitar así los gastos que representa el armamento y pertrechos en tales buques*. La crítica era de carácter general, puesto que, según continuaba diciendo el marino Villamil: *Entre los oficiales de Marina se compara estos buques con uno de esos hombres que en la Mancha andan cargados de navajas y puñales de Albacete, puesto que a pesar de tanta arma con un mal garrotazo se les deja inútiles*. Y se preguntaba el porqué de armarlos con cañones Hontoria y torpedos, *cuando no pueden recibir un proyectil del enemigo sin riesgo inminente de irse a pique (...)* Seguidamente añadía algo que nos indica el mutismo general de tantos oficiales: *Yo no me explico como los comandantes no protestan oportunamente a fin de salvar su honra y la de la Corporación en caso de un conflicto*, frase desdichada que nos trae a la memoria sugerencias tantas veces oídas en el Parlamento acerca de recelos...a perder posiciones personales.

En la misma línea, Villamil le seguía suministrando datos económicos a Maura sobre el mantenimiento de arsenales; concretamente de Ferrol decía que había costado 55 millones en los últimos diez años, *en realidad, para producir malísimos buques*; mientras que el cálculo de todos los arsenales lo registra en 165 millones de pesetas, de manera, concluye Villamil, *que los 225 millones del presupuesto para futuras construcciones se están gastando y los buques serán pocos y deficientes para combate (...)* *Se ha despilfarrado mucho en fomentar arsenales o astilleros que no tienen razón de ser, y en construir buques que no tienen condiciones militares.*¹⁷²

Ya en días pasados, en carta de 21 de febrero, había expresado a Maura su convencimiento, y el de otros oficiales, sobre la necesidad de reformas radicales en Marina que contemplaron grandes economías en determinados servicios, y la aplicación de lo presupuestado a buques útiles para la guerra; así, le decía: *En el supuesto de que Vd. intente combatir los actuales presupuestos, yo me ofrezco a proporcionarle datos que prueben que se malgasta una gran parte de lo que se aplica al sostén y fomento de la marina militar*; y le comentaba el desaliento que abatía al personal, hasta el punto que: *existen muchos jefes y oficiales, tan amantes de la verdad, que prefieren disolución de la Marina actual a continuar con este sistema desastroso (...)* *Desde que Vd. tan brillantemente defendió las precisas reformas para la Armada, nada bueno ni útil se hizo, y los males cada vez son mayores*. A la semana siguiente, 28 de febrero, le remitía noticias recibidas de sus compañeros referentes a las economías que podían llevarse a efecto en Escuelas y dependencias de Marina... pues, como indicaba, *sobran destinos y personal... Es preciso atacar la organización actual y no fijarse en detalles de sueldos y gratificaciones.*¹⁷³

Dos meses después, a las preguntas de Maura sobre centros científicos y escuelas de Marina, Villamil le facilitaba datos acerca del cuerpo de maquinistas, fórmula que nos ilustra y avala, de alguna manera, la trayectoria profesional de los informantes de Maura, sus conocimientos, y en particular ahora los de Villamil.

¹⁷² *Reina Regente*, Ferrol, 10 de marzo de 1890. Carta de Villamil a Maura (FAAM., 475)

¹⁷³ *Reina Regente*, Ferrol, 21 y 28 de febrero de 1890. Cartas de Villamil a Maura (FAAM., 475)

Desde la experiencia que le había reportado el haber estado cuatro años comisionado por el entonces ministro Beránger para estudiar en Inglaterra la organización que allí tenía el cuerpo de Máquinas, denunciaba Villamil la situación del cuerpo español como el más abandonado de la Marina, carente de un centro de instrucción, tal vez debido –decía Villamil-, a que desde seis años atrás dependía de los ingenieros navales, y que estos quisieron *recoger la importancia que los maquinistas tienen hoy en toda marina militar (...) si bien están bien pagados, se les niega el carácter oficial que de un modo claro y terminante deben tener*. Aducía después que, pese al interés de la Reina y del Presidente del Consejo de Ministros, ningún ministro quiso hacer caso a la reforma que él propuso años atrás acerca de crear una escuela en el arsenal de El Ferrol, mientras que, por el contrario, sí existían escuelas de marineros, para cabos de cañón, para administración, Infantería etc.

Se lamentaba el prestigioso oficial de Marina de que el grave *error origen de los muchos males que hoy pesan sobre la organización de la Marina, fue el ocasionado por el actual Gobierno al conceder el crédito extraordinario de 225 millones sin reorganizar la defectuosa administración y gobierno de la Armada*. Y añadía: *cuando presentó el general Antequera su proyecto de futura escuadra, proyecto aprobado después de detenido estudio por la Junta magna nombrada al efecto, el almirante Beránger por espíritu de oposición lo combatió rudamente en el Senado, y tan luego como él fue ministro lo varió radicalmente cambiando los acorazados por cruceros...Proyecto este último al que Villamil califica de absurdo y que, no teniendo tiempo de acabarlo, le sucedió Rodríguez Arias que, aconsejado por el actual ministro a reformar el proyecto de futura escuadra, optando por unos buques fajados que no son los que quería Antequera, ni los que deseaba Beránger...sin más criterio ni estudio, se construyen...* Subrayaba Villamil el gran error de Cánovas al no apoyar los proyectos de Antequera, y el mal que también había originado Sagasta concediendo el crédito extraordinario para la futura Escuadra, y *dejando a Beránger, Rodríguez Arias y a Romero que desarrollen una industria naval ficticia, con perjuicio para los barcos en tales proporciones que considero a la Marina sin esperanza de regeneración en muchos años.*¹⁷⁴

Además, en esta última carta, incluía una cuestión ya abordada por otras personalidades y que seguramente influyó en las ideas formuladas por don Antonio, nos referimos a la posibilidad de elección de un ministro de Marina civil, esto es, ajeno a la Corporación y por tanto desligado de cualquier interés partidista dentro de la Marina, situación que por cierto no era nueva, pues ya a mediados de siglo hubo un excelente ministro de Marina de formación civil, el Marqués de Molins, y años antes, en 1835, el ministro interino Mendizábal. Declaraba Fernando Villamil: (...) *Sin más criterio ni estudio se ordena la construcción de 9 buques iguales cuyo tipo es hasta hoy desconocido, pues si bien los ingleses construyeron seis del tipo Australia y Orlando, cruceros de 18 millas de velocidad con faja blindada, resultaron muy defectuosos; pudiendo sucedernos a nosotros algo parecido, lo cual sería un desastre, que pudo evitarse yendo con más cautela en la decisión de tipos de buques.*

Igual error se cometió al autorizar la construcción de seis cañoneros torpederos tipo Tallerie buques de 500 toneladas; que a mi juicio serán

¹⁷⁴ *Reina Regente*, Ferrol, 26 de abril de 1890. Carta de Villamil a Maura (FAAM., 475)

demasiado caros para guarda costas y deficientes para avisos de escuadra o cazatorpederos.

Créame Vd., que el medio único y seguro para obtener economías en Marina, es poner a su frente un hombre desligado de todo compromiso de compañerismo y de localidad. Un médico, abogado, ingeniero; cualquiera que tenga deseos de estudiar un año y quiera hacer un buen servicio a su patria, como tenga fuerza o influencia dentro del Gabinete o Gobierno, puede reorganizar la Armada, empezando por dividir cada Arsenal en dos partes. La una puramente centro de provisiones militares, como cuarteles, parques de artillería, armamento, y la otra centro de producciones industriales, quedando la primera a cargo de la Marina militar, mientras la otra hoy cara debe entregarse a una sociedad industrial.

Intentar otra cosa es perder el tiempo. Yo bien sé que a esta reforma se oponen los intereses de los contratistas que viven contentos abasteciendo los arsenales, y lo mismo sucederá con una gran parte de los que sirven en la Armada hoy destinados en esos centros que debiendo producir toneladas de buques, bien hechos, solo producen quintales de papeles que constituyen las cuentas de gastos.

Hay quien se opone a esta medida salvadora diciendo que otras naciones tienen sus arsenales por cuenta del Estado, pero sí verdad es esto, no lo es menos que esas mismas naciones son más ricas, y cuentan con mejores administraciones.

¿Ha sido acaso posible obtener en España ni uno sólo de los minuciosos datos que se publican en otros países referentes a la construcción de buques?

Es necesario que se convenzan los españoles que la construcción de un buque moderno, requiere un proyecto bien estudiado, una ejecución rápida, y perfecta en sus partes, y una administración barata y muy exacta, cosas no fáciles de conseguir en España.

En el mes de abril, en los preludios de los debates parlamentarios sobre el Dictamen de la comisión de presupuestos, Fernando Villamil escribía a Maura diciéndole que: se dolía del inusitado ataque que quiso dar a Vd. el general Pezuela, ataque que merecía la justísima revancha que Vd. tomó; y le añadía que no escribía a la prensa por no levantar ampollas y extremar las diferencias existentes entre el personal de Marina, pero que, de seguir los almirantes con sus defensas injustificadas y extemporáneas habrá que dejarse de contemplaciones y luchar ya que así lo quieren. Pues ¿Qué significa un ministro que guarde silencio en el Parlamento y permite después que sus secretarios publiquen folletos y artículos en los periódicos para fomentar disgustos en el personal y molestar a quien se digna estudiar los grandes males que existen en nuestra Administración?

Las discusiones parlamentarias, y por supuesto que también los comentarios de prensa en una u otra dirección, llevaron a una situación crispada; había subido el tono de las críticas, se producían cambios sensibles de unos a otros dentro de la Corporación causando recelos y diferencias de posición, hasta la descalificación o cosas peores, así, leemos las durísimas palabras que Villamil dedicaba a algunos almirantes, y aún más graves respecto al senador y antiguo ministro vicealmirante Manuel de la Pezuela, del que dice que conocía mucho, y que hasta hace pocos días merecía un concepto superlativo. Es hombre de escasísimo entendimiento pero muy desvergonzado y excesivamente soberbio; incluso afirmaba que a él como a

*tantos otros representantes de la Marina en el Parlamento... es fácil pararles los pies. Únicamente son terribles sus venganzas para con los subordinados. De esto tengo pruebas y me quedan por sufrir algunas más.*¹⁷⁵

El propio ministro, entonces el contralmirante Juan Romero Moreno, aparece de forma veladamente involucrado en esa animadversión hacia las palabras de Maura, pregonando que era la Corporación en pleno la que se oponía. Quizá fuera cierto que la mayor parte de la Armada, al menos de manera oficial, mostraba absoluta oposición a Maura, acusando de forma generalizada su ignorancia en temas navales, y reprochándole que no se había informado de los sentimientos y anhelos de los marinos antes de emprender las reformas. Pero la realidad es que los principales valedores de Maura fueron marinos, y esencialmente los constituyeron miembros destacados, como sugieren ya sólo sus nombres; a su fuerza oratoria también recurrieron otros diputados defensores de las reformas, aún no siendo de la Corporación, como Germán Alas, que escribía a Maura pidiéndole que no desistiera en su empeño y que para ello podía contar con el ex-comandante del *Destructor*, su pariente Fernando Villamil; a su vez, le expresaba el militar Alas: *los liberales no han tenido pensamiento militar ninguno, los conservadores y los carlistas tienen un concepto estrecho de la guerra armada que no puede prevalecer en estos tiempos; tardaremos aún en vencerlo pero venceremos.*¹⁷⁶

Como en una representativa parte de las cartas de los colaboradores de Maura se da réplica a sus opositores, a las consideraciones y datos que aportan, incluimos a éstos en el presente apartado.

El marino Erdela que, de forma radical, rechazó punto por punto los argumentos de Maura, elaboró larguísimas memorias al respecto, aunque, leyéndolo detenidamente, nos parece un intento repleto de generalidades, diríamos que casi demagógico, con meras descalificaciones, y, sobre todo, si aportar elementos realmente fundamentados.¹⁷⁷ En un *Primer Cuaderno*, de mayo de 1890 que titulaba *La Marina y el discurso del Sr. Maura*, decía: *mi discurso va a soplar y deshacer el castillo de naipes que para batir la Marina levantó los otros días en el Congreso el Sr. Maura*; argumentaba que el diputado Maura fue uno de los oradores que necesitaron los marinos en el Parlamento de 1884 para hacerse oír, y que recurrió a la *grave equivocación de llegar a creer que hablar de la mar y conocerla es todo uno*; le dedicaba Erdela una larga serie de reproches que pasamos a sintetizar en algunas de sus frases: *Las cosas de Marina son, de todas las del mundo, las que menos se rinden al dominio de profanos (...) entre nosotros entiende Cánovas, Sagasta, Castelar etc. como entendería el Sr. Maura, si a esto limitase sus aspiraciones y dirigiese sus estudios (...)* Señalaba que Maura *tan dado a números y economías, se distrae en recovecos del proyecto de Marina, de forma, que le salen un 25% de oficiales embarcados en vez de cerca del 50% real de Cuerpo*

¹⁷⁵ *Reina Regente*, Ferrol, 19 de junio de 1890. FAAM., 475.

¹⁷⁶ Carta de Germán Alas a Maura, de 8 de julio de 1890 (FAAM., 475)

¹⁷⁷ De los escritos de Erdela se quejaba un anónimo marino en el diario *EL DIA*, en editorial de 4 de junio de 1890: *no por los argumentos que emplea sino porque el vulgo ha dado en decir que está escrito por alguien que pertenece a Marina*, viniendo a decir a continuación que no se creyera que ese era el modo de pensar en la Corporación, pues, *como en todas las corporaciones hay quien quiere mantener el statu quo oponiéndose a cualquier cambio... pero hay otros que con fe y entusiasmo quieren que, a ejemplo de los que han hecho otras naciones más felices, se rompan los moldes viejos y que los sacrificios que se imponen los contribuyentes sean reproductivos y que se conviertan en una escuadra... y buena organización del personal que la dote.*

General, además de no conocer que buena parte de los oficiales de tierra son los continuadores de aquellos sabios que a fines del siglo pasado y principios del presente hicieron a España análogo servicio al que los árabes hicieron al mundo en la Edad Media: el de conservar, transmitir y propagar a través de una época de oscurantismo los conocimientos de matemáticas, astronómicos y geográficos. Le reprochaba también su desconocimiento en la cuestión de sueldos de personal etc.

En un *Segundo Cuaderno*, suscrito el 31 de mayo de 1890, bajo el título *Las seis primeras afirmaciones del Sr. Maura*, seguía su oposición Erdela desmintiendo la autoridad de Maura descalificando sus conocimientos sobre Marina, mejor dicho negándole autoridad, y finalizaba diciendo: *Yo no pretendo (hablo de mi en representación de la Marina en tanto en cuanto pueda estarla representando ahora), yo no pretendo que todo lo que los señores diputados dicen en el Parlamento, muchas veces en discursos improvisados, se ajuste rigurosamente a la verdad; que no puedan extremar y aún violentar sus argumentos; que sólo deban aducir datos y números exactos de toda exactitud; no, yo no puedo pretender eso: no puedo pretender, ni que tengan amor o afición a la Marina. Pero me parece que censurar y atacar y deshacer el discurso del señor Maura por ofensivo, aún cuando él no haya querido ofender; por engañoso, aunque él haya procurado la verdad, y por yermo de conocimiento del asunto, por más que él se haya aplicado a estudiarlo, esto sí puedo pretenderlo. Y conste que no he querido ser tan certero como con su actitud pide casi todo el público que asiste atento a este debate y que ha descubierto pronto la flaqueza y sinrazón del señor Maura.*¹⁷⁸

El rechazo de la Corporación llegó a ser masivo produciendo grandes revuelos en el Parlamento y en la prensa, también en las revistas especializadas. Don Antonio tuvo que defenderse de la fuerte oposición que los interesados en el mantenimiento del *statu quo* le infligían: *Se me tacha de enemigo de la Marina a consecuencia del ardor que es natural en mí, de la forma vehemente con que me expreso y que no puedo corregir. Más fácil que tomar de lo que yo dijera lo útil y razonable, olvidando las exageraciones, si las hay, es decir en todos los tonos que yo he injuriado a la Marina, que yo no he hecho más que decir desafueros y proferir insultos contra la Marina, aparentando que era cuestión de honor no hacerme caso. Así ha venido evitándose la molestia de las reformas que no se hacían; los presupuestos quedaban aprobados y todo iba muy bien, aunque todo estuviese mal. Se me presentaba como un joven, como un adolescente imprevisor y desmedido que olvidaba los respetos que se deben al uniforme glorioso de la Armada. Y, no desprovisto de ironía, continuaba su discurso: no era menester más; a vivir...*¹⁷⁹

Ni qué decir tiene, la influencia que la prensa, puntualmente impulsada por las discusiones parlamentarias, podía tener tanto para determinar, crear y cambiar opiniones, obviamente en orden a la objetividad que pudiera observar cada editorial pues, entonces, como siempre ha pasado, tomaba posición por uno u otro partido político.

Entre el conjunto de cartas de apoyo a la campaña naval de Maura vemos una nutrida representación de parte de Federico Ardois, a quien

¹⁷⁸ Impresos sin identificación de título, editorial... en FAAM., 475.

¹⁷⁹ *Diario de Sesiones*, 19 de mayo y 14 de junio de 1890, y 26 de junio de 1894.

precisamente la difusión en los periódicos de cuestiones sobre Marina fue un tema que ocupó su atención.

Ya nos referimos en líneas anteriores al recurso que suponía la importante prensa, y así lo debió entender también Ardois cuando se ofreció al diputado mallorquín, según demuestran sus cartas en este periodo, citando la publicación de artículos que le remitía a Maura, con el comentario oportuno, muchas veces combatiéndolos etc.¹⁸⁰ El 26 de mayo le daba acuso de recibo de su discurso en el Parlamento, sobre el que previamente le había llamado la atención el ruido que se quería armar considerándolo ofensivo para la Marina; no habiéndole llegado el *Diario de Sesiones*, sólo había conocido lo contenido en los periódicos que, *sacados al oído -decía Ardois-, resultan generalmente completamente distintos de cómo son*, y que al leerlo completo lo felicitaba pues, a excepción del detalle de menor importancia (bajo el punto de vista general), que representaba el remedio que daba a la organización de los puertos, lo consideraba *lleno de sentido práctico y verdadero, que haría cambiar al país si hubiese entre los políticos de oficio unas cuantas decenas de hombres que pensasen como Vd., y fuesen capaces de llevarlo a la práctica pues por desgracia entre nosotros los españoles una cosa es decir y otra hacer*. Y le añadía que, en el caso de que *quiera defenderse en la prensa contra los ataques que se inician, me ofrezco para responder con datos y razones a cuanto Vd. quiera que se conteste*.

Con fecha 29 de mayo de 1890, Ardois calificaba de *majaderías* a lo escrito por Erdela, prometiendo a Maura que contestaría; un día después, le avisaba que le enviaría los artículos de Erdela respondiendo a cada cuestión, habiendo, decía, *argumentos y hechos reales para sacar si hace falta para que el señor Erdela se calle o conteste como en su primer artículo saliendo por los cerros de Úbeda*. Así, prometía Ardois que lo haría *con la verdad, como lo hicimos en la campaña del 82 y 83*. También le refería el apoyo que suponían los artículos aparecidos en el *Ejército Español*, y no así a Erdela, aludiendo seguidamente a *la mucha palabrería y el quejido doloroso del que cree que se le van del bolsillo algunos ochavos, por desgracia este punto esencial es el que preocupa a los españoles y el único que les hace levantar el grito, no extraña a Vd. pues -apuntaba Ardois-, que en Marina suceda lo mismo*. Al mes siguiente, 9 de junio, le escribía, acerca del *segundo cuaderno* de Erdela, que *tampoco rebatía nada serio y continúa en las generalidades*, y, citaba otros artículos de mayor interés, más razonados y razonables, editados en la *Política Moderna*, y que de todos le enviaría sus reflexiones.

Además de dar cuenta de las reflexiones que periódicamente remitía el oficial de Marina al diputado, también nos consta en las cartas de Ardois que llegó a ayudarle en sus discursos parlamentarios, supuestamente más fuertes de lo que podemos leer en el *Diario de Sesiones*, al menos el previo al 12 de junio, pues con esa fecha le comunicaba el envío del discurso corregido, *dulcificándolo o aclarándole el sentido en la parte que pudiera considerarse como ofensiva*; seguramente que las sin duda enérgicas y duras palabras puestas sobre el papel por Maura, le hacían escribir a Ardois a continuación que lamentaba que: *lastimado Vd. por algunos haga extensivo su agravio a toda la Marina y que en lo sucesivo o no se ocupe de ella o lo haga sólo para devolverle golpe por golpe*. Y añadía: *Ud. se ha hecho ya una posición en el*

¹⁸⁰ Cartas de Ardois a Maura, de mayo a julio de 1890 en FAAM., 475.

País que está muy por encima de las insolencias y majaderías que puedan decir algunos de los que han creído que con sus palabras se les iban a escapar una docena de destinos lucrativos, y que escriben por consiguiente no en defensa de principios sino de ochavos. (...) de esa gente no se pueden esperar razones sino insultos y gritos que impidan que pueda verse la verdad.

Respecto al ambiente que observaba a su alrededor, le comunicaba Ardois, el 6 de junio: *Tengo noticias como Vd. de que el Departamento de Ferrol con el almirante Topete a la cabeza aprecian su discurso de un modo diferente a Cádiz, y en Cartagena tampoco han visto esas ofensas imaginarias, y como la razón siempre se impone, crea Vd., que más o menos tarde la mayoría apreciarán el fondo de su discurso aunque individualmente puedan diferir en detalles.* En el mismo mes, día 25, volvía a escribir Ardois apuntando el carácter personalizado y cada día más acentuado que tomaba la cuestión de Marina hacia Maura, y deploraba las descalificadoras palabras de Pezuela en el Senado, circunstancia que, sin embargo, Ardois, quizá como un efecto bumerang, valoraba como *la mayor justificación* de cuanto había dicho Maura, y su mayor triunfo.

La fluida correspondencia de Ardois continuaba en el mes de julio, así, con fecha del día 9, le dice que mientras le parezca oportuno seguirá enviándole los artículos del diario *Día...* y le comenta elogiosamente el artículo del diputado Alas publicado en *El Imparcial*, encontrándolo muy sensato; además, añade algo que nos parece más significativo: *ahora que la política ha dado ese cambio tan completo, los periódicos de su partido estarán más dispuestos a publicar algo de Marina;* no obstante, como él estaba alejado del centro, le dice: *no puedo apreciar bien cuando es el momento, así que si a Vd. le parece bien y por sus relaciones puede disponer de algún periódico de gran circulación, podemos hacer algo en defensa de sus ideas, Vd. sabe que estoy por completo a sus órdenes.*

Otras cartas le llegaban al diputado Maura de oficiales de Marina cuyos nombres hoy no nos resultan desconocidos, pero que también ayudan a comprender y analizar los discursos de don Antonio.

Entre ellas vemos la de Francisco Gómez, presidente del *Círculo de maquinistas de la Armada*, de Ferrol, que felicita expresivamente a Maura por sus palabras sobre el cuerpo de máquinas de la Armada: *he visto con gratísima sorpresa el notable discurso pronunciado por Vd. en el Congreso con ocasión de discutirse el proyecto de Marina; el que, por mucho que se pretenda desvirtuar, es exactísimo y de notoria verdad en todos los conceptos que a nuestro Cuerpo se refiere.* Considera la importancia de crear una escuela a la altura de las necesidades de la época, una academia oficial de maquinistas, como aspiración general de toda la Corporación; y para *dar mayor vigor y fuerza* al discurso, ofrece a Maura un informe al respecto, sobre la escuela que existió durante dos años a mediados de siglo... y señalando la situación que viene padeciendo el cuerpo: *dentro de un escalafón cerrado sin porvenir ni ilusiones, con la perspectiva de seguir años y años tratado y considerado al nivel del calafate y el panadero, no piensa ya en perfeccionar su instrucción ni cree necesario imponerse sacrificios más allá de lo que den de sí las circunstancias.* De las cartas que venimos señalando, no encontramos los borradores de las correspondientes contestaciones de don Antonio, pero sí en este caso, ocasión que nos sugiere el estado de ánimo esperanzado del político en la consecución de sus propuestas, su sentido del deber como

diputado y su derecho a ser respetado en ese derecho; así, Maura, reconociendo su actitud hacia las necesarias *reformas profundas y corrección de vicios orgánicos que en gran parte esterilizan los sacrificios de los contribuyentes, y que en definitiva perjudican en primer término al personal que sirve al Estado, a quien no es imputable el desarreglo ni los efectos notados pues ellos no han tenido misión ni medios para enmendarlos*, añadía: *Espero que más o menos pronto las reformas se acometerán. Entretanto los que entendemos que el bien público es la demanda no hacemos sino cumplir estrictamente deberes que nos impone el mandato de nuestros electores, y no somos acreedores a la gratitud que Vds., honrándome, me dejan obligado, aunque sí tenemos derecho al respeto de todos.*¹⁸¹

Resulta desalentadora la carta enviada a Maura por un joven alférez de Marina, Leandro de Sarategui, desde San Fernando (Cádiz), quien le dice que, aún sin conocerlo, se atrevió a escribirle al saber que, después de uno de sus discursos en el Parlamento, le habían dirigido desde el Departamento un telegrama a algunos de los diputados *que intentaron hacer a Vd. la oposición en el asunto de los presupuestos de Marina, diciéndoles que estaban de su lado todos los oficiales de todos los buques de la Armada, lo cual no es cierto*; y añadía el alférez que él y otros muchos de Infantería de Marina, a la que pertenecía, y los demás, apoyaban las ideas de Maura; mostraba seguidamente su esperanza en un futuro próximo: *Por fortuna en un día que ya no puede estar lejano, la Marina tendrá la honra de ser representada por Vd. en el Gobierno (...) Hora es ya de un ministro que no pueda alegar otros méritos para serlo, más que muchos años perteneciendo a la Marina...* y, quejándose de la escasa defensa en los intereses de la Armada por el Ministro, y de otros almirantes *que no saben apenas cuatro palabras*, decía: *puesto que muy triste es en pleno siglo diecinueve haber tenido ministros de Marina que no saben escribir (a no ser que se entienda por escribir hacer letras) como Vd. sabrá y pudiera probarle que lo hemos tenido*. Pedía así, un ministro que propugnara la igualdad entre los cuerpos de Marina, entonces plenos de rivalidades, abogando por la misma igualdad que Ejército postulaba entre sus armas, mientras que en la Armada el ministro siempre era del Cuerpo General...¹⁸²

Ya hemos dicho que también se sirvió Maura de las opiniones vertidas por los profesionales de la marina Mercante. Era, además, una cuestión que también se había recogido en la memoria del intendente Joaquín Aranda que acompañaba al proyecto de presupuesto para 1890-91.

Había incidido Maura en la materia señalando que el principal problema de la Marina no estribaba en el aspecto económico, sino en la marina Mercante: *Es un error muy grave creer que la marina de guerra tiene por principal raíz el presupuesto. La principal y más jugosa raíz de la marina de guerra es la marina mercante, porque es la escuela, la reserva del personal y del material, y porque es artificial una marina de guerra donde no haya marina mercante, porque de las industrias que se ejercitan a flote hay que reclutar la marina militar, sin dejar indotadas aquellas. Aparte de la importancia extrema que para la riqueza pública y aún para el prestigio político de una nación tiene el crecimiento de la marina mercante.*

¹⁸¹ *Círculo de maquinistas de la Armada*. Ferrol, Centro Directivo, 27 de mayo de 1890. Carta de Francisco Gómez a Maura. Y borrador de respuesta de Maura a Francisco Gómez, en 7 de junio de 1890. FAAM., 475.

¹⁸² San Fernando, junio de 1890. Carta de Leandro de Sarategui y Amado a Maura. FAAM., 475.

Recordamos aquí las manifestaciones de aliento que le hizo su gran amigo Ramón Bergé (de la Comisión de Comercio de Bilbao). En primer lugar, y en consonancia con palabras que nos recuerdan algunas frases de Ardois sobre el triunfo que para Maura debía representar el rechazo de algunas importantes jerarquías de la Marina de Guerra, citamos unas frases de Bergé dándole ante todo la enhorabuena *por el furor con que atacan a Vd. los marinos de agua dulce, no puede pedirse mejor prueba de que ha tocado Vd. la llaga, ni más clara demostración de que no tienen razones con qué rebatir las suyas*. A la vez, no dejaba de ofrecer su ayuda para aclarar y asentar los datos que Maura exponía en el Congreso, así, le comenta si no sería conveniente añadir como apéndice a su discurso las cuentas de arsenales reformadas, esto es, *corregidos los errores de los que mandaron a Vd. del Ministerio. Digo esto para que se crea el resultado indudable e indiscutible. Pues sólo los que hemos leído muy detenidamente esa discusión nos hemos hecho cargo de la poca importancia relativa que tienen las rectificaciones hechas en sus cálculos.*¹⁸³

El naviero Bergé se había mostrado dispuesto desde el principio a colaborar con don Antonio, pues, según carta de 19 de marzo, le comunicaba que, habiendo sabido por los periódicos que se iba a ocupar del presupuesto de Marina, se planteó enviarle noticias *pensando que nunca encontraría nuestra causa, la de la Marina que trabaja y paga, pero que contuvo el temor de ser inoportuno y la creencia de que se limitaría Vd. a combatir gastos y que por tanto la cuestión de organización no jugaría más que un papel muy secundario*. Y, a continuación, le anticipaba la remisión de líneas y datos generales para su discurso, a lo que seguirían otros relativos a la separación de las dos marinas. En ese orden vemos que, durante los debates del presupuesto, en el mes de mayo, Bergé agradecía a Maura su discurso, y le daba la enhorabuena por la *brillante defensa de la emancipación de la marina mercante que había hecho*; pero, unos días después comprendía que no podía insistir más en la cuestión, a la vez que le comentaba la incertidumbre que se cernía en las diferentes provincias en torno al pretendido pase de la administración de los puertos a las Cámaras: la de Cartagena se había adherido en principio, negándose después del anuncio de la supresión de arsenales, *¿cómo si eso tuviera algo que ver?* exclamaba Bergé, añadiendo que: *todo está maleado en esta nación desgraciada, administrativos y administrados y así no es extraño que sean incorregibles ciertos usos*. Poco después, Bergé daba contestación por escrito al completo cuestionario que le había remitido Maura, del que podríamos resumir como aspectos más destacados de las economías y la conveniencia de la Marina Mercante: *la separación de lo militar de la administración de los puertos y de la Marina Mercante*. En esa consideración, apuntaba que hasta 1871-1872 no conocieron en Bilbao, en lo que se refiere al puerto, otra autoridad que la del consulado reemplazado después por la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, *que para aquel objeto era la misma cosa*; y que nunca hubo queja alguna, pero que, *desde que se instalaron los capitanes de puerto, no hay día que no tengamos motivo para deplorarlo*; y añadía otras circunstancias, como que el sueldo del

¹⁸³ Bilbao, 22 de mayo de 1890. Carta del naviero Bergé a Maura; en otra carta de 19 de mayo del mismo año, Bergé le comentaba la réplica que La Serna dio al discurso de Maura, y la magnífica contrarréplica del diputado mallorquín. Sugiere Bergé requerir el apoyo de la Marina Mercante que, en contra de lo que dijo La Serna, odiaba a los marinos de guerra *más que nosotros*, y que pedirá a las Cámaras de comercio de otras ciudades el apoyo a las proposiciones de Maura (FAAM., 475)

capitán de navío del Puerto venía a ser superior al del ministro de Marina, resultando un destino apetecido por todos cada dos años etc.; en cuanto a reconocimientos de buques, los permisos de atraque, la tarifación y turno en los servicios de botes y lanchas, los despachos de los buques y otros detalles - decía Bergé-, *dan también lugar a mil usos y abusos...* En definitiva, concluía que lo mejor sería crear un ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, *que buena falta hace*, y en él establecer una dirección de navegación, y mientras tanto que los servicios pasaran a Fomento, adaptando así el modelo que tenían los ingleses en puertos y Marina (Juntas de Puertos, presididas por el gobernador, para la administración completa del puerto y nombramiento de su personal)¹⁸⁴

También debemos apuntar el apoyo que pudo suponer para el político Maura las numerosas adhesiones, y desde luego que también oposiciones, que recibió de parte de la prensa que durante el año 1890 fundamentalmente se ocupó de las cuestiones de Marina.¹⁸⁵

La campaña de don Antonio fue juzgada en diferentes direcciones y de diferentes modos, y también, o quizá más especialmente por los marinos, manifestándole muchas veces clara hostilidad, enarbolando como eje de la polémica la situación de la Armada, centrada esencialmente en los temas de personal, reprochándole su ignorancia en temas navales etc. Él mismo había dicho en la sesión parlamentaria de 14 de junio de 1890: *Oficiales tan pundorosos como el que más y tan ilustres como el más ilustre, me han felicitado y me han agradecido fervorosamente el celo con que he procurado desentrañar en los servicios de Marina los vicios de organización.*

Desde la Corporación, señalamos, por último en este epígrafe, un asunto que ya hemos visto apuntado en páginas anteriores por algunos navalistas, y que definitivamente tomará forma años después, nos referimos a la conveniencia de que el ministerio de Marina lo ocupara una figura civil.

Aunque no nos hemos detenido en otros discursos parlamentarios de don Antonio, pronunciados en los debates presupuestarios del año 1892 y aún después, porque en realidad sería una repetición de las argumentaciones ya conocidas, sí queremos terminar estos comentarios citando esa cuestión señalada por diferentes miembros de la Corporación, fundamentalmente representados en Fernando Villamil.¹⁸⁶

¹⁸⁴ Bilbao, 18 de mayo de 1890. En la misma carta le dice: *Sepa Vd. que los Euskalerricos somos tan españoles que nos diferenciamos en que queremos las leyes viejas genuinamente españolas, y no las malas traducciones del francés que hoy rigen como la de organización de la Marina. ¡Si fuese Vd. euskalerrico;* la segunda carta, en Bilbao, 27 de mayo de 1890; y la última que citamos, en Bilbao, 22 de marzo de 1890 (FAAM., 475)

¹⁸⁵ En esa línea propagandística, nos llama la atención algunos comentarios mordaces a la figura de Segismundo Moret; aunque no se hace alusión al tema de la Marina en el texto que vamos a referir, lo cierto es que Moret era de nuevo compañero de Maura en la campaña por la reconstrucción de la Armada; su descalificación tomó carácter personal, circunstancia que años después alcanzará al estadista mallorquín, así, en carta al Director publicada en *La Monarquía*, desde Madrid, con fecha 29 de abril de 1890, se calificaba a Moret como: *hablador sempiterno, aunque como hablador es de lo mejorcito que hay en la clase (...)* de los más aficionados que se conoce a las exhibiciones y al bombo. *Por eso no puede vivir sin que un grupo de corifeos le alabe y le inciense constantemente (...)* Con tal que su nombre suene, *le importa poco afirmar mañana lo contrario de lo que diga hoy (...)* Hasta ahora era de nuestros primeros ideólogos y uno de los proyectistas más fecundos.

¹⁸⁶ Maura intervenía en los primeros años de los 90 en los debates de presupuestos generales del Estado, cuando se trataban las partidas de Marina; quizá la circunstancia de constituir apariciones aisladas, después de unas largas e intensas campañas durante las presentaciones de los programas navales de los

Entre felicitaciones al discurso de Maura sobre reformas de Marina, Villamil le insistía en la conveniencia de tener un ministro de Marina civil, ajeno a los intereses internos, posibles compromisos etc., e incluso sugiere que sea el propio Maura.

Encontramos numerosas demostraciones de apoyo a las reformas propugnadas por Maura escritas desde febrero de 1892; en su mayoría señalan el sentimiento favorable que albergaba la Corporación sobre la conveniencia de un ministro civil en Marina.

Perico Domenge, marino, asiduo en su correspondencia con el diputado, le escribía apremiado por la urgencia que le obligaba a decir: *Hasta los jefes más retrógrados de la Marina van convenciéndose que cada día más se impone un ministro paisano, que barra tanta inmoralidad como se va extendiendo.*¹⁸⁷

Son bastantes las cartas que en este periodo dirigió Fernando Villamil al político mallorquín sobre el mismo asunto. Desde su destino en la fragata *Almansa*, le escribía en Ferrol, el 17 de mayo, sumándose a sus discursos parlamentarios sobre las necesidades de *poner remedio a una administración que lleva a nuestra marina a la ruina*; y le indicaba: *la imprescindible necesidad de que sea ministro de Marina cuanto antes un hombre civil, ansioso por prestar un gran servicio a su patria, y con bríos suficientes para exponer ante las Cortes los males que afligen a la Armada y los remedios que deben aplicarse (...) creer que esto lo puede hacer alguno de los hombres que hoy figuran en el EMA es un error gravísimo. A todos sin excepción les faltaría el valor para evidenciar la desorganización que viene imperando en nuestra administración desde hace muchos años.*

En su larga epístola hace una crítica despiadada a la labor de los ministros anteriores y que, aún siendo una amarga verdad, cree que la generalidad de los que se ocupan de Marina piensan igual, pero que todos juzgan arriesgado este paso, temiendo desarrollar el descontento entre el alto personal de la Armada. Seguidamente decía: *No niego que exista este peligro, pero creo que puede conspirarse fácilmente si con anticipación se prepara la opinión y se busca el apoyo conveniente y preciso para el ministerio civil.*

Exhortaba a Maura a recurrir al partido liberal para ayudar a resolver la situación: *¿por qué no plantea ese problema a los jefes de su partido? Seguramente no se oculta a Vd. lo muy conveniente que sería conocer esa opinión a cuantos se ocupan de regenerar la Marina.* Días después, el 29 de mayo, felicitándole por su discurso en el Congreso, le expresaba que ya no lo consideraba *tan radical*, pues, ante *tan desorganizada Marina, sólo por medios muy violentos podría reconstituirse*; y le recordaba otra vez la cuestión del titular de Marina: *Queda por plantear el problema que yo le proponía en mi última carta y es, el determinar cuando menos en tesis general, el proyecto que piensa seguir el partido liberal para reorganizar la Marina. La opinión ha de indicar a Vd. como ministro, único capaz de emprender tamaña reforma, y para*

años 80, le hizo escribir a un anónimo interesado en cuestiones de Marina: (...) *por haber creído que Vd. había enmudecido en asuntos de Marina ...le anticipo mis plácemes y enhorabuenas por salir de su mutismo.* Madrid, 23 de junio de 1894. Carta de *Bienvenido Sacamuelas*. FAAM., 477, 10.

¹⁸⁷ Carta de Domenge a su amigo Maura, 6 de marzo de 1892. La indignación de Domenge sobre el estado de la Marina se centraba esencialmente en el deterioro que se venía produciendo en la situación de los maquinistas, y culpa a las disposiciones de Beránger: *En una palabra existe la constante protesta de todos los cuerpos contra esta descabellada disposición del más grande enemigo que tiene la Marina española, el malvado de Beránger...*(FAAM., 477, 12)

*el caso, que no pueda Vd. sustraerse a este compromiso, claro es que sería conveniente y necesario que fuese Vd. preparando personal muy elegido, y estudiando la mejor manera de realizar servicio tan definitivo.*¹⁸⁸

En otra carta emitida el día 1 de junio, Villamil seguía comentando a Maura las impresiones que en la Marina seguían produciendo los discursos del diputado en la Cámara baja: *no produjo la alarma de los anteriores a pesar de la prevención que existía en el ánimo de muchos, satisfechos con el actual sistema de cosas marítimas; y volvía a expresarle la cuestión del ministro civil, reconociendo las dificultades que para un ministro de Marina civil podría resultar plantear las reformas precisas, por lo que consideraba que el partido liberal debía pensar seriamente en lo siguiente: 1º Convenir ante todo cuales son las reformas más necesarias y que han de llevarse a cabo en breve plazo; 2º Explorar la opinión de aquellos almirantes, que pudiesen ser ministros a fin de que huyan aceptar el cargo con semejante compromiso; 3º Elegir entonces el hombre civil que debe ser ministro y encargarle con anticipación el desarrollo de todas las reformas; 4º Rodear a este ministro de un número determinado de oficiales generales, jefes y oficiales, que le ayuden con toda lealtad en su empresa.* Después de enunciar esas condiciones, afirmaba: *Todo esto es hacedero si el Sr. Sagasta quiere; y para ello basta que tome como plan de reformas los defendidos por Vd. ante la Comisión de presupuestos, reformas que no aceptará ningún almirante (excepción hecha de Beránger). Seguidamente, precisa nombrar el futuro ministro que indudablemente será Vd., puesto que sus trabajos así lo designan ante la oposición y hasta dentro del mismo partido.* Consideraba Villamil que no era imprescindible un apoyo masivo de jefes y oficiales radicados en Madrid, pues la administración central *puede y debe reducirse, y que sí le parecía más importante en los Departamentos y en la Flota, a fin de conjurar la hostilidad que seguramente ha de engendrar la política de reformas y economías.*

Explicaba que: *El objetivo principal del ministro paisano, debe posesionarse de todos los datos que constituyen prueba plena de la pésima administración seguida por sus antecesores los almirantes, y una vez conseguido esto, si no prestasen su apoyo leal y noble como es su deber, exponer ante el país cual ha sido la causa de los males que hundan la marina y cual es en la actualidad la línea de conducta de los generales.*

La pésima situación que vivía la Marina, y los obstáculos que preveía en su seno, aceleraban la necesidad de las reformas: *Como Vd. sabe mejor que yo, no hay tiempo que perder. Cada reforma exige un detenido estudio y no es, ni sería correcto llegar al poder y decir espérenme Vds. que voy a estudiar lo que debo hacer (...) Tenga Vd. entendido que la generalidad de los marinos sirven para criticar cuanto se haga, pero la totalidad con raras excepciones, no sirve para estudiar su proyecto de modo racional. Tengo la perfecta convicción de que no existe en la Marina hombre con prestigio suficiente, dentro de su Cuerpo y menos en el Gabinete de que forme parte, para emprender las*

¹⁸⁸*Fragata Almansa, Ferrol, 17 y 29 de mayo de 1892. Cartas de Fernando Villamil a Maura. Ya en una carta de 27 de febrero, le dijo a Maura: Dada la crisis económica que atraviesa la Marina, yo me abstengo de escribir en la prensa, porque si llego a ponerlo en práctica, pediré y probaré que lo acertado y patriótico sería renunciar por algunos años a tener marina militar; en otra de 5 de marzo, decía incluso que su lema, ante la situación era: Reformas muy radicales o matar por consunción lo existente. El resto del personal, exceptuando dos o tres amigos, son partidarios del statu quo (FAAM., 477, 12)*

reformas. Se hace pues preciso el hombre civil, y si éste no es Vd., yo por mi parte reservo mis trabajos hasta que cambien las circunstancias.

A juzgar por el contenido de las comunicaciones de los destacados marinos, obviamente conocedores de la preparación y el manifiesto interés de Maura en la materia, les parecía Maura el personaje civil más acreditado para ser candidato a encabezar el ramo de Marina; pero desconocemos la respuesta del político mallorquín a las llamadas que recibía en ese sentido, si rechazaría la opción al ministerio desde un principio, sin siquiera planteárselo, o quizá, y nos parece más probable, sí se vio limitado por la falta de apoyo de la gran mayoría de la Corporación, no exenta en muchos casos de abierta hostilidad, fundamentalmente impulsada por las reformas que venía propugnando con respecto al personal.

Lo cierto, y eso lo podemos constatar, es que las cartas con este motivo se cruzaron entre varios marinos, y también con Maura. Así, Pascual Cervera escribía, en 12 de junio del mismo año, a Ramón Auñón comentándole su satisfacción por los discursos de don Antonio en el Congreso: *en líneas generales me gustan mucho, como todo lo suyo.* Denunciando el desproporcionado presupuesto del material flotante con respecto al empleado en personal, y acusando de ello a todos los gobiernos, alegaba la primacía que debía darse a la flota y personal embarcado en el programa de la oposición liberal: *Son todos los gobiernos: bajo el gobierno liberal fui yo con el Pelayo sin pólvora a exigir satisfacción a Marruecos, y como no podía protestar de otro modo, pedí mi retiro, en fin esto es una cosa que necesita arreglo, y si lo que dice el Sr. Maura no es sólo porque está en la oposición, si el programa se realiza todo, todo, porque es de temer, que sólo se realice la parte dolorosa dada la triste experiencia que tenemos; si el programa se realiza todo, repito, habrá hecho el ministro que lo ejecute un bien y grande al país, pero si sólo se realiza la parte dolorosa, será un gran mal y entrañará una gran injusticia.* Parece que esa parte *dolorosa* se refería directamente a los recortes...de plantilla, sobre los que se percibía gran oposición desde la Armada.¹⁸⁹

Tan sólo una semana después, Cervera le escribía a Auñón contestándole a su petición, y de parte de otros compañeros, de que fuera ministro de Marina. Respondía Cervera que estaba convencido de que sería un mal ministro y, además, que estaba decidido a no entrar en política, aunque ese ministerio era el menos político; añadía que, quizá fuera posible crear una especie de Estado Mayor General que no fuera político, pero aún en ese caso no se sentía preparado, ni con fuerzas, pues sería un cargo muy parecido al de ministro, y que, además, él se consideraba muy independiente, difícilmente capaz de someterse al criterio de otro. Por otro lado, en su extensa carta, le comentaba la necesidad de ajustar las plantillas de tierra, o las necesarias reformas en las operaciones de mantenimiento de buques etc. y, en cuanto a la posibilidad de un ministro de Marina civil, reconocía: *algo lastimado saldrá quizá nuestro amor propio con tener un ministro extraño, pero más lastimado saldrá si tenemos ministro propio que sea malo, y no lo dude Vd. yo sería muy mal ministro;* no obstante su reiterada negativa, dejaba abierta una posibilidad para más adelante.¹⁹⁰

Con la misma fecha, hay una carta de Ramón Auñón a un compañero de Cádiz (Pedro), en que le comunica las dos negativas de Cervera a aceptar

¹⁸⁹ Bilbao, 12 de junio de 1892. Carta de Pascual Cervera a Ramón Auñón (FAAM., 477, 12)

¹⁹⁰ Bilbao, 18 de junio de 1892. Carta de Pascual Cervera a Ramón Auñón (FAAM., 477, 12)

el ministerio de Marina, asunto que lamenta *porque dada su manera de ser no es fácil hacerlo volver atrás, y no hay muchos de su madera para escoger*; pese a ello, le dice Auñón que ha vuelto a pedírselo por carta, de manera que confía en su contestación *para enviar a Maura la resolución definitiva*.¹⁹¹

Contemplar las cartas precedentes, del mismo periodo de 1892, nos sugiere la posibilidad apuntada por Villamil a Maura en torno a ofrecer el cargo de ministro a almirantes que se iban a negar a ello, y así resultar más fácil la elección de un personaje civil. Y nos preguntamos si Auñón compartía esa estrategia. Pero, como nada parecía totalmente claro en aquellas difíciles circunstancias vividas en la Marina, y quizá debido a la falta de predisposición de Maura, en el mes de agosto escribía Villamil al diputado: *mi respetable amigo el contralmirante don Pedro Díaz Herrera aceptará la cartera de Marina si cuenta con el apoyo de Vds. y de una gran parte de sus compañeros de armas. En mi concepto, de todos los almirantes el más capaz de hacer algo bueno si las circunstancias le ayudan*.¹⁹²

Epílogo

La necesidad de Escuadra para la defensa de España, su expansión y su presencia en el mundo, se habían convertido en dogmas unánimemente admitidos por todos, sin embargo, falló la política naval, o más certeramente fue el gran ausente, faltando su raíz, la dirección de una política exterior, y en ello creemos que radican esencialmente las causas por las que naufragaron los conatos de restauración naval emprendidos en el último cuarto del siglo XIX.

Los gobiernos españoles no pudieron, o no *supieron* prever el elemento fundamental que representaba lo naval para una nación marítima y sus territorios de Ultramar. Ante el peligro de los Estados Unidos que evidentemente apoyaban a los independentistas, bien mediante ayuda monetaria, o con material y armamento, de contrabando o por intervención directa, se debía disponer en Cuba de bases navales bien pertrechadas, con numerosas unidades ligeras para evitar el contrabando, y con una flota capaz de enfrentarse a la norteamericana. Y, sin embargo, la situación naval española al estallar la guerra cubana y la insurrección filipina era pésima, muy por debajo de lo que exigían las defensas de sus territorios.

Entre las figuras afanadas en la importancia de la política exterior, y consecuentemente en el establecimiento de una política naval, fundamentalmente la creación de Escuadra, destacó desde comienzos de su vida política el diputado Maura, aconsejado por expertos marinos, y en general publicistas navales, reclamando insistentemente su necesidad. La idea de la importancia del poder naval teorizada por el norteamericano Mahan resulta evidente en la trayectoria marítima del mallorquín, considerando la posición geoestratégica de España, nación occidental que, volcada al Mediterráneo y el Atlántico, ligada por sus intereses a Inglaterra y Francia, debía ostentar una Marina fuerte que de acuerdo a su Tesoro sirviera a su defensa e intereses económicos.

¹⁹¹ Cádiz, 18 de junio de 1892. Carta de Ramón Auñón a Pedro (FAAM., 477, 12)

¹⁹² *Nautilus*, Ferrol, 20 de agosto de 1892. Carta de Fernando Villamil a Maura (FAAM., 477, 12)

A nuestro juicio, las discusiones en el seno de la Armada, entre los veteranos almirantes y los jóvenes jefes y oficiales que se dejaban influir por las últimas novedades en la construcción naval, impedían seguir un criterio común sobre los modelos de unidades principales de la flota, e, igualmente, esa diferencia casi generacional de opiniones se dio frente a las reformas postuladas por Maura.

En su larga campaña por la reconstitución de la Armada propugnando la prioridad de las reformas de su administración, economías a volcar en el material flotante, tuvo el apoyo de una parte importante de la Corporación; pero, en el transcurso de sus discursos, con su palabra dura y apasionada, que también afectaba a recortes en las plantillas, su voz fue perdiendo paulatinamente el favor de los mandos ganándose su hostilidad, a pesar de que muchos de ellos habían apoyado originalmente sus intentos de reconstrucción. A todo ello se sumaba la oposición de la opinión pública, o en el mejor de los casos su indiferencia; y en mayor medida contó el papel de la prensa que, siendo normalmente un reflejo del Parlamento, en algunos periodos demandó la necesidad de Escuadra y otras muchas otras veces dirigió fuertes ataques contra la Marina.

CAPÍTULO IV

REGENERACIONISMO EN LA ARMADA. PLAN MAURA-FERRANDIZ

Primeras reacciones al 98

El día primero de abril de 1899, fondeaba en Cádiz la escuadrilla que, al mando del capitán de navío José Marengo, regresaba de Cuba después del desastre. La componían los cañoneros: *Marqués de la Ensenada, Martín Alonso Pinzón, Vicente Yáñez Pinzón, Marqués de Molins, Nueva España, Vasco Núñez de Balboa, Magallanes, Hernán Cortés*, y los transportes *Rápido y Patriota*; mientras que *El Galicia, el Filipinas* y el *Velázquez*, quedaron en Cuba inservibles.

La Armada española nunca había dedicado en los últimos años un presupuesto adecuado a la defensa marítima de sus territorios exteriores, y aún después del Desastre no se corregían ni se enmendaban, ni se discutía a fondo la cuestión, así el teniente de navío Manuel Andújar, en su comentario sobre la obra *El poder naval en España*, de Sánchez de Toca, decía: *el organismo marítimo ha vivido siempre fuera de la realidad nacional, desamparado de aquella protección y de aquel previsor afecto, que son parecidos a las influencias morales que a los hijos del hogar obligan a la ejecución de las grandes acciones*. La misma *Enciclopedia del año (1899)* que recoge la cita precedente, nos ofrece un listado de las cifras que invertían entonces las principales potencias en sus marinas, haciendo previamente la advertencia: *aún cuando otra cosa hayan aseverado los profanos en la materia y el vulgo, repeticion de errores sustentados por los indoctos*:

Inglaterra.....	861.803.718 ptas.
Francia.....	377.582.092 “
Estados Unidos.....	312.266.968 “
Rusia.....	270.393.812 “
Alemania.....	207.743.556 “
Italia.....	113.594.531 “
Austria.....	51.532.656 “
España.....	25.031.277 “

Además, se estiman las compras en número de acorazados que las naciones señaladas podrían adquirir anualmente con esas sumas, en la hipótesis de que se dedicaran íntegramente, y teniendo en cuenta el valor aproximado en la época por cada unidad de unos 25 millones de pesetas:

Inglaterra.....	34 acorazados
Francia.....	15 “

Estados Unidos.....	2	“
Rusia.....	11	“
Alemania.....	8	“
Italia.....	4	“
Austria.....	2	“
España.....	1	“

En esa línea, teniendo en cuenta que de la suma total se venía a aplicar para nuevas construcciones el 15 o el 20%, España, con los créditos asignados, sólo podría botar un acorazado cada seis o siete años.

También de estos apuntes se desprendería, de manera más destacada, el escasísimo presupuesto español al compararlo con el de Austria-Hungría, nación más terrestre que marítima. Tras el desastre de Ultramar, la situación era realmente angustiosa para la Armada, condicionada a unas reducciones a que obligaban las circunstancias y la manifiesta opinión pública, haciendo muy difícil que un Ministro de Marina lograra los créditos necesarios para reconstruir una Flota prácticamente inexistente, para dotarla de las indispensables unidades que exigía tener una Armada real y acudir a los arsenales, atender a la instrucción e ilustración de su personal etc.

