

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XV

1997

Núm. 59

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL





REVISTA DE HISTORIA NAVAL

CONSEJO RECTOR:

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

*Vicepresidente
y Director:* José Cervera Pery, coronel auditor. Periodista.

Vocales: Fernando González de Canales y López Obrero, Secretario General del Instituto de Historia y Cultura Naval; Fernando de la Guardia Salvetti, Jefe del Departamento de Cultura del Instituto de Historia y Cultura Naval; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Comisión Española de Historia Marítima.

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

Administración: José M. Gamundi Fernández, comandante de Intendencia de la Armada.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).

EDICIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: cuarto trimestre 1997.
Precio del ejemplar suelto: 650 pesetas.

Suscripción anual:

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

Depósito legal: M. 16.854-1983.

ISSN-0212-467X.

NIPO: 076-97-018-5.

Impreso en España. - Printed in Spain.

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

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

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>Un preclaro oficial de Marina del 98: Víctor María Concas y Palau</i> , por Carlos Martínez-Valverde	7
<i>La construcción del puerto industrial de Barcelona (1860-1906)</i> , por Javier Moreno Rico	25
<i>El periodismo naval de fin de siglo. Realismo y decepción</i> , por Belén Fernández	41
<i>Envases comerciales bajo el mar: las ánforas del comercio marítimo en la antigüedad. Algunas consideraciones teóricas</i> , por Miguel Ángel Larrio	53
<i>Recompensas republicanas por el hundimiento del crucero Baleares durante la guerra civil, 1936-1939</i> , por Enrique García Domingo	67
<i>La historia vivida: ¿Cómo se conmemoró el primer centenario de la batalla de Trafalgar?</i> , por Carlos Rodríguez	75
<i>Documento:</i>	81
<i>La Historia Marítima en el mundo: El Museo de la Fundación «Gerónimo Berenguer de los Reyes» (Filipinas)</i> , por José Antonio Ocampo Aneiros	85
<i>Noticias Generales</i>	89
<i>Recensiones</i>	99

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Martínez-Valverde, Carlos. Contralmirante de la Armada. Prolífico autor, sus aportaciones a la historia marítima española, tanto en la *Revista General de Marina* como en la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, son sobradamente conocidas. Ha presentado trabajos tanto de temas históricos como de actualidad en diversas publicaciones de índole especializada, colaborando también en la elaboración de la *Enciclopedia General del Mar*. Cabe destacar, asimismo, su faceta como ameno conferenciante.

Moreno Rico, Javier. Piloto de la Marina Mercante de primera clase y licenciado en Filosofía. Ha publicado *El Sextante* (Madrid, 1993) y *El dic flotant i deposant del port de Barcelona. Construcció i posada en funcionament* (Barcelona, 1993). Colabora con artículos de investigación histórica en numerosas revistas y obras colectivas. Actualmente trabaja en su tesis doctoral *La cultura marítima en Catalunya de 1769 a 1992*.

Fernández y Fuentes, Belén. Historiadora naval. Colaboradora habitual del Instituto de Historia y Cultura Naval, como conferenciante ha impartido numerosas conferencias sobre la prensa y su influencia en el conflicto del noventa y ocho; asimismo, ha realizado trabajos bibliográficos sobre prensa naval, historia y artículos históricos, y sobre la proyección histórica del periodismo militar y naval.

Larrio Lara, Miguel Ángel. Es arqueólogo, licenciado por el Departamento de Prehistoria de la Universidad Complutense de Madrid, en donde ha sido becario colaborador. Ha realizado numerosas excavaciones tanto en España como en el extranjero y actualmente investiga sobre el comercio púnico en el Mediterráneo occidental. Ha estudiado y publicado los materiales anfóricos que conserva el Museo Naval de Madrid.

García Domingo, Enrique. Licenciado en Historia e investigador especialista en temas marítimos. Forma parte del Departamento de Investigación del Museo Marítimo de Barcelona y es responsable de su Archivo de Imágenes.

NOTA EDITORIAL

A la hora de cerrar este número de la REVISTA han finalizado las sesiones de trabajo correspondientes al IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, que durante una semana han congregado en Madrid a los más destacados historiadores e investigadores españoles, europeos e iberoamericanos en un esfuerzo mantenido de comprensión y lazos de solidaridad sobre un marco común compartido. Ello nos compromete de antemano a dar amplia noticia del acontecimiento en nuestro próximo número, inmerso ya también en los acontecimientos del «noventa y ocho».

Sobre aspectos de aquel desastre, ya se incluye en este número el ajustado ensayo del contralmirante Martínez-Valverde sobre Víctor María Concas y Palau, comandante que fuera del *Infanta María Teresa* en el aciago día del combate de Santiago de Cuba, y también Belén Fernández, con su artículo *El periodismo naval de fin de siglo: realismo y decepción* nos da una exacta visión de aquella prensa triunfalista y desinformada que tanta influencia tuvo en el conflicto.