Con fecha 18 de agosto de 1899, publicaba la *Gaceta* un proyecto datado el día 9 de ese mes, por el que quedaba promulgada la Ley de fuerzas navales. Se determinaban los buques que debían prestar servicios en escuadra y en guardacostas, los que debían continuar en construcción en los arsenales, las brigadas torpedistas, así como los 5.500 marineros y 2.500 soldados por el cupo de Marina de ese año.

Pero en la Marina persistía el *statu quo* de antes del desastre: se mantenían organizaciones defectuosas e ineficaces en sus servicios, y seguían figurando cifras en el presupuesto que no respondían a una política establecida, esto es, a un criterio del Gobierno y los partidos con vistas a un futuro naval. No se atendía al cambio que imponía la nueva situación de la Nación y las necesidades que reclamaban su defensa.

De los 161 buques útiles que la Armada disponía en 1897, quedaban únicamente 63 en 1901. El estado oficial del mes de abril de ese año cifraba las fuerzas navales en: acorazados de primera, ninguno; acorazados de segunda, el *Pelayo*; guardacostas acorazados de primera, ninguno; de segunda, la *Numancia* y *Victoria*; cruceros protegidos de primera clase, el *Carlos V*, *Princesa de Asturias*, *Cardenal Cisneros*, y *Cataluña*; cruceros protegidos de segunda, el *Reina Regente*, *Lepanto*, y *Alfonso XIII*; de tercera, el *Marqués de la Ensenada*, *Río de la Plata*, *Extremadura*, y *General Liniers*; cruceros de tercera no protegidos, el *Infanta Isabel*, *Conde de Venadito* e *Isabel II*; cazatorpederos, cinco; cañoneros torpederos, ocho; torpederos de primera, cuatro; de segunda, nueve; cañoneros de primera, cuatro; de segunda, dos; de tercera, dos; pontones, uno; tipos especiales, *Giralda*, *Alfonso XII*, *Asturias*, *Urania*, *Nautilus*, *General Valdés*, y *Villa de Bilbao*; lanchas, seis. Fueron desarmados para venta y desguace 18 unidades, entre cruceros, fragatas, vapores y cañoneros.

De estado tan desolador será expresiva muestra la ausencia de representación naval española en los funerales ingleses de la reina Victoria, fallecida el 3 de enero de 1901. El Gobierno dio orden a principios de año para que un buque español asistiera en Inglaterra a las ceremonias; se dispuso que

partiera el *Carlos V*, considerado el mejor, y prácticamente el único útil de la Marina, sin embargo, a los dos días de haber salido de El Ferrol tuvo que entrar de arribada forzosa en este puerto, pues dos calderas de las doce que tenía sufrieron avería (seguidas de otras seis). El suceso tuvo gran eco, no sólo en los ambientes oficiales también en la prensa, siendo el único país que no tuvo representación naval en los eventos.

El Desastre, además de tener unas connotaciones claras en lo que se refiere a improvisación de material de Armada y, en definitiva, ausencia de política naval, parece que también se vio profundamente determinado por la existencia de cierto conformismo político ante una derrota anunciada, pues todos o casi todos los políticos y los técnicos conocían la superioridad de potencial norteamericano y, sin embargo, vieron en el combate una salida digna, aunque fuera pagando el precio de la derrota.

No nos debería sorprender el contenido de un interesante cuadernillo que, a nuestro juicio, habla por sí solo. Está elaborado por el ilustrado José Gutiérrez Sobral, agregado naval en Washington, con el epígrafe *memorias remitidas al Ministerio de Marina durante los años 1895 a 1898 por el agregado (...)* Se trata de un inventario de los documentos que envió al ministerio de Marina, sobre organización, proyectos y fuerzas navales americanas, papeles que, al parecer, debieron *dispersarse*, quizá, como se indica en carta de Sobral, debido a la práctica ausencia de un verdadero Estado Mayor. Copiamos algunos títulos de los documentos (con las fechas en que se redactaron) que significan claramente los asuntos tratados en ellos: *Sobre el proyecto de fortificar a toda prisa los 27 puertos que comprende el plan de defensa de 1883* (octubre de 1895); *características de toda la artillería que montan los buques de guerra* (octubre de 1895); *Organización de la Marina de los EEUU. Relación de todos los buques de guerra con sus características ofensivas y defensivas* (agosto 1895); *proyecto de defensa de la costa de los EEUU* (noviembre 1895); *consideraciones sobre probable guerra con Inglaterra por cuestión de Venezuela* (noviembre 1895); *Carta oficial sobre política: fuego de Estrada Palma en el Senado. Fortificaciones en la costa del Pacífico y probable ataque de nuestras Filipinas en caso de guerra informando o anexionando Hawai como base de operaciones para atacar Manila* (10 enero 1896); se relacionan otros muchos estudios sobre construcción de buques, proyectistas...y *buques mercantes que pueden auxiliar a los de guerra, planos de baterías de costa...* realizados estos informes hasta tres meses antes de la declaración de guerra; y un último documento, de 25 de enero de 1898, *Comunicación dando cuenta que la Junta de Almirantes había decidido que al bajar la escuadra americana al Sur, o sea, Florida, fuese para tomar posesiones antes de que llegue la enemiga y que la escuadra del Pacífico ataque Filipinas al declararse la guerra*. Suscribe el inventario el agregado Sobral, y, debajo de la firma se lee: *Todos estos documentos enviados desde los EEUU están en el archivo Central del Ministerio de Marina y anotados en los libros registros del dicho Ministerio que está en la Subsecretaría; a continuación aparece una rúbrica y, anotado: Se niega en Real Orden de agosto la publicación de estos documentos, cosa que no tiene explicación habiéndose publicado el Libro Rojo y no tratando estas memorias más que de asuntos militares y navales. Cuando no se tiene un verdadero estado mayor, son inútiles los datos militares del enemigo, pues si no se conocen es inútil ir a*

*la guerra pues será para encontrar reveses. El Estado Mayor es el cerebro de una organización militar sea de mar o de tierra.*¹⁹³

Después de la pérdida de Ultramar se produjo un gran movimiento de corrientes regeneracionistas que, con un espíritu revisionista, pretendían analizar las causas y proponer los cambios para abordar soluciones, en definitiva regenerar España. Militares y políticos se hicieron regeneracionistas, algunos de ellos de reconocida trayectoria en el periodo de la Restauración como Costa y Maura que retomaban la iniciativa política, y también escasos militares, como Polavieja que había tenido un papel importante en Ultramar y que, sin previa intención de formar partido político, supondrá con sus seguidores la fuerza más cercana al poder político en un periodo inicial.

Los primeros impulsos regeneracionistas, opiniones gestadas desde el centro y la derecha, se produjeron en el último semestre del 98: desde el manifiesto con concesiones regionalistas de Polavieja y los correspondientes a la Unión Catalanista, al Partido Integrista, o el de la Cámara Agrícola del Alto Aragón –liderado por Joaquín Costa- y del Congreso de Zaragoza de las Cámaras de Comercio.

Era el tiempo de las responsabilidades, y la Marina, como apuntó Canalejas en el Congreso, aparecía sometida a juicio de residencia pública ante el país.¹⁹⁴

Los marinos combatientes, sumidos en la más amarga decepción, con la Corporación denostada y con unas fuerzas navales prácticamente reducidas a la labor policial, se hallaban sujetos a la celebración de Consejos de Guerra para depurar posibles inculpaciones en Cavite y Santiago, mientras que ni los políticos ni los militares que habían quedado en Madrid fueron juzgados. De hecho, resulta lamentable e inexplicable el recibimiento que políticos y militares dieron a soldados y marinos cuando regresaban en pésimas condiciones.

Las primeras víctimas fueron los marinos pues, como había vaticinado más de una vez Maura en 1892, si llegase una situación de peligro en los mares, se demostraría que nuestra fuerza naval era pura ficción. Aparentemente, se cumplían sus temores cuando advirtió: *Yo he dicho más de una vez que las primeras víctimas más dignas de lástima el día de un conflicto,*

¹⁹³ Memorias del agregado Sobral. FAAM., 338. José Gutiérrez Sobral, gran marino que demostró su concepto estratégico en los numerosos informes que hizo durante las diversas misiones reservadas que le fueron encomendadas, durante el tiempo que sirvió como agregado naval en Washington, desde 1895 a 1898. Fue en comisión reservada a las Islas Antillas, para tratar de detener los barcos filibusteros con armas rumbo a Cuba; igualmente a diferentes estados norteamericanos para observar sus arsenales costeros, y de nuevo fue destinado a recorrer las costas orientales y occidentales para estudiar los puestos militares y navales...En el curso de sus misiones, como observador de los movimientos norteamericanos, escribió numerosos artículos en la *Revista General de Marina*, sobre buques americanos etc. Fue cesado de su empleo de agregado naval por real orden de 24 de enero del 98, debido a las presiones del Gobierno norteamericano, aunque con la orden del ministro Bermejo de continuar prestando servicios en aquel país; no obstante, tras la voladura del *Maine*, solicitó embarcarse recibiendo órdenes de salir de Nueva York, de forma que en el mes de marzo estaba en Madrid. Solicitó permiso del Gobierno para publicar los documentos que había remitido desde los Estados Unidos al ministerio de Marina, en los que plasmaba claramente cómo los americanos se preparaban para la guerra, pero le fue denegado por una real orden del mes de agosto. Fue Sobral asiduo conferenciante y colaborador de revistas especializadas, en las que mostró sus ideas estratégicas, no sólo en torno al continente americano, también sobre los intereses españoles en África, y para protección de las Canarias etc. habiendo ocupado diferentes cargos (como gobernador interino del golfo de Guinea...) además de los mandos que ostentó en aquellas aguas, hasta su nombramiento como contralmirante de la Armada en julio de 1918.

¹⁹⁴ Los debates en torno al 98 los tratamos en: *El 98 en el Parlamento*. Chocano Higuera, Guadalupe. *Revista Historia Militar*. Madrid, 1999, año XLIII, n. 87.

*son esos dignos oficiales que, sin haber tenido parte alguna en los desaciertos, tendrán ante la historia y ante la opinión la más grande responsabilidad quizás, además del riesgo de la vida.*¹⁹⁵

A enrarecer el ambiente contribuyeron las tensiones entre ciertos sectores de Ejército y Marina, muchas veces reflejadas por medio de la prensa, y muy particularmente producidas sobre sus sobredimensionadas plantillas, obviamente mucho más elevadas en número en el Ejército.¹⁹⁶

En torno al clima creado fundamentalmente por los medios, se expresó sobre la España marítima el teniente de navío Adolfo Navarrete (demostrado con el tiempo ilustre teórico naval) Denunció la falsa impresión que recibía el lector de la prensa, donde, a su parecer, se revelaba la falta de base técnica, parcialidad y ligereza de juicio, propalando inexactitudes o haciendo críticas indocumentadas, trasladando conclusiones sobre Marina y tratando su organización con la misma falta de rigor; reflejando medidas tan radicales como la pretensión de suprimir el ministerio de Marina para formar una sección del de Guerra, *como panacea de todos los males, sin tener en cuenta que los mismos males padece éste*, o que la Marina no era necesaria al no tener ya territorios en Ultramar etc. Argumentaba Navarrete que la reorganización de personal y material no se debía hacer desde ese estado de opinión, pues el origen del mal de la Marina lo radicaba precisamente en la carencia del espíritu marítimo, en la idiosincrasia española, por lo que era necesario hacer ver a la Nación la necesidad de ser marítima y así reconocer a su Marina un objeto político, militar e internacional, y también industrial, comercial y científico y, en segundo término, hacer comprender que el sólo hecho de tener barcos no significaba ser nación marítima, *sino que era necesario tener industria naval, comercio marítimo, y gentes de mar, tanto en las costas como en la Corte, y lo mismo en la prensa que en los Ateneos y en el Parlamento, para que inculquen el espíritu de que carece*. Todo esto debía ser previo a la reforma de ministerios, reorganización de servicios y creación de escuadras, en definitiva, crear previamente el espíritu marítimo de la nación y hacerle ver que, sin el poder naval que le correspondía, su prosperidad sería un mito; *de lo contrario*, decía Navarrete, *huelga la Marina de Guerra*.

En la prensa, afirmaba Navarrete, hacían falta órganos defensores de los intereses marítimos que a diario rectificasen errores, y que en ello debían contribuir la Marina de Guerra y la Mercante, y todos los sectores de la industria marítima. Señalaba el alejamiento de la Marina de Guerra de la sociedad civil, de las actividades marítimas, como órgano de protección oficial y dirección gubernativa, de manera que el país no estaba en condiciones de entenderla, de identificarse con ella y sostenerla, y que, en caso de despertar en prensa, en Ateneos y Parlamento, con una bien entendida legislación que centralizara la vida marítima del país, la Nación comprendería su objetivo y su utilidad. Y después de esto -seguía diciendo Navarrete-, llegaría la hora de organizar con mano firme el ministerio de Marina y todos los servicios del Estado, de reformar los arsenales y su administración, de crear lo más rápido

¹⁹⁵ Sesiones parlamentarias de 29 de abril y 23 de mayo de 1892.

¹⁹⁶ Vemos en alguna bibliografía que, mientras en Marina se contabilizaban 36 almirantes y generales, en Ejército llegaban a alcanzar la alta cifra de 449 generales, sin embargo, no hemos podido constatar la autenticidad de estas cifras.

posible una escuadra, construir las nuevas bases de la Marina Mercante y calcular el personal necesario a ambas.¹⁹⁷

Otros navalistas también relacionados con Maura exponían en la *Revista General de Marina* sus opiniones sobre diferentes aspectos de la Marina; fue el caso del teniente de navío Manuel Andujar que, en el mes de noviembre, coincidía con Navarrete en señalar la ausencia de espíritu marítimo en España, sumándose a la vieja afirmación de Fernández Duro de que *España nunca fue marítima...* y, por consiguiente -decía Andújar-, nunca industrial ni comercial. Declaraba que en España *el mal es abrumador*, y también en Marina, y que uno de los efectos de la decadencia, que no su causa, estribaba en los arsenales. Pensaba que no había que suprimirlos o arrendarlos, opciones que entonces se presentaban, pues eran establecimientos necesarios para la guerra, sino que debían reformarse, aunque la solución del momento estaría en comprar en el extranjero.¹⁹⁸

La opinión pública española, a la que también se recurrirá por parte de los políticos para defensa de sus propias ideas en el Parlamento, se cebaba en diatribas contra el Ejército y más aún contra la Marina, multiplicándose las críticas, hasta las difamaciones. El clima engañoso incubado por la prensa -y veladamente por los políticos-, en la opinión pública acerca de una pretendida superioridad militar, se había convertido en un completo rechazo a todo lo que significara fuerzas armadas, y no sólo en el ambiente de las calles y las tertulias, reflejado desde la prensa, también en las dos Cámaras abundaron los ataques, llegando a los insultos más denodados y las más fuertes polémicas, produciéndose incluso enfrentamientos personales, sin embargo, nos parece que poca o ninguna justificación merecen los representantes de los partidos que nunca habían logrado la realización de una política naval establecida.

Las censuras fuera de las Cámaras contaron con un personaje de excepción, Joaquín Costa que, en sorprendente contraste con su proclama de 1883, proyectaba ahora su amarga decepción y rechazo, posición ya avistada en el mismo año de 1898, en su discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia: (...) *nosotros los españoles debemos cerrar con triple llave la tumba del Cid y volver la espalda a nuestra épica y hermosa historia...para fiar tan sólo nuestra reconstitución y nuestro porvenir a la cruel y despiadada de la materia.*

Con fecha 6 de julio de 1899, la *Liga Nacional de Productores y Cámaras de Comercio*, a través de su presidente y más destacado miembro, Joaquín Costa, había elevado a las Cortes unas peticiones al proyecto de Presupuestos generales en las que se contemplaba que el ministerio de Marina pasara a ser una dirección o inspección más del ministerio de la Guerra, y que se redujeran las fuerzas navales a lo estrictamente preciso para mantener la comunicación con las islas y las posesiones españolas de África: *Supresión del Ministerio de Marina y de todas las Escuelas y Academias pertenecientes a ese ramo, y reducción de las fuerzas navales a lo estrictamente preciso para mantener la comunicación con las islas adyacentes y posesiones españolas de África.* Pronunció entonces el apasionado tribuno africanista su conocida frase: *Las cosas tienen su momento oportuno, y el de la Marina ha pasado...ni aunque hubiese tiempo queda dinero para barcos; y cuando ambos factores concurriesen, todavía faltaría lo mejor, aptitudes para administrarlos,*

¹⁹⁷ Navarrete, Adolfo: *España marítima. Rev. General de Marina*, octubre 1898.

¹⁹⁸ Andújar, Manuel: *Arsenales. Rev. General de Marina*, noviembre 1898.

manejarlos y hacerlos valer. Su pesimista visión también se extendía a la justicia, la enseñanza y administración, *en que naufragaba el país.*¹⁹⁹

Datada el día 9 de septiembre de 1899, el *Círculo Mercantil e Industrial de San Fernando* dirigía una carta a Costa sumándose a las peticiones hechas en las Cortes por la *Liga Nacional de Productores y Cámaras de Comercio*, exceptuando las concernientes a Marina y Ejército.²⁰⁰ Rechazaban lo aducido en la Cámara baja sobre *gastos estériles en mantener con lujo el Rastro donde se custodia nuestro poderío naval*, y reclamaban el reconocimiento del poder naval a España, como nación marítima que, si embargo, se había visto obligada a defender un imperio colonial con una marina que tenía un presupuesto inferior al del Ayuntamiento de Madrid, caudal que apenas alcanzaba al coste de construcción y armamento de un acorazado moderno, olvidándose, además, de que el presupuesto extraordinario para la creación de la escuadra se había invertido en su mayor parte en otras obligaciones, *por conveniencia de la política*, cometiéndose el absurdo, siendo la última una guerra esencialmente marítima, de destinar las mayores partidas a atenciones de Ejército, *casi los 3000 millones de pesetas que nos cuesta la pérdida de las colonias.* Como ejemplo de los errores perpetrados argumentaba que al empezar la guerra de Cuba, en 1895, el Ministro de Marina había solicitado al Consejo de ministros 500 millones para adquisición de una escuadra, petición que, de haberse aceptado, pudo evitar la pérdida de Manila...

Los autores de la carta suscribían la necesidad de introducir radicales reformas en Marina, a la vez que propugnaban la obligación de dotarla de una escuadra adecuada al país y a su número de habitantes; añadían que, de suprimirse el ministerio de Marina, se restableciera el antiguo Almirantazgo, lo más parecido al modelo inglés, con las atribuciones que gozó a mediados de centuria, para que no siguiera repitiéndose el incesante cambio de cartera, circunstancia que únicamente favorecía el reparto de responsabilidad entre muchos sin que en ninguno resultara efectiva. Mostraban así un rechazo absoluto a la opinión que circulaba abogando por la supresión de la Marina, gestada, decían, *por los regeneradores a ultranza que pretenden presentarla como un organismo podrido del que nada puede aprovecharse*; y solicitaban que el regeneracionismo, palabra tan utilizada entonces, debía abarcar a toda la Administración, pero no atropellando todo lo instituido para hacer economías, sino respetando lo legalmente constituido y reformando para el porvenir aquello que la experiencia exija.

Replicó don Joaquín que el país no había sido capaz de remediar uno sólo de los vicios que él había denunciado hacía quince años, exponiéndolos serena y razonadamente en un dictamen del Congreso científico sin que se le quisiera prestar oído y que, ahora, *cae por fin en la cuenta de que si tales vicios no se remediaron es porque no tenían remedio, porque no son nacidos de un accidente pasajero, porque son constitucionales, no tiene obligación de negarse a oír hablar de Marina para otra cosa que para liquidarla. Las cosas tienen su momento oportuno, y el de la Marina ha pasado....ni aunque hubiese tiempo queda dinero para barcos; y cuando ambos factores concurriesen, todavía faltaría lo mejor, aptitudes para administrarlos, manejarlos y hacerlos valer....*

¹⁹⁹ Costa, 1912, pp. 82 y ss.

²⁰⁰ San Fernando, 2 de septiembre de 1899, firmado por su presidente José Ruíz Rodríguez, vicepresidente y vocales (Costa, 1912, pp. 74-82).

Aquella incapacidad de reacción llevó a Costa al decepcionante convencimiento de desistir a cualquier pretensión de restauración naval: *Acaso nos pregunte el Círculo ¿qué será de España sin Marina? ¡Ay! Lo mismo que ha sido siempre con ella: lo que Dios quiera. ¿Y aquello del Congreso Geográfico sobre la restauración de nuestro poderío naval? Un sueño, república de Platón pura, cualquier plan de reforma que se proponga será tan novela como si se hubiese encomendado la redacción a Tomás Moro o a Campanella.*

En el lado opuesto, y para su mayor contraste, significamos ahora la posición de otro gran pensador de la época, coetáneo de Joaquín Costa, también experto en temas marítimos y con el mismo nombre de pila, nos referimos a Joaquín Sánchez de Toca, que fue el primer ministro civil de Marina después del Desastre.

En el año 1900, publicó Sánchez de Toca *Las Reformas de Marina*, obra en la que hacía alusión a una vieja pretensión, al menos sugerencia, de algunos teóricos y profesionales de Armada, esto es, la conveniencia de que la cartera de Marina la ostentara un ministro civil como llave para obtener en el Parlamento mayores facilidades en recursos; la cuestión le parecía acertada en principio, advirtiendo que también debería afrontar invencibles resistencias a la presentación de un programa si no se abordaba previamente la reorganización de Marina.

Exponía sus consideraciones sobre las reformas que debían acometerse, como exigencia previa a su programa naval que, además, debía estar precedido por la fijación de la política marítima.²⁰¹

El discurso de la obra de Sánchez de Toca coincide con muchos de los puntos tocados por Maura en años pasados; ambos eran poseedores y transmisores de la inquietud por lo naval que sin duda estaba latente en algunos círculos, en los que no era ajeno un reconocimiento manifiesto por la importancia del poder naval en las potencias navales de la época. Este sentimiento aparece claro en los numerosos informes y cartas de marinos, mayoritariamente de jóvenes oficiales que se dirigieron con frecuencia al estadista mallorquín. Pero, además, principios similares a los propugnados por Sánchez de Toca vimos plasmados en el ideario de Joaquín Costa, naturalmente en su primera etapa, el año 1883, pues ya hemos observado como en 1899 su crítica al plan de restauración naval fue feroz.

Al comienzo de su estudio, Sánchez de Toca analiza la dificultad que entraña la reconstrucción naval en España debido a la disparidad de criterios existente, produciéndose luchas intestinas en el seno de partidos y gobiernos, *sin darse cabal cuenta* –escribía el futuro ministro-, *de lo que el poder naval es y representa en los más amplios horizontes de nuestra vida nacional*, circunstancias por las que considera necesario la enérgica acción reformadora de un estadista, apoyado con un gobierno fuerte, y no solamente la presencia de un ministro civil elocuente en el Parlamento. Esa necesidad de Armada para la defensa nacional, estaría relacionada con su afirmación: *La Historia demuestra, que cuando el poder militar resulta insuficiente para garantizar la independencia e integridad de la patria, no es posible mantener paz moral ni material en los gobernados, ni consistencia en la Hacienda, ni estabilidad en el*

²⁰¹ Sánchez de Toca, Joaquín: *Las Reformas de Marina*. Madrid, 1900; además, recopilación de artículos suyos en los periódicos *El Correo*, y *La Época*, sobre *Programas y Reformas*.

*Estado, ni sosiego en la conciencia pública, ni serenidad en el Gobierno, ni fijeza y frialdad de razón en la política.*²⁰²

Para la reorganización de la Marina de una nación es indispensable - anotaba Sánchez de Toca-, fijar una política naval, tener un pensamiento y un plan que se deriven de la misma razón de nuestra existencia. Señalaba que España debió de tener en cuenta su excepcional posición estratégica para crear su poder naval y que, no obstante, mientras otras naciones lo acrecentaron en formidable proporción, los españoles *no sólo no lo aumentamos sino que se hizo todo lo contrario, pareciendo que buscábamos nuestra indefensión*. Opinaba que las mayores catástrofes nos vinieron por la debilidad del poder naval, por la ausencia en suma de política naval, resultando así un material desorganizado, sin objetivo en su construcción, sin propósito, sin plano ni estudio, y modificando planes a capricho. Urge -decía-, la creación de poder naval, sobre un pensamiento naval, es decir, partiendo de una política naval establecida y que, antes de abordar el programa de un armamento, la Escuadra, debía procederse a la reforma de los servicios de Marina y la organización de nuestras reservas navales, todo ello relacionado con la situación de su personal.

Sobre las cuestiones ya debatidas en el Parlamento propugnó: la delimitación y simplificación de servicios en la Administración central y en los Departamentos; separación coordinada de los servicios militares, de los industriales y de los de la administración civil encomendados a Marina; especialización de arsenales dando solución a los astilleros del Estado etc.; pero, además, apuntó otras cuestiones: advertía que la falta del Almirantazgo debía suplirse con la institución de un estado mayor general permanente para el gobierno de las fuerzas navales, cuyo objetivo, capital para la razón de Estado, fueran los estudios de defensa nacional; también debía existir otro centro técnico para las construcciones de la Armada, constituido por las competencias más acreditadas en ingeniería y artillado naval, que debía examinar planos, proyectos y presupuestos de obras de construcción y de las grandes reparaciones del material de la Armada, concursos y contratación de obras; de otro lado, frente a la situación de división única entre material y personal, estimó necesarios la simplificación y deslinde de los demás servicios en la Administración central, de manera que la parte militar y las industrias y construcción de armamentos, y aquellos otros servicios anejos, pudieran regirse de forma autónoma en su ámbito de competencia. Afirmaba que la contabilidad de gastos debía realizarse por funcionarios civiles, fijándose el coste real de los diferentes servicios y necesidades de la Marina en los presupuestos, evitando así la fatalidad que había llevado a fingir astilleros en actividad constructora cuando en realidad sólo había plantillas de personal, o manteniendo fuerzas navales que no maniobraban, o escuadras sin consignación de créditos para gastos de conservación y mantenimiento. Otras reformas de reorganización general de los servicios, en su estructura y economía, expuso respecto al régimen administrativo de los arsenales; propuso la fijación definitiva de plantillas acomodadas al servicio de la flota y a los organismos administrativos; la fijación de preceptos de los ascensos; reglamentación de sobresueldos, goces de embarque, gratificaciones y eventualidades propias a cada cargo.

²⁰² Sánchez de Toca, 1900, p. 217.

Al referirse a la reorganización de los servicios, formulaba una definición de las funciones del jefe naval que exigían, como necesidad primordial en el presupuesto, unos medios adecuados para la educación naval, junto al fomento de las instituciones docentes que agruparan en lo posible la teoría y la práctica: *Se ha de procurar, a la vez, que al jefe naval, en el desempeño de su mando militar, disponga de atribuciones y medios proporcionados a su responsabilidad, a fin de que las jerarquías del Cuerpo General de la Armada puedan responder a la primacía del cometido de su función táctica y estratégica, a la que corresponde el empleo sintético de todas las especialidades de los complejos factores que entran en las escuadras modernas. Para lo cual es indispensable, en primer término, que el oficial naval militar, en todos los grados de su milicia, encuentre los medios de adquirir el conjunto de aptitudes y experiencias que hoy constituyen la especialidad de su función marítima y pueda llegar al conocimiento perfecto de su arma, que no es sólo el manejo del barco como piloto o como maniobrista, ni la especialidad del artillado, del aparejo o de la máquina, o del torpedo, sino el manejo en conjunto de todos esos elementos, de modo que bajo su mando, dirección y responsabilidad rindan el resultado máximo ofensivo y defensivo en la táctica y estrategia del armamento.*²⁰³ Otro tema apuntaba refiriéndose al *monstruoso engendro parasitario* que en España suponía la escala de reserva, constituyendo, como ya dijo el almirante Lobo, *el refugio predilecto de los que son ineptos para navegar y de los que no quieren navegar*, con plantillas ilimitadas para los diferentes grados de jerarquías que no querían embarcarse, situación insólita en cualquier otra marina. Postuló Sánchez de Toca la necesidad de que se regulara, facultando una organización de reservas navales proporcionada a los medios, los intereses y destinos que la nación dispusiera en el mar, evitando así la manifiesta superioridad de destinos terrestres sobre los de embarque, alimentándose aquéllos –decía-, con todo tipo de corruptelas, percibo de sobresueldos, asignaciones, comisiones etc. que trastornaban el sentido principal de la institución naval.²⁰⁴ Para su remedio, algunos sectores de la corporación habían solicitado que los oficios de carácter civil se disgregaran del ministerio: el ramo de policía de puertos, pesca, marina mercante y los servicios civiles y administrativos incluidos en las provincias marítimas, medidas sobre las que previno Sánchez de Toca que no se debían acometer de forma drástica, por el perjuicio económico que acarrearía proveer plantillas nuevas en otros ministerios.

En referencia a la Marina Mercante, elemento de fundamental importancia en sus propuestas, demandaba que su fomento debía recalar de forma solidaria en la Armada, e igualmente con respecto a todas las industrias navales, puesto que su conjunto constituía la potencialidad marítima.

En cuanto a la creación de Escuadra, consideró que como primer paso se debía recobrar la fe pública en la Marina, encauzarla y ganársela, pues desde el 98 se había revelado claramente contraria al tildar a la Armada de dispendio nacional, como un lujo sin sentido. Evocó la financiación que hubo de soportar el contribuyente por una falsa marina que llevó a los profesionales del mar a una angustiada situación de responsabilidad de mando, con escuadras

²⁰³ Sánchez de Toca, 1900, pp. 122-123.

²⁰⁴ La Ley de 31 de julio de 1878 consiguió corregir esta corruptela de escalas, el escándalo de los ascensos (ascendía igual o más la escala de reserva que la activa de mar), pero continuó en algunos destinos, por lo que la Ley de 2 de julio de 1883, modificando la anterior, supuso un verdadero retroceso.

sin potencia que, sin embargo, figuraban sobre el papel de los estados oficiales como formidables; aludía así, fundamentalmente, al descalabro de la Escuadra en Ultramar en el que, a su juicio: *los heroicos combatientes...fueron las primeras víctimas de que, con el desarrollo excesivo de los órganos terrestres de estos servicios, aparecieran atrofiados los elementos capitales del poder naval, por manera que las fuerzas que se hacían figurar en la mar, y con cuyos recuentos tanto se extravió la opinión, resultaron poder fantástico deshecho en una hora de combate.*²⁰⁵

Alegaba que se venían pidiendo reformas de gran alcance en Marina, a realizar en breve plazo, creando también escuadra, pero sin que se contara con un planeamiento meditado y serio. Afirmaba Sánchez de Toca que se debían estudiar los fines ofensivos y defensivos, y la Escuadra adecuada a uno y otro fin, *pues no todos los buques sirven para todo y resultan buques híbridos que por economía, nuestros técnicos aún defienden pretendiendo hacerles servir para todo y que sin embargo no sirven para nada.* Explicaba que la Armada, por ser esencial valor de Estado: *necesita estar dotada, su fuerza, de cuantos recursos sean necesarios a su creación y mantenimiento, y que de no sustentar la Armada de esta suerte, valiera más hasta prescindir de toda apariencia de poder naval, pues las desgracias recientes nos dieron tremenda enseñanza de que ahora y en lo sucesivo nos importa sobre manera cuidar este asunto mucho más de la sustancia que de lo aparatoso;* en ese orden, propugnaba la necesaria anticipación de cálculo de gastos reales en el presupuesto.²⁰⁶

Después del desastre, Maura nuevamente valedor de las reformas en Marina

Desde el mes de septiembre de 1898, y aún en los primeros meses del año siguiente, se produjeron durísimos debates en el Congreso y en el Senado, alcanzándose en este último a proferir las más duras descalificaciones hacia los mandos militares por parte del Conde de las Almenas.

En el Parlamento, los partidos políticos que seguían turnándose en el poder, además de algunos de los altos mandos que ocuparon la cúpula militar y hasta cargos políticos, intentarán sustraerse a las culpas del Desastre, a la vez que militares y marinos combatían desde la prensa la forma en que se había distribuido el presupuesto en las fuerzas armadas. En la línea crítica recordamos la larga lista de reproches del diputado Canalejas proferidos en la Cámara baja contra el ministro de Marina, Ramón Auñón, empezando por sugerir que el propio Gobierno había colaborado en el extravío de la opinión pública, esto es, la paulatina filtración que se había producido desde los medios oficiales en torno a la errónea creencia en una fuerza y eficacia naval que no correspondía con la realidad, y terminando por señalar como la Marina estaba sometida ante el país a juicio de residencia por la opinión pública. El Ministro, exculpando su responsabilidad porque el juramento de su cargo se produjo el mismo día que la escuadra de Cervera entraba en el puerto de Santiago de Cuba, alegó exiguas justificaciones. Adujo cómo los políticos, el Congreso y el Senado, el consejo de la Junta de Generales formada al efecto,

²⁰⁵ Sánchez de Toca, 1900, p. 117.

²⁰⁶ Sánchez de Toca, 1900, p. 138.

y los medios en general, incluso la prensa extranjera, habían acordado y celebrado la derrota seguida por la escuadra de Cervera y su arribo a Cuba, y que ahora se imputaban grandes censuras al Gobierno y a la administración de Marina por el curso de la guerra, a pesar –añadía Auñón-, de que en España no había existido antes conciencia de la inferioridad naval, pues ésta únicamente había sido percibida por los de la Corporación y que de ello fue testigo durante sus anteriores años de diputado.²⁰⁷ Desacertada afirmación nos parece la expresada por Auñón, puesto que el *Diario de Sesiones* del Congreso revela que se habían producido con cierta frecuencia duros enfrentamientos entre los diputados en torno a la necesidad de escuadra, además de la prensa de años atrás demandando su reconstrucción, y tampoco debemos olvidar los informes confidenciales o diplomáticos que llegaban a los estamentos oficiales, según constatamos, en los numerosos informes reservados del agregado naval en Washington Gutiérrez Sobral.

Entre los cargos de imprevisiones lanzados contra el Gobierno liberal se imputaba la falta de prevención en la conclusión de las obras de construcción en curso de los buques, incumpléndose los plazos estipulados, y así, denunciaba el diputado Linares Rivas que las obras habían estado paradas desde octubre del año anterior hasta abril siguiente, a lo que alegó el Ministro que la acusación debía destinarse al Gobierno anterior, conservador, puesto que fue el autor de los contratos. Destacaba Auñón, en su réplica de defensa a la gestión de los liberales, el mérito de su antecesor en el ministerio aduciendo que el gobierno liberal se había encontrado con la mayor parte de sus fuerzas navales en puertos extranjeros y que, cumplidos o no los plazos de ejecución, hubo que traer las nuevas construcciones precipitadamente, sin acabar, para continuarlas en España, lo que potenció –continuaba diciendo Auñón-, que se pudiera disponer de ellas en el curso de la guerra.

En otra dirección, el diputado monárquico y jurídico de Ejército, García Alix, llegó incluso a acusar la previa existencia de inteligencia, a espaldas de la Nación y de su ejército, entre el Presidente norteamericano y el Gobierno español, sugiriendo ciertas convenciones para la capitulación de Santiago de Cuba; en ese orden, le parecía una farsa lo representado en las trincheras de Santiago de Cuba, y que también fue una farsa el envío de la escuadra del almirante Cámara a Filipinas (según instrucciones del 15 de junio), entendiéndose de esa manera que se había hecho engañando a la Nación; a su juicio, no había habido intención de enviarla en auxilio de Filipinas pues estaba pactado que debía volverse desde el Canal, y que así lo habían reconocido familiares de los oficiales embarcados en Cádiz. Los gravísimos cargos los rechazó tajantemente Auñón en la misma sesión de 20 de febrero de 1899, tildándolos de inexactos o infundados. También recriminaba el diputado García Alix al Gobierno liberal el sacrificio que había impuesto a las clases militares con el objeto, no de la Patria o de los intereses nacionales, sino por el interés exclusivo de la Monarquía, discurso que fue ampliamente aplaudido por los republicanos como el diputado Sol Ortega. En ese orden, se multiplicaron monótonas discusiones lanzándose recriminaciones unos contra otros, no exentas de descalificaciones personales, para eximir responsabilidades.

²⁰⁷ *Diario de sesiones del Congreso*, 10 de septiembre de 1898. El Ministro recopiló los discursos que pronunció en las dos Cámaras españolas desde 25 de abril de 1898 a 20 de febrero de 1899: *Discursos pronunciados en el Parlamento por el Ministro de Marina Ramón Auñón y Villalón*. Madrid, 1912.

Paralelamente, Auñón había presentado un ambicioso Plan Naval, quizá -como opina Miguel Angel Serrano- con la esperanza de ser rechazado y poder dimitir alegando falta de interés del Gobierno en cuestiones navales.²⁰⁸

La campaña de prensa contra el Gobierno, y la defección de Gamazo y sus seguidores, decidió a Sagasta a sustituirlo por Romero Robledo y a utilizar a Weyler contra Polavieja.

Después de la firma del *Tratado de París* (diciembre de 1898) que ponía fin a la guerra con los Estados Unidos, al desgastado gobierno liberal de Sagasta le seguirá el de Francisco Silvela, líder conservador recientemente nombrado jefe de su partido que formaba gobierno por primera vez en el mes de marzo de 1899 y que, principalmente apoyado en su ministro de Guerra, intentará fijar su política naval.

Desde el año anterior Silvela venía declarando en diferentes artículos de prensa y en conferencias su posición favorable a la Marina, muestra de ello quedó reflejada en el *Manifiesto de la Unión Conservadora* de 21 de enero de 1898 (en el Círculo Conservador de Madrid) tiempo en que regresaba al partido con un nuevo programa. En la misma sede, días antes de acceder a la presidencia de Gobierno, Silvela reconoció que las fuerzas españolas habían luchado *desventajosamente* y que necesitaban urgente atención.²⁰⁹

Su primera reacción como Presidente apuntó a la necesidad de la reconstrucción de la escuadra para la defensa e independencia de la Nación y sus posesiones en África: *ha de conservar una Marina que la defienda y sostenga, y que en unión del Ejército signifique la afirmación del vínculo y del sentimiento nacional*. Además, sensible al ambiente que se iba creando de rechazo a las fuerzas armadas, en lo que cupo un gran papel al antes apasionado defensor del Ejército y la Marina, don Joaquín Costa, que denostaba todo gasto militar aduciendo que una España sin colonias no necesitaba contar con Marina, declaró Silvela: *Dentro de nuestros principios no ha entrado nunca la supresión del Ministerio de Marina, que si no existiera sería menester crearlo, no ciertamente para mantener nada que constituye abuso, deficiencia, mala administración, sino, por el contrario, para regenerarla, para lo cual deben ser esperanza y no desaliento los mismos daños que ellos han sufrido por la mala administración*.

Dentro de su programa de regeneración nacional, Silvela propuso el establecimiento de una política naval. En un primer Gabinete nombró como ministro de la Guerra al general don Camilo Polavieja, único general del 98 que participó en este Gobierno. El General había formulado un sencillo ideario de defensa nacional en un manifiesto de 1 de septiembre de 1898, exponiendo sus ideas de regeneración respecto a la defensa nacional, y haciendo mención expresa a la reorganización de la Marina: *No puede España, poseyendo las Baleares, las Canarias, las plazas del Norte de África y extensas costas que son fronteras universales abiertas a todo el que disponga de flotas de guerra, reducirse al estado de indefensión que preconizan hoy ciertos espíritus, más cuidadosos de halagar al vulgo que de velar por la seguridad de su Patria. A muy otra cosa nos excitan los recientes desastres, y es a reorganizar nuestros*

²⁰⁸Miguel Angel Serrano Monteavaro: *Los planes navales de principios de siglo. Aspectos políticos. Política Española y política naval, tras el desastre (1900-1914)*. Cuadernos Monográficos. Instituto de Historia y Cultura Naval, n. 15, Madrid, 1991, p.66.

²⁰⁹*Artículos, discursos, conferencias y cartas*. Silvela, Francisco. Notas de Félix de Llanos y Torriglia, t. II, pp. 499-514.

*Ejércitos de tierra y mar en perfecta consonancia con los fines que han de cumplir y con los medios de la Nación: a darles una instrucción positiva y sólida y a vigorizar no tan sólo todos los resortes de la disciplina, sino todos aquellos sentimientos que son el alma de las instituciones armadas...Deberemos dedicarnos a la constitución sin reservas afectivas, difundir las enseñanzas prácticas, asegurar la competencia en el mando, no quedarnos a la zaga de las demás naciones e inspirarnos para esta obra en un sentido de austeridad y de abnegación que la milicia española no necesita pedir a los extraños, porque es el que palpita en todas las páginas de nuestras Ordenanzas. La Marina, en el mar, y el Ejército, en constante disposición de emprender la guerra: tal es mi fórmula.*²¹⁰

La cartera de Marina, desde marzo del 99, la ocupó el capitán de navío José Gómez Imaz. Con fecha 29 de marzo de 1899, decretó la supresión del Estado Mayor de la Armada, persistiendo sin autonomía dentro de la Subsecretaría, que reinstauró junto con la Secretaría; aunque, dos meses después de dejar el ministerio, volvería a instaurarse por decreto de 20 de junio de 1900 el Estado Mayor (denominándolo Estado Mayor General) estando al frente del ministerio el presidente Silvela.

Un país arruinado, que desde 1895 arrastraba un muy elevado déficit al que se sumaron las guerras de Ultramar de 1895-1898 (en torno a los 4.000 millones de pesetas) contemplaba tan graves problemas económicos que sólo la restricción del gasto público y el incremento fiscal podían levantarlo. Pese a todo, el recorte presupuestario ajustado por Fernández de Villaverde suponía un incremento en las cifras dedicadas a las Fuerzas Armadas comparadas con las de años anteriores, a excepción obviamente de los presupuestos extraordinarios.²¹¹ No obstante, la economía no se podía permitir el ambicioso Plan de Escuadra de Gómez Imaz que preveía la construcción de 8 acorazados con un coste de 250 millones de pesetas, para un plazo de ocho años, reportándole la lógica oposición de Fernández de Villaverde. Debieron abandonar sus carteras los ministros Polavieja y Gómez Imaz, el 28 de septiembre el primero y en abril siguiente el titular de Marina, siendo éste sustituido por el propio Silvela que, fundamentalmente por la oposición de los marinos, vio truncado su deseo de nombrar a un civil, concretamente a Sánchez de Toca.²¹²

El desastre del 98 fue la trágica confirmación a las predicciones de Maura.

Se mantenía la organización anterior al 98, y los presupuestos y leyes de fuerzas navales que se sometían a las Cortes para su aprobación resultaban un calco del pasado, cuando ya no había ni sombra de Marina. Don Antonio también reclamó responsabilidades cuando al año siguiente del Desastre se debatió en las Cortes el presupuesto de Marina leído el 17 de junio. La discusión en el Congreso sobre la Ley de presupuestos de 1900 finalizaba con

²¹⁰ Fernández Almagro: *Política naval de la España moderna y contemporánea*. Madrid, 1946, pp. 213-214.

²¹¹ Murió Villaverde en 1905, y en su memoria publicó *El Imparcial* un elogioso artículo, apuntando, entre otras cosas, que fue: *político insigne que dio cima a la única empresa realizada durante los siete años posteriores al desastre: la nivelación y encauzamiento de una Hacienda desvencijada y maltrecha*. Diario *El Imparcial*, de 24 de julio de 1905.

²¹² La oposición a este nombramiento se debía al carácter de las reformas de Sánchez de Toca, puestas de manifiesto en 1898 en su espléndida obra, *Del poder naval de España*, revelando su extraordinaria competencia en materia marítima y naval.

una propuesta de reducción del material naval presentada por el partido liberal y apoyada por el resto de la oposición el 15 de julio. Triunfaba el ministro de Hacienda, Fernández de Villaverde que, pese a la iniciativa del presidente Silvela, secundaba la postura de los liberales liderados por Sagasta.

Esencialmente durante las sesiones de 8 y 13 de julio, y aún en meses siguientes, sin excusar las competencias técnicas propias de los marinos, de las que decía *no entiendo ni quiero entender, ni aunque entendiera, cometería jamás la vileza de aprovechar la ocasión presente para mencionarlas*, clamaba Maura contra el Gobierno, todos los Gobiernos, todos los Parlamentos, a los que atribuía la mayor responsabilidad de lo pasado diciendo que eran reos de *haber dejado pasar los presupuestos de Marina y las leyes de fuerzas navales, no sin haberla advertido, para evitarse las dificultades, los roces, las protestas de las localidades, de los Cuerpos, de los amigos, del botón de ancla, del uniforme, de todas esas cosas que nos tienen perdidos...*

Del tipo de alocución de Maura, de su vasto contenido, plagado de fuertes denuncias, nos dan una idea muy aproximada los epígrafes que preceden a sus diferentes reflexiones; por ejemplo, los del discurso que apuntamos a continuación, pronunciado en la sesión parlamentaria de 6 diciembre de 1899, en el curso de los debates de presupuestos de Marina que habían fijado una partida para nuevas construcciones y que fueron rechazados por la minoría liberal a la que pertenecía Maura: *Los dos grandes culpables; ¿Qué opinan los marinos?; Peor que indefensos, Escuadra en andrajos, Barcos con raíces, Echarlo todo a pique, Lo que tenemos nos perjudica, Personal inexperto, Los cuerpos sin alma de la Armada, La degollación de Santiago de Cuba, Derrotas y vergüenzas, El escándalo de las gratificaciones, A expensas del material, Nóminas clandestinas, Lo que se debe hacer, Esperanzas y mentiras etc. etc.*

Acerca del discurso de Maura, hacemos una breve alusión a las fuentes de opinión que empleó el diputado, o mejor dicho, a uno de sus más allegados asesores en temas marítimos, Adolfo Navarrete. Y lo hacemos porque Navarrete, al remitirle pocos días antes del discurso de diciembre, *una serie de notas por razones de generalidad técnica y de datos económicos para el debate*, nos ofrece los registros de valoración de diferentes programas navales elaborados en la época por los más reconocidos profesionales de Marina, que dan idea de la importancia que en cada uno se podía dar a la Flota. Así, le escribía Navarrete: *Como verá el valor de la Escuadra necesaria oscila según los tratadistas más conocidos y autorizados, por diversos conceptos, desde el año 1887 hasta la fecha, entre 190 (Ley de 1887), 320 (Cardona), 407 (Bermejo) y 515 millones (Chacón), variando proporcionalmente su constitución; y la fuerza imprescindible para empezar a ser potencia naval no baja su valor de 225 millones, según el último estudio oficial hecho en tiempo de Silvela (debe referirse al de Gómez Imaz)*

Ello probará a Vd. la diversidad de soluciones del problema marítimo militar del Estado según los datos que se tengan en cuenta, económicos, políticos, estratégicos y técnicos. Valiéndose de un símil militar puede decirse que según el punto de partida que se escoja y el de llegada que se busque, varían el proyectil y su trayectoria, que ésta tiene como ejes la política gubernamental y la organización técnica, y que la entidad del proyectil la determina el presupuesto, siendo evidente la apremiante necesidad de proyectil eficaz para objeto determinado y de trayectoria corta que conduzca a él.

*Es mi concepto que el proyectil debe tocar con alguna eficacia cuantos puntos comprende nuestro apunte sobre el poder naval (acuerdos del Congreso), y en trayectoria ser la más directa posible. Para conseguirlo se requería, en primer término, fijar con conocimiento de causas y efectos de reparto, conveniente para la Nación, que debe hacerse de los recursos que ésta puede dedicar para su defensa con arreglo a razón de Estado, entre los elementos militares de mar y tierra. Fijada así la cuantía de presupuesto de la Armada, procedería en segundo término distribuirlo, con arreglo a una organización técnica y a un sistema administrativo; sobre el último punto advertía Navarrete que debía responder a unas líneas generales que le adjuntaba, y concluía diciéndole: La razón de Estado para la existencia de la Armada; la determinación de su presupuesto, combinado con el del Ejército; su régimen administrativo, y su organización técnica, son pues las incógnitas que, a mi juicio, debiera despejar el Parlamento ¡Quiera Dios que Vd. consiga lo que se propone!*²¹³

Comenzó su discurso Maura no eximiendo de culpa a la Corona y a los partidos minoritarios, señalando la laxitud que había producido en el Ejecutivo la alternancia en el poder de los dos partidos principales durante la Restauración: *No habría ocurrido lo que ahora lamentamos, si no hubiésemos tolerado, quienes lo hayan tolerado, porque respecto de mí esta mañana he leído en el Diario de Sesiones de 1885 las mismas ideas que estoy repitiendo ahora, dichas tan en desierto como todas las demás; si no hubiésemos tolerado este sistema cómodo, en virtud del cual se oyen los cargos, se pasa un mal rato, se sale de la discusión, llega la hora de acabar, se vota y se pasa a otra cosa, y hasta el año siguiente, o hasta el bienio siguiente. Y así acusaba Maura la dejadez política de año tras año, discutiéndose proyectos de Marina y no tomándose medidas eficaces, no se pasaba del debate. De ello tampoco se podía excusar a la alta administración de Marina, a ese número excesivo de miembros de la Armada que tenían la dirección suprema de la Marina, aunque la mayor responsabilidad la achacaba Maura a los gobiernos, a los del Parlamento, y aseguraba que no se podía seguir el sistema tradicional de declinar en los ministros de Marina la culpa de los despilfarros y desaciertos de la Marina, para que ellos, sin medios parlamentarios para defenderse, sin fuerzas parlamentarias para sostener sus soluciones, carguen con la responsabilidad, aparente o no, y parezca que no se ha enterado siquiera el jefe de Gobierno.*

Declarando que no tenía el menor espíritu de hostilidad hacia la Marina, reclamaba responsabilidades políticas a los parlamentarios, y más señaladamente al sistema de alternancia de partidos de la Restauración española: *Aquí no ha habido más poder que el poder de dos hombres que se han repartido la soberanía entre los dos y han excluido la del Parlamento y aún de la Corona, a quien no han consentido más libertad que la de ir de uno en otro: en ellos se personifica, en definitiva, la responsabilidad de los desastres de la Marina, como de todos los desastres de la Patria.*

Maura reiteró sus peticiones al Gobierno para que iniciase la reconstitución de la Armada desde la realidad del momento, empezando de nuevo. Desde la indefensión absoluta en que se hallaba la Nación -afirmaba Maura-, se podía optar, o bien por una construcción de escuadra mayor o

²¹³ Carta de Adolfo Navarrete a Maura de 2 de diciembre de 1901 (FAAM., 452, 10)

menor, pero capaz de asistir a las necesidades navales futuras y poder estar aliada a alguna potencia a la que conviniera en su día unir nuestras armas, lo que en definitiva suponía seguir un orden de construcción, es decir, un plan naval dirigido por la política exterior; o bien, determinar un programa orientado a la renuncia de los buques de guerra, manteniendo únicamente los necesarios para la protección de la marina mercante y para servicios de representación política o diplomática. Maura exigía al Gobierno que adoptase una posición clara y firme: *Yo pido un plan, que tracemos y acordemos un plan. El que prevalezca, aún siendo contrario a mi opinión, ese es el mío; pero que se persevere en él y la Nación sepa a qué atenerse y si se va a alguna parte...*²¹⁴ Advertía igualmente que, cualquiera que fuese el acuerdo a que llegasen el Gobierno y los partidos, las fuerzas navales deberían organizarse de nuevo, completamente, teniendo como objetivo la eficacia; y destacaba el problema cuya solución exigía absoluta primacía, esto es, la Administración de Marina, a su juicio escandalosamente defectuosa y costosa.

Pronosticaba el estadista que la indefensión del momento era mayor aún que si no tuviésemos presupuestos de Marina, ni ministro, ni tan siquiera un solo oficial pues, *las naciones declaradas inermes ostentan cierta seguridad, pero el que simula un estado armado, con apariencias de superioridad, de victorias donde no las había, como se ha hecho en el pasado inmediato, aún teniendo buques, ahora que no los teníamos...¿cómo estaremos?*²¹⁵ Maura se mostró claro y contundente contra la falsa apariencia, contra un Gobierno que, incluyendo un presupuesto de Marina, carecía de un plan naval, y se preguntaba: *¿vamos a seguir así? ¿vamos a tener en cuenta cuantos son los jefes y oficiales y cuáles son los barcos o boyas que nos quedan para fingir ante el pueblo, que tristemente fue ya desengañado, que esas son fuerzas navales e inventar destinos y comisiones, y juntas, y cuadros, y reservas?*²¹⁶

El Gobierno –acusaba Maura-, no se decidía a formular un plan naval por temor al estado de ánimo que los desastres ultramarinos habían producido en la opinión pública, y mucho más *rehuía con gran cuidado la malquerencia del personal de la Armada*, conservando así la organización anterior. La lucha contra los abusos y errores de aquella administración, eje de la campaña maurista desde hacía tres lustros, era rechazada por muchos de la Corporación que le tildaban de intruso y desconocedor de las cosas navales. La ignorancia que se le atribuía no arredraba a don Antonio que, corroborando sus intenciones reformistas, insistía: *Yo celebraría que el espíritu de los individuos que están al servicio de la Armada coincidiese con el mío en la tendencia y en el fin, porque en los medios importaría poco. Yo deseo los más acertados, no los míos. Pero aún cuando supiese que todos los individuos de la Armada opinan en contra, seguiría diciendo lo mismo, porque yo no he venido aquí a darles gusto, sino a decir a mi país la verdad de lo que siento.* Argumentaba don Antonio que la importancia del presupuesto de Marina (25 millones más 17 de presupuesto extraordinario para nuevas construcciones), no estribaba en su mayor o menor magnitud, sino en la indefensión que presentaba España con una *escuadra de andrajos*. Decía pues: *Ahí están con el nombre de Escuadra el Pelayo que tiene quince o dieciséis años... que no pudo entrar en las pasadas facciones; el Pelayo, atado al Carlos V con el cual*

²¹⁴ *Diario de Sesiones*, 8 y 13 de julio, y 6 y 13 de diciembre de 1899.