Temática variada ofrecen los trabajos de Javier Moreno Rico, *La construcción del puerto industrial de Barcelona, 1860-1906*; Miguel Ángel Larrío, *Envases comerciales bajo el mar*; Enrique García Domingo, *Recompensas republicanas por el hundimiento del crucero Baleares durante la guerra civil*; junto a la «Historia Viva», en la que Rafael Estrada rememora el primer centenario de la batalla de Trafalgar, trabajos todos muy estimables dentro del ámbito de la variedad, complementada por las secciones habituales del «Documento», las «Noticias generales», «La Historia Marítima en el Mundo» y las «Recensiones».

Sólo queda desear, como es tradicional en estas fechas, una Feliz Navidad a nuestros lectores, suscriptores y favorecedores, y que el emblemático 1998 nos traiga nuevos y provechosos lazos de acercamiento.

UN PRECLARO OFICIAL DE MARINA DEL NOVENTA Y OCHO. VÍCTOR M.^a CONCAS Y PALAU

Carlos MARTÍNEZ-VALVERDE
Contralmirante

«Si España estuviese tan bien servida por sus hombres de estado y por sus empleados públicos como lo ha sido por sus marinos, todavía podría ser una gran potencia» (1).

A modo de introducción

La valía de los hombres se pone más de manifiesto en tiempos y circunstancias difíciles. Lo fueron en grado sumo los que tuvo que atravesar la Armada española en el tercio final del siglo XIX. Llegaron las dificultades a su clímax en 1898, cuando las escuadras de Montojo y de Cervera son destruidas en Cavite y Santiago de Cuba, respectivamente. Quedan, sin embargo, como esperanza en material flotante dos bellos y fuertes buques, el acorazado *Pelayo* y el crucero *Carlos V*, que por causas diversas no tomaron parte en los desiguales combates. Queda un cuerpo de oficiales pundonorosos, bien enterados de su profesión, de elevado espíritu.

Todo se había venido abajo con los restos del vasto dominio de España, tan extendido por el mundo. Tres grandes objetivos tuvieron los americanos en su afán expansionista: Cuba y Puerto Rico; la metrópoli española, con sus islas adyacentes; y el archipiélago filipino, puntos todos muy alejados unos de otros. La extensión del sistema dificultaba mucho su defensa (ya de antaño). Para ello se necesitaban fuerzas navales de gran importancia que España no tenía; no podía tener ni por su limitado poder económico, ni por el arte de sus gobernantes, ni por la ciudadanía en crisis, carente del sentido de la previsión y amante del jolgorio, frenando todo impulso del Gobierno que llevase a la austeridad. Tiempos difíciles, con Cuba sublevada, con Filipinas ya en ebullición, con las secuelas de las guerras carlistas...

Entre ese grupo de oficiales de Marina que cumplen muy bien sus deberes a que alude la cita que encabeza estas líneas, destaca don Víctor M.^a Concas y Palau, un barcelonés, español de pro donde los haya. No sé exactamente por qué, pero me viene a la mente el recuerdo de otro, más alejado en el tiempo:

(1) Editorial de la revista *Engineering*, en su número de 21 de julio de 1899: «La guerra hispano-americana». En esto hace énfasis Concas.

don Luis de Requesens y Zúñiga (2), mentor de Don Juan de Austria cuando lo de Lepanto, nacido también en esa Ciudad Condal que Cervantes cantó un día como joya de las mejores de España.

Don Víctor M.^a Concas y Palau nació en Barcelona el 12 de noviembre de 1845. Un bravo catalán, como los de Prim.

Como estas líneas no desean formar una biografía de las del estilo clásico, en las que impera lo cronológico, yo quiero poner al lector en contacto con Concas empezando por uno de sus momentos más sublimes, cuando manda el crucero *Infanta María Teresa*, buque insignia del almirante Cervera en Santiago de Cuba, actuando como «capitán de bandera», esto es, en funciones de jefe de Estado Mayor por ausencia del que lo desempeñaba en propiedad, el capitán de navío don Joaquín Bustamante, que había quedado gravemente herido en combate en tierra, y convalecía en el hospital de Santiago.

Concas en el combate naval. 3 de julio de 1898

«Amaneció el día neblinoso, los buques con todas las calderas encendidas; la artillería cargada... A las siete fui con el cañonero *Alvarado* a la boca del puerto, de orden del almirante, para reconocer la situación del enemigo, que no se veía desde dentro.» Así empieza Concas el capítulo de su libro *La Escuadra del Almirante Cervera* correspondiente a la descripción del combate. Se conoce a las personas por lo que dicen y por cómo lo dicen, y en qué hacen énfasis. Yo invito al amigo lector a que lea ese libro y cuanto escribió Concas; es imposible transcribir tanto y tan bueno en los límites de un artículo, por mucha percepción que se tenga para escoger. Sí tomaremos algunos párrafos: palabras sancionadas por hechos.