²¹⁵ *Diario de Sesiones*, 3 de julio y 6 de diciembre de 1899.

²¹⁶ *Diario de Sesiones*, 8 de julio de 1899.

no puede casar; un transatlántico o un transporte, como se llame, el Giralda, y dos cañoneros y dos torpederos. Eso se llama escuadra ¿para qué? ¿Para representar una fuerza? Será para provocar una sonrisa o una carcajada. ¿Para maniobrar? Absolutamente imposible; no tienen esos buques, según dicen los que lo entienden, y los que no lo entendemos lo comprendemos también, para realizar siquiera ejercicios de los que otras Naciones que tienen la fortuna de poseer buques de combate pueden practicar con ellos. Y seguía en su duro discurso diciendo: Yo no conozco más utilidad que la de abrir una sangría en el tonel del personal y adjudicar esa multitud de prebendas de la plana mayor de la escuadra, de la plana mayor de cada buque, aún cuando luego permanezca anclada o se aventurase quizá a ir de Cartagena a Mahón.

En esa línea, respecto a los otros barcos existentes, sólo encontraba tres situaciones que, no siendo las reglamentarias, eran las verdaderas: o en astilleros, o anclados, o en averías. Ni tan siquiera teníamos verdaderos guardacostas -añadía Maura-, *de manera que si Marina de Guerra quiere decir fuerza naval en los mares, no tenemos nada, carecemos en absoluto de Marina, no tenemos ningún poder naval, y la apariencia que hay de ella nos perjudica notablemente...porque consumiendo una parte del dinero del Erario, desengañando al contribuyente sobre la utilidad del sacrificio, y creando una multitud de intereses en el statu quo, es una dificultad para acometer de nueva planta la obra de Marina de Guerra*

Desde ese estado, conminaba Maura al ministro de Marina Gómez Imaz: *Es muchísimo más barato decidirse a reconocer que lo que es inútil lo es, y arreglarlo, y venderlo, y si no lo compra nadie, echarlo a pique. Esto es muchísimo más barato que tener una gran dotación de personal en cada uno de esos buques que hoy tenemos para que permanezcan anclados.*

Precisamente acerca de las plantillas, ante el reciente decreto ministerial de amortización, de *vacantes definitivas*, se cuestionaba su significado real diciendo: *Lo que yo digo es que la complejidad del personal de la armada no corresponde a las necesidades públicas; está pregonando que hemos vivido constantemente con las espaldas vueltas al servicio público...y expresaba, con la simple enunciación de los diferentes cuerpos de Marina, la excesiva plantilla de Marina en tierra, objetivo permanente en sus críticas, exhortando a la Cámara: ¿Qué revela sino el inmenso desarrollo que ha tomado el organismo terrestre, que ha sido el tema constante de mis impugnaciones, y la escasa consideración en que se ha tenido en la organización, en la administración y en la dirección de la marina por los Gobiernos, aquello en que había de consistir el fin útil, el designio último de todo lo que se hacía, de todo lo que se proyectaba de todo lo que se gastaba? (...) Pues esos cuerpos están en un estado de incoherencia, de disgregación, que todos conocemos: prescindamos de ello. Y, entresacando -como él decía-, dedicaba varios pasajes de su ponencia a algunos de los cuerpos de Marina, específicamente a lo que suponía en costes las diferentes academias, como, por ejemplo, refiriéndose a los ingenieros, denunciaba que se sostenía una Escuela de ampliación durante catorce años, para obtener cuatro ingenieros efectivos, o 14 en posibilidad de funcionar, mientras que no podía opinar de su profesionalidad, pues, a su juicio, era imposible demostrarla en un arsenal español; también se dirigía a los maquinistas, para los que ya existía una Escuela, pero muy poco dotada; o acerca de la regularización que se debía a la Infantería de Marina, cuya oficialidad seguía careciendo de mando de tropas y sin servicio posible.*

Continuaba Maura su discurso hablando de la falta de prácticas de navegación del Cuerpo General por la escasez de material flotante; del exceso de gratificaciones etc. concluyendo que la consecuencia del exceso de plantilla, agravado por la inevitable repatriación del procedente de las colonias, esos *cuerpos empantanados, sin posibilidad de navegar, de hacer ejercicios, en una palabra, de seguir la carrera que eligieron*, había recaído directamente en las partidas del material sin que figurara en el presupuesto, y ese era el criterio - decía Maura-, por el que se hacían las cosas en Marina.

En cuanto a la construcción en arsenales, reconocía la imposibilidad de realizarla: *¿ No es verdad, señores diputados, que está definitivamente averiguado que no podemos esperar que salga ningún buque útil de la industria oficial? (...) Aún persistían las dudas acerca del sostenimiento de todos los arsenales estatales, o el arriendo de uno de ellos, pues añadía Maura: partiendo de esta afirmación, ¿cómo se preocupan los señores diputados de si habrá arrendatario, en el caso de que el Estado se decida a no sostener por administración algún arsenal o a arrendarlo?*

Más adelante, manifiestamente afectado por las consecuencias derivadas del Plan de 1887, añadía: *Yo digo: que no lo arriende. Porque tengo que preguntar: ¿Se van a arrendar los arsenales? ¿Para qué? ¿Para construir barcos? De modo que vamos a ensayar la construcción privada alojándola en los astilleros que tiene el Estado. Pues qué, ¿no hemos hecho ya esta experiencia? ¿No tenemos igualmente averiguado que de la industria privada española no obtendremos sino importación por piezas de la construcción naval extranjera? ¿Hemos logrado otra cosa a expensas de los millones que hemos derramado para eso? Y si apenas tenemos, hoy por hoy, potencia industrial para producir lo más fácil, que es la nave mercante, ¿cómo la vamos a hallar para el supremo empeño industrial de nuestros días, que es la construcción de un verdadero buque de guerra, capaz de afrontar otro análogo del extranjero? ¿Volveremos a tirar el dinero en barcos inferiores, cuya deficiencia les tiene vencidos antes de botados al agua?*

Las palabras de Maura nos revelan sus críticas a los tiempos en que no se siguió adelante con el Plan de Antequera y, aparentemente, también era una denuncia al incumplimiento de la Ley de 1887, o, quizá, a la propia Ley al disponer tan numeroso grupo de torpederos, no dando opción a los acorazados, a los grandes buques que había propugnado el almirante Antequera cuyo Plan había defendido apasionadamente Maura. En esa dirección insistía Maura: *En aquellas primeras grandes discusiones de marina, nosotros no pedíamos más sino que uno de los tres arsenales se dedicara al ensayo de la industria particular; si se hubiera tenido alguna previsión; si se hubiera obrado con alguna cordura, se habría podido evolucionar en este sentido, marchando hacia delante sin herir tantos intereses, y a la hora presente habríamos visto si la industria oficial, tenía mejor fortuna (...) pero no se hizo a tiempo...y han pasado los años y se ha consumido el dinero y la paciencia de la Nación, y estamos al otro día de los desastres y no hay tiempo ya. Y acababa pidiendo que se suprimieran los tres arsenales, y toda la construcción particular para la Marina de Guerra en España (...) hay que marchar derechamente a la clausura de todo establecimiento de construcción naval militar en España.*

Aún así, establecía la clara diferencia entre arsenal y astillero, reconociendo que, hablando del arsenal como astillero incidental, había

demostrado suficientemente su aversión al experimento realizado en España, el pretender empezar la industria naval por donde apenas habían podido acabarla las naciones más ricas y adelantadas; así decía acerca de la supresión de astilleros: *no tiene nada que ver con el puerto militar, porque si hemos de tener marina hemos de tener puertos militares, y si hemos de tener barcos, hemos de tener sitios, lugares defendidos y guardados donde se armen, aprovisionen y reciban vituallas y municiones, y todo esto no tiene nada que ver con el astillero...* Y, denunciando las faltas manifiestas habidas en los arsenales con respecto al avituallamiento de los buques, por una u otra razón, afirmaba: *es menester siempre cuando haya flotas, tener los medios de aprovisionarlas, de tenerlas siempre corrientes de municiones y de cuanto necesiten para el servicio en guerra, yo soy declaradamente opuesto a toda construcción oficial en España, ni oficial ni privada, a toda construcción naval para la marina de guerra y partidario decidido, de que se cree y florezca aquí la construcción naval para la marina mercante.* Apostaba Maura porque era mucho más factible llegar a tener una construcción de buques mercantes en España, por ser mucho más fácil abordarla y porque resultaba más adecuada a los medios industriales nacionales; y afirmaba que ese era el *camino de la futura construcción naval para los buques de guerra, si hemos de vivir bastante para llegar a los tiempos en que podamos hacer nosotros buques de guerra.*

Desde tan irregular situación de la Marina, abundaba el político en sus primeras premisas: *de marina de guerra no tenemos nada; que lo que tenemos es el mayor obstáculo para llegar a tener marina de guerra; que hay que empezar de nueva planta, y considerar que lo más peligroso para el porvenir de nuestra marina es la marina que tenemos.* Reclamaba a la Cámara que se pronunciara por la clase de Marina que pretendía, *¿cuál y para qué?* Y continuaba diciendo: *Y luego nos hemos de extender antes de gastar un real: no vamos a seguir teniendo marina como lo hicieron los Patiños, los Alberoni en el siglo pasado, y otros en el siglo presente, no; hemos de tener marina, si la tenemos, dotada, instruida, en constante ejercicio, con todos los depósitos y estaciones de carbón, con municiones y todo lo necesario para que sea nuestra defensa, grande o chica; pero que no sea un título falaz de gloria para el enemigo que simula combatir cuando nos machacan.* Así, añadía: *Poca marina o mucha, la que tengamos, pero perfecta; porque lo que no es así, es una verdadera resta a la verdadera marina; es menos fuerza naval de la nación. De esa manera hagamos el proyecto, hagamos el programa y empecemos a realizarlo.*

Advertía el diputado mallorquín algo que, a su juicio, siempre se había olvidado cuando tantas veces se intentó abordar la reconstitución del poder naval, esto es, la marina Mercante, y decía: *es imposible pensar en marina militar sin un florecimiento normal y constante de la marina mercante; sin que yo diga con esto que la marina mercante sea un accesorio y un supuesto de la marina militar, digo que sin ella no puede subsistir, ni florecer, ni ser eficaz, la marina de guerra.* El asunto de la Marina Mercante lo había defendido públicamente Maura incluso antes de su defensa de la de Guerra, y antes de ser diputado, juzgando que para nación tan marítima como España significaba una *entraña vital*. Aludía, a continuación, al ejemplo de Inglaterra, a su imperio naval, que forzaba a todas las naciones a extremar también su potencia naval, y a la que era necesaria su poderosa flota en relación directa a sus intereses mercantiles, para mantener y proteger la constante comunicación social y

mercantil del pueblo británico con sus colonias: *nada le serviría la marina militar si al amparo de ella no estuviera, en constante comunicación y solidaridad de intereses, la Metrópoli, con esos inmensos dominios que han creado un poder y una unidad política no conocidos jamás en la historia de la humanidad. De suerte que la marina mercante es el meollo, es la sustancia, es la obra política verdadera la que se realiza con esas naves modestas, protegidas por la fuerza y los cañones de los acorazados británicos.*

Hablaba Maura desde la minoría liberal a la que pertenecía, entendiendo que estaba cumpliendo con su deber desde hacía muchos años: *yo creo que no tengo más deber que el que cumplo, porque no olvido que yo soy aquí una minoría, y yo no admito deberes más allá del límite de mi potestad y albedrío; lo que no puedo, no tengo el deber de hacerlo, ni la responsabilidad de que no se haga. Al Gobierno, de todas maneras le estamos diciendo que no cumple lo que nosotros entendemos que era su deber, y el servicio del Estado, por haber omitido todas aquellas reformas, todas aquellas organizaciones o el comienzo de ellas, a que se había comprometido. (...) porque nosotros, yo al menos, no soy Gobierno, y yo desde aquí entiendo haber cumplido todo mi deber, si faltó a él, es que no conozco otro; y si es inútil, no puede causarme novedad, porque hace muchos años que estoy acostumbrado a hablar desde esta tribuna de esas mismas cosas de marina por no hablar de otra de no menor entidad inútilmente. Y, pese al optimismo expresado por Moret en estas sesiones, que Maura no compartía, afirmaba: Pero que yo cumpla mi deber, no basta para que se me asocie a la opinión y a la creencia del señor Moret, de que estamos haciendo una gran obra.²¹⁷*

Se pedía en el Parlamento que se devolviera a la Comisión el dictamen del presupuesto de gastos de la Marina, según moción presentada en el mes de diciembre por el Conde de Romanones, y respaldada por el marino Prieto Gaules cuya intervención parlamentaria retomó un resumen de las ideas expuestas previamente por Maura.

Se significaba en los debates cómo la opinión pública estaba sobreexcitada con motivo de los presupuestos militares, había un dilema inevitable entre la necesidad de reforma y reducción de sus gastos, o la perturbación del país.

El diputado Pi y Margall afirmaba: *estoy conforme con la proposición del Sr. Conde de Romanones. Creo que el Gobierno debe retirar el presupuesto de Marina, si no quiere romper abiertamente con la opinión del país (...) Las razones de decoro que el Gobierno aduce han sido refutadas ya brillantemente por el Sr. Sagasta y por otros oradores; no necesito, por consiguiente, refutarlas de nuevo. A mi modo de ver, el actual Gobierno no ha debido presentar el presupuesto de Guerra ni el de Marina sin haberse hecho antes la siguiente pregunta: Después de los desastres sufridos por la Nación, ¿debe España ser una potencia invasora o una potencia pacífica? ¿Debe estar por la expansión colonial o debe circunscribirse a buscar la prosperidad y la grandeza de la Patria en el desarrollo de su cultura y de sus fuentes de*

²¹⁷ Los discursos parlamentarios de don Antonio combatiendo los presupuestos de Marina desde 1884, los publicó la Junta directiva del partido liberal gamacista de Mallorca. Al final del último, que acabamos de reseñar, se añade una nota que dice: *La obra iniciada por el Sr. Maura en 1884, profética ayer, hoy nacional y nunca política, desde entonces proseguida con lucidez y perseverancia tan excepcionales, merece conocerse por la masa neutra de Mallorca para que ésta contribuya a remediar el daño que a la Nación y a la Marina infiere la arraigada contumacia oficial* (Imp. de José Tous. FAAM., 505, 11)

riqueza? Si el Gobierno estaba en el primer extremo, el presupuesto de Marina es deficiente; si el Gobierno estaba por el segundo extremo, el presupuesto de Marina es escandalosamente excesivo. Yo creo que el Sr. Presidente del Consejo debió decidirse por el segundo extremo, oyendo al país, viendo lo que le país pensaba y quería. Para eso no tenía S.S. más que examinar los antecedentes próximos, los antecedentes de ayer (...) Nos han sido fatales las antiguas y las presentes guerras, y nosotros, por lo tanto, debíamos optar por seguir una política puramente pacífica, nada agresiva, sin pensar jamás en reemplazar nuestras perdidas colonias por otras, y, por el contrario, disponiéndonos a desprendernos de las pocas que nos quedan en las costas del África. Y continuaba Pi y Margall en ese sentimiento, casi tremendista y ciertamente pesimista, de abandono colonial: Nosotros tenemos tal desgracia respecto a la marina, que no necesitamos de guerras para perder nuestros buques. Recuerdo que el año 96, en un solo año, perdimos cuatro cruceros por accidente de mar; perdimos el Reina Mercedes a poca distancia del cabo Trafalgar; perdimos el Sánchez Barcáiztegui y el Cristóbal Colón en aguas de Cuba, y perdimos el Tajo cerca de San Sebastián, todo en un año. Y se preguntaba sobre la conveniencia de construir una armada siquiera como la que perdimos, que no adelantáramos nada gastando enormes sumas pues, a su juicio, no podríamos equipararnos al nivel de las grandes potencias navales como Inglaterra, Francia o Estados Unidos; y, haciendo mención a la flota de carácter defensivo que propugnaba Maura, declaraba: Nosotros no necesitamos, como decía muy bien el Sr. Maura, más que buques cruceros para guardar nuestras costas, nunca buques para ponernos en guerra con las demás naciones. Lo que debemos procurar es que aquí aumente la cultura del país, que se desarrolle la agricultura...y debemos dedicar todas nuestras fuerzas exclusivamente a esto. Pi y Margall pedía al Presidente del Consejo de Ministros que era indispensable retirar el proyecto y que se estudiara de nuevo, pues, en su opinión, lo que trataba el Gobierno era reparar las pérdidas sufridas por la Marina, circunstancia que representaba en definitiva seguir el rumbo que siguieron los anteriores gobiernos. En la misma línea se expresaba Suárez Inclán...replicando Silvela sobre la necesidad de votar el presupuesto, expresando su convencimiento de que: ninguna cuestión como la del presupuesto de marina exige un aplazamiento impuesto, no por nuestra pereza, ni nuestra resistencia, sino por la naturaleza inevitable de las cosas, por la imposibilidad de hacer unas plantillas definitivas, mientras no tengamos un plan de escuadra; y es imposible presentar un plan de escuadra, ni siquiera estudiarlo, sin que tengamos un verdadero conocimiento de nuestros recursos y de la verdadera situación de nuestro crédito, fundado, no como sucede hoy en esperanzas y descuentos anticipados de lo que va a ser nuestro buen juicio y nuestro buen acuerdo en el porvenir, sino bajo la base de un presupuesto bien dotado.

Intervenía de nuevo Maura indicando al Presidente el reconocimiento que éste había hecho, al menos implícito, de las necesarias reformas en la organización general de la Marina. *Hondas variaciones* era el condicionamiento que ya anticipó Maura en sus discursos anteriores alegando: *una multitud de organismos tienen que desaparecer radicalmente, tiene que pasar el personal que está colocado en ellos al número de excedencias para amortizar, de modo que concretemos el esfuerzo a realizar el programa naval, que debe inmediatamente definir, midiendo el esfuerzo que la Nación puede hacer en ese*

ramo (...) Si dentro de la misma Ley tienen que ir estas cosas promulgándose juntas con los créditos, no hay inconveniente por mi parte (...) nosotros no nos comprometemos a dejar pasar el presupuesto, si no sostiene el cumplimiento de esas promesas. De manera que no en la votación de los créditos de la sección, sino que antes que quede completa la ley de presupuestos, ha de estar satisfecha esta aspiración de la Cámara y de la Nación entera.

La misma sesión de 11 de diciembre finalizaba con reproches en voz de algunos representantes de la Armada, aún dentro del mismo partido liberal, al duro discurso de Maura, a sus apasionadas palabras sobre las reformas de Marina; con ese motivo se produjeron polémicas intervenciones poniendo de relieve lógicas diferencias entre miembros de la Corporación que, por otra parte, no sin cierta frecuencia se revelaban en la Cámara baja cuando se discutían cada año los presupuestos de Marina. Así, Auñón, apoyaba la moción de Romanones y añadía: *Como individuo de la minoría liberal no necesito dar de ello más explicación que suscribir palabra por palabra y sílaba por sílaba las que esta tarde ha pronunciado el ilustre jefe de mi partido. Como general de la Armada tengo que agregar, no para contradecirlas, sino para ampliarlas, que al votar la proposición voto lo mismo que había pedido al final de mi discurso; es a saber: que conviene retirar este presupuesto para rectificarlo, y sobre todo, para aclararlo; más no por ello entiendo hacerme solidario de esos epítetos y calificaciones gruesas que, si no en la intención, en las palabras y en la fogosidad de las improvisaciones, hayan podido dar motivo a deducciones injuriosas u ofensivas para la Marina o para la moral de su administración.*

Seguidamente habló el también marino José Marengo; suscribía igualmente la moción de Romanones y declaraba: *y que yo votaría cualquiera otra proposición todavía más radical, porque yo tengo motivos, precisamente por vestir el uniforme de la armada, para estar más descontento que nadie del presupuesto y con su orientación. No me hago solidario, pues, de todo lo que se ha dicho, y repito que he de recoger muchos de los puntos tratados, por creerlos, unos exagerados e inexactos, y otros destituidos de fundamento; me refiero al discurso del Sr. Maura. Creo, además, que conmigo vota la marina toda, que no quiere seguir un momento más con presupuesto como éste.*

Le replicó el ministro Gómez Imaz: *Mi compañero el señor general Marengo ha tenido verdaderamente un golpe de atrevimiento. El invoca el nombre de toda la marina; yo también invoco el nombre de toda la marina efectivamente, y por mi historia tengo más motivos para que mi opinión sean más fuerza y más valor que la de S.S.*

La discusión estaba servida, pues respondió Marengo: *Yo entiendo que, vistiendo el uniforme que visto, y habiendo reconocido S.S. que ciño una faja, tengo ya edad y años de servicio cuando no merecimientos, para expresar mis opiniones sin que nadie pueda decir que son atrevimientos (...) deploro que más que nadie que el Sr. ministro de Marina creyera que había conseguido un triunfo cuando la discusión del proyecto de fuerzas navales, y no vea ahora que las minorías todas, parte de la mayoría, como se ha afirmado, y la opinión pública, coinciden en el juicio que les merece el presupuesto, ni explicado ni defendido. Su señoría no puede negar que la totalidad de los generales, jefes y oficiales de los Departamentos, han acudido en queja al almirante de la armada pidiéndole su auxilio e intervención acerca de S.S. o del Jefe del Gobierno por los desaciertos de S.S.; por consiguiente, S.S. no tiene título ninguno...alguien pueda decir . Y, aún seguía: *No quiero entrar a discutir como otras veces ha**

ocurrido en esta Cámara, ni que demos un triste espectáculo, y me reservo en esta ocasión ser yo el que produzca con palabras de comedimientos y de prudencia; pero lo que sí digo es que si se pusiera a votación en la Armada el que S.S. continuara en ese puesto, no tendría más remedio que retirarse.

Tras la obligada votación, se dispuso que el dictamen sobre gastos de Marina volviera a la Comisión general de presupuestos, determinándose que al presentarse de nuevo debería incluir obligadas justificaciones en detalle: gastos indispensables, de carácter permanente, de los amortizables o de índole transitoria; relación de buques con desglose de los costes de cada uno; y, en el articulado de los presupuestos, las bases preceptuando la presentación de proyectos de ley con arreglo a la formación de plantillas etc.

Las discusiones sobre Marina en las Cámaras eran muy similares al año siguiente, al menos seguían las incertidumbres aún después de pasar al Senado, dentro de la Comisión de dictamen, no consiguiendo la avenencia de los miembros, según observamos en el *Diario de Sesiones* del Senado de los meses de noviembre a diciembre de 1900, prolongados los debates en el primer mes del siguiente año, sobre el *proyecto de ley de fuerzas navales para el año 1901*, que había presentado el ministro de Marina, José Ramos Izquierdo, el 21 de noviembre de 1900 en el Congreso.²¹⁸

El impulso regeneracionista en la Armada

Algunos profesionales de la Armada habían sido los primeros en advertir el peligro estadounidense y japonés que se cernía sobre la Nación. Para recordarlo nada mejor que traer aquí las palabras del discurso pronunciado por un jefe superviviente a Santiago de Cuba, comandante del *María Teresa* y segundo del almirante Cervera, el capitán de navío Concas Palau, durante el Certamen Naval de Almería organizado por la Real Sociedad de Amigos del País de aquella ciudad, punto de partida para la restauración naval que constituyó el primer homenaje que se celebró en honor de los marinos protagonistas de la tragedia el 25 de agosto de 1900: *En aquella época (1884) la Marina de guerra fue la primera que levantó la voz y dijo que sobre la patria se alzaba un negro turbión por los Estados Unidos y por el Japón. Nos secundó enérgicamente el Cuerpo diplomático, y se formó entonces la Comisión parlamentaria que todos recordaréis, que presidió don Antonio Cánovas del Castillo, siendo poder el Gobierno liberal, y que también presidió don Segismundo Moret, cuando ocupaba el poder el partido conservador, y ambas Comisiones trabajaron con energía para la reconstitución de la Armada. Conste, sin embargo, que el país no dio nada, absolutamente nada de presupuesto extraordinario para la Marina (...) Y, en clara alusión al Programa de 1887, seguía: se separaron 18 millones del presupuesto ordinario, durante diez años; los demás recursos que se votaron no se dieron nunca, y aún de aquellos 180 millones que ya quedaron suprimidos para siempre, no se dieron*

²¹⁸ Ministro que, después de Marcelo Azcárraga -ministro interino en el mes anterior-, ostentó la titularidad únicamente desde primeros de noviembre hasta marzo del año siguiente, en que se produjo el cambio al Gabinete liberal de Mateo Sagasta.

*apenas las dos terceras partes. No fue culpa, ciertamente de aquellos hombres, pues trabajaron lealmente los Presidentes, y trabajaron también lealmente aquellas Corporaciones para hacer Armada, pero apenas apareció el dinero, como buitres se lanzaron sobre él la nonada industria, y, como muestra, ya sabéis que los cruceros del Nervión costaron 14 millones de pesetas más de lo que debieron costar; y aunque sin embargo se hizo lo que se pudo con el caudal disponible, pronto decayó el entusiasmo y se construía menos por falta de dinero, mientras más crecía el turbión. Rememoraba en su discurso el libro del general Polavieja, en el que reprodujo una comunicación oficial planteando la solución mediante dos escuadras, una desde La Habana y Nipe, y otra en Pinos y Guantánamo, capaces de rendir las fuerzas cubanas sin disparar un tiro; la propuesta la había presentado en diciembre de 1890, cuando aún no se había construido ninguno de los grandes buques americanos, vaticinando el General que la isla de Cuba estaba perdida si una nación de cuarto orden nos presentara sus barcos. Por el contrario –argüía Concas-, en la Armada española, mientras que todas las potencias cambiaban su material, construyendo verdaderas fortalezas, barcos invulnerables, aquí: *En vano gritábamos que urgía hacer Marina pronto y buena. ¿Sabéis lo que nos decían? Que queríamos barcos para tener mandos, destinos y promociones. Y sin embargo, nos llevaron a Cuba a derramar nuestra sangre y a dar ejemplo de obediencia sin utilidad ninguna para el país.**

Apuntaba Concas la importancia de sacar al país de su atonía y para ello el necesario conocimiento de la Historia donde se da cuenta de la vulnerabilidad de nuestras costas, permanentemente atacadas, y la necesidad imperiosa que España seguía teniendo de Marina, entonces con el pavoroso problema de Marruecos.

Como recuerdo del ayer desgraciado, carente de Marina, exponía la tragedia vivida en Santiago: *aquél día 3 de julio en que mandando la vanguardia, ya en la boca del gran Canal de Santiago de Cuba, crujiendo el barco, al impulso de la máquina, cuando íbamos ya saliendo y teníamos delante aquella poderosísima escuadra enemiga, tantas veces superior a nosotros; cuando el desastre era seguro y no sabíamos si la eternidad nos esperaba dentro de dos minutos, en aquel silencio imponente, los Oficiales en sus puestos, y los marineros al pie de los cañones, cuando yo le dije a mi noble y querido Almirante, amigo de toda la vida: ¿ya?, y me contestó: ¡Sí, fuego!. Le respondí: ¡Pobre España! Esas fueron mis palabras. Nos acordamos de la Patria que íbamos a entregar a merced del enemigo. Mi noble y querido Almirante me hizo una señal significativa de que había hecho su deber hasta donde era posible; volví la cara, di la orden de fuego, y resonaron las cornetas en todo el buque, en la seguridad de que todo el mundo iba a cumplir con su deber. Dos minutos después todo era estrago y muerte, crujiendo nuestras cubiertas por el fuego de nuestros cañones, y al mismo tiempo, viniendo en bandadas que parecían cubrir el espacio, pedazos de hierro que destrozaban a nuestras pobres gentes. ¡En treinta y cinco minutos yo perdí 199 hombres de 545, y sus restos arrojados al agua! Parecía el María Teresa un monstruo que quisiera deshacerse de sus hijos para entregarlos a las fieras del mar. Vivos y muertos fuimos todos al agua; no nos rendimos; no capitulamos; caímos como deben caer los soldados, en las trincheras. Allí mezclamos nuestra sangre; allí, mis pobres oficiales hechos pedazos, mis pobrecitos marineros, todos, grandes y chicos; todos, hijos del pueblo, mezclamos nuestra sangre, tranquilos, con la*

*conciencia del deber cumplido. Habíamos cumplido con nuestro deber, y eso es lo que queremos nosotros que reconozcan nuestros conciudadanos; no queremos más, y ese deber estamos dispuestos a cumplirlo ahora y siempre; eso es lo que queremos decir a esos que creen que no debe haber Marina en España.*²¹⁹ Con su duro testimonio advertía la necesidad de crear unas condiciones marítimas que, hasta el momento, eran obstaculizadas y prácticamente anuladas, pero sobre todo pretendía contrarrestar las numerosas opiniones de quienes, a raíz del 98, venían pronunciándose en el país en contra de la propia existencia de Marina, cuando todo eran improperios entre el Ejército y Armada, cuando se llegaba a pedir la eliminación de la Marina, del poder naval etc.

Realmente ese era el objetivo fundamental del Certamen, y con tal motivo se había anunciado la convocatoria de un concurso en el que se atendiera a los interrogantes que se presentaban en España en torno a la Marina, si España era o no nación marítima y si la Marina era necesaria, esto es, reflexionar sobre la polémica existente acerca de la conveniencia de reconstruir la Marina y reforzar el Ejército, destruido en el 98, o sanear primeramente la economía del país como el único medio de abordar la modernización y reconstrucción de las fuerzas armadas.

Aunque el Certamen no tuvo la repercusión oficial deseada, debido quizá a la presencia de figuras protagonistas del 98, esencialmente el almirante Pascual Cervera que de vuelta de su prisión en Anápolis, hallándose aún sujeto al procedimiento judicial, presidió en nombre del Ministro de Marina, o la presencia también del comandante Víctor Concas, sin embargo, dio como fruto interesantes ponencias, razonadas soluciones al problema naval entre los veinte trabajos presentados a concurso por escritores y publicistas navales, conviniendo todos en que sólo mediante el fomento naval se podría recuperar el prestigio perdido.

El primer premio recayó en el alférez de navío Pedro Cardona, quien más adelante se convertía en uno de los publicistas navales de mayor nombre y director de reconocidas publicaciones especializadas, además, fue el fundador de la Aeronáutica Naval española. Nos llama particularmente la atención una frase final de su memoria: *Alguien ha dicho que la empresa más desatinada y dilapidadora de Hacienda que en la época presente puede acontecer una nación, es crear una marina de Guerra con los apriorismos de que haya de servir para todo sin tener determinado precisamente cual es la razón de Estado y para qué fin político se quiere ese instrumento.* Como otros concursantes, propuso la composición de una Escuadra, y en cuanto a Organización propugnó la creación de un Estado Mayor con especialistas del ramo que se formaran en Historia, Geografía y Política Estratégica, Derecho Internacional, Idiomas y conocimiento del material; además se refirió a la regulación de condiciones para el ascenso, la especialización de los tres arsenales y su arriendo, etc. aportando cifras en su estudio de propuestas hasta un total de 350 millones.

El segundo premio lo obtuvo el contador de navío de 1ª Valentín Arroniz, quien solicitaba la necesidad de flota en España a la vez que denostaba la discontinuidad de planes navales. En la misma línea se mostró Cayo Puga, ingeniero jefe de 1ª clase, merecedor del tercer premio, indicando la obligación

²¹⁹ *Certamen Naval de Almería*, 25 de agosto de 1900 (convocado por la *Real Sociedad Económica de Amigos del País*) Madrid, 1900, pp. 59 a 65.

de hacer economías en el personal para verterlas en la necesaria escuadra. Por parte del cuarto premiado, el teniente de navío de 1ª clase Alberto Castaños, se propugnaba como condición para la reconstrucción de la flota, la descalificación de los arsenales: *Los arsenales del Estado no sirven hoy más que para descrédito común, dada la cantidad de ruedas, engranajes, expedientes y tiempo perdido en su adiestramiento, y sobre todo por esa Ley General de Contratación del Estado aplicada a la Marina.*

Entre los premiados, figuró en quinto lugar el teniente de navío Juan Cervera Valderrama, quien más tarde fue Jefe de Estado Mayor de la Armada durante la guerra del 36-39. En su trabajo, *La Flota necesaria*, afirmaba Valderrama que para tener potencialidad naval, lo primero era arraigar en el país las aficiones marineras y después obtener el presupuesto acorde a la economía del Tesoro y a la estrategia del país. Como nota de interés, es de destacar la presencia en el tribunal del Certamen del teniente de navío Javier Salas, más adelante convertido en uno de los más ilustres historiadores de la Armada.

Tanto los premiados como los significados con accésit insistieron en cuestiones similares, sobre la reconstrucción de la flota y medidas de reorganización, abundando igualmente en la necesidad de exponer el problema ante la opinión pública, y a la prensa, para que reconocieran la necesidad de Armada en España.

Paralelamente a las memorias de Cardona y demás galardonados en Almería, y estimulados por ellos, se gestaron diferentes planes navales, como el de Gallego Ramos, ganador del concurso convocado por el diario *El Imparcial*, o el de José María Chacón Pery que, a juicio del almirante Bordejé, suponía un plan más ambicioso que los proyectados en esa época en Estados Unidos o Francia.²²⁰ El entonces teniente de navío de 1ª clase, José María Chacón, vocal de la Comisión de Defensas del Reino, redactó y presentó a la misma un *Proyecto de las fuerzas navales más indispensables para la seguridad de las costas en unión de los fuertes y baterías de tierra*, programa de defensa de la Península y archipiélagos españoles, que parece no pasó de ser una proposición sin más trascendencia.

La clase política se mostraba dividida en la cuestión naval, manifestando unos la necesidad de la restauración naval construyendo una importante flota, y otros que la prioridad residía en la recomposición económica del país, para después abordar un plan naval, optando los liberales por la construcción en España y los conservadores por un sistema mixto, dentro y fuera de España. Mientras, la opinión pública exhibía rechazo o indiferencia, cansada de tantos planes sin que ninguno se realizara, y desarrollándose quizá más intensamente ese sentimiento antimilitarista español germinado en el curso del siglo XIX.

En marzo de 1901 había vuelto a la presidencia Sagasta, tras el corto mandato de Marcelo Azcárraga (caído Silvela en octubre de 1900). En el nuevo Gabinete, al frente del ministerio de Guerra quedó Weyler, y en el ramo de Marina el duque de Veragua, Cristóbal Colón de la Cerda.

El Ministro de Marina abordó algunas reformas en su proyecto de reorganización del ministerio: en 22 de enero de 1902, decretó el cierre de la Escuela Naval (con el objetivo de reducir plantillas sin rebajar la edad de retiro, si bien un año después se volvió a abrir ante las perspectivas de nuevas

²²⁰ Bordejé Morencos, Fernando de: *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, 1978, p.52. El almirante Chacón Pery fue después ministro de Marina, desde noviembre de 1918 a abril de 1919.

construcciones); igualmente procedió con la Escuela de Infantería de Marina y la Academia de Aplicación; por Real decreto de 23 de octubre de 1902 logró la aprobación de la Ley Constitutiva de la Armada, aunque fracasó en su intento de reinstaurar el Almirantazgo.

Como otros antes, tampoco tuvo buena acogida el Plan de reorganización del ministro Duque de Veragua, al que un compañero miembro de la Armada, Eduardo Cobián (ministro del ramo casi dos años después) calificó en el título de su análisis como *Un proyecto funesto para la Armada*.²²¹ Desde fuera del Parlamento, careciendo aún de acta de diputado, combatía Cobián el Proyecto de Ley Constitutiva de la Armada, asunto que le parecía gravísimo, y que, a su juicio, se limitaba a los cuerpos de Marina que, por sus funciones, constituían *el nervio de toda la Marina*. Aseguraba Cobián que el Proyecto estaba lleno de concesiones que contradecían las opiniones que su autor había expresado con anterioridad. Aludía a las confesiones hechas en el preámbulo del proyecto, evidenciando la desorganización que imperaba en la Marina desde hacía dos siglos, *por virtud de la serie de disposiciones heterogéneas y contradictorias, desprovistas de unidad, y que son motivo de frecuentes dificultades y conflictos*; y, sin embargo, reprochaba Cobián: *Si ahora se evidencia el propósito de persistir, aumentándolos, en los vicios que determinaron esa desorganización, y los constantes desastres que fueron su forzosa consecuencia, quedará demostrada la necesidad imperiosa de que las Cortes rechacen ese funesto proyecto de Ley que tiende a convertir la Armada en un verdadero campo de Agramonte, antes que en un organismo de Defensa y de enaltecimiento de la Patria*. En ese orden, consideraba que todo el proyecto estaba enfocado al Cuerpo General, *a su glorificación y beneficio*, como una ley de privilegios para ese cuerpo, mediante el cual se proponía *vejar a otros cuerpos*, y en particular a la Infantería de Marina y al cuerpo de Ingenieros; llegaba a decir, respecto al último citado, que era *la víctima propiciatoria constante de los errores ajenos, verdadero Cirineo de la Marina militar*, cuando precisamente estaba siendo objeto de disposiciones equitativas por parte del Ministro que ahora lo pretendía anular. A esto debemos añadir que esas críticas, no suponían algo nuevo, pues las quejas de parte de la Infantería de Marina y de Ingenieros hacía años que venían profiriéndose por marinos procedentes de sus ramos, y tampoco la supuesta preferencia por el Cuerpo General, hacia lo que también se extendieron críticas en su época.

Por otra parte, Cobián aducía que la reorganización de plantillas preconizada por el Duque de Veragua era diametralmente opuesta a la idea de Maura, quien pretendía por encima de todo su reducción. El asunto nos llama la atención, teniendo en cuenta que el Ministro había puesto su confianza en Maura pues, habiendo creado, por Real Decreto de 22 de enero de 1902, la Junta de Escuadra mediante la que pretendía fomentar un espíritu nacional favorable a la Corporación, con fecha 4 de julio de 1902 nombraba a Maura, junto con otros ilustres conocedores de temas marítimos, marinos y civiles, *para dar dictamen sobre la manera más conveniente de adquirir las unidades que han de componer la escuadra nacional y exponer las observaciones que considere oportunas para ilustración de cuanto se relacione con la creación de*

²²¹ Cobián y Roffignac, Eduardo: *Un proyecto de ley funesto para la Armada*. Madrid, 1901 (FAAM., C-4)

*la futura Escuadra.*²²² En esa dirección, vemos, entre los abundantes borradores y anotaciones de Maura, el texto de una ponencia del año 1902 que señala al comienzo: *dentro de la Junta de creación de la Escuadra, ha de proponer la manera más conveniente de adquirir las unidades que han de componer la escuadra nacional, y exponer las observaciones que considere oportunas*; se incluía una propuesta de plan general de reformas, sobre 13 bases concernientes a la organización completa de la Armada, y en primer lugar al Estado Mayor de la Armada... a servicios administrativos, jurídicos, sanitarios y eclesiásticos, referentes a personal y material, a astilleros y marina Mercante etc. con ideas similares a las defendidas por Maura sobre el estado de la industria nacional etc. Aparece el texto repleto de anotaciones manuscritas de don Antonio que, entre otras cosas, añadía la condición de *permanente* a la constitución del Estado Mayor, *como organismo esencialmente militar que abarcará todos los servicios militares, así de la flota armada como de las defensas adscritas a los sectores de costa, permaneciendo bajo sus órdenes directas todo el personal y el material afectos, tanto en paz como en guerra; tendrá delegadas y ejercerá como propias cuantas facultades sean compatibles con la unidad y responsabilidad del Gobierno nacional.*²²³ A la vista de la anotación transcrita, nos preguntamos si la constitución de tan importante organismo de la Armada, integrada por miembros del Cuerpo General, era motivo esencial en las críticas a que se vio sometido el Ministro.

En sesión parlamentaria de 5 de diciembre de 1901, Maura otra vez exhortaba al Gobierno a tomar una posición definida, a salir de una vez de su manifiesta desidia: *hay que optar entre tener o no fuerza naval, y hay que poseer el valor de decir que no se quiere tener, o declinar sobre la opinión pública, si no se logra enmendarla, la responsabilidad de no tenerla, dejando unos millones para las cargas de justicia gastando lo demás en instrucción pública, o en carreteras, o en ferrocarriles. Lo que no se puede es adormecer y engañar a las gentes con la afirmación de que escasa, modesta, como corresponde a una Nación pobre, tenemos algo de Marina... estamos en una absoluta indefensión; con barcos de pesca se nos puede bloquear; se puede interceptar la comunicación con nuestras islas, se puede esterilizar una gran parte del esfuerzo del ejército terrestre. Nada; no solo no tenemos nada, sino que tenemos una cosa que estorba y que urge demoler.*

Se venían gastando todos los años 35 millones, o aún más anteriormente, 37, 40 etc. y, en el mismo discurso ante las Cortes, decía Maura: *en su casi totalidad son tirados, son inútiles y son nocivos*, pues seguíamos sin tener marina, de manera que, estando en una completa indefensión, se pretendía que teníamos, o, *como corresponde a una pobre nación, algo de Marina*. El estadista acusaba al Gobierno de no plantearse el futuro, de la peor de las prodigalidades, de despilfarro y descrédito, porque ni tan siquiera hacía ademán de enmendar la situación; y continuaba en su denuncia: *el Gobierno, siendo esa y no otra la realidad, permanece tranquilo; el*

²²² Los otros nombrados al efecto eran: el contralmirante José María Pílon, el capitán de navío de 1ª clase Ramón Auñón, el representante de la industria privada de construcciones navales Marqués de Comillas, y el armador Tomás Ibarra. FAAM., 285, 22. El Duque de Veragua fue ministro de Marina desde marzo de 1901 hasta diciembre de 1902, compartiendo gabinetes, primero en el de Sagasta y, en los últimos meses, con Silvela.

²²³ Año 1902. FAAM., 285, 20.

Gobierno presenta unos presupuestos en los cuales van a infecundo derroche dos terceras partes de lo que bastaría para tener fuerza naval en España.

En la misma línea, advertía el mallorquín que el Gobierno estaba obligado a informar a la opinión pública de este estado, de forma que ésta se congraciara con la Armada y a la vez cesara la inquietud que albergaba el personal de Marina sobre sus futuras misiones. Ya ese personal había expresado repetidamente su malestar por la pasividad del Gobierno, tanto en el Parlamento por marinos que allí tenían representación, como en reuniones donde la disciplina se veía amenazada. La situación de desamparo de la Marina, de su personal y su futuro, era claramente perceptible, situación injusta que hacía exclamar al político: *¿Por qué se ha de tener a las Corporaciones que forman el personal de la Armada en absoluta incógnita de su propio porvenir, escarnecidas por una opinión que no puede apreciar el problema, ni desentrañarlo?*

Los marinos reclamaban barcos o la disolución de la Armada, pues ante todo era mejor salir de la incertidumbre en que vivían. Subrayaba Maura la terrible división entre la opinión pública y el papel de la Armada: *Hay que afrontar el problema con todas sus dificultades y toda su esperanza. Hay que decir de una vez a la Nación lo que significa el statu quo para que cese nuestra indefensión, y también para que se restablezca la comunidad que siempre debió existir entre la opinión y los institutos armados y para que acabe la inquietud que respecto de su futura misión tiene el personal de Marina...Y para ello el rol del Gobierno era imprescindible: Yo creo que la responsabilidad de los Gobiernos se habría amenguado si hubiesen emprendido un camino de enmienda y con alto corazón hubiesen presentado al país las necesidades públicas, desengañando a todo el mundo con la sinceridad a que están obligados. Yo presumo que habrían hecho mella en la opinión sus manifestaciones autorizadas y además se habría sostenido la moral de la Armada...Muchas veces -decía Maura-, he opinado en público que esta Nación lo que tiene enfermo es el elemento oficial: que no es España la que está enferma; son los Gobiernos, es toda la máquina oficial. Y, así, aludía a que la propia sociedad había reaccionado con absoluta espontaneidad, para corregir la situación y ofrecer soluciones creando la Liga Marítima, desde la que se habían estudiado nuevas propuestas enfocadas a las marinas de Guerra y la Mercante en el congreso celebrado el pasado mes de junio.*

Considerando a la Marina como el elemento principal en las relaciones internacionales, en la vida económica, y como instrumento para recuperar el papel político e histórico, opinaba Maura que debían enjuiciarse las necesidades navales de España acomodadas a la nueva realidad histórica; que el problema de la defensa naval estaba estrechamente relacionado con las aspiraciones más legítimas de la nación en política internacional y que sólo resolviéndolo, *tendríamos los medios para hacer respetar nuestro derecho, nuestra independencia, nuestra neutralidad, y nuestro albedrío en los futuro.*²²⁴

Se debían asegurar las posiciones de los tres puntos estratégicos primordiales, El Ferrol, Cádiz y Cartagena, y sacar a España de su aislamiento. España debía ser dueña de esas tres formidables posiciones *para poderlas tratar, negociar, ofrecer, defender, aprovechar para todo lo que importe, ser soberana, en fin.*

²²⁴ Sesión de 8 de julio de 1903. *Diario de Sesiones del Congreso.*

La Liga Marítima: Maura y Sánchez de Toca

Al mismo tiempo que se celebraba el certamen almeriense, la *Liga Marítima* elevaba su voz desde Madrid en el mismo sentido; bajo la presidencia de Maura y vicepresidencia de Joaquín Sánchez de Toca, siendo presidentes en funciones los ministros de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Pùblicas, de Marina y de Instrucción Pùblica, se constituyó oficialmente la *Liga* el 6 de diciembre de 1900 que, representando los intereses marítimos españoles, llegó a tener importante repercusión en el Congreso donde informó asiduamente sobre temas navales. La iniciativa no era nueva, pues ya la habían adoptado con gran éxito otras naciones con el nombre de Ligas Navales, en la idea de interesar a la sociedad sobre los asuntos marítimos y lanzar una activa propaganda a su favor.

Surgió la idea en Inglaterra, por el temor de ver reducir su preponderancia marítima ante el avance del poder naval de otras naciones; allí se constituyó la primera, y le siguieron Alemania, Italia y Francia, más adelante se instituían en Bélgica y Portugal, estando todas funcionando ya en 1901.

En esa línea, buscando la reconstrucción de nuestro poder naval con todo lo que conlleva, esto es, industria naval y las marinas militar, mercante y pesquera, se definió en España como organismo similar *a las Sociedades del mismo nombre existente en otras naciones, bajo la protección de sus gobiernos, y mantenidas por las subvenciones de las entidades más interesadas en su obra.*²²⁵

El *alma mater* de la Institución fueron su secretario, Adolfo Navarrete, y sobre todo Sánchez de Toca, segundo presidente, político de los más significativos y cultos de la época que, buen conocedor de la materia entre escasos civiles, formuló planes sobre reformas de los organismos de la Armada y la reconstitución del poder naval.

El teniente de navío de 1ª clase Adolfo Navarrete, al que ya nos referimos en páginas anteriores como asesor de Maura, reconocido en editorial de la *Revista General de Marina* de mayo de 1900 como el *principal iniciador en nuestro país del patriótico pensamiento de la creación de la Liga*, se preocupó de lanzar a través de la *Revista de Pesca Marítima* y el *Mundo Naval Ilustrado* una campaña de información a la prensa marítima española, invitándolos a hacer propaganda de su constitución en España.

La *Liga* residirá en Madrid, y la integrarán personas individuales, secciones locales, asociaciones y corporaciones; estará regida por una Junta Central, y además contaría con otras juntas provinciales y locales.

En circular de 1 de julio de 1900 se anunciaba el ideario de la *Liga Marítima*, y en ella se daba cuenta de la reunión celebrada el mes anterior, el día 9, en el Ateneo de Madrid, convocada por el teniente de navío Navarrete que, tras la correspondiente real orden dictada por el ministerio de Marina de 11 de mayo de 1900 que autorizaba a formar parte de la proyectada asociación a miembros de la Armada, había invitado a las más reconocidas jerarquías militares, políticos y representantes de otras sociedades relacionadas con

²²⁵ Ya en 1899, el marino y tratadista naval José Ricart y Giralt, propuso la creación de una Liga Naval en España: *Potencialidad naval de España, lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser.*

temas marítimos;²²⁶ la circular registra una larguísima serie de asistentes, presididos por el almirante Carlos Valcárcel, y la lista de nombramientos de los componentes de las dos Juntas formadas al efecto: la Junta de Patronato presidida por el ministro de Marina, el ministro de Agricultura, Industria y Comercio, y el ministro de Instrucción Pública; como presidente efectivo un almirante, además del Obispo de Sion, y el Marqués de Comillas; vocales: Duque de Tetuán, Segismundo Moret, Germán Gamazo, José Canalejas etc. Además, de la Junta Directiva de la Constitución de la *Liga* fue nombrado su presidente Antonio Maura, y vicepresidentes, Ramón Auñón, Joaquín Sánchez de Toca y Cesáreo Fernández Duro; como vocales: Duque de Santoña, Eduardo Cobián...el Presidente de la *Asociación de la Prensa* y los directores de la *Revista General de Marina*, de la *Revista de Pesca*, y del *Mundo Naval Ilustrado*; y Adolfo Navarrete, secretario.²²⁷

El 1 de enero de 1902, el monarca Alfonso XIII aceptó el Patronato de la Asociación, y en el mismo mes y año, día 10, la Junta Central publicaba el primer número de la revista decenal ilustrada *Vida Marítima*, su órgano de propaganda, bajo la dirección del secretario general de la *Liga* y también director del Boletín Oficial. Una real orden del Consejo de Ministros de 11 de marzo del año siguiente, declaraba a la *Liga asociación oficial y de utilidad pública*.

La *Liga Marítima* se instituyó en España como un instrumento de primer orden para intentar movilizar al Gobierno y a la opinión pública a favor de la restauración naval, para que los ciudadanos dirigieran su interés por los temas marítimos, ilustrarles sobre las dificultades de la empresa y sus logros... En esa línea, se plasmaba en sus estatutos que el objetivo era: *difundir en el pueblo un vivificador espíritu marítimo, al mismo tiempo que proteger los múltiples intereses de la familia naval y sintetizar las aspiraciones de los diversos trabajadores del mar....para consolidar de una manera íntima el poder naval del Estado*.²²⁸ Su proyección era esencialmente económica, atendiendo al desarrollo de la industria y construcción marítimas, como algo estrechamente ligado a la reconstrucción de la Escuadra y la reforma de la administración de la Armada.

El afán por la Marina había llevado a Maura a impulsar la creación de esta entidad que, en origen, pretendió ser una asociación de asociaciones, aunque llegó a convertirse en una poderosa asociación patronal. Maura buscó aunar opiniones y planear un programa que integrara intereses generales, de ahí su preferencia por los sectores corporativos como la vía primordial de canalización de opiniones y de representación, al margen de los partidos políticos. De esta forma figuraron personajes interesados en crear en España el poder naval, figuras publicitarias que inspiraron a la prensa periódica y especializada, y también ilustres diplomáticos y profesionales en la materia.

La solución que Maura expuso en el Congreso pasaba por un plan de protección a la construcción naval e industria nacional española, esto es, política de proyección de la Marina Mercante mediante una legislación de

²²⁶ A la real orden de 11 de mayo que autorizaba a generales, jefes y oficiales de la Armada a integrarse en la *Liga*, siguió otra de 22 de julio de 1901 que permitía lo mismo a todas las clases subalternas de la Armada.

²²⁷ Circular impresa en *Liga Marítima Española*. FAAM., 483, 1.

²²⁸ La creación de la *Liga Marítima*, objetivos, miembros, *memorándum* y lista de adhesiones, en *Manual de la Liga Marítima Española. Cinco años de labor 1900-1905*. Madrid, 1906.

fomento similar a la dictada en otras naciones. El proyecto de Escuadra afectaba obviamente al desarrollo de la Marina Mercante, desde la que se manifestaron opiniones dispares, esencialmente en el cuerpo de pilotos. España, nación pobre en demografía y teniendo en el más lastimoso abandono puertos como Rosas, Alfaques, entradas de las rías del Norte... y en general la mayor parte de las fortificaciones, debía vigilar las costas de la Península, Baleares, Canarias y las lejanas colonias. La tradicional falta de gente de mar, aún en las épocas de mayor desarrollo de las ordenanzas de matrícula, obligaba al ministerio a seguir embarcando hombres ajenos al oficio para nutrir las necesidades en sus tres ramos, pesca, cabotaje y altura.

Pese a las trabas de los diferentes gobiernos, o su indiferencia, don Antonio creía en la condición marítima de España, de tal manera, que, desde principios de la década, venía repitiendo las mismas palabras: *No hay más para su desarrollo que dejarla que medre, atenderla en lo posible y concertar los intereses del naviero, del armador y del constructor naval.* Pese a los ya tradicionales fracasos, y a las intermitentes críticas en uno u otro sentido, las palabras del estadista mallorquín mantenían su apuesta por la condición real de la España marítima: *En ninguna parte es tan patente la incongruencia que hay en España entre los organismos oficiales y la vitalidad social de la Nación. Ahí están las estadísticas. España es una nación que se empeña en ser marítima, a pesar de los absurdos de la legislación, absurdos contra los cuales surgen de nuestro litoral oleadas de ira, protestas enconadas que todos los días procuro yo encadenar en una sociedad que está naciendo y puede ser fuente de muchos bienes, si los poderes públicos la atienden, si alguna vez en España se ha de encontrar en las esferas oficiales algo más que el disputarse el poder y el no preocuparse más que de ver cuando no se cae y cuando se entra.*²²⁹

Este sentido marítimo, o espíritu marítimo español, siempre debió relacionarse, en todos los tiempos, con la marina Mercante, cantera de tripulaciones, elemento esencial para el poder naval, así, por recordar una frase alusiva al tema en esta época, anotamos lo que escribió Ricart: *El hombre de mar es el elemento principal del poder naval, y que España haya sido marítima, y ahora, lo sea o no es muy discutido, pero nadie discute que hoy debe ser marítima o dejará de ser nación independiente.*²³⁰

El presidente de la *Liga* durante los primeros años, hasta 1907, fue Antonio Maura; para don Antonio la idea de reforma de la Marina se había convertido con los años en auténtica obsesión, como una cuestión de Estado, de supervivencia de la Nación.

La *Liga Marítima* funcionó como foro abierto al que se convocaba a todos los sectores militares y civiles afectados, propugnando esta necesidad a través de sus conferencias e informes. Se pretendía alertar al Gobierno, buscando razones y armonizando las diferencias que acarreaba la situación en las dos marinas; se intentaba elaborar un proyecto de protección a las industrias y comunicaciones marítimas entre los sectores relacionados, no obstante, desde el principio se advirtieron disidencias entre algunas de las agrupaciones, batalla de intereses que Maura rechazaba desde ese *espíritu* de político *puro* que se le ha atribuido normalmente, manifestando a su amigo

²²⁹ Palabras del diputado Maura pronunciadas en el Congreso los días 23 de mayo de 1892, 6 de diciembre de 1899, 8 de enero y 5 de diciembre de 1901, y 8 de julio de 1903.

²³⁰ Ricart, José: *La Militarización de la Marina Mercante. Rev. General de Marina*, julio de 1907.

Bergé su independencia frente a los intereses partidarios: *Como Vd. sabe, por mí pueden estallar todas las ligas, y las medias y las pantorrillas (...) no creo que los muchos y graves intereses y las inteligentes y numerosas clases a quienes afectan la prosperidad de la Liga, deban subordinarse a chismes y botaradas.*²³¹ Y en esa dirección, durante su denominado *gobierno largo*, en la presentación del proyecto de *Ley de Fomento a las Industrias y Comunicaciones Marítimas*, afirmó que era *una obra de la nación española, durante nueve años convocada una y otra vez, oída en todas sus representaciones, en todas sus corporaciones, en todas sus competencias, constituyendo una de las pocas síntesis de intereses encontrados que consiguió el nacionalismo español.*

Al primer congreso Marítimo Nacional, celebrado por la *Liga* en junio de 1901, asistieron representaciones de todas las fuerzas del país interesadas en dar solución al problema marítimo; también hicieron notar su presencia destacados oficiales de Marina, como Concas, Ferrándiz, Espinosa, Andújar, Cardona, o Azcárate, especialistas navales que mantuvieron permanente contacto y prestaron su asesoramiento al diputado Maura. De entre los nombrados, fue el teniente de navío Manuel Andújar, publicista naval de primera fila, el alma y sostén de la revista *Vida Marítima*.

La *Liga Marítima*, representada por su presidente Maura, expuso en el Congreso el problema naval con sólidos argumentos, mientras en el Senado lo hizo el secretario de la *Liga*, Adolfo Navarrete.

Tras la discusión parlamentaria de presupuesto naval (diciembre de 1901), y pese a sus exiguas cifras, quedaba patente la necesidad de vida marítima. Pese al sentimiento general -afirmaba Navarrete-, muchos dudaban que ese sentimiento facilitara los recursos necesarios pues, *las intrigas de unos y las equivocadas ideas proteccionistas de otros, conseguirán que no se les dé la mejor inversión posible.* La respuesta a la necesidad de Escuadra la definía así la *Liga*: *Que tengan por finalidad principal, además de la defensa del territorio, dar peso a España en el concierto internacional, utilizando a favor propio nuestra situación geográfica.*

La intención fundacional de la *Liga* la exponía Maura en un discurso parlamentario posterior, el 5 de diciembre de 1901: *como una sociedad encaminada no a acusar, no a enardecer las pasiones, no a seguir las corrientes tumultuarias de las muchedumbres y del vulgo, sino a razonar sobre todas esas cosas, a verificar ella misma, espontáneamente, la reconciliación, en un congreso celebrado en junio último, de las deficiencias que semejante situación había hecho surgir lo mismo en la Marina militar que en la Mercante.*

Haciendo alusión al primer congreso de la *Liga*, afirmaba don Antonio: *mientras los Gobiernos que tienen la obligación de conocer el problema en todas sus fases y a quienes incumbía exponer las dificultades y su remedio, han permanecido inactivos, sordos a todos los requerimientos, ha brotado de las entrañas mismas de la sociedad, con espontaneidad absoluta, no sólo el anhelo de la enmienda, sino la propuesta de las soluciones y se ha formado la Liga Marítima y ha venido, no a acusar, no a enardecer las pasiones, no a seguir las corrientes tumultuarias de las muchedumbres y del vulgo, sino a razonar sobre todas estas cosas.*²³²

²³¹ Carta de Maura a Bergé, de 30 de abril de 1900 (FAAM., 115)

²³² *Diario de Sesiones*, 5 de diciembre de 1901.

Reclamaba la necesidad de Escuadra para la defensa nacional, atendiendo a la geoestrategia, y que su reconstrucción debía coordinar y fomentar todos los elementos interesados, incluyendo, desde la administración, cualquier fase en el proceso de construcción y la necesaria reestructuración de la relación de la Marina de Guerra con la Mercante. Y todo ello concibiendo la creación de Escuadra como un factor promotor de la economía nacional, esto es, como acicate económico e impulso nacionalizador.

Los diversos elementos de todo el proceso, pleno de conveniencias cruzadas, militares y civiles, constructoras y navieros, fueron estudiados a fondo por el diputado mallorquín durante muchos años y desde diferentes ángulos. Conocemos sus frecuentes encuentros con los principales navieros del Norte, que de primera mano le informaban de la situación, de sus problemas y posibles soluciones, cuando se afanaba en la creación de la *Liga Marítima Española*.

Lo expresado en los abundantes informes y anotaciones de miembros de la Corporación que recibió, no siempre encajaba con las ideas de Maura, cuya intención era encontrar una solución que coordinara los fines defensivos con la realidad económica del país, anteponiendo el interés nacional, al margen de intereses particulares y localistas. Desde esa consideración, ya se había expresado Maura años antes en carta a su amigo y consejero Ramón Bergé: *tenga Vd. paciencia para tanta pejiquera pero no quisiera omitir medio de enterarme de la verdad y tengo muchas notas de que no me fío, no obstante que proceden de gentes con botón de ancla*. Su desconfianza, o más bien, su precaución en no dejarse llevar por intereses particulares, le llevaba a decir a su amigo: *mal andamos pero no tan mal que baste que dos grupos de capitalistas se guiñen un ojo para llevarlo todo de calle, sin la menor idea de justicia*.²³³

El panorama en que se encontraba la Mercante tropezaba con la dificultad que entrañaban las otras potencias marítimas que, ante la ruina de nuestros puertos, captaban para sus flotas la carga y el pasaje, de manera que sólo un 10% del tráfico nacional se realizaba en buques españoles, pagando nosotros, en fletes, carbones, buques y demás importaciones navales, más de un millón diario. Pidió el político mallorquín que se reorganizaran los servicios públicos relacionados con la materia pues, hasta entonces, se hallaban dispersos entre el ministerio de Fomento, el de Hacienda, de Gobernación, de Estado y de Marina, resultando, a su parecer, una *variedad temerosa, de criterios y de ineptitudes*.

La actividad de la *Liga* se plasmó en documentación heterogénea: acuerdos, actas, correspondencia, circulares, comunicaciones, proyectos, instancias, citaciones y mociones;²³⁴ pero, sobre todo, y a pesar de las diferencias entre las diferentes agrupaciones, la *Liga Marítima Española* jugó un papel de importancia en algunas cuestiones marítimas, siendo primordial en el caso de la *Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas*.²³⁵ Acerca de la encomiable y a veces ardua labor de la *Liga Marítima*, decía Maura en 1906: *Si la escasez acrecienta, la estimación y la*

²³³ Carta de Maura a Bergé, de 9 y 14 de abril de 1890, y 12 de agosto de 1892 (FAAM., 115)

²³⁴ Amplia documentación de los años 1900 a 1916. FAAM., 483, 452, 378, 355, 259 y 257.

²³⁵ Las diferencias entre los grupos de la Liga en: Valdaliso Gago, J.M., *Política económica y grupos de presión: la acción colectiva de la Asociación General de Navieros de Bilbao., 1900-1936*, en *Historia Social*, n. 7, 1990, pp. 69-103.

dificultad realza el mérito, muy plausible ha de parecer la obra que la Liga Marítima Española prosigue, rodeada de muchas causas de desaliento con un perspectiva tenaz, que es entre nosotros rarísima virtud, que suele necesitarse para todos los éxitos felices, y que todavía resulta más indispensable cuando hay que prevalecer contra las inclemencias del medio ambiente.

Programa de Sánchez de Toca

Ya hemos visto en capítulos anteriores como la situación de nuevas experiencias y adelantos y, con ellos, sus efectos divergentes entre veteranos y jóvenes, condujeron a nuevos programas de escuadras.

La doctrina de la *Jeune école*, creada por jóvenes, había preconizado que la verdadera defensa residía en los buques ligeros, torpederos, cañoneros-torpederos o guardacostas con espolón, esto es, buques más rápidos que los acorazados que, incapaces de alcanzar la velocidad de los torpederos, no podrían forzarles a combatir, idea llevada a la escuadra Cervera que condujo al fracaso frente a las pesadas unidades norteamericanas.

La repercusión de estas teorías fue espectacular en todas las marinas que, acrecentando el valor del torpedero, especialmente para operaciones nocturnas, se apresuraron a construir unidades ligeras, observándose el paso de nuevas teorías tácticas que la guerra ruso-japonesa de 1904-05 confirmaría.

No obstante, los ensayos de la Royal Navy evidenciaron los puntos débiles: escaso radio de acción e inefectividad en algunos mares al no poder establecer contacto con unidades pesadas; además, en 1900 se reconocía ya al cazatorpedero, el desarrollo de redes y de la artillería ligera de tiro rápido de los acorazados y cruceros, así como el perfeccionamiento del sistema de iluminación, que prestaban a los buques de gran tonelaje cierta seguridad en la mar o fondeados, mermando las posibilidades del torpedero. En esa línea, se advierte en 1902 que el lugar prioritario ocupado por los torpederos en todos los programas navales de las marinas de la época era excesivo, y que había que replantearse su valor y volver a construir unas flotas más equilibradas.²³⁶

Pero el progreso alcanzado por las potencias marítimas de la época, esto es, Francia e Inglaterra, a las que se sumaban a gran ritmo Alemania, Japón, Italia y Estados Unidos, no parecía producir efectos en la Armada española cuyas partidas presupuestarias iban a la baja, disponiendo de unos créditos mal distribuidos que ni tan siquiera cubrían el mantenimiento de las viejas unidades y, lo que era más devastador, su defectuosa organización, con unas plantillas sobredimensionadas y carente de unas directrices de construcción a largo plazo.

Cuando accedía al trono Alfonso XIII en 1902, la flota española era prácticamente inexistente, era una flota *muestrario*. El primer Consejo de Ministros celebrado el 17 de mayo de 1902 y presidido por el nuevo Monarca había sido testigo de las disconformidades entre el Rey y los ministros de Guerra y Marina. Meses después, en sesión parlamentaria del 3 de diciembre, al oponerse el almirante Díaz Moreu (canalejista) a la construcción de unos

²³⁶ Ya en 1905 se asiste claramente al declinar del torpedero, dando paso al reinado del cañón.

buques por la Constructora Naval, se rompía el acuerdo parlamentario, con la consiguiente caída del Gabinete.

El 6 de diciembre formaba nuevo Gobierno Francisco Silvela con Joaquín Sánchez de Toca en Marina y Raimundo Fernández de Villaverde otra vez en Hacienda, al tiempo que Antonio Maura ostentaba la cartera de Gobernación. Las ideas de Maura sobre reformas del régimen municipal y local se avenían perfectamente con el programa de Silvela, y también ambos consideraban fundamental la reorganización del poder naval, cuestión en la que Maura llevaba muchos años insistiendo y que alcanzará en este periodo el mayor impulso dado a la opinión pública, pese a que, como recordará Maura en muchas ocasiones, no logró nada.

Al Gabinete de Silvela, corta gestión de diciembre de 1902 a julio de 1903, se unieron también Arsenio Linares en Guerra, y Eduardo Dato en Gracia y Justicia, equipo gubernamental de notables autores de importantes proyectos en los tres elementos estructurales, la escuadra, la administración y la ley electoral, además de otras destacadas medidas, la implantación del servicio militar obligatorio eliminando la redención en metálico, modificación de impuestos injustos etc. y mantener el equilibrio presupuestario. La ambiciosa complejidad de objetivos terminará por enfrentar a Fernández de Villaverde con Silvela, cuya política de necesaria reconstitución y regeneración no podía subsistir a la de inexorable rigidez de nivelación.

En el programa que Silvela expuso en el primer Consejo de Ministros con el Rey quedó de manifiesto su decisión de abordar la cuestión naval contenida en el programa de gobierno; igualmente la subrayaron los ministros Maura y Sánchez de Toca en varias declaraciones. En el tradicional *Mensaje de la Corona* anunciaba Silvela el acuerdo sobre reformas navales: *Es notorio y urgente el interés nacional de someter a las Cortes el futuro régimen de la Armada y de las industrias marítimas y el fomento de la Marina Mercante; en breve se llevarán a las Cámaras los proyectos de reformas administrativas que servirán de base al programa nacional de nuestras fuerzas navales.*

El acercamiento de Maura con Silvela y Sánchez de Toca representará el mayor empuje por la renovación del poder marítimo, marcando el punto de inicio de un periodo esencial para la vida de la Armada. Al aumento de presupuesto que debía sufragar el proyecto descentralizador de Maura, se añadía el correspondiente al de renovación de Escuadra suscrito por Sánchez de Toca, cuyas ideas, plenamente coincidentes con las de Maura, ya había anticipado en su estudio del año 1900, *Reformas de Marina*, y eran también postuladas metas de la *Liga Marítima*.

El conservador Joaquín Sánchez de Toca, primer civil que ocupó la cartera de Marina después del 98, elaboró un plan de restauración naval -el verdadero primer Plan Naval de este siglo-, que fue probablemente el principal motor de la política marítima de Maura. Una medida fundamental e inmediata a la toma de posesión de Sánchez de Toca fue la reinstauración del Estado Mayor Central de la Armada, dando forma a sus atribuciones por real decreto de 10 de diciembre de 1902. Se trataba de un importante paso para el resurgimiento naval.

Desde 1898 -con dos reinstauraciones temporales-, y ante la total indiferencia o incluso críticas, había sido anulado el Estado Mayor de la Armada, institución sin la que no se comprende la existencia de una estructura militar, estando hasta entonces a la conveniencia del ministro de turno,

dependiendo de su criterio la anulación o alteración de la Subsecretaría, del Negociado de defensas submarinas, el de presupuestos etc.; sin embargo, tampoco entonces será definitiva la instauración del Estado Mayor pues, ocho meses después, el 19 de agosto de 1903, su sucesor Eduardo Cobián, tan sólo un mes desde que tomara posesión en el nuevo Gabinete de Fernández de Villaverde, lo suprimía como algo inútil, siendo reclamado con posterioridad en repetidas ocasiones como una necesidad urgentísima, para dar fuerza al poder naval y así recuperar un papel en el concierto mundial.

En el Plan de Escuadra de Sánchez de Toca, cuyo presupuesto rebajó Fernández de Villaverde, dedicó especial atención al fomento de la marina Mercante y las industrias relacionadas con el mar

Se nombró una Junta Técnica para formular el plan reformador de Marina y bases de construcción de una Escuadra, habilitación y fortificación de puertos militares. Además de la reducción de las plantillas de oficiales, la Ley de Escuadra representará un incremento importante del presupuesto de Marina dedicado al rearme ofensivo. El proyecto no tendrá éxito.

Desde principios de 1903 ya se rumoreaba la existencia de tensiones en el Gabinete. El sectarismo político, y desde luego las diferencias percibidas en el propio Parlamento entre los representantes de los ejércitos durante los debates del proyecto de Ley de Presupuestos, impedían dar continuidad y apoyo a la idea de establecimiento de unas fuerzas militares, obstaculizando en definitiva el desarrollo de una política marítima.

Las tensiones se agravaron cuando Sánchez de Toca expuso su proyecto de Escuadra, para el que solicitaba un aumento de presupuesto que desnivelaba toda la política niveladora de Fernández de Villaverde. En el curso de los debates presupuestarios, la Ley de Escuadra fue defendida por Maura, llegando a un fuerte enfrentamiento con el ministro de Hacienda y sus partidarios que pretendían mantener el superávit logrado por Villaverde en 1900.

El discurso de don Antonio en las Cortes, el 8 de julio de 1903, trató apasionadamente la materia naval, delatando la existencia de una falsa marina y exhortando a la opinión pública al patriotismo capaz de mover al Gobierno para acometer las reformas que, por otra parte, él venía reclamando desde muchos años atrás. De nuevo estaba pidiendo una profundísima reforma, la reorganización completa y radical.

Tampoco entonces se mostró favorable la Corporación al activo ministro de Gobernación pues, el Almirantazgo aún albergaba a viejas glorias del 98 que no aceptaban bien sus iniciativas; el escalafón se movía muy lentamente, no teníamos prácticamente escuadra, la administración de los presupuestos de Marina seguía siendo desordenada y su contabilidad anticuada y deficiente, y se mantenían los tres arsenales abiertos por razones meramente políticas.

Al tiempo que se debatía en el Parlamento el proyecto de Ley de presupuestos, la minoría republicana declaró que era indispensable el aumento de la defensa marítima en España, *lo suficientemente poderoso para los respetos de sus independencia y neutralidad*; sin embargo, aún sin ser presentado el Proyecto de Ley, y pese a que la parte trascendental de su ejecución se posponía a los presupuestos de 1904, tan sólo el anuncio de su presentación en las Cortes produjo la total sustitución del Gabinete.

Ciertamente la iniciativa no había llegado en buen momento pues, habiéndose prorrogado el presupuesto de 1902 para 1903 pendía el desorden

administrativo, a los enormes descubiertos producidos se añadían las nuevas obras no previstas en el presupuesto.

El muy ambicioso Plan Naval de Sánchez de Toca chocó ante la fuerte oposición del titular de Hacienda, quien, por no transigir con los aumentos de presupuesto expuestos por Marina, Guerra, Obras Públicas y Comunicaciones, pero fundamentalmente por no seguir el plan del político mallorquín, dimitía en el mes de marzo provocando la primera crisis parcial del Gobierno de Silvela; y aún mantuvo su oposición después de salir del Gabinete, cuando, nombrado presidente del Congreso, en su discurso de gracias posterior a la elección mostró de nuevo su oposición, optando por la prioridad que suponía la enseñanza y las obras públicas, y especialmente la de *contener la pasión excesiva de los gastos militares y del poder naval*.²³⁷

Por otra parte, en el mes de abril se celebraron las elecciones provinciales, percibiéndose la pérdida de fuerza de los dinásticos frente a los republicanos y grupos antidinásticos; en el mismo mes se realizaron las generales con todo tipo de arbitrariedades, pese al papel de Maura que no se había prestado al apoyo tradicional del Gobierno. Los resultados desataron indignación o expectación, según los partidos, pero esencialmente tuvieron su efecto en la Corona. La presión real ejercida sobre Silvela por la Reina madre forzaba la dimisión de Maura, renuncia que se producía poco después de que abandonara su cartera Villaverde. Se gestaron así los primeros síntomas de enrarecimiento en las relaciones de Maura con la Monarquía, -en realidad con la Regente-, a quien el estadista mallorquín tachaba de intromisión en la política, en lugar de limitarse al papel de moderador que él juzgaba debía ejercer.

La falta de firmeza de Silvela y el apoyo a Villaverde por parte de la oposición habían frustrado el Plan Naval antes de pasar a su aprobación, pese a que la situación internacional en la que los asuntos de Marruecos, con la posición alerta de Inglaterra y Francia, aconsejaba la intervención española y, para ello, la existencia de Ejército y Marina. La indecisión de Silvela impidió ratificar el primer acuerdo franco-español de 1902, si bien, el 17 de julio de 1903, declaraba en el Congreso que era absolutamente necesario el fomento de las fuerzas navales para evitar la ausencia de España en la cuestión magrebí.²³⁸ Sus declaraciones se producían la víspera de presentar al Rey la dimisión de su Gobierno, oficialmente anunciada debido a las dificultades puestas al programa de Escuadra y los créditos al ministerio de Marina, decisión que, en definitiva, sería el principio de su retirada de la política.

Con fecha primero de julio de 1903, menos de un mes antes de producirse la crisis de Gobierno, el ministro de Marina Sánchez de Toca publicaba su proyecto con el título *Nuestra defensa naval*.²³⁹ Las exposiciones

²³⁷ Justificaba su oposición Fernández de Villaverde aduciendo que se resquebrajaba la política de nivelación que, iniciada y mantenida por el anterior gobierno conservador, había alcanzado un superávit de 47 millones de pesetas en 1902, y el de 1903 se calculaba en 34 millones. Después declararían Sánchez de Toca y Maura que los créditos de Marina, los más gravosos, se proponían para el presupuesto de 1905, después de haberse liquidado con un superávit calculado en 31 millones, mientras que las cifras de los armamentos no pasaban de los 25 millones, de manera que habría dejado a salvo la nivelación, acusando así a Villaverde de no haber querido examinar las cifras...

²³⁸ El primer acuerdo habría dejado a España dos amplias fajas de territorio del norte y sur marroquí: la del norte flanqueada por el Mediterráneo, Atlántico, el Sebu, el Muluya y la frontera argelina; y la otra sobre Fez y Mequinez, englobando parte del Atlas.

²³⁹ Sánchez de Toca, Joaquín: *Nuestra defensa naval*. Madrid, 1 de julio de 1903.

iniciales de Sánchez de Toca aluden a la necesaria reconstrucción naval, afrontada en su integridad: *Hay que optar resueltamente ante el dilema, o de sostener Marina en eficacia militar y, por tanto, dotada con todo lo necesario para que rinda servicio útil, o bien suprimir todo rótulo vano de Marina, reducir el gasto a la nómina de cargo de justicia y cortar de raíz el enorme malbaratamiento en que vivimos desde hace años, por la demencia de sostener meras apariencias de poder naval, que solo conducen a sugerir ilusiones suicidas, y que cada barco a flote no represente más que un potro de tormento, de deshonor y de muerte para sus tripulantes, predestinados a sacrificios y egoísmos estériles.* Propugna que si se acepta que la fuerza naval es indispensable para la defensa de la soberanía nacional, la primera obligación requiere consignar en los presupuestos su verdadero coste, el cual estima en un mínimo de 36 millones pues, en caso contrario, si se decidiera su servicio como mera carga de justicia en los servicios de vigilancia costera, bastaría con 12 millones.

El proyecto presentaba las bases para una reforma administrativa y reorganización de los servicios de la Armada y para fijar la política económica del Estado un programa de Escuadra. Era la medida preventiva, indispensable para la creación de una fuerza naval vital, pues la cuestión no podía reducirse a tener buques o formular un buen programa de armamento para la guerra naval. *Necesita -apuntaba el proyecto-, responder con unidad fundamental de pensamiento a una necesidad de existencia que exige también unidad de principio y método, hermanados con la diversidad de aspectos y soluciones que este problema presenta, según los casos y situaciones de los pueblos, esto es, contar de antemano con un objetivo político, primer factor para construir la Escuadra nacional, acorde igualmente a la política financiera del Estado, a los recursos disponibles de nuestro presupuesto, con plenas garantías de que durante el periodo de ejecución no se desviarán los caudales por una política de nivelación presupuestaria del Estado. La prevención de gastos no era una idea novedosa, sin embargo, aunque la Ley de Presupuestos suprimiera para Marina y Guerra los créditos ampliados y ampliables, el recurso a créditos extraordinarios se venía imponiendo en Marina en forma de créditos extraordinarios y suplementos de crédito sin intervención de las Cortes; la realidad era -y así lo hemos apuntado en el curso de este trabajo- que, no existiendo un cálculo real de costes, y por el descubierto inicial de su presupuesto, se había impuesto como una necesidad para hacer frente a toda gestión las ampliaciones de crédito o suplementos y transferencias logrados mediante todo tipo de los artificios posibles, de tal manera que, como lamentaban los capitanes generales de los Departamentos, *ni un solo servicio había podido vivir con normalidad.**

El programa de Escuadra se fundamentaba en todas las consideraciones geoestratégicas, y aducía la reconstitución económica como clave capital por ser una actividad de primer orden en la industria del acero y extracción del carbón, tal y como mostraban los programas marítimos de otras naciones donde constituían el impulsor principal de sus grandes industrias. Con esa idea, se planteaba el programa sobre 20 anualidades de 35 millones de pesetas.

Estimándose que la vida del acorazado de combate se calculaba en unos 25 años, la del crucero de escuadra en torno a los 20, y la de los torpederos y demás fuerzas sutiles en unos 15 años, el programa determinaba

la solución del acorazado como unidad fundamental para obtener el máximo poder ofensivo y defensivo, clasificado en dos tipos: acorazado de combate, en el que la velocidad y radio de acción se subordinaban a la potencia de su artillería y de su correspondiente protección; y el crucero acorazado de primera clase en el que predominaban la velocidad y radio de acción, aunque artillado y protección permitiesen gran potencia. En definitiva, determinando la defensa de nuestras costas como primera necesidad, se primaba el poder de armamento más que la velocidad para perseguir el comercio enemigo o huir de él, quedando establecida como unidad principal la misma clase por la que se inclinaban los diferentes programas de las potencias marítimas de la época.

Sánchez de Toca aseguraba que las premisas del programa las fijó sobre los estados de opinión y deliberaciones del Parlamento. Se había constituido una Junta técnica encargada de formular el plan reformista y redactar las bases para la construcción de una escuadra, y la habilitación y fortificación de los puertos militares. La Junta de Escuadra nombrada al efecto concretó en sus dictámenes el espíritu al que debían responder las bases orgánicas de las reformas, quedando unánimemente acordado que no se otorgarían créditos para nuevo material naval mientras la administración y servicios no se reorganizaran esencialmente. Todos aceptaron la necesidad que tenía la Nación de tener poder naval, frente al recelo público que temía un vano intento por incapacidad administrativa y el esfuerzo tributario superior que implicaba su ejecución. Con esa disposición, constituía parte esencial del programa la reorganización de los servicios de la Marina, industriales, militares y administrativos, pues en la reforma de su organización residía la más fundamental garantía de su *desenvolvimiento y ejecución*.

Redactó Sánchez de Toca once bases orgánicas para la administración y gobierno de los servicios de Marina, elaborados sobre el dictamen de la Junta de Escuadra, siendo la reforma más trascendental la concerniente a los departamentos marítimos, los arsenales y maestranzas.

El texto del Proyecto de Ley incluye en sus artículos, entre otros puntos: en su art. 1º: preveía un Tribunal y Consejo de Almirantazgo para administración de justicia en Marina y para altas funciones consultivas; art. 1º, 2º: Estado Mayor de la Armada, para funciones de estados de guerra, régimen de mando y dirección de servicios militares; art. 1º,5: Dirección de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas: arts. 2º, 3º: construcción de siete acorazados de 14 a 15000 tn, tres cruceros acorazados de 10.000 tn, dos buques escuelas de guardiamarinas, y torpederos, submarinos, buques menores y utillaje de arsenales... No superando la duración de las obras más de ocho años a partir de la fecha de su ejecución, con un coste de 585 millones de pesetas.

El Proyecto de Ley del Programa Naval del Ministro fijaba la orientación política en la defensa del Estado. Aunque no se llegó a aprobar, sugirió tan radicales reformas como las propugnadas en 1883 por Costa y, lo que es más importante, constituyó el antecedente inmediato al famoso *Plan de Escuadra*, o *Plan Maura-Ferrándiz*.

Maura, en su primera Jefatura de Gobierno

El siguiente y corto gobierno de Fernández de Villaverde (desde julio a diciembre de 1903), tuvo como ministro de Marina a Eduardo Cobián que, como desafortunadamente había pasado entre tantos titulares del ramo, impuso su sello innovador, negativo para la Armada, suprimiendo el Estado Mayor Central y la Subsecretaría, y devolviendo sus funciones a antiguas direcciones del Ministerio, asumiéndolas en gran parte la nuevamente emergida Secretaría Militar.

Tras la dimisión de Fernández de Villaverde, en los primeros días de diciembre de 1903, Maura asumía por primera vez la presidencia del Gobierno y era recibido como el promotor de la reforma naval ratificando ante las Cortes su programa de restauración naval, pero en su Gabinete ya no estaba Sánchez de Toca.

Maura continuó la obra de Silvela: fijar un programa de reforma de la Administración provincial y local, enfocada sobre todo al desmontaje del caciquismo, y la reforma naval y del Ejército. Al ministerio de la Guerra volvía el general Linares, y al de Marina accedía un prestigioso oficial de la Armada, el capitán de navío de 1ª clase José Ferrándiz Niño, que se mantendrá todo este Gobierno y en el siguiente de Maura de 1907 a 1909.

Lograría Maura forjar un estado propicio, ese necesario espíritu público del que ya se habló en las Cortes de Cádiz, contagiándolo ahora entre los más ilustres diputados, Moret, Salmerón, Canalejas, y Azcárate y, en general, en la parte más representativa de la Cámara, que no en la opinión pública que siguió denostando toda reconstrucción militar-naval. Pero dificultades de otra índole surgieron que evitaron que tampoco entonces triunfaran sus deseos.

Durante esta primera jefatura de Gobierno, en el proyecto de reorganización de los servicios navales y las bases para la reorganización de la escuadra de 1904, expuso Maura unas intenciones hasta entonces insólitas: la conjunción de los Estados Mayores de Marina y Ejército para elaborar los planes de la Defensa Nacional, es decir, la creación futura de la Junta Central de Defensa Nacional que coordinara las acciones de Ejército y Marina, a través de la representación de sus jefes de Estado Mayor, con los ministros de Guerra y Marina, el Presidente del Consejo de Ministros y el Rey. Sus funciones la convertían en una especie de cerebro militar del Estado con la colaboración de Ejército y Armada: *No se pondrá mano en nada fundamental de los organismos armados sin que la Junta de Defensa Nacional, con la alta responsabilidad del Presidente del Consejo que la presida, le haya dado la debida unidad y coordinación con todo aquello que para la defensa de la nación pueda hacer el país.*²⁴⁰ Sin embargo, aquella importante innovación, no progresó entonces, pues incluso hasta casi la actualidad se siguió observando por ciertos sectores como algo no plenamente aceptado.

Actuaba como ministro de Marina un personaje ajeno a la política -único del Gabinete que no tenía acta de diputado-, y que se hallaba muy cercano a las ideas de Sánchez de Toca pues había sido secretario de la Junta de Escuadra del antiguo ministro. Como primera medida, el ministro Ferrándiz

²⁴⁰ *La Época* 2-IV-1907. El Proyecto de la Junta de Defensa Nacional elaborado por el Estado Mayor Central, y su estudio comparado con otros países, en FAAM., 482, 3.

El afán reformativo de la administración por parte de Maura abordó también la reorganización del Ejército; el año de 1904 se creó el Estado Mayor de Ejército, como organismo permanente de asesoramiento técnico y estudioso de problemas y planes a largo plazo. *Gaceta de Madrid*, 31-V-1904, *Reorganización del Ministerio de la Guerra*.

creó una Junta de Oficiales que, sin un solo almirante, la integraban Andújar, Graiño, Ribera, Carvia, Cardona y Armada, jóvenes oficiales que debían ocuparse del estudio y revisión de reformas en el personal y del Plan de Construcciones de Escuadra que se venía discutiendo los últimos años.

Por real decreto de 25 de enero de 1904, se autorizaba al ministro para presentar a la Cámara baja el Proyecto de Ley de La Reforma General de la Organización de los Servicios de la Armada y Programa de Armamentos Navales.²⁴¹

Ferrándiz fundamentó su Proyecto en programas anteriores, esencialmente el de Sánchez de Toca. El Proyecto de Ferrándiz, que impulsaba el papel del Estado Mayor Central y establecía reformas a corto plazo en los cuerpos de la Armada y sus plantillas, posponía la construcción de escuadra a la organización.

Se pretendía reinstaurar el Estado Mayor Central de la Armada, organismo esencial que, tras los tímidos inicios de 1898 y posteriores reinstauraciones en 1900 y 1902, debería comenzar una trayectoria continuada. De nuevo se volvía a la tantas veces reinstaurada Secretaría Militar; también debía crearse la Jefatura de Construcciones Navales, Civiles e Hidráulicas que coordinaba los servicios de la Marina Mercante, delimitaba las funciones de Intendencia General de la Armada y de la Dirección General de Navegación. Por una Ley Orgánica de los Cuerpos de la Armada abordó algunas medidas referentes a personal de Marina, intentando reducir la plantilla, nuevas normas de ascenso, y otras medidas que fueron muy mal recibidas por muchos de sus miembros produciéndose grandes disputas en el Parlamento; éstas fueron abanderadas por el presidente de la Junta Consultiva de Marina, almirante Beránger, antiguo ministro que llegó a publicar su descontento en entrevista del *Heraldo de Madrid*, de 26 de enero, opinión que le valió su cese si bien no fue relevado de su cargo, circunstancia que da idea de malestar que se vivía en la Armada.

Decíamos que la cuestión naval, importante objetivo de la política de don Antonio, había calado en los principales próceres parlamentarios que ya se mostraban convencidos de la necesidad de tener Marina. De su conformidad da idea la presentación de una enmienda al Proyecto suscrita por estos y otros diputados marinos de profesión, con fecha 1 de diciembre, por la que solicitaban al Ejecutivo que se comprometiese a llevar a las Cortes un programa de construcción de Escuadra completa en el plazo de cuatro meses a partir de que fuera aprobada la Ley.

La lucha por la aprobación del Programa se había revelado en el fuerte debate parlamentario de 27 de febrero, sin que por ello se acabaran los enfrentamientos. Pese a diferentes afirmaciones de Maura acerca de su creencia en la condición marítima de la Nación, y el apoyo real que recibió de los parlamentarios, sus expectativas no fueron compartidas por la colectividad española. La falta de armonía entre el Parlamento y la opinión ciudadana ya no se podía interpretar como algo difuso, siendo advertida expresamente por Maura, o por Moret, presidente de la comisión parlamentaria, cuando declaraba al respecto: *No hay que hacerse ilusiones, la mayor parte de la opinión no está con nosotros*. Muchas personalidades habían rechazado la política naval de reconstrucción de la Marina a través de sus discursos, libros y artículos de

²⁴¹ *Gaceta de Madrid*, 27 de enero de 1904.

periódicos: Burguete, Perojo, Nougués, Gasset, Medraza, López Ballesteros, Soriano, Miró, Albornoz, Solet, March, Pi Arsuaga, Gómez Acebo, C. Costa, Gordón Ordáx, y Lorenzo Benito, en las ediciones de *La Publicidad*, de Barcelona; *El Mercantil*, de Valencia; *El Popular*, de Málaga, además de la mayoría de los periódicos independientes, las Cámaras de Comercio de Albacete, Salamanca, Valladolid y otras provincias que se habían pronunciado en contra del proyecto de Sánchez de Toca en 1903.

De nuevo, ahora debía abandonarse la proyectada reorganización de Marina, posponiéndola otras cuestiones que ocuparon la atención política: por una parte, el conflictivo viaje del Rey a Cataluña, donde afloraba el movimiento revolucionario y la monarquía era ampliamente rechazada, siendo el Ayuntamiento de Barcelona de mayoría republicana, por lo que incluso los más optimistas habían catalogado la visita de temeraria y peligrosa, y, aunque el pueblo catalán lo recibió calurosamente, la visita a Barcelona se vio enturbiada por el atentado infringido a Maura; por otro lado, también la situación interior se alteraba por la polémica que acarrió la defensa jurídica que hizo el abogado Maura del antiguo arzobispo de Manila, fray Bernardino Nozaleda, quien pretendía la mitra de Valencia. Especialmente el asunto Nozaleda provocó el enfrentamiento de las izquierdas contra Maura, de manera que, cuando aún se debatía en el Congreso el Proyecto de Ley de Ferrándiz, se interpuso a Maura una moción de confianza. En cuanto a la política exterior, se firmaba un tratado con Francia, en 3 de octubre de 1904, por el que se reconocía a España dos zonas de Marruecos, territorios que entrañaba una mengua importante con respecto al conato de tratado de 1902 pero ahora con el refrendo inglés.

Finalmente, las dificultades surgidas en las relaciones del Monarca y las Fuerzas Armadas produjeron la caída del Gabinete, y el 16 de diciembre de 1904 accedía a la presidencia Marcelo de Azcárraga; tan sólo un mes después, el 27 de enero, teníamos nuevo presidente, Raimundo Fernández de Villaverde, con Eduardo Cobián, otra vez, en el ministerio de Marina.

Ni los planes de Cobián, ni los de su sucesor Miguel Villanueva, ambos en el año 1905, alcanzaron éxito. El ministro Cobián, ignorando los meditados planes de Sánchez de Toca, presentó un Programa de construcciones, fantasma e irrealizable, sin un estudio formal sobre las nuevas tecnologías ni atención a las necesidades de mantenimiento de buques etc.

El siguiente Plan lo exponía en el mismo año el ministro sucesor, Villanueva, siendo su elemento más sobresaliente la supresión de la inoperante Junta de Escuadra; adoptó también la clasificación de buques que imperaba entonces en las marinas, desapareciendo así los anacronismos de 1ª, 2ª y 3ª clase, pasando a denominarse crucero, cañonero, o torpedero.²⁴²

La acritud frente a los temas navales se recrudecía en ese último año por la pérdida del crucero *Cardenal Cisneros* (en los bajos de Mexeidós), y el incendio de La Carraca que destruyó los torpederos *Rayo* y *Ariete*. Se inició entonces una campaña periodística contra las Fuerzas Armadas, fundamentalmente desde Cataluña, percibiéndose un claro alejamiento entre la institución militar y el poder político y, como consecuencia, la Marina se vio seriamente afectada, pese a que no se había manifestado al respecto.²⁴³

²⁴² Esta determinación la suprimirá el siguiente ministro, vicealmirante Concas, volviendo a la denominación tradicional.

²⁴³ Se produjeron entonces los conocidos asaltos a las redacciones del *Cut-Cut* y *La Veu de Catalunya*.

Entre los ministros de Marina de este periodo resulta excepcional que Víctor Concas Palau no presentara un Plan de Escuadra, aunque pretendió conciliar las diferencias que, a raíz de las medidas de Ferrándiz, separaban a los veteranos marinos de sus jóvenes compañeros. Cerró la Escuela Naval Flotante y suprimió el Estado Mayor; y abordó, junto con el ministro de Guerra, un plan de reducción de las sobredimensionadas plantillas: había en 1906 hasta 532 generales y almirantes, y 18.400 oficiales, para 86.000 soldados y marineros. Su plan lo truncó la campaña sostenida por Weyler, Polavieja y Beránger principalmente.

Tampoco el ministro Juan Alvarado, tuvo suerte con su Plan Naval. Contenía el Proyecto de Ley de construcciones navales: 3 cañoneros y un buque-escuela.

Era la época en que todas las agrupaciones políticas, principalmente los dos partidos turnantes y esencialmente el apasionado defensor Maura, estaban conformes con el carácter de urgencia que suponía la necesidad de Escuadra, pese a que la inestabilidad política había provocado tantas veces abortar los esfuerzos de los gobiernos. Se confiaba en que la figura de Maura diera continuidad a los programas, a su cumplimiento.²⁴⁴

Política exterior y política colonial

A lo largo de la Historia las naciones tendieron a extender sus dominios, pero en el último cuarto del siglo XIX la idea expansionista cobró nuevos matices. Comenzaba a tomar forma la idea imperialista; se anexionaban territorios en cualquier parte del globo, ya fuesen o no en forma de colonias, con fines estratégicos, comerciales o puramente de ambición territorial. La formulación imperialista, su componente económico, aparecía revestido de otros factores que la hacían diferente a épocas anteriores: espíritu humanitario, el desarrollo científico, el militarismo, el nacionalismo, la búsqueda de nuevos mercados, el industrialismo, la exaltación del mundo anglosajón etc.

Las potencias europeas se repartirán el mapa africano cambiando completamente el panorama de continente por la explotación comercial, al tiempo que la Conferencia de Berlín, en 1885, cimentaba el reconocimiento internacional de posesión de las colonias europeas.

La política expansiva europea estaba en relación directa con la importancia que en el teatro mundial alimentaba la idea del poder naval. En ese

²⁴⁴ En esa serie ininterrumpida de Gabinetes, añadimos, como nota aclarativa, los nombres y mandatos de los presidentes de Gobierno y ministros de Marina de los años siguientes al primer Gabinete de Maura: desde diciembre de 1904 a enero de 1905, presidente Marcelo de Azcárraga y ministro de Marina el mismo Marcelo de Azcárraga primero y después Eduardo Cobián; desde enero a junio de 1905, presidente Raimundo Fernández de Villaverde, y ministro de Marina Eduardo Cobián; desde junio a octubre de 1905, presidente Eugenio Montero Ríos y ministro de Marina Miguel Villanueva; de octubre a diciembre de 1905, presidente Montero Ríos y ministro de Marina Valeriano Weyler; de diciembre de 1905 a julio de 1906, presidente Segismundo Moret y ministro de Marina Víctor Concas Palau; desde julio a noviembre de 1906, presidente José López Domínguez y ministro de Marina Juan Alvarado; desde noviembre a diciembre de 1906, presidente Segismundo Moret y ministro de Marina Santiago Alba; desde diciembre de 1906 a enero de 1907, presidente Antonio Aguilar, marqués de la Vega Armijo, y ministro de Marina Juan Jacome Pareja; y, finalmente, desde enero de 1907 hasta octubre de 1909, el denominado *gobierno largo* de Antonio Maura, y ministro de Marina José Ferrándiz.

impulso decimonónico la obra de Alfred Thayer Mahan, *Influencia del poder naval en la historia* (1890), se considerará normalmente como la *biblia* del imperialismo naval.²⁴⁵ Todos los historiadores coinciden en decir que desde 1890 los Estados Unidos habían llevado una política expansionista guiados por su *destino manifiesto*, pretendiendo seguidamente cuestiones meramente comerciales que no políticas únicamente, iniciando una etapa imperialista diferente; no obstante, como sugiere Miguel Angel Serrano, aquello nos parece un claro continuismo: *esta distinción nos parece demasiado sutil. Mejor podríamos decir que, a partir de 1890, se acelera el proceso imperialista, impulsado, entre otras cosas, por los resultados de la conferencia de Washington, celebrada en 1889.*²⁴⁶

La nueva política llevó a todas las naciones marítimas a desarrollar y estimular sus aficiones marítimas; creaban y fomentaban sus empresas navieras y las industrias navales, produciéndose continuamente novedosas concepciones de cruceros y acorazados. Un ejemplo representativo del desarrollo de las flotas supuso la consolidación de la paz entre Rusia y Japón (1904-1905), debiendo este último su victoria a la Marina, con una poderosa y homogénea fuerza de modernos acorazados, cruceros acorazados y un número importante de destructores y torpederos, abriendo nuevos horizontes a su comercio.²⁴⁷

No solamente las naciones poderosas incrementaban y consolidaban su poder naval, también países como Turquía, Brasil, incluso China, ponían los cimientos a su poder marítimo construyendo astilleros. Al tiempo, España, agotada su Marina por las guerras de Ultramar, sumado al desgaste que le suponía la defensa de sus posesiones africanas, e inmersa en controvertidos debates presupuestarios, se mantenía prácticamente ajena al movimiento marítimo, y esa era la queja de muchos profesionales de Armada, políticos, y publicistas navales que reclamaban un Plan Naval.

El pesimismo que siguió a la firma del Tratado de París de 1898, parecía ignorar que España seguía necesitando imperiosamente su Armada, olvidando o casi renunciando a sus colonias africanas, si embargo, la cuestión marroquí, tema central de la política exterior española de esta época, y también de las naciones europeas, exigía la existencia de la Marina y, por supuesto, cambiar la idea colonial en su nueva concepción mercantilista, para lo que

²⁴⁵ Si bien, anteriormente a la obra del norteamericano, existía un movimiento político en su país que reunía a Henry Cabot Lodge, Theodore Roosevelt, Henry y Brook Adams, que integraron en su grupo al profesor que venía impartiendo sus clases de historia en la Escuela de Guerra Naval. Era la época en que la colonización de los territorios continentales de la Unión estaba llegando a su fin; de otro lado, la superior producción de carbón y acero, además del petróleo descubierto en Pensilvania en 1889, o los proyectos de abrir un canal interoceánico en Centroamérica -proyecto que exigía estratégicamente la posesión de Cuba-, y especialmente las apetencias expansionistas en el Pacífico, primero hacia Hawai y después hasta las Filipinas, exigían la formación de una flota de la que aún carecían los estadounidenses en 1890.

²⁴⁶ Serrano, Miguel Angel: *La Política Norteamericana en relación con Cuba*. V Jornadas de Historia Marítima. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid 1990, n. 8, p. 44.

²⁴⁷ El imperialismo ruso logró ocupaciones territoriales en Extremo Oriente a costa de China; ocupados Port-Arthur y Manchuria, en 1898 y 1900 respectivamente, pretendió también la ocupación de Corea, pero las derrotas infligidas por los japoneses lo impidieron: después del asedio a Port-Arthur, cayendo en manos japonesas, se producía la batalla de Tsushima, denominada por los japoneses como *batalla del Mar del Japón* (en el estrecho de Corea o Tsushima), victoria naval del vicealmirante japonés Togo en los días 27-28 de mayo de 1905, de enormes proporciones destructoras y considerada la más importante de la época.

también era imprescindible contar con la Escuadra. Como decía el senador Labra en la Cámara alta el día 2 de noviembre de 1901: *cuando se había generalizado la opinión de que debíamos limitarnos al recultivo de nuestro jardín, olvidándonos por completo de toda la clase de representación y de trabajos exteriores*, aún se conservaban las posesiones españolas de Fernando Poo, y los territorios de África occidental y septentrional. Advertía el senador, mostrándose reacio a toda cesión o abandono de los mismos, que debería *establecerse una política colonial adecuada a las condiciones particulares de aquellos territorios y los principios de la colonización novísima y las experiencias de los pueblos más adelantados... para que no nos sorprendan sucesos como los del 98*. Desde el mes de julio, Labra había anunciado su propósito de tratar en el Senado *el problema de África, en relación con la política española*, del que explicaba: *Ese problema comprende dos partes; de un lado, la que se llama cuestión de Muni; de otro, la cuestión de Marruecos*.

Los políticos españoles lucharán por un protectorado en el Norte marroquí. Intentaban evitar la ingerencia de amenazas extranjeras en la zona, fundamentalmente la francesa, para mantenerse como potencia en el norte africano y recuperar el protagonismo del país en los consejos europeos; como dirá Romanones: *Marruecos fue para España su última oportunidad de mantener su posición en el concierto de Europa*.²⁴⁸ Además, la ocupación española de la costa comprendida entre Marruecos y el Senegal, impidiendo la intromisión de Francia o Inglaterra, aseguraba la posesión de Las Canarias.

Sin embargo, en los comienzos de siglo, las posturas sobre la política que debía seguirse en África son muy ambiguas en políticos y en prensa, se reprobaba la acción militar y después se decía que era necesaria.

Al Gobierno le correspondía trazar la política marítima, construir la Escuadra para la defensa del territorio y su comercio, e incentivar la flota mercante. La opinión de los regeneracionistas de la Armada era unánime: para la seguridad de España era necesario mantener presentes nuestras fuerzas en torno a Melilla y Ceuta, y para eso se necesitaban la restauración del Ejército y la creación de Escuadra, cuestión que postulaban Silvela y Polavieja y a la que se oponía Fenández de Villaverde esgrimiendo su plan hacendístico.

Esa ambigüedad de la que hablábamos se transmitía, de alguna manera, al seguir dotando a la Marina con presupuestos *nivelados*, o mejor dicho engañosos, que no respondían a los datos reales, lo que obligaba a final del ejercicio a seguir recurriendo a créditos extraordinarios y que su concesión produjera inevitables debates parlamentarios; en esa tesitura, el voto a créditos extraordinarios completados a última hora atraían la desconfianza del Parlamento y del país, resultando, en fin, una flota insuficiente y anticuada.

La mayoría de las potencias amenazantes no tenían intereses específicos en la zona, pero la ausencia de un Poder Naval español hacía imposible que España pudiera abordar la resolución de lo que claramente era su problema.

Además, la debilidad española en la escena internacional iba pareja a su falta de expansión comercial. La idea de dominio español contemplaba el dominio absoluto político, posición que la diferenciaba de las nuevas doctrinas colonialistas que propugnaban que la verdadera actividad colonial no

²⁴⁸ Romanones: *Notas de una vida, 1912-1931*, 34.

correspondía a los gobiernos, sino que se debía dirigir al dominio mercantil y económico, y que eso era obra del país, de sus comerciantes, de sus industrias, que habían de enviar para la venta e intercambio las producciones nacionales; en ese orden, el Gobierno estaba obligado no a explotar o colonizar, sino a proteger su comercio y sus comunicaciones.

Faltando el elemento comercial, el dominio ejercido por España en Marruecos, en el sector administración y militar como en Ceuta y Melilla, no reportaba beneficios al país y, por el contrario, sólo con él añadido, fueron Inglaterra, Bélgica y Alemania, carentes de territorios en la zona, las que obtuvieron beneficios junto con el Sultán.

Desde el principio Francia compitió con España por las posesiones africanas, y muy pronto le siguió Alemania, deseosa de adquirir resultados en África y, cómo no, en Marruecos, área que empezará a cobrar mayor protagonismo. La cuestión marroquí se hacía cada vez más complicada, porque los intereses comerciales, militares, mineros y religiosos planeaban sobre el escenario, convertido en centro apetecido por diferentes potencias que tenían el respaldo de sus políticos. Puertos y fértiles territorios eran objeto de ambición, a la vez que contendían dos sultanatos (uno de ellos pretendiente), y las kabilas rifeñas rebeldes. Alemania replanteará los papeles a desempeñar por Francia y España en los territorios marroquíes y, aunque sus aspiraciones tenían carácter económico y político que no realmente una ambición territorial, abanderó el reconocimiento de los derechos políticos de franceses y españoles pero consignando la libre apertura al comercio internacional.

Decíamos que el Gobierno español propugnaba una acción civil de Estado y no comercial, error este último que tuvo funestos resultados pues, prácticamente despobladas de presencia hispana que no fuera el elemento militar, definitivamente sus territorios africanos reportaban una carga importante en las arcas metropolitanas que provocaba numerosas protestas.

Al desastre del 98 siguió un fuerte clamor pidiendo el abandono o cesión de las posesiones africanas, de islas y territorios septentrionales y occidentales en el continente, mientras que otras voces reclamaban una política colonial con arreglo a las condiciones particulares de aquellos territorios y los nuevos principios de colonización. En 1901, el senador Bushell solicitaba la ayuda del Gobierno para conservar y explotar la isla de Fernando Poo, aduciendo que empezaban a despertarse algunos intereses hacia ese protectorado, esencialmente de parte de capitalistas catalanes, y que lo mismo se pedía para los territorios continentales de la Guinea española; además, invocando *la representación internacional que da a los pueblos contemporáneos el poseer colonias, y sobre todo poseerlas en el continente africano* –en clara alusión a lo que supuso la Conferencia de Berlín–, el senador quiso salir al paso de la tesis contraria y que ésta no podía atribuirse a una iniciativa propia de la Cámara alta: *porque es muy posible -decía-, que fuera de aquí se entendiese que en esta Cámara habíamos lanzado ya la idea de cambio, cesión o abandono de nuestras islas de Fernando Poo, Annobón, Corisco y Elobey; y no digo nada de ese territorio, relativamente exiguo, que nos ha quedado en el continente africano (...)*²⁴⁹ Con la última alusión se refería al convenio de París, de 27 de junio de 1900, por el que delimitaron las posesiones españolas y francesas en el Golfo de Guinea (que venían litigando desde 1860); tras su firma, el

²⁴⁹ Senado, 2 de noviembre de 1901.

Gobierno español había enviado, en 1901, una comisión de límites para tomar posesión de las tierras reconocidas, la *Comisión de Muni*, de la que formaron parte marinos, y cuyas labores de reconocimiento serían bastante criticadas.