Después de una descripción detallada de cómo estaban situados los buques enemigos, que revela a un buen jefe de Estado Mayor, pasa a relatar impresiones más íntimas que dicen del estado de su espíritu y la calidad de éste. Dice la señal de la salida del puerto: «Fue la de ¡Viva España! contestada con entusiasmo por todas las tripulaciones y por las tropas del Ejército, que completamente listas para secundarnos, estaban en las altas orillas que forman la salida de Santiago». Despliega la bandera de combate el *Teresa*, y rinden honores todos los buques al paso del Insignia. Como de Concas hablamos, es mejor tomar exactamente sus palabras: «Momento solemne [el de la salida] capaz de hacer latir el corazón mejor templado; desde fuera de la torre de combate, en la que no quise entrar nunca, para dar ejemplo a mi indefensa dota-

(2) Requesens, que hizo funciones en Lepanto semejantes a las de un jefe de Estado Mayor de ahora, se llamaba en realidad Zúñiga y Requesens, Luis de. Nació en Barcelona en fecha desconocida y está enterrado en la Ciudad Condal, en el Palacio Real Menor, el Palau, cedido por Juan II a Galcerán de Requesens. Luis de Requesens antepone el apellido de la madre, como estaba establecido en la familia para perpetuar el apellido Requesens, vinculado a la Casa de Cardona, de gran alcurnia marinera.

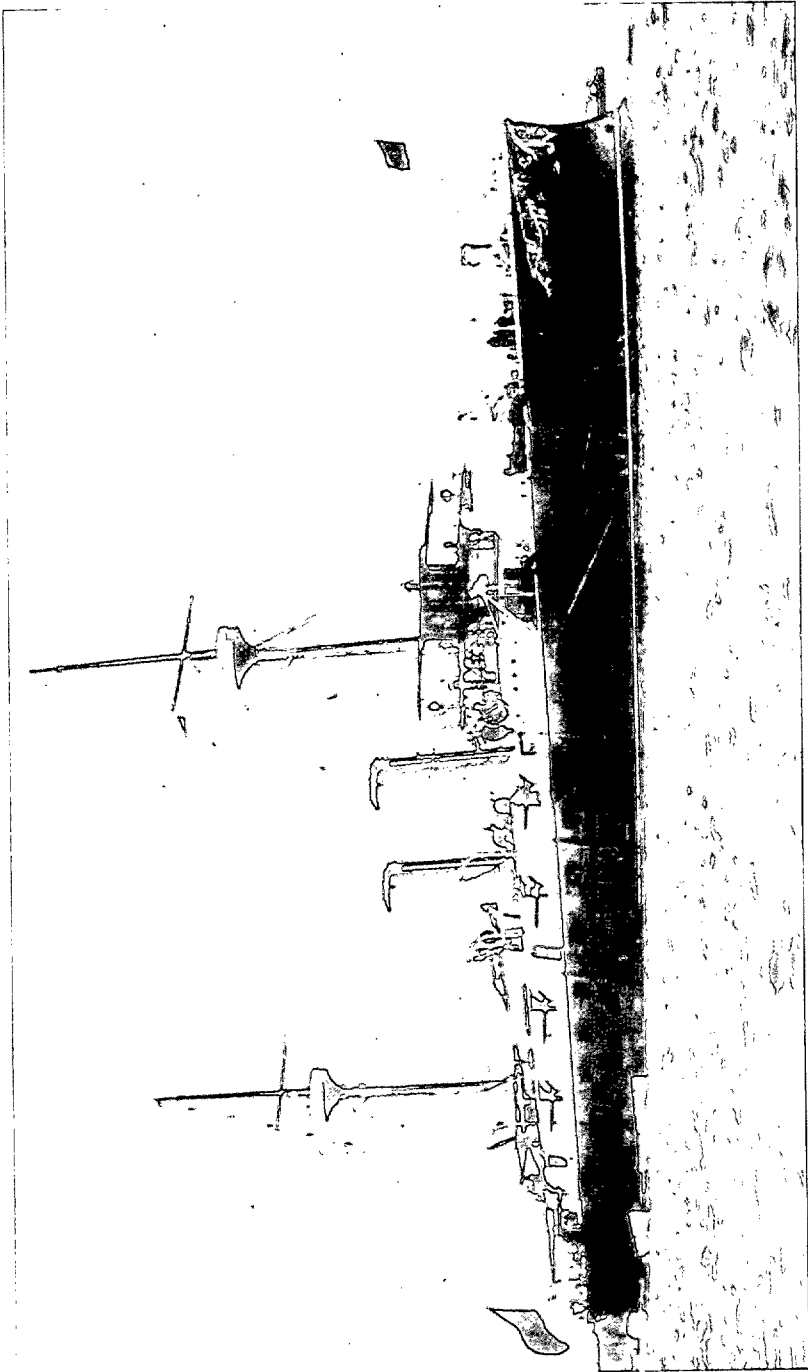
ción...» (3). Pidió la venia del almirante y dio la orden de romper el fuego. Sonaron las cornetas; dice: «Mis cornetas sonaron el último eco de aquellas que la historia cuenta que sonaron en la toma de Granada: era la señal de que terminaba la historia de cuatro siglos de grandeza y que España pasaba a ser nación de cuarto orden». Sigue (es imposible dejarlo): «¡Pobre España!, dije a mi querido y noble almirante [¿es posible una mejor expresión de lealtad, adhesión y cariño?], y éste me contestó significativamente, como diciendo que había hecho cuanto era posible para evitarlo, y que estaba tranquilo su corazón, y era verdad: en sus deberes cívicos no era posible ir más allá de lo que él fue; pues por lo que respecta a los deberes militares eran tan fáciles que ni merecían que nos tomáramos la molestia de discutirlos».