Las posesiones españolas de Guinea no alcanzaban a tener un desarrollo, permaneciendo en el mismo estado que antes del reparto de África, o así se manifestaba por algunos advirtiendo que era incluso la única colonia en la que no existía comunicación telegráfica con Europa, a pesar de estar Fernando Poo a pocas millas del Camerún, desde donde se podría haber llevado un ramal de cable. Esa falta de comunicación sugiere acaso el poco interés comercial hacia las colonias, mientras que, por el contrario, los alemanes explotaban las tierras lindantes.

En cuanto a Marruecos, en 1897, España, unida a Inglaterra, mantenía el *statu quo*. Desde 1902, Francia, de espaldas a Gran Bretaña, presionaba a España para firmar un acuerdo de reparto de la zona marroquí, pero, ni el gobierno liberal de Sagasta y tampoco Silvela, siendo ministro de Gobernación Maura, llegaron a ratificarlo considerando imprudente no contar con los ingleses, por el peligro que suponía su enclave en Gibraltar y porque también podría afectar las relaciones que manteníamos con el sultán desde 1883.²⁵⁰

Las posesiones españolas del África ecuatorial ocuparon largos debates en el Senado y en el Congreso. Algunos africanistas, expertos conocedores de los asuntos coloniales, declararon que en España había una ignorancia absoluta en la materia, y que eso es lo que reflejaba el Parlamento y la prensa; decían que se había propalado la idea de que en las colonias la vida del europeo era imposible, pese a que en territorios africanos de peores condiciones vivían muchos europeos, y se culpaba de ello a la ignorancia de la climatología, o a los marinos, *porque les conviene –decían esos africanistas-, tener la colonia en estado de pobreza e inferioridad para que no salga de sus manos, o a aquellos que no habiendo cumplido con su deber se justificaban haciendo correr ideas terroríficas etc.*;²⁵¹ lo cierto es que estas imputaciones a los marinos, con mayor o menor fundamento, aún más si tenemos en cuenta que en muchas zonas eran los únicos que allí vivían, además de militares de Ejército (pero fundamentalmente marinos los destinados en las colonias de Guinea ecuatorial), se acomodaban con facilidad al estado de rechazo que la opinión pública venía imponiendo a las fuerzas armadas desde el 98.

Hasta 1904 el interés de España por Marruecos se cifró en mantener el *statu quo*, esto es, la ocupación de las ciudades de guarnición, Ceuta y Melilla, y la contención de los ataques a zonas de alrededor cometidos por los kabileños que no podía retener el sultán de Marruecos. En ese año, Francia firmaba en el mes de abril un convenio con Inglaterra por el que se delimitaban zonas de influencia. Demostrada la ineficacia del poder del sultán, y eliminada la rivalidad anglo-francesa que había favorecido el mantenimiento del *statu quo* de España en la zona, se hizo inevitable la intervención de Francia en Marruecos.

²⁵⁰ El Tratado de París de 27 de junio de 1902 ponía fin a viejos litigios franco-españoles sobre las posesiones coloniales, reconociendo a España dos fajas de territorio en la costa del Sahara occidental (con fecha 26 de diciembre de 1884, antes pues de la Conferencia de Berlín, se había decretado la anexión española de la costa del Sahara)

²⁵¹ París, 19 de enero de 1902. Acusaciones similares apuntaba Reparaz en carta a Maura, diciéndole que llevaba veinte años estudiando las posesiones españolas y sugiriéndole la necesidad de fomentar el comercio en las colonias... (FAAM.)

El 3 de octubre de 1904 se firmó un tratado hispano-francés, siendo Maura presidente del Gobierno; se acordó, con la anuencia de Inglaterra, el reconocimiento del derecho de España sobre la zona norte de Marruecos, en caso de desmembración del Imperio, con la ciudad de Tánger incluida. El Tratado de París no supuso ningún avance comercial de parte española, no se hizo nada, quedando en el mismo estado de abandono, sin aportar elementos mercantiles de comercio y explotación, que es como se conquistaba entonces un territorio.

Los acuerdos con los franceses no eran bien vistos por Alemania y así lo transmitió el propio Kaiser Guillermo II a Alfonso XIII cuando desembarcó en el puerto de Vigo el 16 de mayo de 1904. Aunque en la entrevista no estuvo Maura, sí acudió Ferrándiz, su ministro de Marina

Es presumible que Ferrándiz compartía el mismo pensamiento de Maura, quien siempre propugnó una política defensiva, de penetración diplomática, comercial y cultural; siempre evocó una política de apoyo a la autoridad del Sultán, en conjunción con la influencia española, defendiendo la idea de que a España no le convenía que se instalara otra nación en la costa norte de Marruecos, como así lo expresaba un año después: *desde Muluya hasta más allá de Tánger, jamás consentirá España que una nación que no sea Marruecos ponga el pie.*

Las protestas del Kaiser, que dieron lugar a la Conferencia Internacional de Algeciras, principiadas en enero de 1906 siendo ya Moret presidente del Consejo de Ministros, dejarán a Marruecos bajo el control de las principales potencias participantes: Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, Estados Unidos, Francia, Holanda, Marruecos, Portugal, Suecia y España. En Algeciras se dividió el imperio norteafricano en dos zonas de influencia, una bajo el protectorado de Francia y otra bajo el de España, quedando recortada la española y reportándole unos compromisos económicos que la situación nacional apenas podía asumir: España veía reducido el primer acuerdo de su área de influencia a una estrecha franja en la región del Riff, desde del río Muluya –frente a las Chafarinas- hasta Larache, excluida Tánger; de hecho, lo más destacable de la firma del acta era que España perdía su papel de predominio en Tánger. El reconocimiento de la presencia española suponía una política de cooperación con el sultán, y no de dominación. Se acordó que habría oficiales franceses y españoles practicando una labor de control y auxilio al Sultán, y bajo la inspección de un oficial del ejército suizo con sede en Tánger. La fuerza española estaría en Larache y Tetuán, la francesa en Rabat, y fuerzas mixtas en Casablanca y Tánger.

Lo acordado en Algeciras, donde se juzgaron escasas las fuerzas a flote, constituyó un programa político aceptado por todas las potencias asistentes.

Después de la Conferencia de Algeciras la tensión internacional aminoró, pero no se logró la pacificación marroquí, continuando el estado de anarquía que le venía afectando desde tantos años atrás. Apenas llevaba tres meses Maura en su segunda jefatura de Estado cuando, en marzo de 1907, se producía el asesinato de un médico francés en Marrakech, suceso que incitó a los franceses a tomar Uxda, violando por primera vez el acuerdo de Algeciras. Maura, que persistía en la idea de no intervención según el espíritu del pacto de Algeciras, intentó una reafirmación del pacto negociando con Francia e Inglaterra, zanjadas ya las seculares diferencias entre estas dos naciones por la libre acción francesa en Marruecos.

Inglaterra, que había iniciado los contactos previos a través del embajador español en Londres, proponía respetar la soberanía española de las Baleares, Canarias y posesiones africanas a cambio de que España garantizara la posición inglesa de Gibraltar. Se propugnaba así el *statu quo* del Mediterráneo y Atlántico, con el respeto a nuestra integridad territorial en los dos mares y el reconocimiento de nuestros derechos en el Norte de Marruecos.

El Gabinete de Maura preparó la entrevista en Cartagena de los reyes de Inglaterra y de España para el 8 de abril de 1907. A las reuniones reales asistió el presidente Maura y, tras varias entrevistas, con la presencia del titular de la marina inglesa, Fisher, y supuestamente también la del español Ferrándiz, el 16 de mayo se firmó el acuerdo que ponía fin a los procesos de redistribución territorial.²⁵² La Conferencia de Cartagena estableció una alianza defensiva con Inglaterra, acorde con el pensamiento de Maura, esto es, pretendiendo aunar intenciones con Francia e Inglaterra sin ofender las aspiraciones alemanas, pero, sobre todo, la celebración de esta reunión significaba otro paso en la apertura española al exterior después de largos años de aislamiento.²⁵³

En el mes de julio de 1907, el asesinato de cuatro trabajadores europeos sirvió otra vez de justificante de conquista para Francia, que bombardeó e invadió Casablanca, mientras el ejército español, en el papel de policía a que se veía obligado, debía mantenerse inactivo frente a la posición batalladora de los franceses que se mofaban de la pasividad del soldado español, hasta afrentarlo en ocasiones. La situación vino a alimentar la vieja tensión entre civiles y militares, a la que se sumaba otro elemento: la actividad del sector inversionista minero que había negociado acuerdos para su seguridad con el Roghi (rebelde a los sultanes que controlaba las kábilas rifeñas a cambio de ciertos beneficios de los empresarios franceses y españoles)²⁵⁴ Los grandes intereses en las minas del Riff de personajes particulares y conocidos políticos, como Romanones, Comillas, Villanueva o Güell, veían en Marruecos un campo de pingües beneficios. De la misma forma se veía como el feudo de militares que hallaban una fórmula para recuperar su prestigio, la oportunidad de resarcirse del desprestigio del 98, además de propiciar todo tipo de arbitrariedades; así lo denunciaba Manuel Ferrer, magistrado de Melilla, en carta a Gabriel Maura, delatando las implicaciones de militares en negocios de la zona: desde el *momio* de la Junta de Arbitrios, o la participación en el contrabando de armas y subsistencias, compraventa de terrenos, o la propia introducción de bajos materiales en la construcción de cuarteles, irregularidades que se multiplicarán desde 1909.²⁵⁵

Desde mayo de 1909 la mayoría parlamentaria solicitaba al Gobierno *acción en Marruecos*. La tensión crecía cuando una expedición francesa mercantil-militar se adentró en zona de influencia española, en el litoral norte donde estaban las minas españolas y francesas; el asesinato de algunos

²⁵² Asistieron Eduardo VII y la reina Alejandra, acompañados del Lord mayor del Almirantazgo Fisher y del secretario de Estado de Asuntos Exteriores, Charles Hardinge.

²⁵³ Años después, el Tratado Hispano-Francés de 27 de noviembre de 1912, consolidó el Protectorado español en Marruecos, con un territorio aún menor que el acordado en 1906.

²⁵⁴ Desde la desafortunada acción de 1893, las fronteras melillenses seguían sufriendo las rebeldías rifeñas. La anarquía se producía al ser expulsado el Roghi por las kabilas, pidiendo unas la protección española y declarándose hostiles otras, mientras que las compañías mineras, francesas y españolas, y los moros adictos, reclamaban una protección eficaz.

²⁵⁵ Varias cartas de Manuel Ferrer a Gabriel Maura. FAAM., Mortera, 4.

trabajadores mineros a manos de los kabileños colmó la paciencia. El jefe local, Roghi, al frente de su kabila, protegía las actividades mineras de la compañía hispano-alemana que pretendía exportar los minerales por el puerto de Melilla, pero no pudo evitar el ataque de los rifeños al ferrocarril de la empresa. Envió Maura al sultán una embajada reclamando el cumplimiento de los tratados vigentes; sin embargo, la respuesta fue la petición de evacuación inmediata de los territorios ocupados en 1901. Rotas las relaciones, el Presidente otorgó carta blanca al gobernador militar de Melilla, general Marina, para solicitar la ayuda militar necesaria y que dirigiera la campaña.²⁵⁶ Don Antonio intervino para castigar a los kabileños y, no haciendo un envío de las unidades militares, división reforzada etc. ordenó la movilización de los reservistas, desatándose así la crisis de 1909.

Ciertos incidentes, como el apaleamiento del embajador extraordinario en Tánger, habían provocado la guerra de Melilla, también denominada guerra del Riff (entre tropas españolas y kabilas rifeñas de la zona de Melilla), que duró cinco meses con más de 1.800 bajas españolas. Durante tres meses el Gobierno pretendió limitarla a una operación de policía de fronteras. La campaña española exigía refuerzos de la Península obligando a la correspondiente movilización de reservistas que fue fundamentalmente rechazada en Barcelona.

Era gobernador civil de la ciudad Angel Ossorio y Gallardo (uno de los más fervientes partidarios de Maura como se demostrará más tarde), cuando el 26 de julio se convocaba la huelga general contra la política llevada en Marruecos, movimiento que se convirtió en total insurrección popular. Se había pretendido una huelga general que, sin conseguirla, sí dio lugar a grandes desórdenes en el curso de una semana, la célebre *semana trágica* de Barcelona. La mezcla de consignas populares eran plutocracia, clericalismo e imperialismo, levantando barricadas y quemando iglesias, y sin que faltaran las consignas antimauristas: ¡*Muera Maura*!, ¡*Viva la República*!, ¡*Abajo el clero*!, ¡*Marruecos no*!, o, incluso ¡*Viva el Ejército*! La insurrección se sofocó con las fuerzas reservistas que estaban dispuestas para embarcarse con destino a Marruecos.

Pero se promovió una importante maniobra propagandística acusando al Gobierno de defender los intereses capitalistas y, aunque los móviles económicos no fueron el fundamento principal de los desórdenes populares, sin embargo, el Gobierno no supo entonces transmitir a la opinión pública la necesidad de esos gastos *desorbitados* para una operación de frontera.

La reacción fue de dura represión; restablecido el orden ciudadano, los cabecillas fueron entregados a los tribunales militares, celebrándose desde agosto duros juicios. Se había detenido a más de mil personas, de las que resultaron cinco penas de muerte; tras el ajusticiamiento del jefe de la sedición, Francisco Ferrer, el 13 de octubre de 1909, se llegó al final de la lucha liquidándose el anticlericalismo con la destitución de Maura.

²⁵⁶ El general José Marina fue gobernador de Barcelona cuando se produjeron los desórdenes sociales de esa ciudad en verano de 1899 contra las medidas de Fernández de Villaverde - esencialmente de parte de la burguesía catalana que daba muestras de un naciente regionalismo-, de los que fue acusado injustamente por la prensa republicana. Dimitió entonces, y también el general Polavieja quien, aún simpatizando con las aspiraciones regionalistas catalanas, no podía aceptar como militar los sucesos antiespañoles.

La conocida campaña europea que produjo la ejecución de Ferrer, la denunciaba Maura al día siguiente en las Cortes como una confabulación exterior de que había sido víctima España.

El día 18 Moret pedía la dimisión del Gabinete y al día siguiente Maura era recibido por el Rey que daba por hecho la renuncia del Presidente. El 20 Maura planteó la crisis de Gobierno y expuso por escrito su dimisión al Monarca explicando que se debía a la actitud del partido liberal. No deja de ser sorprendente que Maura, siendo el personaje que más denostó en su época el enfrentamiento militar, se viera forzado a contrarrestar con las armas el levantamiento de protesta barcelonés. Desde entonces se le empezó a acusar de intransigente y violento, de conservador en su peor significado; de profesar clericalismo y ejercer la represión, y también como reaccionario, fueron las acusaciones que le inmolaron, pero también le elevaron a la categoría de mito heroico por parte de sus partidarios. Fue entonces cuando se acuñó la famosa frase ¡*Maura no*! contra el estadista y los conservadores.

Casi al mismo tiempo que se habían desarrollado los conflictos de Barcelona, se había producido una terrible matanza en territorio africano, la emboscada ocurrida en el barranco del Lobo el día 28 de julio, perdiendo la vida gran número de soldados españoles. El horror de la tragedia despertó en la Península un sentimiento de revancha que irá sustituyendo al antibelicista anterior. Se iniciaría una campaña por el honor nacional.

Ya desde el mes de agosto había comenzado una serie de operaciones bélicas destinadas a recuperar las plazas africanas perdidas. Con esa misión se creó la Agrupación de Fuerzas Navales de Operaciones del Norte de África, unidad de apoyo naval a la campaña que se componía de los cruceros *Carlos V*, *Princesa de Asturias*, y *Extremadura*, el destructor *Osado*, los cañoneros *Marqués de la Victoria*, *Álvaro de Bazán*, y *Doña María de Molina*, y otros buques de transporte cedidos por la *Transmediterránea*.

Durante el siguiente gabinete de Canalejas, después de la apertura de las Cortes en marzo de 1911, surgía de nuevo el polémico tema sobre Ferrer y el descontento consecuente entre los de Ejército, a la vez que se mantenía la actitud recriminante hacia Maura que habían adoptado los liberales desde los últimos meses de 1909. Así, mientras los liberales no mostrasen solidaridad de partido, esto es, la exculpación pública del político mallorquín, no se podría hablar de normalidad constitucional a juicio de don Antonio. Los enfrentamientos republicanos-socialistas iban *in crescendo*, resurgía el problema de Marruecos y las manifestaciones contra la guerra. Las huelgas no cesaron en todo el año y el Gobierno actuaba de forma débil, mientras que, por otro lado, Portugal presentaba graves problemas. La situación impelió a Canalejas y al Monarca a intervenir en el país vecino argumentando que era la forma de proteger a España de los estragos republicanos lusitanos, no obstante representar simulados deseos imperiales, esto es, referencias al viejo proyecto de Unión Ibérica. La iniciativa regia llevó incluso a solicitar ayuda formal al gobierno del Reino Unido para una intervención armada, ante la sorpresa del embajador inglés que se preguntaba para qué querían *otra Cataluña*. La opinión de Maura fue firme y clara, nada de iberismo, ni intervencionismo político en Portugal, y sí respeto absoluto a su evolución.²⁵⁷

²⁵⁷ *Annual Report*, 1911Fo 881/10056 (PRO) e informe de 3-I-1911, Fo 425/353 (PRO). La actitud de Maura en Duque de Maura y Fernández Almagro, 1946, pp. 190-191.

Las huelgas, la cuestión de Portugal, y Marruecos, impregnaban el clima político del verano de 1911 con matices pseudorrevolucionarios, dando muestras, a juicio de Maura, de la descomposición del régimen.

El tratado franco-alemán de 4 de noviembre de 1911, que no contó con presencia española, fue el detonante que rompió esas tensiones: el acuerdo reconocía el predominio francés sobre Marruecos y así la exclusión de España de la costa Norte.

El 30 de marzo de 1912, el sultán Hulay-Hafid aceptaba el protectorado de Francia sobre todo Marruecos, y el 27 de noviembre de 1912, España, habiendo perdido vigencia todos los acuerdos anteriores, firmaba un tratado con Francia convirtiéndose el Riff en protectorado español.

El acuerdo franco-español de 25 de octubre de 1912, limitaba a España su zona de influencia, quedando Tánger fuera de su territorio. Excluido el puerto más rico, el protectorado resultaba una zona creada artificialmente, dividida en regiones independientes que, pese a la construcción de carreteras por el ejército español, no pudo convertirse en una economía viable e independiente.²⁵⁸

El resultado de esta situación se plasmará en unas acciones navales y terrestres que se prolongarán hasta 1913. Las sangrientas jornadas de 1913 y 1914 obligarán a llevar rápidamente numerosas fuerzas de la Península. Se buscó la cooperación de Raisuni (o Raisuli), uno de los principales inspiradores de la rebelión y, con la posterior traición de éste, la de *ganar tiempo*, pretendiendo seguir una política de *no disparar un tiro, ni derramar una gota de sangre*, lema que intentaron cumplir los políticos respecto a Marruecos ante las imperiosas exigencias de la opinión pública y el estado de la Nación, complicado además por la Guerra Mundial.²⁵⁹ Pero empezaba una guerra que no terminó hasta muchos años después y en la que, como en la pasada guerra de África (1859-60), la Armada alcanzó a sostener duros combates, desempeñó misiones de patrulla controlando el contrabando y apoyó al Ejército en sus operaciones mediante el bombardeo de reductos rebeldes, además del imprescindible transporte de las tropas.

La mayoría de los políticos defendían una penetración pacífica y la creación de un poder musulmán más accesible y mejor visto que el sultanato, posición imposible, dado que no se podía obviar la rebelión kabileña y respaldar al sultanato sin una invasión militar. Sólo algunos políticos, entre ellos Cambó, supieron ver la única salida posible, la retirada total, mientras los militares optaban por una conquista y la creación de un ejército nativo y de la Legión Extranjera.

Después que Maura abandonara el Gobierno, no dejó de dirigir sus notas al presidente Canalejas -quien le pedía consejo esencialmente en política exterior pretendiendo seguir la iniciada por Maura-, o preparando borradores de su *memorandum* al Monarca en el que reflejaba su pesimista opinión. Era su lento alejamiento de la política activa (producida realmente en 1913) y del

²⁵⁸ En los últimos tiempos de protectorado sólo la inyección de capital español pudo financiar la importación de los víveres básicos. En 1940, los contribuyentes españoles aportaban 86 millones al presupuesto global marroquí de 113 millones. El interés español en la economía marroquí radicaba en las minas de hierro del Rif.

²⁵⁹ Por Real Decreto de 7 de agosto de 1914 se declaraba la neutralidad de España en la I G.M.

partido conservador del que era consciente que ya no tenía pleno apoyo y que, sin embargo, creía que si él renunciaba, el sistema también se derrumbaría.

Otros juicios más duros expresaba Maura en la correspondencia con su hijo Gabriel, hablándole de *francachelas de turismo militar* en el Riff, y calificando de *retirada tusculana* la intención de Canalejas, como muestra de su *incoherencia de histrión calenturiento* en su complacencia con las izquierdas revolucionarias.

La autoridad de Maura en la cuestión marroquí también se observaba a través de otra de las asociaciones de importancia de la época a las que estuvo ligado, la *Liga Africanista Española* que, como la *Liga Marítima*, se había creado para la defensa de los intereses nacionales, comerciales e industriales, en este caso concernientes a los intereses ligados a África. La *Liga Africanista* se constituyó bastantes años después de la marítima, celebrando una primera reunión el 28 de noviembre de 1912 en el Palacio del Senado.²⁶⁰

Pero, además, Maura era miembro desde 1906 de la *Junta Consultiva de las Posesiones Españolas de África Occidental*, junta creada el 30 de julio de 1902, de la que desconocemos qué trascendencia tuvo pero que, a juzgar por sus integrantes, no pudo carecer de importancia en el desenvolvimiento de las cuestiones africanistas: Marqués de Aguilar, senador y ex ministro; Faustino Rodríguez San Pedro, ex ministro de Estado; Rafael María de Labra, senador; José Muro López, ex ministro de Estado y diputado; Miguel Villanueva, ex ministro de Marina, de Agricultura y diputado; Cesáreo Fernández Duro, presidente de la Real Sociedad Geográfica; Beltrán Rózpide, bibliotecario de la Real Sociedad Geográfica; Julio Arellano, marqués de Casa Calvo, subsecretario de Estado; y Eduardo Bosch, jefe de la Sección Colonial.²⁶¹

El archivo de Maura encierra numerosa documentación concerniente a los territorios americanos durante la etapa en que ejerció como ministro de Ultramar pero, también, esa información se prolonga hasta que finalizó la actividad pública de don Antonio, conservándose extensos informes y cartas de marinos y otros personajes relacionados con las colonias africanas, entre los que resultan de gran interés los relativos a las comisiones de fronteras en Fernando Poo y el Sahara, descripciones diversas sobre Guinea, o proyectos de desarrollo del Sahara etc. otros documentos del archivo familiar revelan su persistencia en la idea de labor civil en Marruecos, nos referimos a la correspondencia que mantuvo con el general Marina, gobernador militar de Melilla desde 1907. Con todo ello se pone de manifiesto el interés con el que el estadista siguió siempre estas materias.

Maura volvía a insistir en la idea de Tánger español en el curso de algunos de sus más conocidos discursos; pronunciado el primero en el Teatro Real, el 21 de abril de 1915; el segundo al año siguiente, el 10 de septiembre,

²⁶⁰ Antonio Maura fue nombrado presidente efectivo de la *Liga Africanista Española* y de su Junta Central el 22 de enero de 1921, en sustitución del Marqués de Pilares. Se constituyó legalmente la *Liga Africanista Española* en enero de 1913; los socios podían ser personas naturales y jurídicas, y se clasificaban en numerarios, protectores y honorarios. La Junta general la formaban la reunión de socios convocados; el órgano directivo era la Junta Central que, a su vez, se dividía en secciones: 1ª Política y Administración colonial y de Protectorado; 2ª de Propaganda; 3ª Mercantil; 4ª Industrial; 5ª Agrícola; 6ª Navegación; 7ª Cultural y científica; y 8ª Obras Públicas. La documentación emitida por esta Liga son acuerdos, actas, citaciones, memorias, informes, correspondencia y comunicaciones (FAAM., 495, 351 y 391).

²⁶¹ Un real decreto del ministro de Estado Pío Gullón, datado el 18 de octubre de 1906, le nombraba miembro (FAAM., 285, 23)

en la plaza de toros de las Ventas de Madrid y, en el mismo lugar, un tercero el 29 de abril de 1917. En aquellos mítines reasumía su posición de no intervención, habiendo ya invocado la neutralidad española en los preludios de la primera Gran Guerra, argumentando que los intereses de la Nación en el Atlántico y en el Mediterráneo eran los mismos que él defendió en el Tratado de Cartagena de 1907 y que, subsistiendo en la crisis internacional de 1915 los mismos riesgos y la misma dinámica de previsiones, declaraba que el mismo pacto debía volver a suscribirse.

Subrayaba la necesidad de procurar la neutralidad con Inglaterra, Francia y Alemania: *Nosotros en todas las relaciones con Inglaterra, con Francia, como con Alemania, hemos tenido el trato más amistoso, la mayor condescendencia, la suma condescendencia, compatible con nuestra posición... y, al no tener agravio que justifique ruptura de relaciones ¿cómo declararla contra Inglaterra como se nos pide? España -declaraba el estadista-, no puede ni debe ir a la guerra porque el 98 fue el comienzo de una crisis interna y aún cuando se iniciaba la reconstrucción nacional surgió lo de Marruecos con el consiguiente esfuerzo impuesto por ello al país; pero debía afirmar esa neutralidad, habiendo estado durante tres siglos aislada de las demás naciones, habiéndose quebrado ese aislamiento con el tema de Marruecos, roto definitivamente desde agosto de 1914. España debía buscar su camino de la neutralidad.*²⁶²

Desde ese posicionamiento, señalaba que la independencia nacional dependía de una política exterior adecuada, con unas fuerzas navales capaces de establecer alianzas o negar aliados.

En su tercera presidencia de Gobierno (de marzo a noviembre de 1918), mantuvo su idea acerca de la necesaria neutralidad española y, por lo que respecta a la Marina, se ocupó de aminorar el perjuicio causado en la conflagración con el hundimiento de mercantes españoles por submarinos de la Armada alemana; tras las reclamaciones españolas, consiguió Maura que se saldara con una compensación en buques alemanes.²⁶³

Muy poco después, don Antonio ocuparía dos veces más la Presidencia del Gobierno, la primera de ellas desde abril a julio de 1919, y la segunda desde agosto a marzo de 1921. Una política defensiva, de carácter civil, seguía siendo su teoría, así lo manifestaba en sesión parlamentaria de 10 de noviembre de 1921, como antes había hecho desde la misma tribuna en 1914 etc. Consideraba que el Gobierno había llegado a la situación opuesta al ir delegando en el Ejército sus funciones, por dejación o debilidad, y lanzaba una fuerte crítica a la política militar de conquista que se llevaba en Marruecos, a la vez que rememoraba la desgarradora experiencia cubana.

En 1920, el nuevo Alto comisario de Marruecos, general Dámaso Berenguer, cambiaba la estrategia marroquí pretendiendo acabar con El Raisuni, pacificar la zona occidental y unirla a la oriental enfrentando las fuerzas del antiguo agente español Abd el Krim. Por otra parte, el general Manuel Fernández Silvestre, comandante general de Melilla, del que se decía estaba en contacto con el Monarca, se proponía liquidar la guerra actuando

²⁶² Discurso de Maura, en Madrid, Plaza de Ventas, 29 de abril de 1917 (*Maura y la política exterior de España*. Ed. de Suárez de Tangil y de Angulo. Madrid, 1917; ejemplar en FAAM.).

²⁶³ A la compensación del Gobierno alemán en dinero, se sumó la entrega de 6 mercantes: los *España*, nº 1 al 6, transformados algunos, como el nº 3 en el *Dédalo*, primer portahidros de la Armada española (O'Donnell, César, *et alter: Proa al cielo*. Madrid, 2004)

sobre Alhucemas, cuya conquista le parecía la única salida posible al conflicto. El desenlace de la actuación independiente de Silvestre, con la muerte del General tras el ataque de su campamento en Annual por Abd el Krim, es bien conocida: las fuerzas militares de la zona oriental de Marruecos, con 20.000 hombres, retrocedieron presas del pánico, abandonando las posiciones de Annual y refugiándose en Melilla o cayendo en las matanzas de los puestos circundantes como Monte Arruit. En pocos días se habían perdido 5.000 kilómetros cuadrados, mientras que, finalmente, Melilla se salvaba con la llegada de las tropas de Sanjurjo.

Después de 10 años de una guerra impopular y sangrante, todo acababa ante unos miles de kabileños. Sucedió en Ejército algo similar al desastre del 98 en Marina, probándose que su maquinaria no obedecía a los enormes esfuerzos que se pedían al ciudadano: el Ejército costaba a España más que cualquier otra institución y, sin embargo, en el de Melilla de 1921 no se disponía de un solo carro blindado; pero, como en el 98, a la opinión popular española sólo le llegaron las noticias censuradas de la prensa.

En julio de 1921, cuando los miembros del Gobierno habían seguido al Monarca a San Sebastián, la noticia de la más deshonrosa derrota del Ejército español se recibió en el Gabinete como una bomba. La decisión política inmediata al desastre fue la formación de un nuevo Gobierno presidido por Maura, en su quinta jefatura. Aunque Maura apoyaba la recuperación de territorios africanos por parte española, siguió rechazando la política de conquista militar, suscribiendo la idea de que el Ejército debía formar parte de la política del Gobierno, como apoyo a su política y no cómo el único gestor en el protectorado africano.

Reclamaba el papel de España en Marruecos señalando que constituía una aspiración nacional, a la vez que demandaba que el estrecho de Gibraltar debía estar abierto a todas las navegaciones, que debía ser neutral y que esa neutralidad la aseguraba España al estar presente en las dos orillas.

Durante esta última presidencia del estadista mallorquín, la Junta de Defensa Nacional celebró varias reuniones en el mes de febrero de 1922 tratando sobre un posible desembarco en Alhucemas, asunto con el que se mostraba en desacuerdo el ministro de Marina José Gómez Acebo. La oportunidad de la Junta de Defensa adquiría indudable importancia en la cuestión marroquí, dado que cualquier operación de Ejército necesitaba el apoyo y, por tanto, la indispensable coordinación con la Armada, hecho aún más patente si se trata de un ataque desde el mar como fue el caso de la bahía de Alhucemas.

No obstante, el 8 de marzo cesó aquel Gabinete. Más adelante, el resquebrajamiento de la disciplina en los cuarteles de Ejército a partir de la prolongación de la guerra del Riff, tras la reconquista de 1922, y la indecisión en la estrategia de Gobierno, facilitaron el éxito del golpe de Estado de Primo de Rivera. Volvía el Ejército a retomar un antiguo papel como instrumento efectivo de cambio político que sólo aparentemente parecía haber perdido desde la *desmilitarización* de la política de la Restauración iniciada con Cánovas.²⁶⁴

²⁶⁴ La apariencia civil de la vida política de la Restauración no era real pues ciertamente los generales dejaban la política a los civiles mientras éstos no tocaran al Ejército, a la vez que mantenían una representación importante en la vida pública: el teniente general Martínez Campos era consejero de mayor confianza del Monarca y siempre fue consultado en todos los asuntos y crisis de relevancia; el

Esa vieja herida de Marruecos, esa especie de *Vietnam español*, como escribe Seco Serrano, provocado por la rebelión del Riff, constituyó unos de los grandes problemas que los partidos dinásticos del sistema canovista fueron incapaces de resolver.²⁶⁵ Cuando el desembarco de Alhucemas, momento culminante de la Dictadura del General, a quien en ese tiempo posiblemente buena parte del Ejército le aconsejaron retirarse, ya había fallecido don Antonio.

Hemos hecho un brevísimo historial de la campaña africana para evidenciar de alguna manera la importancia que la Flota debió ocupar en la política colonial española, en definitiva en su política exterior, y que, no contando con unas fuerzas suficientes, sin embargo, jugó un papel relevante de colaboración con el Ejército y que muchas veces le cupo ser la única forma de presencia española en sus posesiones africanas, de gobierno y también de vigilancia costera. Ciertamente, la amenaza de guerra, salpicada de continuas alteraciones hasta abiertos combates, afectó notablemente a la Armada. La intervención del Ejército en el conflicto magrebí tenía necesariamente que contar con el apoyo de las fuerzas navales, mientras en las costas occidentales y del norte africano constituyó la Marina la base esencial, y algunas veces única, de la presencia de la Metrópoli en las tareas de defensa y administración.

En esa línea, la visión de estadista de Maura, que había dirigido atención preferente a la política exterior, también la orientó a su necesario complemento, la Marina de Guerra, y por tanto a la necesidad de escuadra que había de estar a su servicio. Si bien, es cierto que Maura propugnó una política defensiva y de carácter civil y, en ese orden, y también de acuerdo al presupuesto, postuló la necesidad de una flota con carácter defensivo.

Había sido el protagonista directo de momentos cruciales de la política marroquí: convenio franco-español de 1904, acuerdo de Cartagena de 1907 y campaña de 1907-1909; también era presidente al mes siguiente del desastre de Annual.

Paradójicamente, el personaje que tantas veces se manifestó contra la conquista militar, fue el responsable de la leva de reservistas y de las desastrosa campaña de Melilla, con él se inició realmente la política militar en tierras marroquíes, paradoja que Ortega y Gasset definió como *irónico destino*.

En defensa de una política naval, al servicio de la política exterior, defendiendo la reconstrucción naval, ensalzó la figura de don Antonio el capitán de navío Enrique Pérez Fernández-Chao, ilustre pensador naval que años después sería cofundador de la Escuela de Guerra Naval y auténtica alma de su creación. El marino, entre otros más, reclamaba la presencia de hombres públicos como Maura y Sánchez de Toca, según observamos en la prensa diaria y en la especializada de la época; lo señalaba Pérez Fernández-Chao en numerosos artículos del *Diario Ferrolano* y de la *Revista Vida Marítima*, en los años 1900 a 1908, trabajos que firmaba con el pseudónimo de Juan Grumete;

general Polavieja tuvo un papel de primer orden en la política conservadora inmediata al desastre del 98; también el ministro de la Guerra fue siempre un general y el presupuesto de su ministerio un tema intocable ante el que los políticos mostraban una *inhibición total*, así las palabras de Romanones cuando declaró en las Cortes, 11 de noviembre de 1916: que era una *reserva sacrosanta*, y que nunca en veinte años de vida política los había comprendido...

²⁶⁵ Seco Serrano, Carlos: *Estudios sobre el reinado de Alfonso XIII*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1998

Pérez Fernández-Chao advertía la necesidad de una Marina ofensiva, mientras los programas políticos, con un desconocimiento total del tema, dedicaban escasas líneas a una marina defensiva considerando que sólo en las guerras alejadas de las costas se necesitaban grandes escuadras...olvidándose -decía Pérez Fernández-Chao-, de lo que pasó en Port-Arthur y Tsushima; aunque añadía: *por fortuna para España, no todos los políticos piensan así (...) un hombre ilustre que en primera línea de su programa ostenta como gloriosa bandera la reconstitución marítima con las bases generales del programa naval del eminente político Sánchez de Toca. Conminaba Pérez Fernández-Chao al establecimiento de una política naval respaldada por todos los partidos, desde el Parlamento, para que España tuviera un lugar en el escenario mundial; y advertía que la política marítima de un país no podía ser obra de un ministro, ni de una situación política, esto es, de un programa de partido; debía ser realizada con el concurso de todas las fuerzas parlamentarias, y tener continuidad de un gobierno a los siguientes, y, para ello, para hacerla programa común, cuyo desarrollo sucesivo se presenta a las Cortes, por todos los partidos, se necesita previamente que la nación, por boca de su Parlamento, defina de una vez su pensamiento categórico, decidiendo enérgica y rotundamente si quiere o no ser potencia naval. Si está dispuesta a entrar en el convenio de las naciones, resurgiendo en Europa como pueblo vital y dispuesto a pesar en la política de los Estados, o si por el contrario, en manifestación decisiva de debilidad e impotencia, se considera inhábil para renacer, resignándose de una vez a no considerar a la Marina sino como una carga de justicia.*²⁶⁶ En esa línea, subrayaba la ausencia de protagonismo español ante la inminencia de la conferencia internacional sobre Marruecos y, denostando las palabras de Presidente español (Montero Ríos) al redactor del *L'Eclair* sobre nuestras aspiraciones en Marruecos, se lamentaba: *las declaraciones acerca de nuestra influencia en el Magreb, son perfectamente risibles y los pueblos que así procedan no pueden esperar otra suerte que la que allí, como en todas partes, aguarda a la pobre España, la de quedarse en la calle, o recoger a lo sumo las sobras del festín.*

Añadimos aquí otra opinión que, siendo claramente partidaria de Maura, nos sugiere también un reconocimiento a su influencia en los momentos más destacados de la política colonial española en sus posesiones africanas, política encauzada a unos tratados, pese a las intervenciones obligadas militares, independientemente de la importante y más conocida iniciativa que tuvo en las islas de Ultramar. Nos referimos a una comunicación de J.G. Acuña, cónsul español en Bayona, hecha pública en un diario francés, en la que subrayaba que los tratados que unían a Francia y España eran obra de Maura, que el tratado de octubre de 1904, que sirvió de base al de 1912, sobre Marruecos, lo que denomina *el alfa y omega de toda la cuestión marroquí entre los dos países, la sagaz cooperación franco-española de 1907*, la entrevista de Cartagena entre Alfonso XIII y Eduardo VII que estableció un entente anglo-francés-español sobre la neutralidad del Mediterráneo y de la parte del Atlántico que baña las costas de África, eran *obra de Maura.*²⁶⁷

²⁶⁶ Pérez Fernández-Chao, Enrique: *Política Naval. Diario Ferrolano*, 3 y 28 de septiembre de 1905.

²⁶⁷ Respuesta del español al artículo *Une éloquent protestation*. En carta al director del *Courier de Bayonne*, octubre de 1914 (FAAM., 378, 10)

Plan Naval Ferrándiz-Maura

Desde 1898 hasta 1907 pasarán por el Ministerio de Marina un total de 17 ministros, algunos repitiendo ministerio y otros apenas sin tiempo para ocupar el despacho, realizando muchos de ellos un Plan Naval, sin que ninguno se llevara realmente a la práctica.

Cuando Maura presidió el Gobierno por segunda vez, ya anunció en el Mensaje a la Corona su decisión de retomar los dos grandes proyectos que siempre estuvieron presentes en su política; de ellos, el de Administración Local no pasaría del Senado, pero sí logró ver aprobada la Ley de Escuadra de 7 de enero de 1908.

En este Gabinete llamó Maura a todos sus antiguos ministros, excepto a Sánchez de Toca, nombrando otra vez en Marina a José Ferrándiz Niño, quien permanecerá en la cartera durante toda la legislatura, desde el 25 de enero de 1907 hasta 21 de octubre de 1909.²⁶⁸

Tan sólo dos meses después de tomar posesión, el 30 de marzo de 1907, el Presidente sometía a la autoridad de Alfonso XIII la aprobación de un real decreto por el que se fundaba la Junta de Defensa Nacional. Su constitución se plasmaba en tres artículos; en el primero se decía quienes la integraban (presidente del Consejo de Ministros, los ministros de Guerra y Marina, el jefe de Estado Mayor Central del Ejército y el presidente del Centro Técnico y Consultivo de Marina, *este último hasta tanto que pueda reemplazarle el jefe de un futuro estado mayor Central de la Armada*), y se significaba sus funciones como órgano de deliberación sobre los asuntos comunes y las fuerzas militares de mar y tierra o concernientes a la sistemática coordinación de unas con otras, en paz o en guerra; en el segundo artículo se señalaba que la Junta conocería en cualesquiera combinaciones entre fuerzas terrestres y marítimas, en programas de armamento, en planes de campaña o movilización, en defensas locales de islas, puertos, plazas marítimas o costas, en la constitución orgánica y el régimen de cuerpos, institutos, reclutamientos e industrias militares y en proyectos de Ordenanzas o Reglamentos; en el tercer artículo se hacía alusión a que las deliberaciones de la Junta tendrían carácter consultivo en caso de que la materia fuera ley o perteneciera a las decisiones del Consejo del Ministros.²⁶⁹

²⁶⁸ A Sánchez de Toca le ofreció la alcaldía de Madrid; parece que el no haberle ofrecido una cartera ministerial ofendió a Sánchez de Toca, y desde entonces se perfiló cierta antipatía entre ambos políticos, no obstante, algunos aseguran que venía de años antes, cuando Sánchez de Toca, supuestamente para derrocar a Maura, nombró a Nozaleda.

²⁶⁹ Real Decreto de 30 de marzo de 1907. Antonio Maura Montaner. La reforma militar de 1915 de Echagüe, ministro de la Guerra y jefe de la Casa Militar del Rey, en el gobierno de Dato, suprimió la Junta de Defensa creada en 1907, cuyos únicos defectos, diría Maura, eran *ser española y estar establecida*. No obstante, el presidente Conde de Romanones presentó a la aprobación del Monarca un proyecto de decreto, con fecha 25 de enero de 1916, disponiendo la modificación de la composición que fijó el decreto de su creación de 1907, añadiendo a sus integrantes no más de cuatro ex-Presidentes del Consejo de Ministros, un Capitán General de Ejército y otro de la Armada, y el segundo Jefe del Estado Mayor del Ejército; en el nuevo decreto se aludía al de su creación en 1907, anotando: *ha satisfecho hasta ahora cumplidamente su cometido (...)* FAAM., 444, 3.

Al inicio del nuevo Gobierno, la escuadra a flote, supuestamente material *protegido*, se limitaba a la antigua *Numancia* (1863), el viejo *Pelayo* (1877), el *Carlos I* (1895), y los cruceros *Princesa de Asturias* (1902) y *Cataluña* (1903), además de los buques superiores a las mil toneladas, segundo *Reina Regente* (1906, no alistado aún), el *Lepanto* (1893) y los cruceros ligeros *Río de la Plata* (1898) y *Extremadura* (1900), y otros por debajo de ese tonelaje llegando a un total de 18 unidades. En suma, teníamos útiles tres cruceros anticuados, dos cruceros ligeros, ocho cañoneros y cuatro torpederos, conformando una flota que podía realizar mínimamente, y solamente, labores de policía de costas. El resultado dejaba una Marina a la altura de las menores existentes entonces, de Austria-Hungría, Brasil, Argentina, China, Grecia, Holanda, Perú, Rumanía, Suecia o Turquía, países que venían procurando el aumento de sus flotas.

Las circunstancias del momento favorecerán la política naval de Maura. Además, de ser la época de armamentismo creciente en todas las marinas, el recrudecimiento del permanente problema de Marruecos animaba a la clase política a reconocer la necesidad de que España tuviera una Armada eficaz.

Maura no intentará crear una Escuadra capaz de enfrentarse a cualquier potencia, sino que, propugnando una política naval defensiva y en correspondencia a nuestros medios, pretendía alcanzar la suficiente para convenir las alianzas necesarias y ventajosas a nuestras posiciones.

Las metas de la política naval de Maura implicaban también el autoabastecimiento del material de la Armada y el desarrollo de la Mercante, a la vez que establecer la necesaria relación entre ambas marinas. Con ese pensamiento logró la aprobación de la *Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales* de 7 de enero de 1908, la *Ley de Protección a la Producción Nacional* de 14 de febrero de 1907, y la *Ley de Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas* de 14 de junio de 1909.

La *Ley de Protección a la Producción Nacional* de 14 de febrero de 1907 contenía en su art. 1º: *En los contratos por cuenta del Estado para toda clase de servicios y obras públicas, serán admitidos únicamente los artículos de producción nacional;* y seguidamente se anotaban las excepciones que se podían seguir respecto a industrias extranjeras. Para protección de la Ley se creó la Comisión Protectora de la Producción Nacional, por Rl. D. de 23 de febrero de 1908. Esta Ley que pretendía impulsar la industria nacional con la tutela estatal sería el antecedente de la *Ley de Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas* aprobada en junio de 1909, en cuyo desarrollo influyó decisivamente el informe de la *Liga Marítima Española*, presidida entonces por Sánchez de Toca.

Aunque el proteccionismo estatal era patente en España desde principios de la década de 1890, desarrollándose la minería de hierro y del carbón, la explotación de recursos hidráulicos, la siderurgia y la textil, sin salir de sus cauces regionales, sin embargo, la industria nacional seguía estando en este tiempo muy atrasada y sin capacidad en cuestiones como blindajes, turbinas de vapor y artillería pesada, y con un agravante, la ausencia de ingenieros y especialistas. Las grandes empresas siderúrgicas eran *Altos Hornos de Vizcaya*, *La Vizcaya*, y *La Felguera*; fábricas de artillería en Trubia y Plasencia de las Armas etc.; en 1900 se creaba la *Compañía Euskalduna de construcción y reparación de buques*, base de la *Naviera Sota Aznar*, cuyo objetivo fue la construcción naval y material de ferrocarriles; además, la industria del vapor iba afianzándose, de manera que en 1907 ya existían

20.746 vapores (frente a los 14.183 de 1897); atención especial representaba la *Maquinista Terrestre y Marítima* (1855) que ya había producido para la Armada las máquinas alternativas y calderas de buques tan significados como el *Carlos V*, los cruceros tipo *Cisneros* y los *Lepanto*.

Con la *Ley de Fomento* se pretenderá primar la construcción naval española. Se subvencionaban líneas de interés nacional y se contrataban con compañías privadas ciertos servicios del Estado. El proyecto de Ley había seguido un procedimiento similar al de otras marinas extranjeras, esto es, de protección directa e indirecta a la Marina Mercante, teniendo en cuenta la decadente situación en la construcción y la propia del Tesoro nacional. Procuraba primas a la construcción y a la navegación al integrar las cuestiones siguientes: simplificación de las trabas que dificultan el tráfico marítimo; protección de la navegación de altura por medio de primas; subvención directa y fija a las compañías que se ocuparan del servicio postal marítimo; y apoyo a la construcción naval, concediéndose primas. Mediante esta Ley procuraba Maura instituir una correspondencia real entre la Armada y el desarrollo de la Mercante e industrias relacionadas, como elemento de importancia indispensable para la economía y prestigio de la Nación. En definitiva, Maura mostraba con esta Ley su convencimiento de la realidad marítima de España.

En sus discursos de defensa de la Ley siguió exponiendo unos conocimientos y una certeza de impresiones realmente sorprendente, por encima del ya de por sí extraordinario bagaje cultural de los eruditos parlamentarios de la época.

La Ley eje de la restauración de la Armada, la denominada comúnmente *Ley Maura-Ferrándiz*, la defendía en las Cortes el ministro Ferrándiz el día 23 de noviembre de 1907: *Proyecto de Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales*, programa en el que por segunda vez habían colaborado Maura y Ferrándiz. Los objetivos eran similares a los expuestos en 1903, aunque ahora se establecían plazos más cortos y se incidía más en algunos aspectos.

Señalando el crudo dilema que vivía España sin Marina, se argumentaba que debía iniciarse inmediatamente la reorganización de la fuerza naval necesaria, o, en caso de no acometerla, suprimir unos presupuestos inútiles, abolir el Ministerio y enviar a cargas de Justicia y a clases pasivas todo el personal. Anunciaba su intención de emprender la organización de la Marina con carácter de permanencia, es decir, ajena a los cambios políticos que producía la sustitución reiterada de ministros y, en consecuencia, la discontinuidad y laxitud en las responsabilidades. Para evitar esas deficiencias que venían sucediendo cada día, se conservaba el órgano esencial de la Armada, el Estado Mayor, *con el objeto de que tengan un jefe con la responsabilidad absoluta de estas fuerzas navales*, como organismo superior y autoridad, pero limitada por una Jefatura de Construcciones Navales, Civiles e Hidráulicas, y la asistencia de una Junta de Información para las diferentes cuestiones.

Apuntamos que la comúnmente titulada *Ley de Escuadra*, o *Plan Maura-Ferrándiz*, revela la influencia de don Antonio: la fuerza tendrá carácter defensivo; contiene medidas de carácter orgánico; y muestra su tendencia a la protección de la industria nacional, abriendo puertas a la industria privada en la construcción naval militar y pretendiendo la especialización de los astilleros estatales. De la obligada y fluida comunicación del Ministro hacia el Presidente,

dan muestras sobradas los comentarios insertos en las periódicas remisiones de sus informes sobre organización de los servicios de Marina etc. o del mismo proyecto de ley, acerca del que le advertía en carta anexa: *por si quiere leerlos antes de que juntos los consideremos*. Pero, obviamente, en su desarrollo, la autoría del Ministro es indiscutible, él era el profesional del tema y llevaba adelante sus iniciativas, situación que, por otra parte, confiere certeza a las declaraciones de Maura cuando, en repetidas ocasiones, había asegurado en el Parlamento que las cuestiones técnicas correspondían a los especialistas; en ese sentido, leemos en una de las cartas de Ferrándiz a Maura, acompañando al correspondiente informe ya corregido: *Tal vez le parezca que no he guardado todo el respeto debido a sus ideas siempre por mí tan respetadas; pero he creído que en este asunto, y mientras dure el periodo de estudio, estimaré Vd. más que actúe yo de contrincante que no como auxiliar*.²⁷⁰ Por real decreto de primero de junio de 1907 se había autorizado la presentación a las Cortes del Proyecto de Ley Maura-Ferrándiz. Fue presentado en el Parlamento el 31 de mayo y publicado el Dictamen de la Comisión parlamentaria el 8 de noviembre.

Días después, tuvo lugar la denominada *sesión patriótica* (igualmente llamada *sesión memorable*) celebrada en el Congreso el 27 de noviembre de 1907; sesión a la que Ortega definió meses después como *un exceso de armonía*, en la que Maura logrará por fin la aceptación unánime de la Cámara a su Programa Naval, símbolo por excelencia de su nacionalismo económico y baluarte de su espíritu integrador nacionalista.²⁷¹

En aquella sesión patriótica, aludía don Antonio a ciertas frases pronunciadas por el Ministro unos días antes: *El Sr. Ministro de Marina planteaba ante vosotros, no lo planteaba él, que está planteado por la realidad, pero os lo señalaba, el tremendo e ineludible dilema ante el cual nos hallamos: o hay que suprimir la sección de Marina en el presupuesto, acabar en absoluto con el presupuesto de Marina, y enviar a cargas de Justicia y a clases pasivas todo el personal, o hay que iniciar inmediatamente el planteamiento y la organización de aquella fuerza naval que haya de tener la Nación española*. Subrayaba Maura lo imprescindible que suponía reconstituir el poder naval por ser una cuestión de interés nacional. Apelaba al parlamentarismo y a la necesidad de hacer políticas de interés nacional, afirmando que era una empresa independiente de las ideologías de los partidos políticos, derechas o izquierdas, como una necesidad vital. Señalaba la grave responsabilidad que entrañaba el enorme coste que exigía tener Marina y, dado que una parte significativa de la opinión pública, cansada de frustraciones, veía con enorme desconfianza esos gastos, advertía que esta necesidad debía asumirse por todos, no sólo por el Gobierno: *Es este un proyecto que señala en el Parlamento español; una hora crítica para la política española, en el noble sentido de la palabra política, en el verdadero sentido de la palabra política; pues, en cambio, para que sea más clara esta significación, no habrá asunto más ajeno a todo interés de partido y a todo egoísmo de Gobierno, al punto que yo entiendo, antes de entrar en el fondo, que, por el sólo hecho de abordar este problema, da el Gobierno muestra de su desinterés y de su abnegación, porque está bien advertido de que no es la opinión vulgar, de que no es la opinión general la que está preparada para los sacrificios que aquí se*

²⁷⁰ Cartas de Ferrándiz a Maura, de 18 de abril y 30 de octubre de 1907 (FAAM., 155, 2)

²⁷¹ *Faro*, n.1, 25 de febrero de 1908.

demandan al país... Destacaba el Presidente que esos enormes costes obligaban al aumento de millones en el presupuesto de Marina, lo que significaba renunciar a inversiones que venían reclamándose desde la opinión pública para cultura, para el florecimiento de la economía y *para tantas otras cosas que dan resultados inmediatos y que sólo intentarlas suscitan gratitud y entusiasmo*. En esa dirección, enunciaba lo ingrato de la labor a abordar pues, despertando recelos antiguos y aún haciendo enormes sacrificios, sólo sería el comienzo a la satisfacción de las necesidades navales de España.