Pasa Concas, después de algunos detalles del fuego de la artillería, a decir cómo según la orden que tenía del almirante, de acuerdo con el plan establecido, fue a embestir con el *Teresa* al crucero acorazado americano *Brooklyn* con ánimo de espolonearlo, y dice cómo éste se retiró haciendo fuego con sus torres de popa, acudiendo en su auxilio el *Texas* y el *Iowa*, éste el mejor armado de los acorazados enemigos, teniendo el *Teresa* que retirarse «cuando íbamos a parar al espolón de estos dos últimos...». El *Iowa* consigue alojar dos proyectiles de 30 cm en la popa del *Teresa*, que fueron la causa de su pérdida al afectar a las tuberías de vapor y dejar su velocidad extremadamente mermada, haciéndole ir a varar en la costa para que, chocando con alguna roca, se hundiese y no cayese en poder del enemigo. Y así se hizo. No debía caer ningún buque en poder del enemigo.

No es objeto de este artículo la descripción del combate; nos hemos extendido algo en lo que al *Teresa* se refiere por ser el buque que mandaba Concas. Sí hemos de decir con respecto a éste que fue herido. Dice con orgullo: «Cúpome la honra de caer con dos heridas graves, y conmigo los dos oficiales del Estado Mayor de la escuadra, únicos que quedábamos en pie de cuantos habíamos estado en el puente a pecho descubierto».

Herido gravemente Concas, tomó el mando del buque directamente el almirante Cervera, pues no era posible hacer que el segundo comandante fuese encontrado con la premura que las circunstancias exigían. Buen maniobrero siempre, el almirante llevó el buque a la varada con los grifos abiertos y tuvo la suerte de dar contra una roca una amura, con lo que los daños aumentaron que es de lo que se trataba, para que el buque en modo alguno cayese en poder del enemigo, y todo sin arriar la bandera, del modo más honroso. Un bote americano, con gente armada, vino a la playa a hacerse cargo del almirante, de Concas y del segundo comandante, Mac Crohon, que estaba muy enfermo. Hubieron de ser metidos de nuevo en el agua para embarcarlos en el

(3) En los comentarios «profesionales» que hace Concas en su libro *La Escuadra del almirante Cervera* (cap. XI), verdaderas lecciones sacadas de la experiencia obtenida en el combate de Santiago, dice: «Para manejar un buque de grandes dimensiones, seguido de otros varios, o si puede ser atacado por torpederos, y cuando hay la costumbre de manejarlo desde puentes elevadísimos, es casi imposible estar en ellas [torres de combate]... no hay más remedio que mandar la torre a paseo para poder dirigir el combate».



El acorazado español *Infanta María Teresa*, buque insignia de la escuadra del almirante Cervera en 1898, al mando del capitán de navío Víctor Concas. La fotografía está tomada en Kiel en 1895.

bote, Concas en su camilla, sufriendo grandes dolores con la manipulación de aquélla. Fueron trasladados al yate armado *Glowcester*, donde fueron recibidos con la guardia formada. Los heridos pasaron al buque-hospital del Ejército *Olivette* y, una vez curados, al *Solace*, de la Marina de los Estados Unidos, que mandaba precisamente un antiguo amigo americano de Concas. Termina éste su relato en el hospital naval de Norfolk. Con estas últimas líneas nos hemos salido ya del fatídico día 3 de julio, pues llegaron el 16 del referido mes. Fueron al fin repatriados a Santander, donde la Marina organizó un caluroso recibimiento —el que merecían—, muy distinto al que algunas tropas tuvieron la desdicha de tener en el referido puerto por parte de elementos que merecen el peor calificativo. ¡Ingratitud ensoberbecida!

En los años anteriores al combate de Santiago

Para conocer los méritos de Víctor M.^a Concas y Palau (bien catalanes son sus apellidos), hemos de dar forzosamente un salto atrás en el tiempo.

Nacido, como dijimos, el 12 de noviembre de 1845 en Barcelona, ingresó en el Colegio Naval Militar de San Fernando, Cádiz, en 1860. A los pocos meses, muy bien evaluados su inteligencia y sus méritos, recibió la Carta Orden de Guardiamarina. Era un año de exaltación patriótica provocada por la guerra de África, en la que el general O'Donnell desde el principio dejó el puesto de jefe del Gobierno para ponerse al frente de las fuerzas expedicionarias, en una campaña en la que la Marina prestaba al Ejército una entusiasta colaboración al avanzar éste a lo largo de la costa (4).

Concas, guardiamarina, embarcó en el navío *Isabel II*, permaneciendo en aguas de Marruecos en observación de la división del general Ríos, que ocupaba Tetuán. En agosto de 1862 embarcó en la escuadra de Pinzón. El general Lobo, mayor general de aquélla, le tomó como secretario e intérprete por su dominio de idiomas: inglés, francés, italiano y portugués. Transbordó Concas a la goleta *Covadonga* y con ella tomó parte en la operación de sacar de El Callao una barca española bajo los fuegos de la artillería de aquella plaza. Concas, al igual que toda la dotación, fue nombrado por aquella acción Benemérito de la Patria en sesión de las Cortes (1864). En el combate de Papudo de aquella goleta con la corbeta chilena *Esmeralda*, en que fue apresada la *Covadonga*, Concas fue herido y hecho prisionero cuando ya no podía combatir. Fue su bautismo de sangre.

Regresó a España en 1867 y fue ascendido a alférez de navío con antigüedad de enero de 1866. Pasó seguidamente a Cuba, donde tomó parte en

(4) En la guerra de África de 1860 la Escuadra apoyó al Ejército en su avance a lo largo de la costa, aprovisionándole y apoyándole con sus fuegos. En la batalla de los Castillejos tomaron parte las columnas de desembarco mandadas por el capitán de fragata don Miguel Lobo. En la batalla de Tetuán los comandantes de las cañoneras, una vez que terminaron éstas su apoyo de fuego desde el río, pidieron con gran entusiasmo ir a combatir con su gente en las guerrillas de vanguardia. No se les permitió en previsión de una nueva necesidad de apoyo con sus cañones. Su gesto fue valiente.

numerosas operaciones, algunas de contradesembarco de los insurgentes y de los «filibusteros» que venían de Norteamérica a aprovisionarles y a reforzarles. Era ya 1871 cuando Concas ascendió a teniente de navío de segunda clase. Con ello volvió a España, pero pasó de nuevo a América, al Apostadero del Río de la Plata, embarcando en la fragata *Almansa*, buque insignia del almirante Polo de Bernabé, comandante de aquellas fuerzas navales.

Su deseo de marchar a Filipinas era el de todos los oficiales de Marina de espíritu —puede decirse que lo eran todos—. Allí la Armada desarrollaba una misión altamente benemérita en lucha constante contra los piratas moros de Joló, de Mindanao y del vecino Borneo. Una vez Concas en Filipinas, fue nombrado segundo comandante de la corbeta *Santa Lucía*. Un accidente en el mar de China, en que el buque estuvo a punto de perderse, le dio ocasión de distinguirse, siendo por ello condecorado con la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo. El buque llegó a ser —mandado ya por don Pascual Cervera— «un modelo de buque militar en todos los conceptos, y su comandante encontró elementos con que desarrollar todas sus nobles iniciativas». Así se expresa el propio Concas, atribuyendo todo el mérito a su comandante. Él había puesto mucho de su parte. El hecho es que le secundó muy bien.

Hizo Concas toda la campaña de Joló cuando fue a ocupar la isla el contralmirante Malcampo, a la sazón gobernador general del archipiélago. Se ocupó la capital atacando por el norte, mas luego se puso en práctica el plan de Cervera, desembarcando en Maibung, en el sur. En este ataque, y en la progresión hacia la capital, Concas mandó la vanguardia, compuesta por 400 marineros. Por su acierto y valor fue recompensado, concediéndosele el empleo efectivo de comandante de Infantería de Marina.