Afirmaba Maura que no se trataba de una cuestión de oportunidad, sino de una cuestión esencial para defender la soberanía del país y salir del aislacionismo, que debía afrontarse y que no podía esquivarse ni posponerse: *España, entre todas las naciones de Europa, es la Nación que más necesita hacer una política de paz y consagrar la vocación más vehemente a la paz, a su conservación; debe considerar que la paz es su vida, es condición de su vida (...) España ocupa en el mundo una situación, está emplazada de tal manera en el encuentro de los intereses, de las aspiraciones y de las necesidades mercantiles y navales del Universo, que no puede prometerse jamás permanecer indemne y respetada en los ajenos conflictos; y tampoco puede prometerse que dirigirá el curso de la vida de la humanidad, evitando los conflictos (...)* Apuntaba don Antonio la necesidad de preservar nuestra integridad siendo poseedores de nuestras posiciones estratégicas, de nuestras bases de operaciones navales y, saliendo del aislamiento, mantener relaciones con aliados de intereses afines, aliados naturales en suma: *Aspiramos a poseer la llave de las bases de operaciones que nos pertenecen y ser nosotros los que hayamos de dar la venia para el uso de esos formidables medios de acción militar y de preservación mercantil, y no entregarlos por la incuria de poner el candado, que lo demás nos lo da la naturaleza, a merced del primer ocupante, o del más impaciente, receloso, por codicia alarmada, al comienzo de las hostilidades...* Pero, además, reclamaba don Antonio la importancia de nuestra Historia y el futuro de la Nación: *(...) a nosotros en el desamparo de hoy, nos vale la muestra que hemos dado a través de los siglos, del genio y de la pujanza de la raza española. Nosotros hemos sabido entretejer en la historia de la humanidad tales elementos que no hay nadie que admita la posibilidad de que del mundo desaparezca la acción de la raza española, y porque una nación es una continuidad y una perpetuidad, por esto, porque somos los herederos del pasado y porque en el pasado ven reflejado nuestro porvenir, por esto, indefensos ahora, se nos considera, no a la España de hoy, sino a la de ayer y a la de mañana, a la de la esperanza y a la del recuerdo (...)* Yo creo que *moralmente no tenemos derecho a la opción, tenemos la posibilidad brutal de elegir; no tenemos derecho para elegir. Porque por lo mismo que hemos heredado ese pasado, tenemos una deuda con nuestros hijos y, si sacrificamos esa deuda al egoísmo del presente, sólo la infamia podría darnos la Historia. En eso se diferencia un pueblo de un rebaño, en tener un espíritu y una continuidad; los nuestros no acaban de desaparecer y ya alientan los venideros.*

Se trataba de un plan factible y orientado a la situación que vivía la posición española. En su aceptación confluyeron de forma decisiva la dirección internacional generada por el replanteamiento de Marruecos hecho por Inglaterra y Francia y la política de restauración naval emprendida por naciones marítimas como Francia, Italia, Alemania, Japón o los EE.UU., o por conservar

la hegemonía en el caso de Inglaterra. De la posición de éstas y su influencia naval advertía Maura en el memorable discurso de 27 de noviembre de 1907: *Los que pueden más que nosotros, los que tienen en el concierto de las naciones voz más eficaz, no se descuidan, y nosotros no mereceríamos de la posteridad sino el desprecio de los invencibles si aguardáramos olvidados de que la paz de hoy no tiene garantías de ser eterna.*

En la patriótica sesión declaraba Maura que el Plan no admitía réplica: *la opción que pueda haber entre la vida y el suicidio.* Todos los partidos políticos y grupos del Congreso se avinieron. La gran capacidad de Maura en aunar opiniones y dirigir la atención pública hacia las cuestiones de defensa nacional, y más específicamente de la Marina, se vio favorecida por la conocida inclinación de Alfonso XIII hacia la Armada. Pero la concordia no durará mucho, y no sólo a causa del tenaz opositor a todo proyecto de Escuadra en que se había convertido Joaquín Costa desde 1898, también surgirán protestas y denuncias contra Maura hasta en el seno de Marina, como fue la de Luis Morote, oficial jurídico que acusó al Gobierno de prevaricador por la adjudicación de obras de la Escuadra a la Sociedad Española de Construcción Naval;²⁷² ésta y otras acusaciones al Gobierno, entre ellas la de posibles favores a la Compañía Transatlántica en relación con el proyecto de Ley de Fomento de la Industrias y Comunicaciones Marítimas, provocó largos debates, adobados por la prensa, reflejando lo que ya denominó Maura en el caso Nozaleda como *el cacicato de la publicidad.*

El presidente Maura hacía su exposición articulando el contenido del proyecto cuya necesidad venía defendiendo desde hacía muchos años, desde la oposición y desde el Gobierno, como un objetivo clave de la política nacional, de interés para la Patria, en la idea de una política naval puramente defensiva que impulsara a la vez la industria nacional, y todo ello precedido de la completa reorganización de los servicios de Marina, incluyendo la creación de un departamento de inteligencia naval y un departamento ejecutivo para llevar a cabo las ideas del Ministro inspiradas por el departamento de inteligencia etc.

Subrayaba Maura lo razonado del proyecto, con unos plazos fijos de construcción, con unas previsiones anuales acordes a los medios de la Nación, a la vez que defendía la intención centralizadora del proyecto, cuestión que se le criticaba duramente siendo él autor de la Ley de Administración local, así argumentaba: (...) *hemos estado hablando tanto de centralización y de autonomía, que un proyecto que reúne en una mano lo que estaba esparcido en Departamentos y Juntas, en una porción de oficinas, de Direcciones y de Inspecciones, resulta atrozmente centralizador. ¡Parece mentira que el hombre de la Ley de Administración local proponga estas cosas; Sólo que se trata de Marina y fuerza militar, y yo quisiera que naciese un hombre que pudiera el sólo asumir todos los organismos de la Marina; entonces se habría resuelto el problema, porque acaso eso que ahora admiramos en Alemania acaso tiene por explicación que con aquel régimen y aquel Soberano se ha podido realizar la centralización que necesitan las fuerzas militares para lograr la persistencia y la eficacia necesarias (...)* *Cuanto podamos para aumentar la centralización será lo que haremos (...)* ¿ *De qué he hablado yo que no nos sea común?*

²⁷² Sociedad de capital español avalada por tres firmas inglesas: Wickers, Armtroug y Brown. La acusación fue rotundamente contraproducente, pues sirvió para acrecentar más el prestigio de Maura, su honradez y la de sus colaboradores, cuando el diputado republicano estudió el expediente puesto a su disposición por el Presidente.

Con su *memorable* discurso don Antonio logró la aprobación unánime de todos los grupos parlamentarios, los aplausos de todos, conservadores, catalanes, integristas, liberales y republicanos. Muestra de su triunfo representan las palabras de elogio de Moret: *En estos momentos es cuando se siente uno un poco libre de las miserias de la política y levanta la cabeza por encima del polvo y del cieno en que generalmente vivimos (...) la tarde de hoy puede marcar una época en nuestra historia;* al mismo tiempo Azcárate, y con palabras similares Canalejas, decía: *yo, siendo demócrata, aunque la opinión sea contraria, aplaudo el proyecto,* y calificaba el discurso como el *más elocuente, el más sentido y el más trascendental que ha pronunciado en toda su vida.*

También en aquella sesión se pronunciaron expresamente otros diputados, y sólo tres votos se emitieron en contra, figurando en ellos el de Joaquín Costa.

Por fin, el 7 de enero de 1908 era aprobada la *Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales* constituyendo el más importante hito en la Marina de la época, pues puso los cimientos de la construcción de una flota modernizada y abordó también la reestructuración de la Armada.

La *Ley de Escuadra* contemplaba dos objetivos: la completa reorganización de los institutos y servicios de la Armada, con importantes reformas en su personal y material; y la dotación del sistema de la defensa naval, mediante habilitación de los puertos militares y nuevas construcciones, afectando igualmente a los arsenales, con un planeamiento que aseguraba su mantenimiento en el futuro.

En cuanto al primer objetivo, la Ley sentaba las bases de una total reorganización militar y administrativa: instituía definitivamente el Estado Mayor Central de la Armada, la Jefatura de Construcciones Navales, Civiles e Hidráulicas, y la Jefatura de Artillería, fijando su composición orgánica. Disponía las plantillas y servicios de los Cuerpos de Marina; delimitaba las funciones específicas de la Intendencia General de la Armada y de la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas. Coordinaba los diferentes servicios de la Marina Mercante que hasta entonces se hallaban dispersos en varios ministerios; modificaba la composición de los Tribunales de la Armada y el régimen de los organismos de la Administración de Marina etc. En suma, ponía las bases a una completa reorganización militar y de administración, y sus reformas para lograr la reconstrucción del poder naval tendían a la proyección y desarrollo de la industria nacional.

Nos detendremos mínimamente en las reformas concernientes a jurisdicción de los mandos marítimos y al personal porque, estando prácticamente incluidas en el primer ministerio de Ferrándiz (diciembre de 1903 a diciembre de 1904), ponen de manifiesto la influencia de Maura, muchas de sus intenciones preconizadas desde años atrás.

Había pretendido Ferrándiz, sin éxito, limitar las competencias de los almirantes de los Departamentos Marítimos al ámbito de los arsenales y bases navales donde estuvieran destinados, ostentando el título de Comandante General del Puerto, en sustitución del entonces vigente de Capitán General de Departamento. Al respecto, la Comisión de dictamen de las Cortes compuesta para analizar el proyecto de Ley concluyó que: *Cada una de las bases navales de Ferrol, Cádiz y Cartagena....formada por el arsenal, el puerto y los establecimientos afectos...se pondría bajo el mando superior y jurisdicción*

*militar de un General de la Armada, que se titulará Comandante General del Apostadero; además, las escuadras, divisiones, etc. que no dependan de los Comandantes de Apostadero, serán competencia directa del Estado Mayor Central.*²⁷³

Diferenció el Ministro el personal en dos escalas, la de Mar y la de Tierra, y limitó las edades en todos los empleos de la primera, intentando potenciar los destinos de embarque, intención ésta que tuvo el rechazo total de la Corporación; como medida preventiva, hasta no elaborar nuevas plantillas, suspendió el ingreso en todos los Cuerpos de la Armada; limitaba, en su art. 3, *el número de Cuerpos, en cada Cuerpo el de Escalas y cometidos, al estrictamente necesario, regulando el ascenso por antigüedad hasta capitán de navío y sus asimilados...*y, en adelante, se haría por elección entre los cumplidos de condiciones reglamentarias. El Cuerpo General, de almirantes a oficiales, quedaba fijado en 400 para la Escala de Mar, y poco más de 200 en la de Tierra; un total de 196 hombres en Infantería de Marina, y mucho menor número, aún indeterminado en su menor grado, en Artillería. Como complemento a estas medidas es conveniente reseñar otras tomadas poco después por el Ministro: por Ley de 12 de junio de 1909 se fijaron las plantillas de los Cuerpos de la Armada con una importante reducción de las mismas: un 26% los empleos de generales, un 3% los jefes y oficiales, y un 27% los cuerpos subalternos; el Cuerpo de Ingenieros quedó establecido en 51 miembros.²⁷⁴ Además, se reguló una cuestión insistentemente señalada en los discursos de Maura: por primera vez aparece entre los Cuerpos patentados el de Maquinistas Mayores, con un total de 64 hombres de los que solamente existían entonces 44, y abrió las Escuelas de Artillería, Aplicación y Maquinistas.²⁷⁵

Por lo que respecta a la Escuadra, el número y clases de buques, quedaba fijada en: tres acorazados (cada uno de unas 15.000 tn tipo *dreadnought* pero más pequeños), tres destructores (cada uno de unas 350 tn), veinticuatro torpederos (de 180 tn cada uno), cuatro cañoneros (de 800 tn), y

²⁷³ La Comisión parlamentaria la integraron: Marqués de Mochales como su presidente, Adolfo Navarrete, su secretario, y como vocales, Eladio Mille, José Contreras, Joaquín de Montes Jovellar, D.J. del Perojo y Manuel de Argüelles.

²⁷⁴ Acerca de los excedentes del personal de Armada en el régimen liberal informó Ferrándiz que: *ya excesivo antes de la pérdida de nuestras colonias, llegó a serlo en tal punto después de este suceso que en 1907, a pesar de la amortización establecida desde el año 1900, y de haber entrado algunos nuevos buques en servicio, teníamos en el Cuerpo General y en su escala activa un número de capitanes de navío cuatro veces mayor que el de destinos de embarco; el de capitanes de fragata era cinco veces mayor; cuatro veces el de tenientes de navío de ambas clases; y dos el de alféreces de navío, o sea, el de aquella clase de oficiales por la que empieza la carrera y para la que se procuraban por todas las disposiciones gubernativas que sus individuos constantemente se hallasen embarcados.* Comentaba también Ferrándiz el irregular sistema de ascensos, llegando algunos a jefes de unidades de combate sin haber servido en verdaderos buques de guerra o no el tiempo suficiente etc. y que el estado del personal se podría haber arreglado en el transcurso de ocho o diez años si se hubiera suspendido el ingreso en el Cuerpo desde el 98, y haber separado en dos escalas los destinos exclusivamente militares de los correspondientes a otros servicios de la Marina y que, por el contrario, lo que se hizo es que se llegó a admitir más plazas de las convocadas cada año, hasta el punto de que en 1905 se convocaron 20 plazas y se admitieron 54 alumnos (Informe de Ferrándiz de diciembre de 1911. FAAM., 390, 6)

²⁷⁵ Cuerpos de la Armada: Patentados y Subalternos. Son patentados: el General, Ingenieros, Artillería, Infantería de Marina, Administración, Sanidad, Eclesiástico, Jurídico y de Maquinistas Mayores. Y son subalternos: Contra maestres, Condestables, Maquinistas, Practicantes, Obreros Torpedistas-electricistas, y Auxiliares de Oficinas.

diversas unidades auxiliares y el reacondicionamiento de las bases navales.²⁷⁶ Con este Plan se volvía a recuperar la influencia de las ideas francesas, desde la Ley de 1887, proponiéndose ahora el mayor número de torpederos, casi el doble de los adquiridos hasta entonces; sin embargo, por lo que concierne al submarino, únicamente se contemplaba su importancia en la *Exposición de la Ley*, sin que aún se propusiera su adquisición.

La vuelta a las teorías de la *Jeune école* entrañaba una escuadra defensiva, mientras que los que defendían el concepto de poder naval, que supone el dominio marítimo y su elemento militar la flota, entendían que la acción de este debía ser genuinamente ofensiva, para dominar el mar, y que su arma más representativa era el acorazado de combate, como antes el navío de línea, siendo los demás auxiliares.

Se solicitaba a las Cortes unos doscientos millones de pesetas (198.654.000 pesetas) que, en un plazo de siete años de ejecución de las obras, venía a sumar poco menos de treinta millones anuales. A la construcción de la Escuadra se destinaban casi ciento setenta y cinco, y el resto para dotación y defensa de las bases navales de El Ferrol, Cádiz y Cartagena, y a la habilitación de sus arsenales. Las cifras ya dan expresiva idea de la importancia del plan de construcción, a gran distancia del proyecto no aprobado anterior en el que Maura había solicitado un crédito extraordinario de poco más de 38 millones de pesetas, con 16,4 millones para los arsenales y otros 16,5 para construcción de buques.

La Ley pretendía fomentar la industria naval en España, nacionalizar su industria, al disponer que los trabajos que anteriormente se hacían por administración en los arsenales, fueran sustituidos por contratos con sociedades industriales particulares españolas, por concurso público, dejando únicamente una participación a las extranjeras que aportasen técnicas garantizadas.

La idea era seguir un sistema de construcción mixto. Había incidido Maura en los mismos conceptos que expresó en 1901 en el Ateneo de Madrid. En la misma línea y lugar los había expuesto entonces el publicista naval Damián Isern: *Las escuadras se construyen para la defensa nacional y de ningún modo para engendrar y dar nueva vida a industrias nacionales por apreciables que sean y por recomendadas que estén. Por otra parte, debiendo estar siempre los medios en relación con el fin, es evidente que los buques deben construirse donde se sepan construir y por quienes hayan dado pruebas de que saben construirlos.*²⁷⁷ En palabras de Maura, esa era la única vía para

²⁷⁶ El 2 de octubre de 1905, por decisión de John Fisher, primer Lord del Almirantazgo, se había puesto la quilla en Porsmouth del *Dreadnought*, primer acorazado monocalibre de mundo. Era un navío de 22.000 toneladas a plena carga, con una autonomía de más de 6.000 millas que alcanzaba los 21 nudos. Lo más novedoso del tipo era su armamento, dispuesto en torres que podían hacer fuego en todas direcciones, y estaba diseñado fundamentalmente para el combate a larga distancia.

²⁷⁷ Pérez Fernández-Chao: *Más sobre la escuadra*. *Diario Ferrolano*, nº 1722, 12 noviembre de 1908. Damián Isern y Marcó, fue uno de los que suscribieron las *Bases para la constitución del Banco de Hipoteca Naval e Industrial de España*, dictadas en Madrid, 28 de noviembre de 1907 ante el notario de Madrid, Piniés y Cambrey. Firmaron el acta fundacional numerosos personajes, entre ellos el general de la Armada Eladio Mille Suárez, pretendiéndose la creación de un banco de protección a la Marina, a la vez que fuera de auxilio para la industria española y desarrollo del comercio (El acta en FAAM., 23, fol. 23). Todavía en octubre de 1914, en Junta Central de la *Liga Marítima*, su presidente Sánchez de Toca acordaba con otras sociedades mercantiles e industriales dirigirse al Rey para la organización en España del crédito marítimo y de exportación y de la hipoteca naval, *respondiendo a necesidades de antiguo sentidas en España y más imperiosas cada día por efecto de la guerra internacional*. Señalaba que el

la construcción de la flota: *No hay otro medio de empezar, dijimos, construir por administración ni soñarlo, comprar directamente al extranjero menos aún, no hay más camino que un sistema mixto, nosotros todo lo posible, traer de fuera lo restante, procurar con tiempo y garantías el arraigo de la industria en el país.* La misma opinión expresó Maura en la sesión memorable: *que se haga un contrato en el cual los capitales, las industrias, las energías nacionales tengan cuanta mayor parte puedan ocupar y al propio tiempo se incorpore toda aquella energía industrial y toda aquella pericia extranjera que sirva de garantía para el éxito, para no hacer ensayos en cosas de gran trascendencia con la sola industria nacional, sin desaprovechar los elementos que pueda haber en los establecimientos del Estado.*

En las obras por administración se escogería preferentemente Ferrol para grandes construcciones, y para buques menores a Cartagena, mientras que a Cádiz se destinarían obras de reforma y reparaciones de artillería. Tras el correspondiente concurso público, se adjudicaron las obras a la *Sociedad Española de Construcciones Navales*, empresa que se hizo cargo en arriendo de los astilleros de Cartagena, La Carraca y El Ferrol (según Ley de 21 de abril de 1908), y que contaba con el respaldo de firmas inglesas y francesas, además de la presencia de ilustres navieros de la época: el Marqués de Comillas, Conde de Zubiri, Satrústegui...²⁷⁸

El 5 de febrero de 1912 se botaba al agua el primer acorazado español, primer buque de combate, digno de ese nombre, resultado del Plan de Escuadra. Se construyeron como parte del Plan los acorazados *España*, primero y segundo, y *Jaime I*; los destructores *Bustamante*, *Villamil* y *Cadarso*; los cañoneros *Laya*, *Lauria*, *Bonifaz* y *Recalde*; 22 torpederos y 3 buques de vigilancia tipo *Delfín*.²⁷⁹

La Ley de 7 de enero de 1907, de *Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales*, definió la política marítima, y abarcó, como su nombre indica, los extremos principales del Plan de reconstitución de la Marina. Eran los relativos a la organización administrativa de todos los servicios de la Armada, a la habilitación y régimen industrial y militar de los arsenales, bases navales y puertos militares de Ferrol, Cádiz y Cartagena, y a la reconstrucción de los buques que debían conformar el pilar de la reconstitución naval militar, como programa de nuestro poder naval. Dicha Ley tuvo un desarrollo progresivo en numerosos reales decretos: de 16 de enero, organizando los

crédito naval era una especialidad desconocida en España y que su solución no admitía aplazamientos, siendo las organizaciones de banca y crédito deficientes y mal preparadas, por lo que el Gobierno -decía Sánchez de Toca-, debía adoptar medidas extraordinarias.

²⁷⁸ Concuraron cuatro grupos: Scheneider y Forges et Chantiers; Ansaldo con Armstrong, Skoda y Marrell; Palmers con Breadmore y Mc Alpíns; y el cuarto, ganador que, con capital español y extranjero, fue fundado el 18 de agosto de 1908 con el nombre de *Sociedad Española de Construcciones Navales*, y contaba con el asesoramiento técnico de Vickers, Armstrong, Whitworth, Brown, Thornycroft y Normand.

²⁷⁹ Por lo que respecta a los destroyers proyectados por la Ley Ferrándiz, parece que el tonelaje era algo corto. Bajo el título *Las malas condiciones de los nuevos barcos*, Pérez Fernández-Chao afirmaba que, a la vista de la noticia de que los cañoneros *Recalde* y *Laya* y los dos primeros torpederos entregados no estaban en condiciones de continuar el servicio sin que se le repararan máquinas, que la Corporación no podía guardar silencio, que debía informar al país, pues se estaba gastando un dinero España a la que no se podía defraudar ni quitar su confianza, pues debían seguirse las otras construcciones... (Pérez Fernández-Chao, *La Tribuna*, 12 de abril de 1912)

Los cañoneros fueron las primeras importantes construcciones botadas de este Plan, entre 1911-1912 (los tres buques de vigilancia, de los diez previstos, eran botados en 1910)

servicios del Ministerio de Marina, los apostaderos y los arsenales; y otros reales decretos de 25 de enero, de 6 de marzo y de 9 de julio del mismo año, relativos a la presentación del proyecto de ley necesario para modificar las organizaciones y atribuciones del Tribunal de Marina y Ley de Enjuiciamiento de la Armada; real decreto de 15 de febrero, reconstituyendo el cuerpo de Artillería; y otro del mismo mes, día 26, referente a la Infantería de Marina; real decreto de 21 de abril de 1907, convocando concurso para la ejecución por contrata en los arsenales de Ferrol y Cartagena de las obras autorizadas en la Ley de 7 de enero; otro de 20 de mayo dictando las plantillas profesionales para todos los cuerpos de la Armada; del 10 de agosto, organizando la Junta consultiva de la Dirección de Navegación y Pesca Marítima; real decreto de 11 de noviembre sentando un proyecto de ley para la concesión de pensiones a los obreros de los arsenales, que fue aprobado en mayo de 1909; real decreto de 16 de septiembre, presentando el proyecto de ley de plantillas definitivas de la Armada y organizaciones de los distintos cuerpos de misma; complemento de estas disposiciones fueron las reales órdenes de 4 de febrero y 14 de abril de 1909 relativas a la tramitación y adjudicación del concurso de Escuadra, cuyo contrato con la *Sociedad Española de Construcción Naval* fue firmado el 16 de junio.

Con aquellas disposiciones implantó el ministro Ferrándiz cuanto era más urgente y necesario para un eficaz cumplimiento de la Ley de Escuadra. Cuando dejó el ministerio Ferrándiz, en octubre de 1909, quedaba iniciado y pendiente el restante desarrollo sistemático de la Ley por posteriores e inexcusables disposiciones complementarias.

El Plan de Escuadra había propugnado la orgánica de una marina moderna, muy similar a la de los últimos tiempos. También supuso cierto reconocimiento público hacia la Corporación, como necesidad nacional, y sentó las bases para desarrollo de la industria nacional marítima.

En palabras de un personaje de la época, Velarde Fuertes, aquella Ley supondría *una de las pocas síntesis de intereses encontrados que consiguió el nacionalismo económico español*.²⁸⁰ La aceptación de la Ley en su conjunto fue una idea compartida en su tiempo por diferentes revistas especializadas, como la *Revista de Economía y Hacienda*, y también entre diversas entidades económicas que así lo expresaron en las numerosas felicitaciones dirigidas al presidente Maura.

Sus construcciones, aunque adolecieron de defectos en su fábrica, supusieron la necesaria renovación de las anticuadas unidades, siguiendo un criterio defensivo, acorde a las necesidades y la propia situación nacional, y fue, como se apunta en la Exposición de la Ley: *el fundamento inicial del desarrollo futuro de nuestra flota*. Opina el almirante Bordejé que en este Plan se dio como novedad la atención a la política internacional y la política económica.

La importancia del Plan de Escuadra radica esencialmente en que fue la base fundamental para los siguientes Programas Navales, representando el claro lanzamiento de la Armada desde el desastre del 98, en su plano institucional y en el material, pese a que faltó un estudio previo, indispensable, en labor de tanta importancia.

²⁸⁰ *El nacimiento del populismo económico en España: el gobierno largo de Maura* (Velarde Fuertes, J., p. 77; estudio manuscrito en FAAM.)

Críticas a las Leyes marítimas de Maura

En primer lugar resulta interesante destacar la vuelta a la influencia de la *Jeune école*. Los españoles habían llegado en años pasados a rechazar por completo el valor del torpedero, o a darle toda prioridad siendo quizá su principal valor la defensa de los puertos amenazados.

Las tendencias del momento ya no admitían dudas, y cualquier anuario naval lo demuestra, esto es, el *destroyer* y el sumergible, y la supresión, no ya del hacía muchos años desaparecido torpedero de costa, sino del conocido torpedero de alta mar, que se había probado que de alta mar únicamente tenía el nombre y que, por tanto, resultaba incapaz de hacer el servicio de un *destroyer* y era inferior al sumergible como elemento de defensa de puertos.

En una flota de bloqueo se exigían dos condiciones: moverse con rapidez y ser invisible. La primera se ajustaba al torpedero, y las dos al sumergible; no obstante, el sumergible no se adoptó en España.

El Plan Maura-Ferrándiz no escapó a las críticas, y no tardaron en llegar sobre puntos concretos, como el de las primas a la navegación, el impuesto de tonelaje... y también al conjunto de la Ley, a su inoportunidad, éste fue el posicionamiento que tomó Joaquín Costa, seguramente que el más impulsivo de sus detractores.

Aunque lo esencial de los objetivos de la política naval de Maura coincidía con lo propugnados por Costa en 1883, el drástico cambio de opinión de don Joaquín desde el desastre de 1898 imperó en su rechazo al Plan de Escuadra del presidente Maura votado en el Congreso. Con el título *No se debe pagar*, publicó Costa un informe acerca de cuantioso sacrificio de los 200 millones de pesetas de presupuesto extraordinario, más los 400 del ordinario que, además, según había advertido Maura, eran cantidades *sólo para empezar*, esto es, el comienzo de un largo camino a la satisfacción de las necesidades navales.²⁸¹

Los comentarios de Costa apuntan las estimaciones que publicó en 1905 el *Diario Universal* acerca de los 1.000 millones de presupuesto extraordinario destinados al proyecto de Cobián, o lo considerado en *El Imparcial* como necesario con ocasión del proyecto Ferrándiz, esto es, mil millones de presupuesto extraordinario y cada diez años otros mil millones de presupuesto ordinario (mil anuales). A lo largo de toda su comunicación apela Costa a que el país ya no quiere que se construya la Escuadra, y propone que los gastos deben dirigirse a la cultura, educación, siendo un país –dice-, en el que el hambre y el analfabetismo son mayoritarios, y se remite, como muestra quizá del sentir general, a la exclamación que hizo el ministro de la Guerra, el general Correa, al acabar la guerra de Cuba: *Pluguiera a Dios que no poseyésemos un solo barco de guerra*.

Recuerda la reflexión lanzada por Silvela a las clases gobernantes y populares, que señalaba a los primeros como los únicos culpables de los desastres coloniales y a los segundos como los únicos cumplidores con la patria, propugnando que los políticos debían redimir su culpa emprendiendo

²⁸¹ *El País*, 25 de diciembre de 1907 (Costa, 1912, pp. 91-137)

reformas radicales, representando así *una revolución hecha desde arriba*; y, sin embargo -continúa Costa-, después de diez años sin haber hecho un solo acto de exculpación se apresuran a contraer una nueva culpa, amenazando con infantería...exponiendo así al país a nuevos desastres.²⁸²

Denunciaba Costa el gasto de 3.000 millones *en humo* que costó la pérdida de los territorios de Ultramar, y que la opinión del Parlamento no coincidía con la pública, de manera -decía Costa-, que los votos de los diputados revestían carácter particular y, así, no habiendo atendido el mandato del pueblo, se imponían al país, lo que se traducía en *gobierno del país contra el país*.

En el mismo orden, proseguía su aserto diciendo que, pese a que Silvela al despedirse de la política el 19 de septiembre de 1903 reconoció que *el país era resueltamente hostil a todo intento de construcción de escuadra*, y que, *en el régimen parlamentario se gobierna con la opinión y no contra ella*, sin embargo, se había emprendido la construcción de la Escuadra en contra de la opinión del país.

Señalaba Costa que aquellas gravísimas y temerarias palabras acababan de repetirse por el señor Maura, con el apoyo de los demás paladines del Parlamento: *aún en el caso de que faltase la fuerza, que no falta, yo no abdicaría, no renunciaría al cumplimiento de mi deber; hasta ese punto no estoy dispuesto a subordinar la acción del Gobierno a ese estado de opinión...* Estimaba Costa que la votación del 30 de septiembre (al proyecto de Ley de Escuadra) fue fruto de una oligarquía de notables, mostrándose la voluntad de una parcialidad política; y considera que Maura justificó su voto y su actitud de resistencia a la opinión pública argumentando que *ésta se halla enferma por causas perfectamente conocidas, de las cuales tal vez no está ausente la responsabilidad de los elementos políticos que han gobernado España*. Muy al contrario de la reflexión maurista, Costa entendía que España estaba siendo gobernada *por una minoría de enfermos llevados por la irreflexión, el interés propio y dinástico*, que tenía razón la opinión pública y que el Parlamento *desbarraba*. Palabras de rechazo similares pronunció también el diputado Jenaro Alas, afirmando que lo más apremiante era intentar un buen sistema de educación y que el dinero invertido en Guerra y Marina era dinero perdido.

Exhortaba Joaquín Costa a sus lectores a que no sufragasen los gastos votados en el Parlamento para la construcción de la flota y, dirigiéndose a los parlamentarios escribía: *Con Villaverde nos dijisteis que en aras de la consolidación del superávit y el saneamiento de la moneda teníamos que renunciar por algunos años a la reconstrucción y adelantamiento del país; ahora, con Maura, sacáis otras vez el cristo del honor nacional para desahuciaros del mismo modo, diciéndonos que lo primero es la Marina...Y declaraba, además, que para tener Marina había que contar con personal político apto para administrar la Marina; personal técnico apto para manejar los barcos; vocación marítima en ese personal, lejos de los salones; un gran presupuesto ordinario para carbón y proyectiles; un gran presupuesto extraordinario para proseguir indefinidamente las construcciones y mantenimiento; y la existencia de puertos militares bien fortificados y pertrechados; con esto -decía-, se tiene Marina pero no se tiene poder naval,*

²⁸² *La revolución desde arriba...teoría de Silvela (Diario de Sesiones del Congreso, 1 de junio de 1896 y 31 de mayo de 1899)*

y que para tenerlo eran necesarias otras condiciones, sobre todo un organismo económico robusto, producción industrial intensa, una marina mercante importante, gran comercio exterior etc.. Concluía Costa diciendo que *la Marina es una pieza de un organismo complicado que necesita la concurrencia de otras muchas; que por sí sola no vale ni representa nada*, advirtiendo que España no se había ocupado de fomentar el espíritu y condiciones necesarias, y que se quería improvisar entonces *imponiendo una verdadera utopía al país*.

Por último, el largo escrito de Costa, en respuesta a las sesiones parlamentarias de 27 y 30 de noviembre de 1907 (la última de ellas famosa *sesión memorable* de la votación de los créditos para la construcción de la flota), dice entre otras cosas: *Con una experiencia constante de tres centurias, tal como la que llevamos por delante, sería un delito de lesa patria, sería un delito de lesa humanidad y de lesa sentido común, sería una demencia, dar dinero a crédito de una reforma que ha podido hacerse muchas veces y que no se ha hecho ninguna.... La razón que hubo en 1883 no existe en 1907 para pensar en Marina de guerra*.

En contra de aquellos que han alegado posteriormente que los últimos años de Costa se vieron afectados por cierto fanatismo, incluso desequilibrio, conviene recordar cómo Costa expresa claramente que sus palabras se rigen por el mismo criterio con que apreció la cuestión en 1883, pero que entonces concurrían unas circunstancias muy distintas, esto es, que poseíamos provincias ultramarinas y colonias intensamente pobladas, y aspirábamos a acrecentar su área con otras aún más extensas en África, cuestión de exteriorización colonial que había suscitado el Congreso científico de 1883 enfocado esencialmente al desarrollo de la marina Mercante.

Ciertamente, como afirmaba Joaquín Costa, la opinión popular desconfiaba y la prensa republicana radical y socialista lo rechazaba considerándolo *una ola de extravagante patriotismo*; desde la prensa se subrayaban los elevados costes, esencialmente desde *El País*, *El Liberal Republicano* y *El Mundo Monárquico*.

También desde el seno de la Corporación tuvo sus efectos negativos, sobre todo por el malestar que crearon las reformas en su orgánica; así, en el mes de octubre del mismo año 1908, el vicealmirante Pascual Cervera Topete cesaba en su cargo de presidente de la Junta Superior por desacuerdos con Ferrándiz. Parece que las diferencias venían de tiempo atrás pues, precisamente, del mes de octubre del año anterior, vemos una publicación del vicealmirante Cervera conteniendo sus críticas al Proyecto de Ley; exponía unas ideas que, como él mismo advertía, pensó exponer en el Senado pero que su estado de salud no se lo permitió. Comenzaba su estudio diciendo: *La trascendencia que para la existencia de la Patria tiene la restauración de nuestro poder naval, me ha preocupado siempre mucho, aún más desde la dolorosa experiencia de nuestros desastres que pusieron de manifiesto lo justificado de mis temores*. Confesaba Cervera que había dedicado toda su larga vida a estudiar las causas de los males que impidieron la restauración naval que, a su juicio, estribaban en la *funesta centralización que preside todos los ramos de nuestro sistema de gobierno, cuya secuela principal es la facilidad con que los gobiernos ceden a la presión que ocasionan las mal llamadas razones políticas que dan origen a otras (...)* y, seguidamente, pasaba a analizar el Proyecto de Ley del que consideraba transcendía: *centralizar todo lo conveniente al ramo más de lo que está ya actualmente; castigar sin piedad*

un personal sufrido y digno de consideración; separar completamente lo militar de lo civil; cambiar el sistema de trabajo en la Marina, sobre todo en las construcciones. Extendía sus críticas acerca de que no acababa la influencia política al quedar todo centralizado en el Estado Mayor, resultando éste un delegado del Ministro; en torno al exceso de plantilla, decía que, observándose en el nuevo Plan los llamados *saltos de tapón*, resultaban medidas radicales que *producen perturbaciones muy hondas y perjudiciales para el servicio*; en cuanto a la separación de servicios militares y civiles, opinaba que el Proyecto seguía la tendencia radical, existente anteriormente, de la ideas antimilitaristas; apoyaba la idea de reunir todo lo referente a la marina Mercante en una sola Dirección, pero la promesa al respecto en el Proyecto le parecía algo vago, que no era suficiente para vencer la resistencia del espíritu de clase que se oponía a *soltar prerrogativas*; consideraba materia opinable la conveniencia de arriendo de arsenales, y apuntaba las dificultades y diferencias entre los sistemas de arriendo y arsenales; aludiendo a la pasada experiencia del *Nervión*, que juzgaba exitosa pero que, habiendo pasado por muchos obstáculos...consideraba que era preciso hacer un cambio completo en la contratación, suprimiendo todas las formalidades administrativas que no fueran absolutamente necesarias etc.²⁸³

La nueva Ley también recibió por parte de algunos parlamentarios duros reproches a la construcción de tres acorazados, estimándolos insuficientes para enfrentarse a potencias como Alemania o Inglaterra etc. Maura replicó fundamentalmente a las palabras de Moret quien, habiendo formado parte de diferentes comisiones de Marina y aún antes por su experiencia en Estados Unidos, tenía conocimientos al respecto y mostraba sus dudas acerca de si era el tonelaje adecuado a nuestra flota, además de advertir que debiera aumentarse el número de barcos auxiliares. La respuesta de Maura dejó claro, como en otros discursos, que la parte técnica era materia que correspondía a los marinos, remitiéndose al Ministro y a las opiniones diversas expuestas en la Junta de Escuadra, y que se había optado por una decisión acorde a nuestros medios.

Pero, sobre todo, el centro de las críticas se fraguó en torno a la concesión de contratos para la construcción de la Escuadra, y es que, a pesar de que *Ley de Fomento a las Industrias y Comunicaciones Marítimas* fue aprobada también por consenso, y así lo celebraron incluso las revistas especializadas como la *Revista de Economía y Hacienda*, desde diferentes ámbitos se multiplicaron las detracciones.

Las medidas fueron censuradas por Moret y Canalejas, también las referentes a las líneas subvencionadas para el desarrollo del tráfico y aseguramiento de mercados, en lucha contra la bandera extranjera. Las compañías adjudicatarias de líneas fijas se comprometían a dar preferencia al transporte nacional, a ceder el uso de sus buques como auxiliares de la Armada en caso de guerra, que el producto español no pagase más flete que el extranjero, descuentos a determinados tipos de viajeros etc. resultando toda la ayuda prestada por el Estado en unos 20 millones de pesetas.

El principal punto de discusión se centró en la subvención que el Estado otorgaba a la *Transatlántica*, compañía de transporte nacional que dirigía el Marqués de Comillas, personaje también afectado, además, por la Ley de

²⁸³ Cervera Topete, Pascual: *Observaciones al proyecto de Ley sobre Reformas de Marina*. Puerto Real, octubre de 1907 (impreso en FAAM.)

Escuadra. El asunto llevó a la oposición política y a la prensa a acusar al Gobierno de prevaricación por favorecer supuestamente a esa compañía.

Desde diferentes ámbitos surgieron las polémicas, se izaba la bandera de una pretendida nacionalización sobre un grupo determinado. Se trataba de convencer al país de que las casas más acreditadas del mundo, los mejores constructores de buques, nos conducían a la ruina y que, por el contrario, los resultados de los cruceros del *Nervión* constituían la panacea del futuro naval español; pretendían estos ensalzar a los que algunos tildaban de *cascajos memorables de vergüenza*, diciendo que representaban la mejor técnica, superior a los del *Domion* y el *Vengaenze*... De otra parte, sus detractores los acusaban de ignorantes, y que intentaban desviar la opinión y desacreditar el desarrollo del poder naval, y de la misma industria nacional que aparentemente defendían.

En esa dialéctica, la experiencia había mostrado cómo otras naciones marítimas, contando con fuertes medios de fiscalización, sin embargo, sus Parlamentos y la prensa apenas intervenían en el detalle de los organismos militares, mientras que sí exigían una responsabilidad a su gestión, en crítica continua, tras la aprobación de un programa y presupuestos navales. Por el contrario, en España, se ponía en tela de juicio toda labor de defensa, lo cual, unido a la manipulación de la prensa, obstaculizaba el espíritu marítimo necesario a toda ejecución de política naval. La prensa, creadora de opinión, tanto o más que transmisor de ella, tuvo un papel fundamental en todas las crisis, en especial el influyente *Imparcial*, acusado de gobernar España. Veamos:

El concurso de adquisición de Escuadra se había publicado el 21 de abril de 1908 y la adjudicación el 14 de abril del año siguiente, informando favorablemente la Junta de Proyectos del ministerio de Marina el 19 de diciembre. Se habían presentado a concurso cuatro compañías de fuera: la inglesa Wickers (supuestamente de más interés para el Gobierno), la francesa Forges de la Mediterranée (opción que defendió Romanones), la italiana Ansaldo (con el apoyo inicial de Sánchez de Toca que más tarde se inclinó por la nacional asturiana), y la alemana Krupp. Después de un proceso donde abundó la actividad de cónsules y embajadores de los países de los constructores concursantes para conseguir la contrata, salió elegida la Wickers que, asociada al grupo español, constituyó la sociedad Constructora Naval. La decisión gubernamental desató una polémica que llevó a políticos de la oposición y a la prensa a acusar más o menos veladamente de prevaricación al propio Presidente, denunciando una supuesta protección gubernamental a los intereses de la compañía seleccionada. Las inculpaciones llegaron a significar connotaciones de carácter religioso, vinculadas al semblante católico de Comillas, hasta el punto que Canalejas alcanzó a insinuar la existencia de alianzas económico-eclasiásticas; incluso Azcárate que, aún aviniéndose a la gestión maurista, llegó a señalar la excesiva influencia en el Presidente de ciertos capitalistas religiosos *preocupados o fanáticos*; mientras que el diputado Urzáiz, antiproteccionista convencido, que tampoco puso en duda la honorabilidad de Maura, aludió al *favor y despilfarro* que suponía la Ley en su conjunto.

El Presidente se defendió de ese supuesto despilfarro alegando su claro posicionamiento nacionalista: *Se necesita tener el ánimo ofuscado para no ver en este proyecto de Ley sino la congrua sustentación de la empresa que se*

*llama Compañía Transatlántica (...) supongo no penetrará tan adentro esa preocupación de la Transatlántica... que preferís transporten, exploten y cobren los fletes disponibles navieros extranjeros, a que los cobre la bandera nacional si es la Transatlántica.*²⁸⁴

La oposición parlamentaria la inició en el mes de marzo de 1909 el teniente auditor de 1ª Clase Juan Macías; en su interpelación de 17 de abril se refirió a la adjudicación de las obras a la Constructora Naval acusando de prevaricación a Maura. La moción la presentó el diputado Nogués, al que unos días después replicaba el Presidente.

Finalmente, tras la correspondiente investigación de una comisión propuesta al respecto, sobre el expediente completo conservado en el ministerio, un informe del republicano Luis Morote presentado al Congreso el 26 del mismo mes, dejaba zanjado el asunto quedando exculpado el Gobierno de la acusación. Morote reconoció que no veía prueba alguna de prevaricación; tras su favorable declaración, realizada en contra de su propio partido y de los liberales, entregó su acta de diputado y renunció a la jefatura de su periódico.

Aunque los debates parlamentarios, producidos los días 23, 24, y 27 de marzo de 1909, no alcanzaron una oposición abierta, sin embargo, el temor a estas reformas lo recogió la prensa apuntando que el Gobierno se proponía favorecer los intereses de la Compañía Transatlántica, y que el concurso de obras no era más que un disfraz para adjudicarle los contratos. La protesta ciudadana se materializó en la concentración de unas 30.000 personas en Madrid, el 28 de marzo, con representaciones de sociedades políticas, económicas, obreras etc. y al frente su promotor, el diputado republicano Sol y Ortega, con otros de su partido minoritario, protestando por *las inmoralidades del Gobierno*.

Si bien el prestigio del estadista mallorquín salió fortalecido con este debate, sus opositores no cejarán en su empeño por derrocarlo denunciando la concesión de importantes subvenciones a la Transatlántica, tras la aprobación de la *Ley de Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas* suscrita por el ministro de Fomento José Sánchez Guerra. Cinco meses después de aprobado el proyecto dimitía el Gobierno.²⁸⁵

Desde 1909 la política interior vivía una situación difícil y turbulenta; en ese año se había iniciado la nueva crisis de Melilla, enviándose 42.000 hombres, llevándose a filas hasta 3 reemplazos, movilización que provocó los

²⁸⁴ Críticas de Canalejas, Azcárate y Urzáiz, y réplicas de Maura, en los días 23, 24 y 27 de marzo de 1909 del *Diario de Sesiones del Congreso*.

²⁸⁵ Por otra parte, aunque el artículo 19 de la Ley disponía su entrada en vigor antes de terminado el año desde su publicación en la *Gaceta*, sin embargo, pasó el tiempo y parte de la Ley quedó sin cumplirse. Cinco años después, la *Liga Marítima Española* publicó la documentación que había dirigido al Gobierno dando cuenta de los resultados de la Ley, y solicitaba su cumplimiento en los preceptos que aún no estaban vigentes: documentos de 31 de octubre de 1914 y 15 de enero de 1915, suscritos por el presidente de la sociedad, Joaquín Sánchez de Toca. El escrito señalaba los beneficios resultados de la Ley, pese a que no se había cumplido en su totalidad, anotando cifras específicas del aumento del comercio de importación y exportación, en la construcción nacional etc. Aseguraba Toca que las compensaciones obtenidas hasta la fecha se incrementarían cuando se cumpliera la Ley en su totalidad. Siete años después de promulgada la Ley, y dos después de iniciada la primera Gran Guerra, Maura recordaba en el Círculo de la Unión Mercantil de Madrid, 19 de mayo de 1916, sus primeros intentos de 1909 y que, ahora, en plena guerra, quedaba demostrado lo importante que para una nación era tener Marina Mercante, *tener la bandera o no tenerla*.

conflictos de Barcelona, la llamada por el Ejército *semana trágica*. La protesta social se había dirigido fundamentalmente contra las fuerzas de Ejército que, a su vez, manteniéndose aún como la principal institución secular del país, no podía renunciar a intervenir en las cuestiones que venían afectando a la sociedad de esta época. No hay que olvidar que en los años últimos habían ido aumentando los regionalismos catalán y vasco y que se mostraban contra el Ejército, así, los incidentes de la población catalana el 25 de noviembre de 1905 a causa de la caricatura publicada en el semanario *Cu-Cut*, cuestión que la oficialidad consideró ofensiva asaltando la sede periodística; la reacción contra la prensa por parte de oficiales de Ejército ya tenía antecedentes, cuando en 1895 pretendió acabar con el tipo de campañas emprendidas por algunos medios publicistas.

Ese claro antimilitarismo, arrastrado desde el siglo anterior, lo refleja Seco Serrano, en su obra *Militarismo y civilismo en la España contemporánea*, al escribir: *Las deplorables consecuencias del desastre colonial fueron dos, a cual más trascendental: el desvío y la desatención del elemento civil hacia las instituciones militares, a quienes se imputaban las faltas y flaquezas de que fueron responsables gobiernos y partidos y, sobre todo, la génesis del separatismo disfrazado de regionalismo.*

El golpe definitivo a la labor maurista lo producía el asunto Ferrer, mientras que la revolución anárquica barcelonesa había acabado con el famoso lema revolucionario ¡Maura no! y el de sus partidarios ¡Maura sí!. La dimisión de Maura, realmente arrancada por el Monarca, se producirá inevitablemente el 21 de octubre de 1909.²⁸⁶

Maura tardará nueve años en volver a la presidencia de gobierno, ocupando la Jefatura del Gobierno Nacional el 20 de marzo de 1918, en momentos de grave crisis: sindicalismo obrero y de funcionarios, Juntas Militares de Defensa, Parlamento faccioso etc.

Alejamiento de Maura de la política, y sus últimos gobiernos

Las agresiones de los nacionalismos contra las fuerzas armadas, los movimientos revolucionarios de 1909, las protestas de radicales contra las movilizaciones de fuerzas a Marruecos, y la campaña internacional a favor de Francisco Ferrer, habían ido apartando al Ejército de la postura liberal que venía mostrando en el curso del siglo XIX. Desde los últimos sucesos, los militares encontrarán mayor apoyo en las filas de derechas. También se logrará un avance importante en el entendimiento entre el Ejército y la opinión popular a raíz de la Ley de Reclutamiento de 1912 y las limitadoras reformas militares del general Luque (la vieja redención a metálico se transformó en un servicio reducido para los soldados que querían llegar a convertirse en suboficiales y oficiales de complemento, y que debían volver al servicio en caso de emergencia con mayor facilidad que el resto)

En cuanto a Marina, y posiblemente como un eco de la revolución portuguesa que destronara a Manuel II, se produjo una sublevación de parte de

²⁸⁶ 21 de octubre de 1909, Real Decreto de traslado del ministro de Gracia y Justicia, del real decreto que aceptaba la dimisión de la presidencia del Consejo de Ministros desempeñada por Maura (FAAM., 285, 26)

algunos marineros en el cañonero *Numancia*, el 2 de agosto de 1911, siendo fusilado a bordo su jefe, el fogonero Sánchez Moya, el único de los cinco condenados.

Los gabinetes que siguieron al denominado *gobierno largo* de Maura, y sus ministros de Marina, hasta la I Gran Guerra, pretendieron dar continuidad al Plan Maura-Ferrándiz. Aumentarán los presupuestos de Defensa y avanzará lentamente la reorganización de Marina. Hablamos de Concas, en el Gabinete Moret; Arias de Miranda y Pidal Rebollo en el de Canalejas; Gimeno en el de Romanones; y por segunda vez Miranda en el de Dato, quienes se ocuparon de la consumación del Plan de 1908, además de presentar otros planes que lo complementaban.

El primero de los acorazados digno de ese nombre y resultado del Plan Ferrándiz-Maura se botó en El Ferrol, el 5 de febrero de 1912, se trataba del *España*, gobernando ya Canalejas (en la presidencia desde febrero de 1910) quien pretendió dar continuidad a la labor emprendida por Maura.²⁸⁷ En el Mensaje a la Corona, Canalejas había señalado que: *El ministerio de Marina, a su vez, persevera en el común propósito de renovar el material flotante, y preocúpase de facilitar la instrucción impuesta por el manejo de los nuevos barcos y de reorganizar los servicios dentro de la Ley y de las necesidades públicas, dirigiendo, en suma, los sacrificios de hoy al poder naval de mañana.*

Cuando accedió don José Canalejas a la presidencia de Gobierno logró aumentar el presupuesto de Marina en un 25%. Elaboró un proyecto de importancia, en el que se determinaba la adquisición de tres acorazados de 20.000 tn, 3 destructores de 1.000 tn, 6 sumergibles de 400 tn, 9 torpederos y 4 cañoneros, con un coste total de 321 millones de pesetas en un plazo máximo de ejecución de ocho años.²⁸⁸ Desafortunadamente, meses después de anunciar que se había terminado la elaboración del proyecto de construcciones navales, y que se hallaba en supervisión de la Junta de Defensa, moría asesinado el 12 de noviembre de 1912, asesinato que truncó el desarrollo de su programa.

En el siguiente turno que se produjo de carácter conservador, con Eduardo Dato en la presidencia por primera vez, se volvía a plantear la cuestión naval en el Consejo de Ministros; el vicealmirante ministro del ramo, Augusto Miranda Godoy, reputado científico, presentaba un proyecto de Ley a las Cortes en fecha 7 de mayo de 1914, concerniente a construcciones navales y habilitación de los puertos militares. Resultaba una continuación del Proyecto Ferrándiz-Maura, estando los arsenales de El Ferrol y Cartagena en buen ritmo de construcción y las industrias auxiliares en pleno desarrollo y, sobre esto, la concesión de un crédito anual de 36 millones de pesetas durante 9 años. Contemplaba el Programa de Miranda la construcción de 2 acorazados, 2 cruceros contratorpederos y 6 sumergibles, además incluía obras en las bases navales.

El comienzo de la I Guerra Mundial mostró la conveniencia del submarino en la guerra marítima, determinándose el cambio del proyecto de Miranda por un segundo proyecto, de 30 de octubre del mismo año, en el que prescindía de acorazados y proponía cruceros rápidos, cazatorpederos,

²⁸⁷ En esa línea se interpreta el telegrama de felicitación que envió a Maura cuando se botó el primer acorazado que salió del arsenal de El Ferrol (noticia de un periódico italiano de febrero de 1911. FAAM., 443, 38)

²⁸⁸ Anuncio hecho por Canalejas en respuesta a una interpelación de Manuel Argüelles.

sumergibles, guardacostas y barcos minadores, en definitiva fuerzas sutiles en la consideración de ser más apropiadas al extenso litoral español. Nuevas enseñanzas de la Gran Guerra impulsaban la conveniencia de proseguir la obra de Maura-Ferrándiz, dictando la Ley de 17 de febrero de 1915, más conocida como Ley Miranda. Propugnaba la construcción de 4 cruceros rápidos (cuya excelencia se demostraba en la 1ª G.M.), 6 destructores y 28 sumergibles, además de 3 cañoneros y diversos buques auxiliares; y otras obras en las bases navales y en material aéreo, de minas y defensas submarinas, estimados en un coste total de más de 270 millones de pesetas en un plazo de ejecución de seis años.

La gestión de Miranda la acreditaba su continuación en el ministerio en el siguiente Gobierno presidido por Romanones, a la caída de Dato, siendo ésta la primera vez que se mantenía un ministro en el cambio de partido. Volverá a ocupar la cartera de Marina tras la crisis y caída del Gobierno de Romanones, en abril de 1917, y llegada del nuevo presidente, Manuel García Prieto; aún será nombrado otra vez, en 1918, en el Gabinete de Maura, sustituyendo al ministro cesante almirante José Pidal, que había dimitido por diferencias en la aplicación de las reformas del Ejército a la Armada.²⁸⁹

Sin embargo, la reconstitución marítima emprendida por Maura había perdido su fuerza y velocidad inicial, ausente la firmeza en su orientación y la vigorosa acción que exige la defensa nacional. De su lentitud e interrupciones se quejaba Maura en discurso pronunciado el 21 de abril de 1915, en el Teatro Real de Madrid cuando, refiriéndose a las fuerzas navales dijo: *sobre las que emprendí una campaña porfiadísima hace ahora treinta años. Era notorio que no tenía género alguno de interés, ni siquiera del interés electoral de mi distrito; no tenía más interés que el de mi patria ¡Treinta años y hasta los veintiocho no pude lograr nada; La segunda vez que fui Presidente del Consejo de Ministros pude poner la primera hilada del cimiento de una obra que tiene muchos pisos. Y de eso que se legisló, todo quedó abandonado, menos lo que no se podía abandonar, siendo de notar que en Marina lo que no es completo y sistemático, resulta inútil. No se puede hacer todo de una vez; pero mientras no está el sistema completo, las piezas son como de un reloj descabalado.*

También en el famoso discurso el 29 de abril de 1917 en la plaza de toros de las Ventas, recordaba Maura la excepcional geoestrategia española y se volvía a lamentar del abandono en que se hallaban nuestras bases navales, pese a los críticos momentos que entonces se vivían: *La España a que alcanza nuestra mirada, aún nuestra ilusión entusiasta, no puede soñar en ofrecer en sus tratos internacionales considerables ejércitos que vayan a remotos campos de batalla con nuestros amigos, como no puede ofrecer poderosas escuadras que vayan con las ajenas a mares remotos. Pero España tiene algo que ofrecer que es único e inestimable. España tiene una situación geográfica y estratégica en el mundo que, para quien quiera que sea nuestro amigo, tiene un valor inapreciable, porque es multiplicador de sus fuerzas, porque es un desdoblador mágico de sus propias aportaciones de energía. Y esto, que son nuestras bases navales, que es nuestra situación en los dos mares, en el centro de la vida mundial, mercantil o militar, eso es menester que lo tengamos seguro, que lo poseamos exclusivamente nosotros (lo he dicho en las Cortes muchas veces porque hace treinta y tantos años que lo vengo diciendo). Y eso*

²⁸⁹ El cambio de ministros de Marina seguía el acelerado ritmo del siglo pasado; desde 1898 ya se contaban 24 nombramientos de titulares del ramo.

requiere que le pongamos nosotros la llave, y que tengamos nosotros la llave. Hoy no la tenemos, y no tenerla significa que todo lo que las bases y la posición estratégica que España representa en el mundo, en vez de ser nuestra fortaleza, es una invitación a agraviarnos y a tomárnoslo.