Nombrado Cervera gobernador de Joló en circunstancias críticas para dicho gobierno —por falta de instrucciones del gobernador general, la permanencia del sultán e intrigas en el Estado Mayor de Manila—, Cervera envió ante Malcampo a su devoto subordinado Concas, que regresó a Joló con el bastón de mando de Malcampo como regalo a Cervera, dando así a entender de modo rotundo y sin escrito alguno que los poderes dados a Cervera eran omnímodos. Fue entonces cuando las gentes, siguiendo lo dicho en broma por el mismo Cervera, empezaron a llamarle «rajá de Joló». Y era en realidad muy grande el poder del gobernador, a pesar de la existencia del sultán. Y en todo esto secundaba Concas a Cervera. Y lucharon codo a codo en algunas circunstancias, como fue en el ataque en masa de terribles moros juramentados. Ambos eran muy buenos tiradores. Cervera hacía fuego con un rifle «Winchester» que tenía y Concas con el revólver, con el que era muy diestro: cosas de Filipinas, podríamos decir. Así eran allí nuestros oficiales de Marina, así eran «los del noventa y ocho» (5).

(5) Podemos recordar cuando el teniente de navío Mac Crohon dio muerte en duelo con un sable a un terrible juramentado armado con su campilán, o con su cris que él ordenó se le devolviese. Todo ante la actitud del moro ya prisionero que, ensoberbecido al quitársele las ligaduras, echaba «sapos y culebras» por su boca contra España y «los castilas». Y había sido

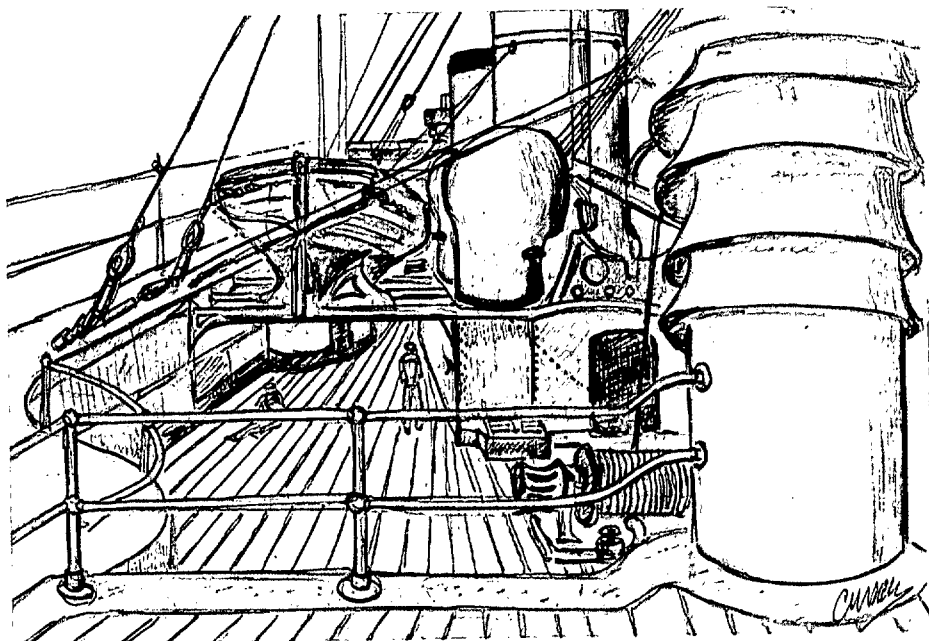
De los mandos de Concas en Filipinas podemos mencionar el del cañonero *Samar* y el de la corbeta de hélice *Wad Ras*. Con el primero apresó al vapor alemán *Tony*, que soliviantaba a los joloanos en contra de España; con la *Wad Ras* efectuó una muy meritoria campaña hidrográfica, de esas que en Filipinas tenían las características de tener que alternar el uso del sextante con el de fusiles y cañones, ante el ataque frecuente de los barcos piratas. Y era muy necesario el levantamiento hidrográfico de aquellos pasos, silangas y mares interiores de que está atravesado aquel dédalo acuático formado por más de 7.000 islas e islotes. La Marina lo llevaba a cabo.

Era Concas segundo comandante de la fragata *Carmen*, cuando en viaje a España de este buque hubo de tomar el mando en razón del fallecimiento por enfermedad de su comandante. Lo llevó a Cartagena y esperó el nombramiento del nuevo comandante. Una vez que entregó el mando, regresó a Filipinas (1878).