Maura volvía a la presidencia del Gobierno el 22 de marzo de 1918, un gabinete homogéneo. Representaba la continuación de su política naval, política que la Guerra Mundial dotaba de mayor fuerza, pero tampoco tuvo resultados.

Otros asuntos centraron estos años la actividad del Gobierno, sobre todo encaminada a calmar la situación interna, relegando los temas como la Marina que, llegando el final de la I Gran Guerra, parecía cancelar todo peligro. Pero no se abandonó totalmente, se prorrogaron los plazos y anualidades aplicados a la construcción de una segunda escuadra en orden a la Ley de 11 de enero de 1922, de nuevo siendo presidente Antonio Maura, ya por quinta y última vez. precisamente durante esta presidencia, Maura debió afrontar el desastre de Annual (acaecido sólo unos días antes de que tomara posesión) tragedia que sometió todo a reflexión, en mucha mayor medida que la crisis del 98.

El nuevo ministro, el Marqués de Cortina, personaje civil de gran preparación, dio continuidad a la obra de Miranda impulsando el desarrollo de la Armada. Conviene destacar de su labor la adquisición del buque escuela *Galatea*, que navegó hasta 1961; o la transformación que en los talleres *Vulcano* de Barcelona dio lugar al primer transporte de hidroaviones español, el portaaeronaves *Dédalo*, que tomó parte en las operaciones de desembarco en Alhucemas en 1925, y fue el primer buque en el que se posó un autogiro tipo *La Cierva*, en 1934.²⁹⁰ Pero el papel más destacado de Cortina fue alcanzar la aprobación en las Cortes de la Ley de su nombre, de 11 de enero de 1922, obteniendo créditos para completar las construcciones del Plan de 1915 y disponiendo unidades de nuevo diseño, adaptadas a los nuevos avances tecnológicos. El plazo de ejecución se fijaba en seis años, y el coste en 450 millones de pesetas.

Al Plan Cortina siguió el Programa Naval de la dictadura de Primo de Rivera, siendo ministro de Marina Horacio Cornejo, según decretos-leyes de 31 de marzo y 9 de julio de 1926; del resultado de este Plan sólo apuntamos, por su trascendencia posterior, el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*, y los dos cruceros tipo *Washington*, de los tres programados, el *Canarias* y el *Baleares*, entregados en 1936 y 1937 respectivamente, fue el tipo que proliferó en casi todas las marinas de la época hasta comienzos de la II Guerra Mundial.

²⁹¹

Epílogo

²⁹⁰ Creada la Aeronáutica Naval por R.I.D. de 15 de septiembre de 1917, la Armada española fue de las primeras del mundo en estimar la importancia de la aviación naval, y aprovechar así las experiencias vividas por las marinas británica y norteamericana durante la I G.M.

²⁹¹ El último programa de la monarquía de Alfonso XIII fue presentado por el contralmirante Salvador Carvia, fundador que había sido de la Escuela de Guerra Naval. Fue un programa ambicioso y bien planeado, con la colaboración de la Escuela, cuya ejecución habría elevado a la Marina española en el ranking mundial. Su presupuesto alcanzaba los 2.638 millones de pesetas, para un plazo de catorce años, pero los acontecimientos políticos impidieron su ejecución.

Los gobiernos tardarán en formular un nuevo plan naval, seguramente lo impedirían el temor al espíritu de desánimo, o abiertamente contrario, que produjeron Cavite y Santiago, y quizá en mayor medida la oposición del personal de Armada, cuya organización, aunque no existía prácticamente Marina, se mantenía idéntica a la de antes del Desastre, con los presupuestos y leyes de armada sometidos a las Cortes aprobados como un calco de los anteriores. De fuerzas navales sólo quedaban las que no estuvieron dispuestas para participar en el combate; sólo existía el acorazado de segunda *Pelayo* y el crucero *Carlos V*, el transporte *Giralda*, y dos cañoneros, y a eso se le llamaba Escuadra.

Habrá que esperar a los cambios del siglo XX, durante un nuevo gobierno conservador. Será el espaldarazo definitivo a la política naval de Silvela, producido durante su segunda presidencia con la colaboración de don Antonio Maura que, procedente del partido liberal y tras llegar a un acuerdo con el Presidente, fue nombrado ministro de la Gobernación en 1902, mientras en Marina accedía finalmente Sánchez de Toca. Precisamente, la base del encuentro Silvela-Maura, uno de sus puntos de convergencia, radicaba en la política naval propuesta por Silvela.

Maura pretendió crear y estimular el necesario espíritu marítimo para la reconstrucción de la Escuadra, como un elemento necesario y al servicio de la defensa y política exterior española. Siempre fue consciente del carácter marítimo de la Nación, de las necesidades de comunicación con sus territorios ultramarinos y del Norte de África y de la posición geoestratégica de la Península como condicionantes de las apetencias extranjeras. Desde sus primeras intervenciones como abogado en cuestiones marítimas, supo demostrar un conocimiento de la realidad marítima, viendo a la Marina Mercante y también a la de Guerra como imprescindibles factores de prestigio español en la esfera internacional.

La sesión memorable de 27 de noviembre de 1907, y la consecuente aplicación de la Ley de 1908 tuvo importantes beneficios, pero también la salida del Gobierno de Maura llevó en poco tiempo a casi la suspensión, y desde luego a la ralentización, de gran parte de la obra de reorganización de servicios y de reconstitución de nuestro poder naval.

No obstante, la Ley Maura-Ferrándiz puso las bases al florecimiento de la reconstrucción naval del primer tercio del siglo XX, que no había conseguido la Ley de 1887 con los astilleros de Cádiz (*Vea Murguía Hnos.*) y del Nervión (*Martínez Rivas- Palmers*) en Bilbao.

Las obras fueron adjudicadas mediante concurso público a la *Sociedad Española de Construcción Naval*, que las llevó a cabo con la garantía técnica de tres casas inglesas, *Vickers*, *Amstrong* y *Brown*.

La *Constructora Naval* habilitó los tres arsenales especializados: el de El Ferrol para la construcción de grandes buques, esto es, acorazados y cruceros; el de Cartagena, fundamentalmente para fuerzas sutiles, es decir, para la construcción de *destroyers*, torpederos, submarinos, cañoneros, guarda-costas, etc.; y, finalmente, una parte de La Carraca se dedicaba a la fabricación de cañones y proyectiles de diferentes calibres.

En ese orden, la Ley de 1908, que acometía a la vez la habilitación continuada de las bases navales y los puertos militares, supuso un importante impulso a la industria española. En Ferrol y Cartagena se instauraron avanzados talleres para la construcción de turbinas del más moderno sistema

de propulsión de los buques. En Cartagena se estableció la fabricación de tubos de lanzar torpedos y de otros elementos indispensables para la defensa nacional que hasta entonces no se hacían en España, entre ellos las minas. En cuanto a los aceros de los cascos de los buques, se hicieron en grandes talleres de Bilbao y Asturias con material español. También las turbinas para las máquinas principales y la mayor parte de la maquinaria auxiliar se construyeron en España, a excepción de algunos aparatos muy singulares o patentados que se importaron de fuera. De producción nacional fueron igualmente las calderas de los acorazados y demás buques, gran parte de los aparatos eléctricos y la artillería de calibre pequeño y medio hasta 10 cm con sus montajes. Por último, cabe mencionar que la mano de obra la constituyó en un 95% personal español, tal y como preceptuaba la Ley.

Pero, como decíamos en líneas anteriores, con la salida del Gobierno de Maura, se pronto perderán la fuerza y velocidad iniciales, revelando tardanzas y contradicciones en la consecución de las obras. Aún en plena contienda de la primera Gran Guerra, la Ley de 17 de febrero de 1915 presentada en Las Cortes por el entonces ministro Miranda, llegaba con notable retraso. Cuando más importante habría resultado acrecentar la obra de reconstitución marítima iniciada por Maura, las cosas se hacían mal y tarde, con interrupciones y dudas, lenta y escasamente, sin una política establecida y, así, sin la vigorosa atención que exigían la defensa nacional y la industria militar.

Durante la dictadura de Primo de Rivera las construcciones navales se seguían por las leyes de 1915 y 1922; por Real Decreto de 13 de julio de 1926, ya fallecido Maura, siendo ministro el contralmirante Cornejo, se aprobó otro programa naval, continuación de la política naval de Maura-Ferrándiz; su primera demostración se realizó en las maniobras del Mediterráneo de octubre de 1929 con la asistencia de Alfonso XIII y el ministro García de los Reyes.

Para finalizar no podemos olvidarnos de las amargas palabras pronunciadas por Maura en el Círculo de la Unión Mercantil e Industrial de Madrid, en 1916: *Yo he llevado 30 años procurando persuadir a todos de lo que es la Marina Mercante para una nación peninsular e isleña; al cabo de esos 30 años, cuando llegué a poder intentar algo desde la Presidencia del Consejo de Ministros, poniendo la primera hilada para el edificio, no faltaron 30.000 madrileños que salieran a la calle para atestiguar que éramos unos ladrones los ministros que hacíamos tal cosa...* Se refiere Maura a la manifestación promovida por el diputado republicano Sol y Ortega, el 18 de marzo de 1909, en protesta a las supuestas irregularidades del Gobierno de Maura.

CONCLUSIONES

La aplicación del vapor en la navegación y más adelante el acorazamiento de los buques habían consolidado la supremacía naval de Inglaterra mediado el siglo XIX, muy por delante de las demás potencias marítimas, además de asegurar el segundo lugar del ranking a Francia.

Vencida Turquía en Ambarino, aniquilada la flota española de Fernando VII, debilitada Holanda por la sublevación de Bélgica, afanada Prusia en afianzar un ejército fuerte, Rusia ocupada en su política de los Balcanes, y carentes Alemania y Estados Unidos de poder naval, todo hacía prever el mantenimiento del ranking mundial.

A los efectos de la primera revolución industrial, desde la propulsión a vapor, la artillería rayada y los primeros blindados, siguieron los correspondientes a una segunda fase, o segunda revolución industrial, en torno a 1870, con nuevos y sofisticados mecanismos y soluciones. El último cuarto de siglo fue la época del imperialismo expansionista, profundamente influenciado por las teorías de Mahan, en las que las fuerzas militares eran el instrumento necesario para conquistar y mantener las posesiones coloniales y el comercio marítimo. La modernización de la técnica y táctica naval a que llevó la construcción en hierro y acero y la propulsión a vapor, estaban en pleno desarrollo, consecuentemente, las marinas de todas las naciones vivían un periodo de crisis, en una carrera de progreso donde cada avance sustituía el anterior produciéndose constantes innovaciones que no llegaban a tomar una forma definitiva.

Paralelamente a la revolución industrial capaz de relanzar la economía de un país mediante el impulso de navalistas y ligas navales, o su depresión, se producían largos debates sobre los prototipos a elegir al no existir uniformidad de criterios. De un lado estaban los partidarios de la escuela tradicional, defensora de los grandes buques para dominio del mar, defensa de las costas y del comercio marítimo, en definitiva, auténticos buques de combate, y, del otro lado de la polémica, emergía la nueva teoría nacida en Francia, la *Jeune école*, que ponía en duda la eficacia de una flota constituida por buques de la máxima potencia ofensiva; era la teoría propugnada por el almirante Aubé, pretendiendo pequeños torpederos, construidos en gran número y a menor coste, que podrían destruir los grandes cruceros, los acorazados tradicionales, capaces así de anular la superioridad naval inglesa y expulsar su comercio marítimo. En suma, se trataba de primar la guerra defensiva sobre la guerra ofensiva de la tesis ya postulada por Mahan, resultando que, las flotas de las grandes potencias marítimas de la década de 1880, asumían unas innovaciones que dejaban obsoletos los buques de diez años antes.

El desastre del 98 ultramarino no fue un fenómeno aislado, otras derrotas de gran importancia se produjeron en esa década: la de China ante el Japón en 1894; la suspensión del avance francés en la península de Indochina después del acuerdo de 1896 con el imperio británico que convertía a Siam en

cuña fronteriza; o la cesión japonesa de Port Arthur ante Rusia etc.; era la época de los nuevos imperialismos.

Las nuevas potencias marítimas, Japón, Estados Unidos, Alemania y Rusia, profundamente influidas por las teorías de Mahan, que fundamentaba la fuerza del estado en el poder naval, impulsaban una política exterior de encumbramiento y prestigio.

Siendo el poder naval el elemento integrante del poder marítimo, ambos complementarios e inherentes al carácter de las potencias con extensas costas, las potencias marítimas surgentes afianzaron su desarrollo con el apoyo de sus respectivos gobiernos. Las leyes de primas a la navegación y a las construcciones dieron un formidable impulso al movimiento marítimo, mientras que las marinas no subvencionadas sufrían una aniquiladora competencia. Estaba en pleno auge la carrera de armamentos, más acelerada con la aparición del *Dreadnought*, en las grandes marinas de la época: Alemania, Japón, Estados Unidos, Francia, Italia y Rusia.

Imbuidas de un fuerte sentido expansionista colonial, anexionando territorios con fines de claro interés estratégico o comercial, las grandes potencias abordaron programas de modernización y rearme de sus flotas y ejércitos capaces de permitirles el dominio marítimo, a la vez que, pretendiendo su autosuficiencia, apoyaron su industria militar. Ese imperialismo contrajo el desarrollo de unos estados fuertes, con un gran protagonismo en el concierto internacional, provistos de unas fuerzas armadas poderosas y eficaces, mediante un fuerte desarrollo ofensivo y defensivo.

En los inicios del XX, aunque Inglaterra mantenía el predominio del poder naval, las guerras alteraron el orden que las demás potencias marítimas ocupaban en el ranking mundial.

Se observa la ausencia de una política naval francesa, cuya marina quedaba relegada a un cuarto lugar, frente a la ascendente del Imperio alemán dotada de los grandes armamentos que le reportaban una buena organización y la rapidez de construcción en sus artilleros, con unos arsenales bien pertrechados, siendo ambos cimientos indispensables para el florecimiento de la marina militar, y todo ello fundamentalmente bajo la dirección de Von Tirpitz y sus planes de 1898, 1901 y 1908. Italia, y muy particularmente Alemania, cuidaban mucho el desarrollo de sus construcciones navales; hasta el punto que Alemania, anteriormente tributaria de los constructores ingleses, apenas tenía ya que recurrir a aquella industria para la formación de su imperial escuadra, destinando únicamente reducidas cifras para adquirir torpederos de tipo especial y para compra de planos y proyectos a casas británicas.

La España del siglo XIX había pretendido recuperar su presencia entre las naciones marítimas iniciando una política de desarrollo moderado de su industria naval, si bien, las penurias de Hacienda obstaculizaron la realización de los diferentes Planes. Falló la política naval, y falló considerablemente el espíritu comercial entre los españoles, casi inexistente en su Historia diríamos, y con ello la posibilidad de una Armada auténtica y permanente, que sólo descollaba impulsada por esporádicas iniciativas gracias a los esfuerzos de algunos personajes interesados en las materias marítimas, con el respaldo que implicaba la insatisfacción y esperanza que flotaba en el seno de la Marina.

Casi todos los que ocuparon la cartera de Marina se creyeron en la obligación de presentar un Plan de Organización de la Armada. Por otra parte,

instituciones y particulares de carácter civil habían expresado sus conclusiones y propuestas sobre la Marina de Guerra, algunas de ellas concernientes a la restauración de la Flota en particular; al mismo tiempo, circulaba la idea de la necesidad de reorganizar la administración como premisa ineludible y previa a la restauración de la Marina de Guerra.

Pero la Marina española del siglo XIX, no dispuso de figuras políticas de relieve que sostuvieran una política favorable a su ramo, al contrario de lo que vivió Ejército con Espartero, Narváez, O'Donnell o Prim, que sostuvieran una política con reflejo en su departamento ministerial, de manera que en Marina, ni desde el Parlamento los diputados marinos, ni sus ministros, lograron alcanzar el refrendo a los intereses navales, no lográndose imponer una política naval firme y continuada.

Sobre todo, faltó una política exterior y naval establecida de parte de los gobiernos, ausencia manifiesta en el curso de la historia naval y marítima española. Esta carencia, y el intento liberal de nacionalizar la industria marítima sin contar con un volúmen de trabajo asegurado, que consumía en utillaje los créditos de la quilla concedida impidiendo sufragar el déficit con nuevas construcciones, entorpecían o abortaban la restauración del poder naval, aún después del 98, estado de cosas que la Ley Ferrándiz intentará corregir en el siglo XX.

La situación de la Armada se demostraba caótica en el último cuarto de siglo. Ya desde comienzos de la década de 1880 la habían denunciado figuras de dentro y fuera de la Corporación, desde las conferencias en el Ateneo del futuro ministro Auñón, y la apasionada voz de Joaquín Costa, o la defensa arbitrada por Segismundo Moret, hasta las prestigiosas opiniones de Maura y Sánchez de Toca, sumadas a las de numerosos jóvenes oficiales de Marina en publicaciones especializadas.

El imperio ultramarino había quedado definitivamente desarbolado con la firma del Tratado de París que puso fin a la guerra con los EE.UU. En diciembre de 1898, el Gobierno español había cedido Cuba, Puerto Rico, la isla de Guam y la mayor parte de Filipinas; unos meses después, vendió a Alemania el resto del archipiélago de las Marianas, el de las Carolinas y las Palaos, y en 1900 enajenó a los EE.UU. las islas filipinas que habían quedado fuera del Tratado de 1898: Sibutú y Cagayán de Joló. Pero España aún conservaba posesiones en África, cuestión que les suponía un coste naval importante; los territorios españoles se convirtieron en objeto de polémica de otras potencias europeas en la nueva carrera imperialista por hacerse con ese continente: islas Chafarinas, Melilla, Ceuta, peñón de Alhucemas y el de Vélez de la Gomera, en el Mediterráneo; y Santa Cruz de Mar Pequeña y Río de Oro, islas de Fernando Poo y Annobón, Corisco, los dos Elobey y Río Muni, en el Atlántico. Se producirá una débil participación de España en las negociaciones que sobre Marruecos librarán Francia, Inglaterra y Alemania, y, en esos trámites, se realizarán las visitas del Kaiser a Vigo en 1904 y de su presidente Loubet a Madrid al año siguiente, y la del rey inglés Eduardo VII a Cartagena en abril de 1907.

Los desastres del 98, sorprendentemente, no habían causado manifestaciones ciudadanas contra los militares ni contra el Gobierno, pero la prensa, los políticos y militares, se ensañarán en una batalla de inculpaciones. En el Parlamento recayeron las culpas sobre el Ejército y Marina, atribuyéndoles injustamente las responsabilidades de lo ocurrido, mientras los

militares acusaban de improvisación a los políticos. No obstante, aunque se produjo esa corriente contra las fuerzas armadas, también hubo algunos sectores de la política que convinieron en su restauración, liderada fundamentalmente por tres insignes políticos, Sánchez de Toca, Maura, y Silvela.

La Marina, como los demás ramos de la Administración del Estado, exigía la atención de hombres pensadores y capaces de contagiar la atención del país y el imprescindible concurso de la opinión parlamentaria que determina el ejercicio de la política nacional. Nos parece que Maura fue la figura que terminó por dar el definitivo impulso al necesario espíritu marítimo, intento que desde hacía muchos años se venía fraguando en España.

El siglo XIX presenció dos grandes programas navales, el del ministro Antequera en 1884, y el del ministro Rodríguez Arias en 1887, ambos aceptados por todos los partidos políticos, el primero de ellos no salió del Senado y el segundo fue aprobado pero no se cumplió.

Los dos fueron fruto de meditados estudios sobre la estrategia y la evolución naval, ostentando el de Antequera la primacía en numeroso grupo de acorazados, como núcleo de la Escuadra, y, por el contrario, el de Rodríguez Arias, claro exponente de la teoría *Jeune école*, daba prioridad absoluta a un formidable número de torpederos.

Hubo otros programas en el XIX; las propuestas fueron muchas, pero fallaron los presupuestos y, con ello, la política naval que careció de la continuidad necesaria para abordar la reconstrucción de la Armada y la previsión de su mantenimiento.

Se construyeron muchos barcos, formando una flota heterogénea, a la vez que los gobiernos intentaban una política expansiva y de presencia naval firme, con un notable desgaste de unidades desplegadas en las muchas posesiones españolas de América, el Pacífico y África, afectados los españoles, además, por las injerencias extranjeras y los propios aborígenes, llegando en ocasiones a confrontaciones importantes. Sin duda, esa profusión de teatros bélicos, ninguna otra potencia, ni con la mejor escuadra, lo podría haber soportado.

El siguiente plan de importancia llegará en el siglo siguiente, el Plan Maura-Ferrándiz, resultando también una vuelta a viejas teorías, con una abundancia manifiesta de torpederos.

Desde que comenzó la década de 1880, se había observado una demanda reiterada de reorganización de la Armada, revelándose dos problemas siempre presentes, el elevado coste del mantenimiento de los arsenales y su improductividad, y la irregular situación de la Infantería de Marina. Ambos serán piedra de toque en los programas navales, y muy especialmente en los debates parlamentarios y en su tratamiento por la prensa.

Cuando en el año 1884 el Gobierno solicitó a las Cortes el crédito necesario para la construcción de la Escuadra, se introducían por primera vez las cuestiones de Marina como materia de interés nacional, con el apoyo de todos los partidos políticos.

Don Antonio Maura formó parte de la Comisión parlamentaria encargada de dar dictamen acerca del Proyecto, declarando entonces que la Escuadra era necesaria, a la vez que señalaba que *era un caso de conciencia pedir a la Nación aquel sacrificio, sin la previa reforma de la Administración de Marina....Toda España sabía que el dinero de la Marina se empleaba mal:*

*debía dar por resultado barcos, porque la Marina son barcos, sin embargo de lo cual da por resultado todo menos barcos.*²⁹²

Continuó el diputado mallorquín expresando sus demandas en el Parlamento en años siguientes, aún con carácter más radical, contando con el apoyo de ilustres marinos que desde el principio habían respondido a sus consultas y le habían ofrecido numerosa información de los servicios de Marina, de su personal y material flotante.

De forma oficial, desde que fue nombrado en 1884 vocal de la Junta Superior Consultiva de Marina, don Antonio Maura proclamó la construcción de una Marina moderna y la reconstrucción de la flota como necesidades vitales de la condición marítima española. Sin embargo, la Armada seguiría siendo una gran máquina burocrática costosa y anticuada, anclada en tierra, sin la flota adecuada: sus presupuestos, minimizados, no podían cubrir la salida a la mar ni por tanto la experiencia necesaria cuando sobrevino el 98; cada uno de los Departamentos navales ocupaba más marinos que el Almirantazgo británico, y la mayoría de su plantilla de oficiales, en tierra, se dedicaba al registro de la marina Mercante y al control de la pesca, además de otras actividades burocráticas; la construcción naval en la deficiente industria española entrañaba un precio muy por encima de lo que pudiera reportar su encargo en el extranjero; el coste de la instrucción suponía la mitad de lo que gastaba el Estado en educación nacional etc.

Aún después del Desastre, Maura denunciaba que, habiendo quedado más de un millar de oficiales jefes, el presupuesto de Marina seguía dedicándose al despilfarro, como una asignación a empleados públicos, con una Marina ficticia, sin barcos.

Los discursos de Maura se fueron haciendo más exigentes, sus afirmaciones más duras, y así, mientras sus amigos marinos seguían poniendo todas sus esperanzas en la fuerza parlamentaria de don Antonio, la mayoría de la Corporación empezaba a despreciarle, y a tacharlo de enemigo de la Marina.

Tampoco ayudaba a la situación la aparente indiferencia de la opinión pública, indudablemente cansada y desilusionada por los enormes gastos que suponía una Armada que, los regeneracionistas en general, preferían ver destinados a otras necesidades el país.

Entre todas las causas que contribuían a sostener el sentimiento de pública indiferencia hacia los asuntos marítimos se entendía generalmente que la primera y más lamentable de todas era la escasa concurrencia, para otros muchos el desinterés, de la opinión pública al estudio y resolución de los problemas que encerraba la Marina, su organización y reconstrucción de la flota. Ese era el juicio de notables navalistas que reclamaban la atención del país para el gobierno y dirección de la Marina.

La ausencia de interés público en la resolución de las graves cuestiones navales corría paralela, y también era empleada como justificación, con las argumentaciones de los parlamentarios expresadas en el curso de los debates anuales de presupuestos. Las discusiones sobre Marina desplegaban un cierto efecto en la prensa que más desviaba que ilustraba, distrayendo la opinión del país, sin suministrar a su consideración el estado real de las condiciones marítimas. La opinión pública, o mejor dicho la prensa, tomó un camino diferente al de los miembros de las fuerzas armadas, con sus denuncias o

²⁹² *Diario de Sesiones*, 28 de noviembre de 1889, y 13 de mayo de 1890.

puestas a favor. La prensa de los años 80 suponía la existencia de una apuesta preferente por la Marina, por los proyectos de restauración marítima llevados a los debates parlamentarios de esos años. En esos debates quedaron de manifiesto los afanes por combatir las causas de la decadencia naval, los impuestos que se exigían al país para el sostenimiento de unas fuerzas que en realidad no existían como tal.

Aunque en diferentes épocas abundaron los comentarios editoriales sobre el estado de la Marina y la imperiosa necesidad de su restauración, pocas veces los marinos expresaron sus ideas a través de los medios periodísticos, y en las ocasiones que lo hicieron, se pronunciaron normalmente bajo pseudónimos, como *Un marino*, o mediante unas simples siglas.

Los militares, en diferentes épocas, vieron prohibidas la posibilidad de ejercer funciones políticas en el Gobierno, si bien, tenían una nutrida representación de diputados y senadores, contando pues con voz y voto en el desarrollo de la política nacional. Sin embargo, no nos consta, sino más bien al contrario, que vieran vetado abiertamente su acceso a las páginas de la prensa, de manera que su notable ausencia en los medios nos sugiere algo manifiestamente negativo, quizá perdurable y no deseable, esto es, la división entre la opinión pública y la castrense, o, lo que es lo mismo, entre la sociedad civil y la militar.

Desde comienzos de la década de 1880 asistimos a llamadas públicas, desde medios especializados o tribunas intelectuales como el Ateneo de Madrid, para poner término a ese divorcio entre la opinión pública y la Armada, reclamando, como un medio sencillo y muy posible, que se facilitara con tiempo suficiente la publicación del presupuesto anual de Marina, de forma que se pudiera estudiar por personas competentes y, así, pudiera razonarse y explicarse públicamente dando oportunidad al país para entender en asuntos marítimos. Esa disposición podría alejar la común idea de que la Marina, dentro del Estado, mantenía una organización particular e independiente, opuesta a las corrientes de la época y del progreso del derecho político.

Hubo publicaciones especializadas donde se vertieron las opiniones sobre los problemas de Marina, y fue su principal baluarte la *Revista General de Marina*, donde algunos profesionales del ramo expusieron sus proyectos de reforma; también en algunos boletines de sociedades relacionadas con temas marítimos, produciéndose esporádicamente algún comentario o carta al director en diarios de prensa local, y es que, pese a todas las carencias y frustraciones, fue la Restauración una época de numerosas iniciativas, deberíamos mejor decir inquietudes, de hombres preocupados por modernizar la Armada.

Los estudios publicados advierten, como los programas navales de la época, una de las cuestiones más debatidas y vividas igualmente en todas las marinas europea: acerca de la conveniencia de los tipos de buques, materia de discusión en el Parlamento y en el seno de la Armada que trasladó mediante sus representantes en la Cámara las diferencias latentes entre los miembros de la Corporación, mostrándose una clara dicotomía de criterios entre veteranos almirantes y oficiales y jefes jóvenes.

La desavenencia, o manifiestas diferencias generacionales entre marinos, también quedó de manifiesto durante la campaña marítima de Antonio Maura. Si en un principio contó con el favor de una gran parte de los miembros de la Armada, incluidos muchos de sus altos mandos que apoyaban la

reconstrucción de la Armada, pronto empezó a declinar su favor en masa, esencialmente de parte de las jerarquías principales.

Sin embargo, los afanes de Maura eran consecuencia del malestar en la Armada, de sus intentos de reconstrucción

Los discursos parlamentarios del estadista estaban orientados a la creación de una verdadera Escuadra, aunque previamente debían acometerse importantes economías, también el reajuste de plantillas, condición que, sumada a la dureza que fueron adquiriendo sus demandas, influyó sensiblemente en el rechazo, incluso la hostilidad, que acabó por inferirle la mayoría de los mandos y casi la totalidad de la Marina. Hay que reconocer que toda reforma puede lastimar intereses, y así también en la Marina, algunos muy legítimos y otros puramente personales o localistas.

De otra parte, sus fervientes partidarios, entre ellos algunos de los más ilustres pensadores navales, siguieron poniendo su confianza en el diputado mallorquín, viéndolo como el único capaz de sacar a la Armada de su lamentable situación, incluso pensando en él como el candidato idóneo a regir el ministerio de Marina.

Las divergencias también se revelaron en la prensa, supuestamente transmisor de la opinión pública. Se ha dicho que no hay un pueblo en el mundo que se asemeje al español en la prolífica emisión de proyectos de regeneración económica y social, pero, también, que no hay otro donde menos se lleven a la práctica.

El entusiasmo original puede alcanzar elevados grados en su elaboración, en la teoría, pues, cuando se trata de materializarlos, aparece la desconfianza, crece la oposición, se multiplican las modificaciones, cunden los obstáculos, y acaba por fracasar el proyecto o se abandona. Ese mismo derrotero aquejó a los proyectos navales, a los parlamentarios y en consecuencia a la prensa, y también a la opinión pública, a su predisposición o su desdén.

Casi se puede decir que en la década de los 80 la prensa fue unánime en sus demandas por la reconstrucción de la Flota, sin embargo, sus exigencias no volverían a tener la misma intensidad y, tras el Desastre, dio un giro radical, embarcándose en una campaña de completo rechazo.

Por fin, el binomio Maura-Sánchez de Toca, desarrolló el interés por lo naval, materializado años después en el plan Ferrándiz. Ciertamente el ideario marítimo de Maura no era original, pero sí fue quizá su principal promotor en defender la necesidad imperiosa de reforma de la Armada y su restauración.

El gran estadista despertó respuestas de admiración, amor y odio alcanzando hasta la propia veneración de muchos de sus partidarios, siendo la fuerza de su palabra el mecanismo del que se sirvió como elemento de gran persuasión. Intentó su proyecto global dentro de un gobierno legítimo, mediante la expedición de leyes con objetivos de carácter socioeconómico, administrativo y cultural, pretendiendo una transición gradual que no revolucionaria, lo que denominó su *revolución desde arriba*, acortando las distancias hacia la democracia que otras opciones políticas no pudieron desarrollar como el conservadurismo socializante de Dato, o el republicanismo moderado de Azcárate, o el liberalismo de Canalejas.

Fue un político de grandes proyectos, recibidos con fuertes polémicas y también con fracasos, que le reportaron fieles entusiastas dentro y fuera de su partido e igualmente feroces enemigos, creándose a su alrededor una leyenda

que le presentó como *ultraclerical, superhombre, supergobernante, Goliat entre pigmeos, carácter de hierro, representante de la masculinidad española* etc., epítetos que emitía la prensa de la época.

Su fama había ido acrecentándose desde su proyecto descentralizador para Cuba, con sus acciones desde el gobierno y desde la oposición, observándose odio y entusiasmo enardecidos, especialmente durante el Gobierno de 1904 con la defensa de Nozaleda, el viaje que preparó del Rey a Barcelona, o el atentado que padeció él mismo en aquella visita...hasta su desafiante gesto ante el Monarca cuando le presentaba la dimisión en ese año. Su continuidad en la política, y más especialmente su gestión durante el denominado *gobierno largo*, y aún en los años que voluntariamente se apartó de ella, acabaron convirtiéndole en un personaje mítico, respetado por todos pero odiado o idolatrado según las creencias, capaz de transformar la situación nacional.

Maura, conciliador y pragmático en la elección de sus ministros, atendiendo a la moralidad política del Gobierno y disciplina de partido, tuvo su mayor presencia en el que pudo constituir su mayor acierto, el Programa Naval, fruto de su campaña personal plena de dificultades dentro y fuera de la Marina, como sugieren las palabras del almirante Bordejé cuando escribe: *A comienzos de este siglo (XX) faltó a Silvela, Maura y Sánchez de Toca la comprensión, no ya de los restantes políticos y de la opinión pública, sino de los mismos profesionales, a quienes las amortizaciones, la derrota, la falta de créditos y medios y la carencia total de actividad de las fuerzas a flote acabaron con su entusiasmo vocacional, anulando su espíritu y todas sus iniciativas y procurando huir hacia otros sectores de la vida nacional, bien en situación de supernumerario o, incluso, solicitando el retiro.*²⁹³

Siendo el centro de toda su política la reforma de la Administración, ese objetivo lo intentó durante toda su trayectoria pública en el ramo de Marina, para su correcto servicio, por ser una exigencia nacional, independientemente de cualquier opción de partido.

La Ley de Escuadra, aprobada durante el denominado gobierno largo de Maura, supondrá uno de los más importantes proyectos de nacionalización económica: mediante su ejecución, pretendió el estadista mallorquín establecer una relación efectiva con las fuerzas productoras y, así, implicar los elementos sectoriales en la política nacional.

Estudiar la campaña de Maura contra los abusos y errores de la Administración, contribuye a conocer la obra de los gobiernos de la Restauración y de la Regencia, y, respecto al tema marítimo, durante los más de treinta años que duró su campaña, nos ofrece con claridad los problemas marítimos, y concretamente la ausencia de una Marina auténtica y la clara dicotomía que se vivía en el seno del Parlamento y fuera de él acerca de su reconstrucción.

A nuestro juicio, la mejor forma de conocer el ideario de Maura nos la ofrecen sus discursos y fundamentalmente los contenidos en el *Diario de Sesiones*, ese gran desconocido del que don Antonio dijo: *es una publicación casi clandestina para los españoles, que no conocen sino aquello que pasa por la prensa, más o menos declarada de partido*, declaración que, desafortunadamente hoy, como cuando se estudian los hechos del pasado

²⁹³ Bordejé y Morencos, Fernando de: *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, 1978, p. 39.

siglo, se cumple en una gran proporción. Pero, además, sus denuncias recogen muchos aspectos de los que podemos decir que algunos, acomodados a la realidad histórica, se podrían suscribir en la actualidad. Desde años antes del desastre del 98 vino repitiendo los mismos: para la política exterior fijar una política naval; asegurar el valor de las posiciones estratégicas de la Península, Ferrol, Cádiz y Cartagena, y sacar a España de su aislamiento para alcanzar una presencia de peso en la balanza internacional, y, para ello disponer del poder naval, siendo prioritario abordar la reforma de la administración de Marina en su raíz, extendiéndola después a cada uno de sus servicios, sometiéndolos a fuertes economías y a una reorganización inteligente y completa, sin quitar un ápice a lo que se invertía en las fuerzas navales, pues, *como todo el mundo sabía -dice Maura-, el dinero de Marina se empleaba mal, dando como resultado todo menos barcos;* pero, además, abogaba por el desarrollo marítimo, la industria y la marina Mercante porque: *La principal y más jugosa raíz de la marina de guerra es la marina mercante, porque es la escuela, la reserva del personal y el material, y porque es artificial una marina de guerra donde no haya una marina mercante, porque de las industrias que se ejercitan a flote hay que reclutar la marina militar, sin dejar indotadas aquellas. Aparte la importancia extrema que para la riqueza pública y aún para el prestigio político de una nación tiene el crecimiento de la marina mercante.*

Su palabra fue en las Cortes el espaldarazo para dar vida a una ley o eliminar un proyecto; su elocuencia era soberana; artista del gesto y de la voz, reunía todas aquellas condiciones que marcaban los cánones para los grandes oradores. Pero, además, las palabras de Maura demuestran su fervor patriótico y reformador, resistente al desaliento y a la crítica acerba, y muestran también sus acertados juicios en la materia. Contra él se dirigieron informes llegando a tacharlo de ignorante y desconocedor de los temas marítimos, pese a estar asesorado por grandes profesionales de la Armada y otros ajenos a ella pero conocedores de su situación. La falta de unanimidad en sus denuncias no resta valor a su gran acierto, el logro de sensibilizar al Parlamento sobre la condición marítima nacional, cuestión que desde el XVI, con los altibajos que nos enseña la Historia naval española, se vino denunciando por los próceres nacionales siglos antes de lanzar su obra el teórico norteamericano Mahan.

APÉNDICES

APÉNDICE I

PROYECTO DE LEY PRESENTADO POR EL SR. MINISTRO DE MARINA
ESTABLECIENDO EL PROGRAMA DE LAS FUERZAS NAVALES DE LA
NACIÓN.²⁹⁴

A LAS CORTES.

Hónrase el Ministro que suscribe, al cumplir con el ineludible deber que le impone la inmerecida distinción de hallarse, por la bondad de SM. El Rey, al frente del departamento de Marina, viniendo á someter á las Cortes del Reino el programa de fuerzas navales más indispensables para satisfacer los múltiples servicios encomendados a la marina de guerra como base de aquella a que España debe aspirar en no lejano porvenir.

Al dirigirse a las Cámaras, ofendería su reconocida ilustración si tratara de evidenciar a lo que nos obligan las atenciones de nuestra Península, que son las de una Nación de primer orden, con sus islas adyacentes, las Canarias, sus preciadas y extensas provincias de Ultramar, los deberes que impone la tradición de la historia patria, sus intereses, su posición geográfica, y en fin, el conocimiento seguro de que España, sin marina, jamás alcanzará con verdadera conciencia de su propio vale, el rango que por todos conceptos está llamada á ocupar entre las Naciones del concierto europeo.

No se esforzará tampoco en exponer á las Cortes el deplorable estado de nuestro material flotante. Conócelo en toda su gravedad, y lo demuestra además, con harta elocuencia, la clasificación realizada de los buques existentes.

Cumplido por la primera sección de la Junta reorganizadora de la armada el difícil cometido de estudiar el programa de fuerzas navales, y aceptado por la misma Junta reunida en pleno, la presenta el Ministro a la aprobación de las Cámaras, Presupuéstalas en un total de pesetas 231.170.000; deduciendo que el caudal preciso al presupuesto ordinario es de 7 millones de pesetas 184 milésimas, y el de 23 millones de pesetas 181 milésimas al extraordinario. Pero como discretamente se expresa en el programa, ya se realice en todo ó en parte, ha de preverse que no se caiga de nuevo en el error de que lo hecho ha de esperar indefinidamente el plan general; pues cualesquiera que sean los términos en que se realice, hay que contar con que en su día tiene que asignarse un crédito al sostenimiento y renovación del material.

Se limitará a citar, entre los numerosos datos el programa contiene, los de que España, Nación eminentemente marítima, con dos imperios por provincias de Ultramar, las que solo sostienen sus fuerzas navales, sin acudir más que accidentalmente á la construcción de alguno de sus buques, dedica a

²⁹⁴ *Proyecto de Ley estableciendo el programa naval de las fuerzas navales de la Nación.* Madrid, 25 de junio de 1884. Ministro de Marina Juan Antequera. *Diario de Sesiones de las Cortes*, 25 de junio de 1884, apéndice al n. 30, pp. 1-6.

marina poco más del 4 por 100 de su presupuesto ordinario de gastos, sobre cuyo exiguo presupuesto cae hace muchos años todo el peso de las construcciones; cuando Inglaterra concede á la marina el 12 por 100 de su enorme presupuesto de gastos; Francia, Nación más continental que marítima, el 8; Italia, cuyas necesidades marítimas tan sin fundamento se quiere comparar con las de España, el 7; y todo esto después de créditos extraordinario que en Inglaterra han subido, desde la aplicación del blindaje, a 450 millones de pesetas, á 160 millones en Francia y 700 millones en Italia.

Evidencian estas cifras; que las marinas no pueden formarse sin recursos extraordinarios. Sin ellos se encuentra precisamente el Ministro al pensarse en reorganizar la armada; pues con los ordinarios no bastará, aunque se llegue á conseguir la más perfecta administración en todos los ramos de su departamento.

En el luminoso estudio de que ha hecho mención, hallarán las Cámaras las importantes consideraciones y cuantos datos son necesarios para comprobar las soluciones que propone como programa, que á un tiempo ha de ser el porvenir de nuestras construcciones, el de la defensa de nuestro territorio, el de la eficaz protección que exige la seguridad y progresivo desarrollo del comercio marítimo, al dilatar los horizontes al tráfico que multiplique la producción. Estudio que se extiende, además otros interesantes extremos que comprende, á facilitar los medios de que se adopten los progresos que tan rápidamente se suceden en la ciencia naval militar, para que los buques se construyan según la época, si bien correspondiendo al objeto que se les destina en el plan general.

Para que la marina toda abrigue la confianza de que las Cortes se dignen apreciar el estudio hecho, no es necesario otra cosa sino que le presten su ilustrada atención con el patriotismo que reclama la causa nacional que encierra, y como una de las cuestiones más dignas de las sometidas á su deliberación y acuerdo.

Acopiado se encuentra ya la mayor parte del material con destino a los buques que se construyen en los arsenales. En el presupuesto de 1884-85 se distinguen los créditos para carena y nuevas construcciones. Los centros directivo y consultivo se ocupan de introducir en el empleo de la maestranza el trabajo á destajo, según lo permitan la clase de obras; así como concurren al orden, regularidad, simplificación de la cuenta, razón y economía de los recursos del presupuesto en ejercicio, aplicando éstas y aquellos que las Cortes se sirvan votar, á los oportunos acopios para las construcciones que se llevan y llevarán a cabo en nuestros arsenales, con producción de industria nacional en cuanto posible fuere, porque ella ha de ser la sólida base de toda marina nacional, en la verdadera acepción de este calificativo.

Pero el naciente estado de nuestra industria, y la escasez que experimentan los arsenales del Estado de operarios herreros de ribera idóneos, obligará a recurrir al extranjero para los casos en que aquellas no lo produzca, o lo sea insuficiente en cantidad y condiciones para introducir material de guerra y para construcciones; así como será imprescindible contratar la de los buques que aún no puedan efectuarse en los expresados establecimientos, especialmente durante los primeros años y con referencia á los tipos de mayor importancia, cuyas condiciones tenga ya sancionadas la práctica en la época que se adquieran.

Dos hechos felices por sus satisfactorios resultados en las experiencias, y por sus importantísimas consecuencias de nacionalizar elementos de guerra ofensivos de la Marina española, se han realizado, debidos á las brillantes cualidades de sus respectivos autores.

Uno, la producción del cañón Hontoria, del coronel de artillería de la armada D. José González; y otro la del torpedo fijo Bustamante, del teniente de navío D. Joaquín, profesor de la Escuela de torpedos establecida en Cartagena.

Pronto finalizarán sus trabajos la segunda y tercera sección de la Junta reorganizadora. La segunda respecto de la información sobre los elementos de la industria nacional con aplicación á la marinas, para utilizar desde luego todo lo que pueda facilitarla y contribuir á su progreso y desarrollo, si las Cámaras votan para la armada los recursos que necesita.

La tercera sección, acerca de los arsenales, para completar los elementos del de Ferrol, en que se aspira á construir, toda clase de buques, y los otros dos de Cádiz y Cartagena, para la de aquellos de menos importancia, en que se verificarán las carenas, armamento y expediciones: reformando en todos ellos la organización técnica administrativa, tratando de conseguir la mayor economía, el conocimiento más exacto de la cuenta de talleres y la rapidez en la ejecución de las obras.

La cuarta sección, cuyo cometido es proponer las reformas que exija el personal de los cuerpos de la armada, tardará más tiempo en llenarlo por la índole delicadísima que entraña; pero el Ministro, después de oír su dictámen, y con la madurez que exige tan espinosa y trascendental materia, como todas las que afectan al personal de los cuerpos, la resolverá si continúa en este puesto, con toda la conciencia que le sugiere el amor á la justicia, á la rectitud de que blasona, al vivo interés que le inspiran todos los cuerpos, pero con la firme voluntad que reclame el mejor servicio de la Nación.

Garantías todas que, en cuanto le es dable, ofrece lealmente el Ministro de Marina, contando con la activa é inteligente cooperación de los centros directivo y consultivo, con el de todo el personal á sus órdenes, de que serán reproductivos los sacrificios que las Cortes impongan al país para dotar á España, en el plazo que se le marque, de fuerzas navales de que no es posible prescindir sin consecuencias posibles de suma gravedad y sin renunciar á todo porvenir.

Réstale, después del bosquejo que á las Cámara deja trazado, rogarles que se fijen en la clasificación de los buques que por grupos es anexa.

Ha procedido el que suscribe á aumentar el número de los desarmados, porque en conciencia no debía autorizar gastos mal entendidos en un material inútil, cuando todos los recursos los reclaman las nuevas construcciones. Muchos desaparecerán de la lista de la armada como fuerza efectiva. Otros esperan solo haya con quien reemplazarlos, para que también dejen de figurar en igual concepto, y sin que entretanto sufran carena de importancia, pero que caducarán si no llegan á alcanzar sustitución.

Los antiguos que por ahora se conservan, que están muy lejos de llenar las condiciones del programa, y los que actualmente se habilitan y están en construcción, formarán la única fuerza naval de España. La apreciación que las Cortes habrán de hacer de las escasa fuerzas disponibles hoy, le harán comprender sin gran esfuerzo que con ellas solas se halla indefensa la España de Europa, de Asia, África y América. Que cuando se disponga de los que

están en construcción y habilitándose, muchos servicios quedarán aún desatendidos, y los más apremiantes lo serán de una manera deficiente.

El Ministro, al dar cuenta de su gestión, de sus propósitos sucesivos; al presentarse en las Cortes exponiendo á la faz del país la verdad desnuda del estado ruinoso en que se encuentran sus fuerzas navales, en que descansa hoy por mar la integridad, el porvenir, la honra y el prestigio de la Nación, cree haber cumplido con el más sagrado de los deberes que le impone su cargo, pidiendo al país, por medio de su Representación nacional, los recursos más indispensables para la base del porvenir de su marina.

El personal cumplirá, como siempre lo ha hecho, sobreponiéndose á los elementos que se le faciliten. Pero declara el Ministro ante esa misma Representación que si acepta la responsabilidad completa de todos sus actos en los servicios encomendados á su departamento, esforzándose en destinar de los recursos ordinarios la mayor cantidad posible á construcciones nuevas, se halla forzado á salvarla en el caso de que consecuencias lamentables sobreviniesen por la deficiencia de fuerza naval, la que concerniría á las Cortes del Reino si en sus elevadas prerrogativas, juzgasen que no cabe arbitrar otros medios ni imponer á la Nación sacrificio alguno para que llegase el día en que viera garantidos sus más vitales intereses.

Fundado en lo que deja expuesto, y de acuerdo con la Junta superior consultiva de Marina, somete á la sanción de los Cuerpos Colegisladores el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.º El programa de las fuerzas navales que deberán constituir las de la Nación será el siguiente:

6 acorazados de primera clase.

6 ídem de segunda.

2 cruceros blindados.

8 ídem de primera clase.

9 ídem de segunda (uno de ellos preparado para alojar a S.M.).

11 ídem de tercera.

16 torpedos grandes.

16 ídem de primera.

1 aviso.

6 trasportes.

18 guarda-costas de primera clase.

21 ídem de segunda.

26 ídem de tercera.

11 ídem de tercera especiales para Filipinas.

3 lanchas de vapor.

Art. 2.º La realización del anterior programa se sujetará en un todo á la Memoria presentada á las Cortes por el Ministro de Marina, propuesta por la Junta de reorganización de la armada en 29 de Abril de 1884.

Art. 3.º El Ministro de Marina no podrá introducir variación alguna en el programa aprobado, sin autorización de las Cortes. Estará, no obstante, autorizado para introducir en la construcción de los buques todos los adelantos alcanzados en la época en que se realicen, siempre dentro del objeto que cada uno tiene señalado en el programa. Para usar de esta autorización será

requisito indispensable que el Ministro haya oído á la Junta de directores y Corporación superior consultiva del ramo.

Art. 4.º El Ministro de Marina presentará anualmente á las Cortes una Memoria que comprenda las obras ya realizadas y las que deban realizarse en el año siguiente con los créditos que se concedan, y en la cual se detallará el uso que se haya hecho de la autorización que concede el artículo anterior.

Art. 5.º Las Cortes votarán anualmente aumento progresivos del crédito consignado para nuevas construcciones en el presupuesto de 1884-85, hasta alcanzar la totalidad anual marcada en el programa.

Art. 6.º Ínterin no alcancen los créditos á la totalidad anual á que se refiere el artículo anterior, el Ministro de marina quedará autorizado para disponer, con cargo al capítulo del presupuesto del ramo en que se consignent las nuevas construcciones, de cuantos sobrantes resulten ó economías realice en los servicios comprendidos en los demás capítulos del mismo presupuesto.

Art. 7.º Ínterin se realice el programa aprobado, queda autorizado el Ministro de Marina para adquirir en el extranjero material de guerra y de construcción que no produzca la industria nacional y que sea de producción especial bajo el concepto facultativo, científico, industrial o técnico.

Queda igualmente autorizado, bajo el mismo principio, para contratar por medio de concurso los buques que sea necesarios construir en el extranjero. Para usar una y de otra de las autorizaciones anteriores, será necesario que el Ministro oiga á la Junta directiva, preceda dictamen de Corporaciones consultiva del ramo, y la publicación de un Real decreto de acuerdo con el Consejo de Ministros.

Art. 8.º Los buques que hoy existen se declaran clasificados bajo los concepto de los cuatro grupos del anexo núm. 1.

Art. 9.º Las Cortes autorizan al Ministro de Marina para adoptar las disposiciones necesarias para el cumplimiento de lo que se ordena en esta ley.

Madrid 25 de Junio de 1884.== El Ministro de Marina, Juan Antequera.

APÉNDICE II

LEY DE ESCUADRA DE 1887²⁹⁵

Don Alfonso XIII por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España, y en su nombre y durante su menor edad la REINA Regente del Reino.

A todos los que la presente vieren y entendieren, Sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º Las fuerzas navales que deben constituir la nueva escuadra, sus tipos, condiciones y presupuesto general, serán los siguientes:

A.—Escuadra que debe construirse.

BUQUES PARA SERVICIOS DE GUERRA

	PESETAS
11. Cruceros con cubierta protectriz, de acero, y la posible protección en línea de flotación, artillería de 24 ó 28 cm. Hontoria ó de otro sistema que los progresos y adelantos demuestren como más perfecto, ala centro, y menor en las bandas, construcción celular, dobles fondos y compartimientos estancos, dos hélices, máquinas de triple expansión, armamento completo de torpedos y cañones rápidos, y velocidad de 21 millas con tiro forzado, y 19 al menos con tiro natural; tres de 4.500 t., á 7 millones de pesetas, y ocho de 3.200, á 5 millones.....	61. 000 000
6 Cruceros torpederos de 2. ^a clase con artillería de 16 á 18 cm. Al centro y la de inferior calibre que sea posible instalar en las bandas, construcción celular, dobles fondos y compartimientos estancos, torpedos y cañones rápidos, velocidad de 21 millas, con tiro natural y 23 con tiro forzado, hélices general y máquinas de triple expansión, desplazamiento de 1.500 toneladas, á 2.500.000.....	15. 000 000
4 Cruceros torpederos de 2. ^a clase, con artillería de 14 á 16 cm., construcción celular, dobles fondos y compartimientos, torpedo cañones rápidos, velocidad máxima de 18 á 21 millas, hélices gemelas y máquinas de triple expansión,	

²⁹⁵ Programa Naval del ministro de Marina Rafael Rodríguez Arias. *Revista General de Marina*, t. XX, 1887, pp. III-X.

desplazamiento de 1.100 t., á 2 millones de pesetas.....	8. 000. 000
96 Torpederos de 1. ^a clase de 1.500 o más millas de radio de acción, y 24 ó más de velocidad máxima, desplazamiento de 100 á 120 t., á 600.000 pesetas.....	57. 600. 000
42 Torpederos de 2. ^a clase, de 60 á 70 t., á 400.000 pesetas.....	16.800. 000
1 Transporte de 3.000 toneladas, preparado como arsenal flotante.....	2.500.000

BUQUES PARA SERVICIOS ESPECIALES.

12 Cañoneros torpederos de acero con velocidad de 16 á 18 millas; 6 de 500 t., á 1.500.000 pesetas, y 6 de 350 t., á 1 millón.....	15.000. 000
16 Cañoneros torpederos de acero de 200 á 250 t. y velocidad de 14 á 16 millas, á 750.000 pesetas.....	12.000. 000
20 Lanchas de vapor, de acero, sistema salva-vidas, de 30 y 35 t. y 12 á 14 millas de marcha, máquinas de triple expansión, tres compartimientos estancos, á 100.000 pesetas.....	2. 000. 000
Total, pesetas.....	189. 900. 000

B.-Buques en construcción y cantidades precisas para terminarlos.

	<u>Pesetas</u>
<i>Acorazado Pelayo</i>	7.000. 000
<i>Crucero Reina Regente</i>	5.500. 000
<i>Cruceros-torpederos Cuba y Luzón</i>	1.300. 000
<i>Idem Destructor</i>	800. 000
4 <i>Torpederos de 1^a clase</i>	1.000. 000
<i>Alfonso XII</i>	1.008. 131
<i>Reina Cristina</i>	1.108. 000
<i>Conde de Venadito</i>	578. 553
<i>Infanta Isabel</i>	699. 475
<i>Don Juan de Austria</i>	532. 552
<i>Isabel</i>	656. 131
<i>Colón</i>	621. 000
<i>Ulloa</i>	621. 000

Total, pesetas.....	22. 600. 000

C.-Para fomento de los arsenales y adquisición de defensas submarinas.

Fomento de los arsenales.....	10. 000. 000
Adquisición de defensas submarinas.....	2. 500. 000

Total, pesetas.....	12. 500. 000

D.- Resumen del presupuesto extraordinario.

Escuadra que debe construirse.....	189. 900. 000
Presupuesto para terminar los buques en construcción.....	22. 600 000
Fomento de los arsenales y adquisición de defensas submarinas.	12. 500. 000

Total, pesetas.....	225. 000. 000

E.- Resumen de la escuadra de 1.^a clase

Acorazados.....	1
Cruceros de 1. ^a clase.....	12
Idem de 2. ^a y 3. ^a clase.....	13
Torpederos de 1. ^o clase.....	100
Idem de 2. ^a clase.....	50
Transporte arsenal.....	1

BUQUES PARA SERVICIOS ESPECIALES.

Cañoneros-torpederos.....	32
Lanchas de vapor.....	20

Total.....	229

F.- Escuadra de 2.^a clase existente.

Acorazados.....	2
Cruceros de 1. ^a clase.....	6
Buques de 2. ^a y 3. ^a clase.....	16
Buques menores.....	37

Total.....	61

G.- Detalles de la escuadra de 2.^a clase.

NOMBRES	Desplazamiento ----- Toneladas	Fuerza indicada ----- Caballos	Velocidad ----- Millas
ACORAZADOS			
<i>Vitoria</i>	7. 305	4. 500	12
<i>Numancia</i>	7. 250	3. 700	12
CRUCEROS DE 1.^a			
<i>Aragón</i>	3. 342	4. 400	14,5
<i>Navarra</i>	3. 342	4. 400	14
<i>Castilla</i>	3. 342	4. 400	14
<i>Alfonso XII</i>	3. 091	4. 400	15
<i>Reina Cristina</i>	3. 091	4. 400	15
<i>Reina Mercedes</i>	3.091	4. 400	15
BUQUES DE 2.^a Y 3.^a CLASE			
<i>Velasco</i>	1.152	1. 600	14,7
<i>Jorge Juan</i>	935	1. 600	13
<i>Sánchez Barcáiztegui</i>	935	1. 100	13
<i>Infanta Isabel</i>	“	“	12
<i>Isabel II</i>	“	“	12
<i>Don Antonio de Ulloa</i>	“	“	12
<i>Conde de Venadito</i>	“	“	12
<i>Cristóbal Colón</i>	“	“	12
<i>Don Juan de Austria</i>	“	“	12
<i>Fernando el Católico</i>	500	550	10
<i>Marqués del Duero</i>	500	550	10
<i>Valiente</i>	733	393	5
<i>Prosperidad</i>	“	134	6
<i>Caridad</i>	370	“	6,5
<i>Liniers</i>	548	588	7,5
<i>San Quintín</i>	1.300	1. 500	“

NOMBRES	Desplazamiento ----- Toneladas	Fuerza indicada ----- Caballos	Velocidad ----- Millas
BUQUES MENORES			
<i>Ferrolano</i>	“	“	9
<i>Gaditano</i>	233	“	10,5
<i>Legazpi</i>	102	480	9
<i>Pelicano</i>	245	“	8
<i>Cocodrilo</i>	188	“	8,5
<i>Salamandra</i>	262	“	8
<i>Pilar</i>	217	240	8,8
<i>Paz</i>	217	240	8
<i>Eulalia</i>	217	240	10
<i>Alcedo</i>	217	240	“
<i>Cuba Española</i>	225	199	“
<i>Ebro</i>	86	80	7
<i>Bidasoa</i>	86	80	“
<i>Teruel</i>	86	80	6
<i>Nervión</i>	86	80	6,5
<i>Toledo</i>	86	80	8
<i>Tajo</i>	86	80	8
<i>Arlanza</i>	86	80	6,5
<i>Segura</i>	86	74	8,7
<i>Diligente</i>	64	74	7,8
<i>Atrevida</i>	68	136	8,5
<i>Guardián</i>	179	136	“
<i>Contramaestre</i>	179	136	6
<i>Ericsson</i>	179	136	6
<i>Cazador</i>	179	136	8
<i>Cauto</i>	179	136	6
<i>Gaceta</i>	179	136	4
<i>Telegrama</i>	179	136	5
<i>Descubridor</i>	179	136	7
<i>Yumuri</i>	179	136	6,5
<i>Manatí</i>	70	69	8
<i>Mindanao</i>	83	75	5,5
<i>Filipino</i>	79	“	7
<i>Prueba</i>	122	“	9,5
<i>Indio</i>	179	136	7
<i>Fradera</i>	97	“	4,7
<i>Vigía</i>	179	136	7

Art.2.º Para la construcción de esta flota se consignará desde el presupuesto de la Península de 1887 á 88, y en los nueve sucesivos, la suma de 19 millones de pesetas en cada uno de los dichos presupuestos.

Art. 3.º Se considerarán parte de la flota, y por consecuencia del presupuesto destinado á su construcción, los barcos que en la actualidad se construyen, tanto en el extranjero, como en los arsenales del Gobierno.

Art. 4.º No se podrán alterar las cantidades, condiciones y tipos de los barcos fijados en esta ley, sino por medio de otra ó cuando lo exijan los progresos y nuevos adelantos de los buques de guerra, previo acuerdo del Consejo de Ministros y del Centro técnico de la Armada ó el que le sustituya con análogas funciones.

Art.5.º Además de las fuerzas navales á que se refiere el artículo anterior, se podrán construir buques acorazados, si su conveniencia resultase demostrada.

Art. 6.º Para atender á la defensa marítima de las posesiones de Ultramar, la diferencia entre la cantidad consignada en el art. 2.º y el importe total de la fijada para las construcciones comprendidas en esta ley, se satisfará anualmente y en la proporción que corresponda con cargo á los presupuestos de Ultramar, ó con los créditos que se acuerden por el Gobierno.

Art. 7.º En los presupuestos futuros se separarán cuidadosamente los capítulos que se refieran á nuevas construcciones de los que tengan por objeto la conservación, reparación y carena de los buques existentes.

Art. 8.º El Gobierno podrá llevar á efecto las construcciones en un plazo menor del señalado bajo las garantías de los créditos que se consignan en el art. 2.º, fijando el ministro de Marina, previa audiencia del Centro técnico ó de otro de igual carácter que pueda sustituirlo, el interés que estime equitativo por la demora del pago, para cuya atención del Gobierno designará la forma y manera de satisfacerlo, sin que graven los intereses sobre las cantidades presupuestadas para las construcciones y defensas comprendidas en esta ley.

Art. 9.º Se autoriza al Gobierno para contratar las construcciones en los astilleros ó fábricas nacionales ó extranjeras, ó con las de esta última naturaleza que quieran establecerse en España, con el fin de que puedan obtenerse en el más corto plazo y con la garantía del crédito que merezcan los talleres y responsabilidad de los constructores.

Art. 10.º Para la adquisición del material flotante, defensas y elementos de construcciones comprendidos en esta ley, el Gobierno podrá contratar directamente con los constructores, prescindiendo de las formalidades establecida en el decreto de contratación de servicios públicos, previa audiencia del expresado centro técnico.

Art. 11. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan á la presente ley.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á doce de Enero de mil ochocientos ochenta y siete.²⁹⁶

YO LA REINA REGENTE.

EL MINISTRO DE MARINA,
RAFAEL RODRÍGUEZ DE ARIAS.

²⁹⁶ El Proyecto de Ley resulta un calco del firmado por el anterior ministro Beránger, de 17 de junio de 1886, con la salvedad de una larga introducción en el de 1886 y el articulado, conteniendo aquel únicamente seis artículos, los 4 primeros idénticos a los del presente Proyecto; en éste de 1887, se da la excepcionalidad de admitir en el artículo 5º la posibilidad de construir acorazados, *si su conveniencia quedara demostrada*. El Proyecto de Beránger de 17 de junio de 1886, en *Rev. Gral. de Marina*, t. XIX, agosto 1886, pp. 262-275.

APÉNDICE III

LEY 7 ENERO ²⁹⁷

Reorganización de servicios de la Armada y armamentos navales. Armamentos navales. (Reorganización de Servicios) Reformando los institutos, organismos y servicios de la Marina y creación de nuevos elementos de fuerza naval.

Ley.-Don Alfonso XIII por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España,

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed, que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo primero. La reforma de los institutos, organismos y servicios de la Marina, y la creación, dentro de los recursos disponibles, de nuevos elementos de fuerza que son la materia de la presente Ley, tienen como fin y como límite la defensa de la autonomía y la integridad territorial de la Nación, en forma que asegure nuestra posesión continua la eficacia militar de las principales bases navales, casi como su influencia sobre los mares próximos a ellas.

Artículo segundo. Los institutos y servicios afectos al Ministerio de Marina serán reorganizados con arreglo a las siguientes bases:

- A) Un Estado Mayor Central de la Armada, organismo esencialmente militar, tendrá a su cargo la previsión e inspección de la defensa naval y su organización y desarrollo en permanente coordinación de las fuerzas marítimas terrestres, cuyo concierto, para los asuntos mixtos que no requieran la alta intervención de la Junta de Defensa del Reino, tendrá lugar mediante la asistencia de algunos individuos del Estado Mayor del Ejército a las deliberaciones del Estado Mayor de la Armada y viceversa. El Estado Mayor Central de la Armada organizará su trabajo en dos secciones: una para el estudio y la previsión de la defensa y la guerra naval, y otra para la organización y el régimen de todos los servicios

²⁹⁷ *Ley de Reorganización de servicios de la Armada y Armamentos navales de 7 de enero de 1908.* Ministro de Marina José Ferrándiz. *Revista General de Marina*, t. LXXXV, año 1908, pp. 8-24.

genuinamente militares, tanto de material como de personal, el de las escuelas a flote y en tierra de este personal y la dirección de los establecimientos de la Marina dedicados al armamento, conservación y movimiento de buques y fuerzas, así como sus carenas, reparaciones y abastecimientos respectivos. El jefe se denominará Jefe del Estado Mayor Central de la Armada, y tendrá delegadas, para que las ejerza, con expedición, como si fueran propias, cuantas facultades sean compatibles con la unidad y responsabilidad del Gobierno. Corresponderá al Estado Mayor Central de la Armada, cumpliendo acuerdos de la Junta de Defensa del Reino, mantener en adaptación permanente a las circunstancias, siempre bajo el obligado sigilo, un plan completo y sistemático de los elementos de acción militar naval que sean necesarios para asegurar, con la cooperación de las fuerzas terrestres la posesión y la eficacia de las principales bases navales, para defender y habilitar los otros puertos complementarios de ellas que deben utilizarse como punto de apoyo o de refugio por las fuerzas marítimas que sirven a la Nación, y para ejercer la influencia que indica el artículo primero de esta Ley en los respectivos radios de acción.

- B) Una Jefatura de Construcciones navales, civiles e hidráulicas, y otra de Artillería, tendrán a su cargo los estudios, proyectos y presupuestos de sus obras y de las grandes carenas y reformas; su preparación, inspección y ejecución técnica, y las de los contratos que se otorguen para realizarlas, así como cuanto concierne a las adquisiciones de material para la Marina, salvo las atribuciones del Estado Mayor Central y de la Intendencia general de la Armada. Sobre cuanto emane de la Jefatura del Estado Mayor Central y de las jefaturas de Construcciones navales, civiles e hidráulicas y de Artillería, y afecte fundamentalmente al personal, material y servicios de la Armada, informará al Ministro una Junta, presidida por el Jefe de Estado Mayor, en el caso de ser del empleo de Vicealmirante, de la que serán vocales el segundo Jefe del mismo y los jefes e inspectores de los servicios. El Ministro podrá convocar la Junta, presidirla y llamar a su seno a otras personas competentes, siempre que lo crea necesario. Cuando el Jefe del Estado Mayor no sea Vicealmirante, presidirá la referida Junta el Vicealmirante

Jefe de la Jurisdicción Central de la Armada, y el Jefe del Estado Mayor será vocal de la misma.

- C) A una Intendencia general de la Armada corresponderán todos los servicios económicos y de contabilidad, haberes y pagos; la celebración y liquidación de contratos y la formación administrativa de presupuestos con todas sus incidencias. La intervención y fiscalización económica, se acomodarán al régimen establecido o que se establezca para todos los servicios civiles del Estado.
- D) En una Dirección general de Navegación y Pesca marítima y en los organismos dependientes de ella, se reunirán el conocimiento y la administración de la navegación mercantil y la pesca marítima, coordinando sus servicios, hoy distribuidos en varios Ministerios. Un Director general, delegado del Ministro, ejercerá cuantas facultades unipersonales, directivas, ejecutivas y administrativas puedan quedar expeditas sobre la navegación y la pesca marítima, sin detrimento de la unidad y responsabilidad del Gobierno, que retendrá las intervenciones y prerrogativas necesarias. Las funciones consultivas estarán encomendadas a una Junta, formada en su mayoría, por representantes elegidos por las clases e industrias marítimas civiles, comprendiendo en aquéllas, además de los patronos, los profesionales y los obreros dedicados a la navegación y a la pesca. De la sección de pesca de esta Junta, formará parte el Director de uno de los laboratorios biológicos marinos del Estado. Esta Junta podrá también proponer al Gobierno, mediante el Director, la creación o reorganización de juntas locales, la determinación de sus atribuciones y cuanto crea conveniente para los intereses marítimos del país. La organización de los servicios a cargo de la Dirección, será propuesta a su vez por ella al Gobierno tan pronto como esté constituida la Junta consultiva, y, previo acuerdo entre los diversos Ministerios competentes, se verificarán de manera metódica y progresiva las reformas que deban introducirse en el régimen actual mediante leyes, decretos u órdenes. Las atribuciones de las Juntas de obras de puertos y los servicios de proyectos, construcción, reparación, conservación de los mismos, policía de los muelles, movimiento de mercancías, atraques y exportación mercantil, alumbrado y balizamiento de las costas y

recaudación y administración de arbitrios, continuarán como en la actualidad. El balizamiento de los puertos militares y los servicios semafóricos y radiográficos marítimos que la Marina establezca para sus servicios, aunque radiquen en puertos civiles, dependerán del Ministerio de Marina, así como cualquiera otro que esté destinado a realizar los fines militares de este Ministerio. El balizamiento y medios de amarre de barco se proyectarán y establecerán en los puertos civiles con intervención eficaz y de acuerdo con aquella Dirección. Las reformas que en lo sucesivo conviniere realizar en las disposiciones actualmente vigentes, se efectuarán mediante leyes, decretos u órdenes previo acuerdo entre los Ministerios de Fomento y de Marina. La Jefatura de los servicios en cada provincia y distrito la ejercerá un jefe u oficial de la Armada, que se denominará Director local de navegación y pesca marítima y tendrá encomendada personalmente las funciones preventivas, ejecutivas y jurisdiccionales inalienables del Estado en esas materias.

- E) Una Jurisdicción Central de la Armada, ejercida por un Vicealmirante, asumirá la militar de la Corte y su radio, la del litoral que no resulte atribuida por esta Ley a otras autoridades. Dentro del plazo de seis meses, el Gobierno presentará a las Cortes un proyecto introduciendo en las leyes de organización y atribuciones de los Tribunales de la Armada y de Enjuiciamiento de Marina, las modificaciones necesarias para poner una y otra en consonancia con los preceptos de la presente Ley. Mientras no se decreten legalmente las indicadas modificaciones, el Vicealmirante, actual Jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte, y los Comandantes generales de los apostaderos de que trata la base G, ejercerán respectiva y provisionalmente las funciones y facultades que confieren las dos citadas leyes al primero y a los actuales Capitanes generales de los departamentos, en los asuntos y materias de que ambas tratan, y en la misma forma y extensión con que estas autoridades las ejercen hoy. El Vicealmirante, Jefe de la Jurisdicción Central, será al mismo tiempo Presidente de una Junta de clasificación y de recompensa, de la cual formarán parte, el segundo jefe de Estado Mayor y los inspectores y jefes de los Cuerpos en cada caso competentes.

- F) Completarán los organismos de la Administración Central de la Marina: la Asesoría general del Ministerio, la Jefatura de servicios sanitarios y la de servicios auxiliares, que tendrá a su cargo todos aquellos asuntos que no resulten atribuidos a otros institutos por esta Ley.
- G) Cada una de las bases navales de Ferrol, Cádiz, Cartagena, de que trata el artículo primero, formada por el Arsenal militar, el puerto y los establecimientos afectos a ellos, y los buques y demás elementos de fuerza naval fijos y móviles, encargados de su defensa y servicios, se pondrá bajo el mando superior y jurisdicción militar de un General de la armada, que se titulará “Comandante general del Apostadero”, y dependerá directamente, del Estado Mayor Central. Los arsenales militares, en los apostaderos expresados, se pondrán bajo el mando y dirección de otro General de la Armada que se titulará “Jefe del Arsenal” y dependerá directamente en lo militar del Comandante general del apostadero, y en todo lo relativo a acopios y abastecimientos de los buques, del Estado Mayor Central, de quien recibirá órdenes directas. Los Comandantes militares de las provincias marítimas de Ferrol, Cádiz y Cartagena, dependerán directamente de los Comandantes generales de los respectivos apostaderos, y los de las demás provincias, del Estado Mayor Central. Los Directores locales de Navegación de los puertos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, dependerán del Comandante general del apostadero respectivo, en cuanto el régimen interior de los puertos pueda afectar a los servicios militares y al mando y responsabilidad de dicho Comandante general. Los cargos de Comandante militar de provincia marítima o Ayudante de distrito y Director local de navegación, serán compatibles en forma reglamentada.
- H) Las escuadras, divisiones, estaciones navales y buques sueltos aptos para el servicio activo, que no se pongan bajo el mando y jurisdicción de los Comandantes generales de los apostaderos, dependerán directamente del Estado Mayor Central.
- I) La obtención y reparación del material para la Armada, se efectuará a tenor de las siguientes reglas:
- 1ª Las materias y los efectos elaborados que corresponda proveer a la industria nacional con arreglo a la Ley de 14 de Febrero de 1907 y las

disposiciones complementarias de la misma y pueda suministrar dicha industria, se adquirirán de ella con arreglo a lo que determinen los reglamentos respectivos. Las materias y los efectos no comprendidos en el párrafo anterior, se adquirirán en el extranjero; pero se procurará eficazmente hacer radicar en el Reino la fabricación de los efectos más útiles e importantes para la Armada. En los establecimientos para construcciones y carenas pertenecientes al Estado, no excederán nunca las primeras de las que se consideren que han de constituir una necesidad ordinaria y permanente de la Armada; se ajustarán a ella las habilitaciones industriales y las obras, y se asegurará su consecución perfecta, pronta y económica, y el mantenimiento de los arsenales y astilleros en permanente idoneidad para los servicios de la defensa nacional que a cada cual se atribuya.

- 2ª En los establecimientos de Ferrol y Cartagena los trabajos por administración serán sustituidos tan pronto como sea posible por un régimen de contrata con entidad o entidades industriales domiciliadas en España, regidas exclusivamente por leyes de España y a ellas sometidas en todo. En esta contratación se fijarán todas las previsiones sobre las reservas, garantías y ordenamientos de las incautaciones eventuales que al Estado convinieren. En ese régimen se deslindarán dichos establecimientos de los arsenales militares; se dedicará con preferencia Ferrol a grandes construcciones y Cartagena a buques menores; y se podrá diferenciar en el régimen de contrata de sus trabajos, entre las obras nuevas navales, las obras nuevas de habilitación y defensa de los establecimientos y reparaciones de todas clases. Si para el sostenimiento normal de los talleres y maestranzas, dentro del límite que fija el último párrafo de la regla anterior, conviene ejecutar en dichos establecimientos obras encargadas por particulares, podrán ser estas combinadas con las del Estado, salvando siempre el preferente servicio e interés público. La contratación del Estado con entidades industriales se hará mediante concurso público, reservando a los productos, al trabajo y al capital nacionales la participación mayor que sea posible, empleando los elementos de personal y material del Estado que resulten utilizables, y cuidando de obtener cooperaciones extranjeras de las más acreditadas y

probadas, como primordial garantía técnica. A falta de adjudicación en uno o más concursos, el Gobierno sustituirá los trabajos por administración en los establecimientos de Ferrol y Cartagena, concertando la cooperación industrial y técnica en la asociación con el Estado dentro de los créditos legislativos. Hasta tanto que se llegue a plantear la ejecución del contrato o de la subsidiaria cooperación industrial, los trabajos por administración en dichos establecimientos se circunscribirán a proseguir obras iniciadas antes de esta Ley, a las reparaciones y a la construcción de lanchas guarda-pesca. Las contrataciones generales, quedarán exentas de los impuestos de timbre, derechos reales y pagos al Estado, así como de la contribución industrial. Los derechos arancelarios de las dragas, gánguiles, barrenas excavadoras, bombas, grúas, accesorios para trabajos submarinos y material de transporte (locomotoras, vagonetas y rieles portátiles) que los contratistas importen del extranjero para los trabajos de diques y dársenas en nuestros arsenales, serán reintegrados cuando a la terminación de dichos trabajos, el mencionado material sea exportado de España. La artillería, con sus elementos de carapachos, manteletes, montajes y demás accesorios, que el Gobierno estipule en sus contratos pueda ser importada del extranjero, devengará por formalización los derechos arancelarios. La intervención y fiscalización de los trabajos se acondicionará en términos que, quedando en ellos la dirección facultativa y la gerencia fabril y económica tan independientes como sea posible, resulten plenamente afianzadas la eficacia y responsabilidad de los servicios estipulados con el Estado.

- 3ª Los establecimientos de Cádiz se especializarán para realizar por administración obras nuevas, y de reforma y reparación de artillería y carenas y reparaciones de buques, así como aquellas nuevas construcciones navales inexcusables para el permanente sostenimiento y eficacia de sus trabajos. Queda, sin embargo, facultado el Gobierno a fin de fomentar la producción nacional de artillería, para ceder temporalmente a la entidad o entidades concesionarias de los servicios industriales en Ferrol y Cartagena, o a otra análoga, los talleres de

artillería de La Carraca y los almacenes indispensables en condiciones similares a las reguladas para los establecimientos de Ferrol y Cartagena.

Artículo tercero. Los centros docentes de la Armada estarán afectos a los establecimientos citados en la base anterior, con arreglo a la índole peculiar de cada cual. Radicarán en el apostadero de Cádiz los del Cuerpo General de la Armada, de Artillería y de Condestables, y los de Ingenieros y Maquinistas en los de Ferrol o Cartagena, quedando para propuesta del Estado Mayor Central la distribución de los centros no mencionados. En los Cuerpos y escalas de la Armada en que se ingrese directamente por oposición o por concurso en el empleo inferior de la plantilla de destinos, no se podrá efectuar el ingreso mientras exista personal excedente en aquel empleo, ni aunque falte personal para sus destinos, mientras éstos puedan cubrirse con personal excedente del empleo superior. Para el ingreso en academias, las primeras convocatorias se atenderán, en cuanto a la época respectiva en que hayan de anunciarse, al criterio de procurar que coincidan el ingreso de los alumnos en el último empleo de plantilla con la existencia en este empleo de número suficiente de vacantes para ellos, y siempre que los destinos de estas vacantes no se hayan podido cubrir con personal excedente del empleo superior. Queda prohibida la ampliación del número de plazas después de promulgada la convocatoria. De mil novecientos trece, el número de plazas que se anuncie cada año para ingreso en las academias, nunca podrá exceder del promedio de las vacantes ocurridas en el Cuerpo durante el último quinquenio.

Artículo cuarto. La organización del personal de los distintos Cuerpos de la Armada se ajustará a los siguientes preceptos:

1º Se limitará mediante leyes, decretos u órdenes, según los casos de derecho, el número de cuerpos y en cada cuerpo el de escalas, cometidos y destinos, a lo estrictamente necesario.

Los cuerpos y escalas cuya supresión sea precisa, se extinguirán por cesación del ingreso y amortización, o por fusión con otros.

-Se regularán los ascensos por antigüedad hasta capitán de navío y sus asimilados en las escalas que queden subsistentes.

De la clase de capitán de navío y asimilados en adelante, los ascensos serán por elección entre los que se encuentren en el primer tercio de cada empleo y hayan cumplido sus condiciones reglamentarias cuando dicho tercio conste por lo menos de dos individuos, y, en el caso contrario, por elección entre los dos primeros que hayan cumplido dicha condición. El personal excedente se amortizará con el veinticinco por ciento de las vacantes que ocurran; de suerte, que cuando hayan ascendido sucesivamente tres individuos de un empleo al superior inmediato, el cuantío no ascenderá si existe excedencia en este empleo. En los empleos de las escalas de mar, que se encuentren con excedencia, no producirá vacante el pase del personal de ella a la de tierra. Será además condición indispensable para poder ascender por antigüedad, de un empleo a otro, en la escala de tierra, que hayan ascendido en la de mar los jefes y oficiales de igual antigüedad en el empleo.

2º Se clasificarán en dos escalas los destinos y el personal del Cuerpo general de la Armada, desde la clase de capitán de navío a alférez de navío inclusive; una de servicios de mar, a la cual quedarán afectos todos los de esta clase y aquellos que más directamente intervienen en la organización, alistamiento y utilización de las fuerzas navales, y otra de servicio de tierra en la cual figurarán todos los de las comandancias y ayudantías de Marina y de la Dirección de Navegación y pesca marítima, salvo el de Director general, que será de libre nombramiento del Gobierno, entre quienes reúnan condiciones y aptitudes necesarias para su desempeño.

3º El pase de la escala de servicios de mar a la de servicios de tierra, se verificará por justificada carencia de aptitud para el servicio de mar o por alcanzar las edades siguientes: sesenta años, los capitanes de navío;

cincuenta y seis, los capitanes de fragata cincuenta y dos, los tenientes de navío de primera clase y cincuenta, los oficiales.

4º El personal que constituye hoy la escala de reserva del Cuerpo general de la Armada, ingresará en la nueva escala de servicios de tierra con su empleo actual, y ocupando cada cual en el escalafón de dicho empleo el lugar que le corresponda por su antigüedad en el mismo. Los ascensos en la escala de servicios de tierra, no comenzarán antes de transcurridos cuatro meses de la promulgación de esta Ley.

5º El pase a la situación de reserva se verificará a las siguientes edades; setenta años, los vicealmirantes; sesenta y seis, los contralmirantes y sesenta y cuatro, los capitanes de navío de primera clase.

Estas edades, lo mismo que las fijadas para el pase de la escala de mar a la de tierra, no se aplicarán al personal hoy existente en su actual empleo, sino a medida que vaya ascendiendo al superior inmediato.

6º El ascenso en todos los cuerpos de la Armada no podrá obtenerse sin haber cumplido dos años de destino en la clase correspondiente a cada empleo o a otro superior y las demás condiciones que sean reglamentarias; entendiéndose que en los cuerpos asimilados al General de la Armada, estas condiciones reglamentarias serán tales que puedan cumplirse dentro del plazo de los dos años indispensables para pasar de un empleo a otro.

7º En la escala de servicios de mar, las condiciones de mando o de embarco necesarias para el ascenso, no serán inferiores a las que rigen actualmente y sólo podrán cumplirse o ser abonables en buque armado en disponibilidad de navegar.

8º Dentro del año mil novecientos ocho, el Ministro de Marina presentará a las Cortes un proyecto de ley fijando las plantillas del personal ajustadas a la nueva organización de servicios y a la dotación necesaria de las fuerzas navales. Estas plantillas solo por ley especial podrán ser alteradas para acomodarlas oportunamente a cada nuevo estado de las organizaciones y fuerzas.

9º Los cargos de Director y Subdirector del Observatorio Astronómico de San Fernando, serán de libre elección y nombramiento del Ministro de Marina, entre quienes reúnan las condiciones y aptitudes necesarias para su

desempeño. Este podrá verificarse sin limitación de plazo fijo reglamentario mientras se conserven aquellas aptitudes.

Artículo 5º. Los capitanes de navío de la Armada y asimilados que cuenten cuarenta años de servicios día por día, o treinta y cinco con dos de efectividad en su empleo, pasarán a la situación de reserva como capitanes de navío de primera clase o sus asimilados, si lo solicitaren en el plazo de tres meses, a contar desde la promulgación de la presente ley y percibirán con cargo al presupuesto del Ministerio de Marina el haber pasivo que por clasificación les corresponda como capitanes de navío retirados, con arreglo a la legislación vigente, quedando sujeto este haber al mismo descuento que rige o pueda regir en lo sucesivo para los demás jefes de igual categoría retirados. Al aplicárseles los beneficios de esta Ley, conservarán todos los derechos que hubieren adquirido o puedan adquirir hasta obtener la placa de San Hermenegildo y su correspondiente pensión si llegare a corresponderles; pero no podrán optar a la Gran cruz de esta Orden por estar clasificados para el retiro como capitanes de navío, y en su defecto cuando por sus años de servicios, pudiere corresponderles, se les otorgará, una vez que lo soliciten, la Gran cruz del Mérito naval con distintivo blanco. Igual beneficio y en las mismas condiciones podrá otorgarse, con arreglo a disposiciones que dictará el Gobierno, a los actuales jefes que, una vez ascendidos a capitanes de navío, dejen de ascender luego por resultado de la presente Ley al empleo de capitanes de navío de primera clase, o sus asimilados. Los jefes de los cuerpos asimilados que por no tener opción a la cruz de San Hermenegildo no puedan gozar de estas ventajas, tendrán derecho a la de Mérito naval con distintivo blanco en las mismas condiciones y con las mismas circunstancias que las expresadas para los capitanes de navío de la Armada.

Art. 6º. Las operaciones necesarias para la creación de los elementos que forman este primer programa de constitución de nuestro poder naval, se emprenderán con toda diligencia, tan pronto como sea promulgada esta Ley en la Gaceta, para realizar en un plazo de siete a ocho años el total

de las obras que se mencionan a continuación con sus valores aproximados y sin incluir en los de los buques el coste de las municiones, los torpedos, el carbón y otros efectos de consumo de máquinas y calderas, sujetándose a método que propondrá oportunamente el Ministerio de Marina, al mismo tiempo que las rectificaciones que deban introducirse en dichos valores una vez especificadas técnicamente las obras. Podrá para ello el Gobierno compensar los aumentos que resultaren en el precio de algunas de las obras, con las reducciones y ventajas que se obtengan en otras, y utilizar la parte que necesite de los tres millones consignados para esas y otras atenciones en la última partida del presupuesto que sigue, siempre que no se altere, en ningún caso, la cifra total del mismo. Para los materiales y efectos elaborados que sea inexcusable importar del extranjero, se calcula como aproximado en este presupuesto de costes un cambio medio de veintiocho pesetas por libra esterlina. En las construcciones de buques y en la adquisición de material naval, así como en su armamento militar, sus medios defensivos, sus aparatos de propulsión y cuanto afecte a su seguridad y eficiencia, se tendrán en cuenta los últimos adelantos del arte naval, y se preferirán aquellos de cuya eficacia sea garantía, además de las pruebas de recepción que reglamentariamente establezca el Ministerio de Marina, el empleo acreditado en las más reputadas marinas extranjeras.

ENERO

HABILITACIÓN DEL ARSENAL DE FERROL

	Pesetas
Construcción de un dique para grandes buques...	7.000.000
Dragado de la dársena y ante dársena.....	1.560.000
Para completar la instalación de la central de energía eléctrica.....	200.000
Construcción de nuevos polvorines y arreglo de sus caminos y embarcaderos.....	200.000
Arreglo de vías y reparación de almacenes.....	120.000
Construcción de una grada para grandes buques con medios de transporte de materiales.....	410.000
Construcción de un muelle para descarga de	

materiales y vías.....	300.000	
Construcción de un nuevo taller de herreros de ribera, con traslación de herramientas y adquisición de nuevas.....	400.000	
Construcción de un muelle metálico de armamento, con grúas para embarque de las máquinas y demás efectos pesados.....	500.000	
Construcción de un taller para el montaje a flote con herramientas.....	210.000	
Obras auxiliares y arreglo de los talleres actuales con adquisición de herramental y medios modernos de transporte.....	610.000	11.450.000

HABILITACIÓN DEL ARSENAL DE CARTAGENA

Construcción de un aljibe y reparación de su cañería.....	90.000	
Construcción de nuevos polvorines y arreglo de sus caminos y embarcaderos.....	150.000	
Arreglo de almacenes y enlace de la vía del Arsenal con la red general de ferrocarriles.....	130.000	370.000

HABILITACIÓN DEL ARSENAL DE LA CARRACA

Construcción de la dársena de entrada al nuevo dique.....	500.000	
El importe total de esta obra es de un millón cien mil, y las seiscientos mil pesetas necesarias para completar dicho importe se abonarán por cuenta del crédito del presupuesto de mil novecientos siete para construcción de un buque-escuela. De no poderse gastar esa cantidad, pasará el crédito al presupuesto de mil novecientos ocho, con destino a la misma atención.....		
Dragado de los caños.....	1.500.000	
Construcción de un aljibe en tierra.....	184.000	
Para preparar los talleres de construcción de cañones y montajes.....	183.000	
Para adquisición de maquinaria destinada a la construcción de los cañones y montajes.....	197.000	
Para vías de comunicación entre la Avanzadilla y demás dependencias de artillería de San Fernando y adquisición de material de arrastre....	120.000	
Para instalar la fábrica de proyectiles de ejercicios de fuego y experiencias de la Junta de Artillería...	300.000	
Para la construcción de nuevos polvorines y arreglo de sus caminos y embarcaderos.....	200.000	3.184.000

HABILITACIÓN Y DEFENSA DE LOS PUERTOS DE FERROL, CÁDIZ Y
CARTAGENA

Pesetas

Construcción de un remolcador de 300 toneladas	360.000	
Construcción de cuatro aljibes de vapor.....	960.000	
Construcción de barcasas para carbón y municiones.....	300.000	
Material de torpedos y telegrafía sin hilos.....	1.500.000	3.120.000
ACORAZADOS, TORPEDEROS Y DESTROYERS O SUBMARINOS O SUMERGIBLES.		

Tres acorazados de unas 15.000 toneladas, a tres mil pesetas la tonelada con armamento completo.....	135.000.000	
Tres destroyers de unas trescientas cincuenta toneladas, a seis mil pesetas la tonelada con armamento completo o tres sumergibles o submarinos de doscientas cincuenta a trescientas toneladas, a siete mil pesetas la tonelada con armamento completo y garantía de constructor especial de esta clase de buques.....	6.300.000	
Veinticuatro torpederos de unas ciento ochenta toneladas, a seis mil quinientas pesetas tonelada con armamento completo y garantía de constructor especial de esta de esta clase de buques.....	28.080.000	169.380.000

OTRAS ATENCIONES

Para terminar el crucero Reina Regente.....	2.000.000	
Para pertrechos del Cataluña.....	150.000	
Para construir cuatro cañoneros de ochocientas toneladas y trece millas, a mil ochocientas setenta y cinco pesetas tonelada con armamento	6.000.000	
Para diez buques, propios para el constante ejercicio de la vigilancia y jurisdicción en las aguas litorales de unas ciento cincuenta toneladas y diez a once millas, a mil cuatrocientas pesetas la tonelada con armamento, por término medio.....	(2.100.000)	
Esta cantidad se satisfará con los productos de la venta del material inservible para la Marina, y su construcción se verificará a medida que estén disponibles estos recursos; entendiéndose siempre que el remanente de estos recursos que resultare a fin de cada ejercicio, se considerará como crédito aplicable para este mismo concepto en el ejercicio inmediato.....		

Para previsión de las rectificaciones que requieren los valores aproximados de las obras expresadas y la realización de otras no previstas y que sean, a juicio del Ministerio de Marina, urgentes e indispensables al progreso y mejora, tanto del material flotante y sus pertrechos como de las obras civiles e hidráulicas de los arsenales y de las instalaciones de los talleres, mediante justificación detallada y prevista en cada presupuesto anual.....	3.000.000	11.150.000
TOTAL		198.654.000

ARTÍCULO TRANSITORIO

Las organizaciones provisionales indispensables para el cumplimiento de esta ley se ajustarán en lo fundamental a las bases precedentes y se dispondrán por Real decreto acordado en Consejo de Ministros.- Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a dichas bases. El Ministro de Marina queda encargado de su cumplimiento.- Por tanto: Mandamos a todos los tribunales, justicias, jefes, gobernadores y demás autoridades así civiles como militares y eclesiástica de cualquier clase y dignidad que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a siete de Enero de mil novecientos ocho.

YO EL REY

El Ministro de Marina,
José Ferrándiz.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

A.- Archivos consultados:

Archivo del Museo Naval de Madrid.
 Archivo de Marina *Don Álvaro de Bazán*. Viso del Marqués, Ciudad Real.
 Archivo del Servicio Histórico de Ejército.
 Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores.
 Fundación Archivo Antonio Maura. Madrid.
 Archivo General de Palacio. Madrid.
 Archivo Histórico Militar. Madrid.

B.- Bibliografía:

AGACINO, Eugenio:
Consideraciones sobre reformas en la Marina. En *Revista General de Marina*, abril, junio y noviembre de 1884, pp. 589-612, 943-964, y 833-841.

AGUILAR Y ELIAS:
Buques de guerra españoles. 1885-1971. Madrid, 1980.

ALONSO, J.R.:
Historia política del Ejército Español. Madrid, 1947.

ALLENDE SALAZAR, R.:
El 98 de los americanos. Madrid, 1974.

ANDUJAR, Manuel:
El poder naval en España. En *Revista General de Marina*, marzo de 1899, pp. 381-390.
Nacionalidad y fuerza naval. En *Revista General de Marina*, mayo de 1901, pp. 641-663.
Patria y sea power. En *Revista General de Marina*, enero de 1901, pp. 33-52.

ANTEQUERA, Juan:
Reorganización del Ministerio de Marina. En *Revista General de Marina*, mayo de 1884, pp. 843-857.

ARDOIS, Federico:
Las construcciones navales. En *Revista General de Marina*, febrero 1882, pp. 193-206.

ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio:
La arquitectura naval española. Madrid, 1950.

ARTOLA, Miguel:
Partidos y programas políticos (1808-1936). Madrid, 1975.

AUÑÓN, Ramón:
Discurso en el Ateneo. En *Revista General de Marina*, mayo de 1887, pp. 646-674.

AZCÁRATE, P.:
La guerra del 98. Madrid, 1968.

BAHAMONDE Y ORTEGA, M.:

Memoria de los servicios prestados por la marina militar en la campaña del norte. Madrid, 1878.

BASTARRECHE, F.:

La Escuadra del almirante Cervera. En *Revista General de Marina*, agosto de 1898, pp. 209-302.

BECKER, Jerónimo:

Historia de las relaciones exteriores de España durante el siglo XIX. Madrid, 1924-26, 3 vols.

BERÁNGER:

Proyecto de Ley de Fuerzas Navales. En *Revista General de Marina*, agosto de 1886, pp. 261-279.

BLANCO NÚÑEZ, José M.:

La Armada Española en la primera mitad del siglo XVIII. Barcelona, 2001.

BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando:

Vicisitudes de una política naval. Madrid, 1978.

Crónica de la Marina Española en el siglo XIX, 1868-1898. Madrid, 1995.

BOUYON, Alejandro:

Cómo tendremos Marina. En *Revista General de Marina*, julio de 1899, pp. 109-114.

BROSSARD, Maurice:

Historia marítima del mundo. Madrid, 1974.

BURGOS MADROÑERO, Manuel:

Congregaciones, hermandades o cofradías-gremios y gremios de matriculados de la gente de mar en los siglos XVIII y XIX. Una aproximación. En *Gremios, hermandades y cofradías. Actas de los VII Encuentros de Historia y Arqueología.* San Fernando, 1991, t. II, pp. 111-133.

BUSTAMANTE Y QUEVEDO, Joaquín:

Apuntes sobre material de marina. Cartagena, 1890.

CABRERA, Mercedes:

El testamento político de Antonio Maura. En *Estudios de Historia Social.* Madrid, 1985, n. 32, pp. 163-190.

CALERO ORTEGA, Juan:

Estudio sobre la defensa de España. Madrid, 1892.

CAMARERO BUYON, Concepción, y CAMPOS, Jesús:

Obras hidráulicas en América colonial. Madrid, 1993.

CAMBA, F.:

Fernando Villaamil. Madrid, 1954.

CANO, Manuel:

La Liga Marítima. En *Revista General de Marina*, marzo de 1901, pp. 386-392.

CANO TRIGO, José María:

Aportaciones de la Armada Española a la geografía de América del Sur en el siglo XVIII. San Fernando, 1993.

CARVIA, Salvador:

La flota indispensable. En *Revista General de Marina*, marzo de 1902, pp. 241-259.

CARR, R.:

España 1808-1939. Madrid, 1968.

CASADO SOTO, José Luís:

- Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna. Ensayo y aproximación*, en GUIMERÁ, Agustín, y ROMERO, Dolores: *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)* Madrid, 1996, pp. 235-252.
- CATALÁ y GAVILÁ, Juan Bautista:
D. Antonio Maura. Ideario político. Extracto de sus discursos. Madrid, 1953.
- CEBRIÁN Y SAURA, J.:
Páginas gloriosas de la marina de guerra española. Madrid, 1917.
- CEREZO, Ricardo:
La armada española. Madrid, 1983, t. I.
- CERVERA Y JACOME, J.:
El panteón de marinos ilustres. Madrid, 1926.
- CERVERA PERY, José:
Marina y política en la España del siglo XIX. Madrid, 1979.
- CERVERA VALDERRAMA, J.:
La flota necesaria. Madrid, 1900.
- CIFUENTES, Joaquín:
Apuntes sobre la reorganización de la Marina de Guerra. En *Revista General de Marina*, marzo y abril de 1902, pp. 308-321, y 493-501.
- CONCAS Y PALAU, Víctor:
Proyecto de Fuerzas navales. En *Revista General de Marina*, diciembre de 1883, enero y febrero de 1884, pp. 709-733, 61-85, y 197-215.
- CORBETT, Julián S.:
Algunos principios de estrategia marítima. Buenos Aires, 1936.
- COSTA, Joaquín:
Marina española o la cuestión de la Escuadra. Huesca, 1912.
- CHACÓN, José María:
Marina militar de España. Madrid, 1903.
- COLECCIÓN:
Colección Legislativa de la Armada. 1868-1900 (Bibliot. Central. Cuartel General de la Armada)
Colección Documentos de la Escuadra de las Antillas. Ed. Naval, Madrid, 1986.
- DIARIO:
Diario de Sesiones del Congreso. Siglo XIX.
- DÍAZ CAÑEDO, Antonio:
Las Marinas de Guerra en 1893. En *Revista General de Marina*, julio de 1894, pp. 46-53.
- DIEGO SEVILLA, Andrés:
Antonio Maura. La revolución desde arriba. Barcelona, 1953.
- DÍEZ DE RIVERA Y CASARES, Pascual:
Historia de las organizaciones navales. Madrid, 1935.
- ERDELA:
El caso de Santiago de Cuba. Barcelona, 1906.
- ESTADO:
Estado General de la Armada. 1870-1898 (Bibliot. Central. Cuartel General de la Armada)
- FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor:
Política naval de la España Moderna y Contemporánea. Madrid, 1946.
Cánovas. Su vida y su política. Madrid, 1972.
- FERNÁNDEZ BASTARRECHE, Fernando:

- El ejército español en el siglo XIX*. Madrid, 1978.
- FERNÁNDEZ CUESTA, Nemesio:
La Marina en Cuba. En *Revista General de Marina*, diciembre de 1895, pp. 802-803; mayo de 1896, pp. 639-642.
 Poder naval en 1896. En *Revista General de Marina*, febrero de 1896.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo:
Armada española. Madrid, ed. 1973, T. IV.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín:
Biblioteca Marítima. 2 vols.
- FRANCISCO, Francisco de:
La causa de la decadencia de España es la falta de Marina de Guerra. En *Revista General de Marina*, junio de 1901, pp. 903-911.
- GONZÁLEZ CUEVAS, Pedro Carlos:
Historia de los derechos españoles. Madrid, 2000.
- GOODMAN, David:
El poderío naval español. Barcelona, 2001.
- GUARDIA, Ricardo de la:
Datos para una crónica de la Marina española. Ferrol, 1914.
- GUTIÉRREZ SOBRAL:
Política exterior. En *Revista General de Marina*, enero de 1894, pp. 75-82.
La Marina de Guerra de los Estados Unidos. En *Revista General de Marina*, diciembre de 1897, pp. 862-884.
La cuestión de la Marina. En *Revista General de Marina*, mayo de 1899, pp. 554-562.
- GIL FERNÁNDEZ, Juan:
Sobre la formación de los Imperios Coloniales. En *América en Andalucía*. San Fernando, 1993, pp. 17-29.
- GÓMEZ OCHOA, Fidel:
El gobierno de concentración en el pensamiento y la acción política de Antonio Maura: 1918-1922. En *Revista de Estudios Políticos*. Madrid, 1990, n. 69, pp. 239-251.
- GÓMEZ URDAÑEZ, José Luís:
El proyecto reformista de Ensenada. Logroño, 1996.
- GONZÁLEZ HERNÁNDEZ, María Jesús:
En torno a la recuperación de la Historia política: un análisis concreto: el conservadurismo maurista en la Restauración. En *Doce estudios de Historia Contemporánea*. Santander, Universidad de Cantabria, 1991, pp.212-240.
El universo conservador de Antonio Maura. Biografía y proyecto de Estado. Madrid, 1997.
- GONZÁLEZ HONTORIA, Diego:
El poder naval. En *Revista General de Marina*, agosto de 1902, pp. 1118-1123.
- GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio:
Ingeniería española en Ultramar (siglos XVI-XIX) Madrid, 1992.
- GUILLOUX, V.:
Programa de las construcciones nuevas para el año 1899. En *Revista General de Marina*, diciembre de 1898, pp. 839-844.
- HARRISON, Joseph:
El coste, la oportunidad del programa español de 1907. En *Historia y economía y finanzas de España*, 1976, n. 38.
- HERBERT:

La Marina norteamericana. En *Revista General de Marina*, agosto de 1897, pp. 236-266.

ISERN, D.:

El Desastre Colonial y sus causas. Madrid, 1899.

JOVER ZAMORA, José María:

El siglo XIX en España. Barcelona, 1974.

LAGO DE LANZÓS, Claudio:

Un proyecto de Construcciones Navales en España. En *Revista de Administración de Marina*. Cádiz, Año II, 1º de abril de 1882, n. 31.

LÓPEZ PEREA, E.:

Nuestra Marina de Guerra en el archipiélago filipino. En *Revista General de Marina*, diciembre de 1892, pp. 701-710.

LÓPEZ PÉREZ:

Necesidad de tener Marina. En *Revista General de Marina*, octubre de 1900, pp. 421-424.

MADARIAGA, A.:

Honra sin barcos. Memorias de un Alférez de navío. Santander, 1918.

MAHAN, A.T.:

Influencia del Poder Naval en la Historia, 1660-1783. Trd., Ferrol, 1901.

MANERA REGUERIA, Enrique, *et alter*.

El buque en la Armada española. Madrid, 1999.

MARTÍNEZ DE BEDOYA, Javier:

D. Antonio Maura, Ministro de la Gobernación, 1902-1903. Madrid, 1940.

MARTÍNEZ ILLESCAS, Juan:

Proyecto de Escuadra. En *Revista General de Marina*, mayo y septiembre de 1887, pp. 630-640, y 426-429.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos:

El Derecho y el Mar. En *La España moderna*. Granada, 1995, pp. 395-426.

MAURA GAMAZO, G.:

Historia crítica del reinado de D. Alfonso XIII durante su minoridad bajo la regencia de su madre, Doña María Cristina de Austria. Barcelona, 1919.

MENDIVIL:

Méndez Núñez o el Honor. Madrid, 1930.

MOLAS RIBALTA, Pere:

La España de Carlos IV. Madrid, 1991.

MONTALDO, F:

Los Ministerios de Marina en el extranjero. En *Revista General de Marina*, julio y octubre de 1891, pp. 71-90, y 527-531.

Los principales astilleros del mundo. En *Revista General de Marina*, agosto de 1892, pp. 162-168.

MONTERO Y RAPALLO:

Los grandes Estados Mayores. En *Revista General de Marina*, octubre de 1895, pp. 413-458.

MONTOJO, Saturnino.:

Estudio sobre la reorganización de los servicios de Marina. En *Revista General de Marina*, julio, agosto y septiembre de 1885, pp. 113-150, 305-321, y 551-592.

La cuestión de Cuba en su aspecto naval-militar. En *Revista General de Marina*, diciembre de 1897, pp. 919-934.

El dominio del mar. En *Revista General de Marina*, febrero y marzo de 1899, pp. 237-251, y 364-380.

NAVARRETE, Adolfo:

Historia marítima militar de España. Madrid, 1907, 2 vols.

España marítima. En *Revista General de Marina*, octubre de 1898, pp. 498-504.

Ligas Marítimas. En *Revista General de Marina*, abril de 1899, pp. 492-494.

NEGRO PAVÓN, Dalmacio:

Don Antonio Maura, hombre de Estado. En Homenaje a Don Antonio Maura: Sesión solemne celebrada el 13 de diciembre de 2000. Madrid, Instituto España, 2000, pp. 67-77.

NOVO Y COLSON, Pedro:

La marina en la isla de Cuba. Estudios para el resguardo de sus costas. Madrid, 1895.

La futura Armada española. En *Revista General de Marina*, mayo de 1900, pp. 499-503.

La Liga Marítima española. En *Revista General de Marina*, mayo de 1900, pp. 497-499.

OSORIO Y GALLARDO:

Mis memorias. Buenos Aires, 1946.

PALACIO ATARD, V.:

La España del siglo XIX. 1808-1898. Madrid, 1978.

PAYNE, Stanley G.:

Los militares y la política en la España contemporánea. París, 1986.

PÉREZ DELGADO, R.:

1898: El año del desastre. Madrid, 1976.

PÉREZ DE VARGAS, L.:

La opinión y la Marina. Combate de Santiago. El Ferrol, 1898.

RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel:

La construcción naval militar española. 1830-1980. Barcelona, 1980.

RICART:

Militarización de la marina mercante. En *Revista General de Marina*, noviembre de 1891, pp. 646-651.

RIVAS FABAL, José Enrique:

Historia de la Infantería de Marina. Madrid, 1967.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín:

Política naval de la Restauración (1875-1898) Madrid, 1988.

ROMERO SALAS, José María:

La marina militar en España. Lo que es y lo que debe ser. Madrid, 1880.

RUBIO, I.:

La cuestión de Cuba y las relaciones con los Estados Unidos durante el reinado de Alfonso XII. Madrid, 1945.

RUIZ CASTILLO, J.:

Antonio Maura. Treinta y cinco años de vida pública. Madrid, 1953.

SALAS, J.:

Los exponentes del poder naval. En *Revista General de Marina*, octubre de 1885, pp. 515-525.

SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín:

Las reformas de Marina. Madrid, 1900.

Nuestra Defensa Naval. Primer Programa. Madrid, 1903.

Del poder naval de España. Madrid, 1906.

SECO SERRANO, Carlos:

Militarismo y civilismo en la España contemporánea. Madrid, 1986.

Historia del conservadurismo español. Ed. Temas de Hoy S.A., 2000.

TUSELL, Javier, y AVILÉS, Juan:

La derecha española contemporánea. Sus orígenes: el maurismo. Madrid, 1986.

VEGA, A. de la:

Aspectos navales del 98. Madrid, 1998.

VICTORIANO, Patricio (CONDE DE SALAZAR):

Juicio crítico sobre la Marina militar de España, dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro. Madrid, 1814-1815. Madrid, 1821.

VIDART, Luís:

La Historia de la Literatura militar en España. En *Revista General de Marina*, septiembre de 1890, pp. 407-423.

VIGÓN, Ana María:

Guía del Archivo, Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués, 1985.