Ascendió a teniente de navío de primera clase en abril del año siguiente. Estuvo en la secretaría del gobierno general y desempeñó una delicada misión en Borneo, donde los ingleses se habían establecido. Regresó a la Península en abril de 1882. Fue destinado al Ministerio de Marina y allí le escogió el ministro, almirante Antequera, para formar parte de su gabinete asesor para llevar a cabo su programa de construcciones navales y de reorganización de la Armada. El equipo, constituido por cinco personas, cuatro oficiales de Marina y un paisano, fue llamado «pentágono» (6). Después tomó el mando de la goleta *Caridad* y con ella concurrió a la ocupación del territorio africano de Río de Oro. Cumplió su cometido con pericia, entereza, y tacto en las complicaciones internacionales que surgieron en la referida ocupación. Seguidamente, terminado su mando fue enviado a Londres a la comisión de Marina o «secretaría» allí existente. Tras un periodo en la capitanía general de Cádiz, ascendió Concas a capitán de fragata y se le dio el mando de la corbeta *Nautilus*, buque escuela de guardiamarinas, sirviendo en este importante cargo de la formación de oficiales durante casi dos años, con el prestigio que le daban ante la juventud, sedienta entonces de gloria, sus campañas filipinas. Fue luego elegido para representar a la Armada española en la conmemoración del descubrimiento de América, dándosele el mando de la réplica de la nao *Santa María*, construida para aquella ocasión. Cruzó el Atlántico con los medios antiguos de que disponía el barco, y en Cuba se le reunieron réplicas también de las carabelas *Pinta* y *Niña*, construyéndose así una flotilla de alto poder evocativo bajo su mando, y con ella concurrió a la revista naval intencional que hubo en Nueva York (1893) y, remontando el San Lorenzo, llegó a Chicago navegando por los lagos, ciudad aquella donde se celebraba la magna exposición conmemorativa que tanto representaba para España. Concas fue nombrado presidente del jurado de Guerra y Marina. Una distinción que se hizo a España en su persona.

desamarrado por orden de Mac Crohon, compadecido de verle atado. El caballeroso Mac Crohon fue segundo comandante del *Teresa* de Concas, en Santiago. Llegó al almirantazgo.

(6) Concas hizo cuanto pudo porque la adquisición del acorazado *Pelayo* llegase a feliz término. Era muy consciente de que en España se necesitaba esta clase de buques (ya se echaron



Ambiente: así era la cubierta del *Teresa*, buque que mandaba Concas (banda de estribor, vista desde proa). El dibujo es de un cuaderno de memorias del autor tomado en el crucero *Cataluña*, gemelo del *Teresa*, en 1927.

Al regreso a España pasó un corto tiempo destinado en el Ministerio, y ascendido a capitán de navío el 2 de marzo de 1896, se le da el mando del crucero acorazado *Infanta María Teresa*, buque destinado a la llamada Escuadra de Instrucción, formada por los buques más modernos y mandada por el contralmirante don Pascual Cervera Topete, su antiguo jefe y gran amigo. Es de notar lo que se compenetran los hombres de elevado espíritu militar y de carácter generoso, preocupados por el porvenir de su patria.

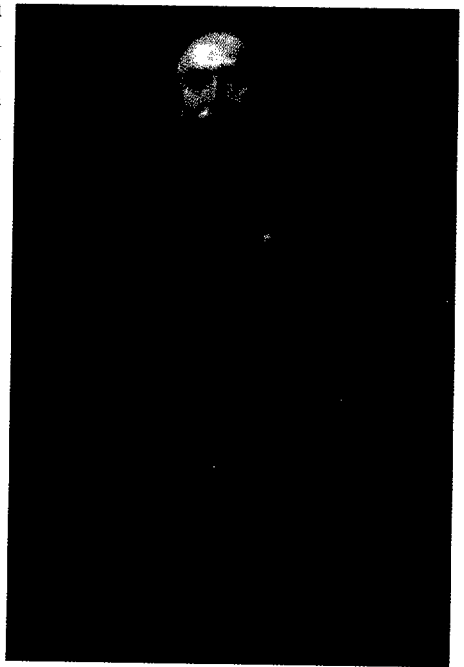
En los consejos y juntas que se desarrollaron en las navegaciones que precedieron al combate de Santiago, en que se analizaban arduas situaciones, fueron de gran valor las opiniones de Concas. El almirante tanto las tuvo en cuenta que a su informe para el ministro de la junta habida en Cabo Verde une la opinión de Concas, firmada por éste mismo, redactada por orden del almirante como aclaración de todo lo dicho en el Consejo. (Este documento se une al presente trabajo formado el Apéndice I.) Hizo tal impacto en Madrid el informe del almirante con el parecer de Concas que se dio opción a aquél para regresar a España, contrariamente a las opiniones anteriores del ministro de Marina y de aquellos consejeros que tenía. El telegrama dando a Cervera la facultad de regresar no llegó nunca a sus manos. No se conoce por qué.

mucho de menos en Santiago de Cuba en el combate naval, claro está que el tenerlos no hubiera cambiado el tener que salir del puerto barco a barco). El *Pelayo* tenía corto radio de acción, pero era el acorazado más fácil de conseguir, construido en Francia por «Forges et Chantiers Réunis». Se consiguió el *Pelayo*, pero las modificaciones que hubieron de hacerse le impidieron que formase parte de la escuadra de Cervera.

Y con esto llegamos a los momentos cuyo relato dio principio a estas líneas, en que encontramos a Concas mandando el *Teresa* y haciendo las veces de jefe de Estado Mayor de Cervera, muy unidos ambos ante el gran sacrificio que tenían por delante, más si cabe que en los tiempos de Joló.

Después de la guerra

Después de haber curado Concas sus heridas —larga curación por la gravedad que tuvieron— fue nombrado comandante militar de Marina de Bilbao. En Madrid había visitado a Montojo y le ofreció tomar a su cargo su defensa ante el Consejo de Guerra y Marina, que había de juzgar su conducta en Filipinas referente a su actuación como comandante general de aquel Apostadero. Montojo accedió, encantado de tener un defensor de la valía de Víctor Concas, conocedor además del teatro de guerra en aquel archipiélago, así como del proceso de la guerra con América del Norte y de lo que era la Marina enemiga; buen conocedor igualmente del conflicto existente durante largos años entre la Comandancia General del Apostadero y el Gobierno General de las Filipinas. Pronunció Concas su defensa en septiembre de 1899. Una defensa valiente ante una opinión tan adversa al contralmirante Montojo, tan maltratado por la suerte, con críticas bien ponderadas contra la política y la opinión pública, manifestada ésta por la prensa. Una defensa, la de Concas, basada en que Montojo era en realidad un general en jefe de todas las fuerzas de Marina, en mar y en tierra. Tan sólo a través de esa defensa podría conocerse cómo era Concas, su espíritu militar y su magnífica formación profesional, que se ponen de manifiesto en sus razonamientos (7).



Retrato del vicealmirante Víctor Concas Palau. Óleo sobre lienzo de 156 x 100 cm realizado por Julio Borrel, en Barcelona, en 1906. Museo Naval, Cartagena.

(7) Para mejor conocer la personalidad de Víctor Concas se recomienda la lectura de la defensa que hizo de Montojo: «Causa instruida por la destrucción de la Escuadra de Filipinas y entrega del Arsenal de Cavite» (Madrid, 1899). Igualmente de su libro firmado «C. P.» que tituló *Ante la Opinión y ante la Historia; el almirante Montojo*. En todas estas obras se puede ver su profesionalidad y también sus opiniones. De primera mano, pues es él el que habla. La sinceridad fue una de sus cualidades más características, y la crítica, sana y dentro de la subordinación militar.

Después de ser comandante de Marina de Bilbao, y ya físicamente repuesto de sus heridas, pasó a mandar el acorazado guardacostas *Vitoria*. Desembarcó de él en 1903. En su hoja de servicios se estampó una nota de mérito por el estado en que dejó el buque. Podemos hacer notar que siempre fue muy bien conceptualizado por sus jefes inmediatos, que observaban de qué modo cumplía.

Desembarcado, pasó al Estado Mayor de la Armada, ascendiendo en este destino a capitán de navío de primera clase. Fue nombrado comandante general del arsenal de Cartagena. Estando en este destino, sus cualidades hicieron que desempeñase comisiones de importancia en el extranjero, algunas diplomáticas y con carácter plenipotenciario, expresión de la confianza que merecía.

De ahí que por Real Decreto de 3 de diciembre de 1905 fue nombrado ministro de Marina. Gran patriota, Concas vio necesario tomar parte en la política. En ella debía trabajarse por España. No le impulsaba ningún deseo de medro personal. En julio de 1906 fue nombrado senador por Tarragona. Posteriormente, en 1907 senador por Baleares. En enero de 1909 fue nombrado asimismo senador vitalicio. También en la política iba revelándose el mérito de Víctor Concas Palau: fue nuevamente nombrado ministro de Marina el 31 de octubre del mismo año, desempeñando dicha cartera hasta febrero de 1910, en que hubo de cesar por crisis de todo el Gabinete de que formaba parte.

Ascendió a contralmirante (agosto de 1910) y fue destinado al Consejo Supremo de Guerra y Marina. En noviembre de dicho año pasó a la reserva. Por cambio de denominaciones de los empleos, pasó a tomar el título de vicealmirante.

Siendo ministro en esta segunda fase, tuvo la satisfacción de refrendar la orden de enterramiento del almirante Cervera en el Panteón de Marinos Ilustres (Real Decreto de 1909). El almirante había fallecido el 3 de abril, siendo enterrado de momento en Puerto Real. Con el tiempo, los restos de Concas habrían de acompañar a los suyos en el sagrado recinto reservado a los héroes, a los sabios y a los ilustres marinos de España.

Ya en la reserva, Concas siguió trabajando; fue consejero de Estado. Como senador tomó parte en la discusión de la política naval a seguir y en los planes de construcción de la Escuadra, tomando parte en diversas comisiones reunidas a tales efectos. Fue, en fin, nombrado árbitro, por delegación de S. M. el Rey, entre los Estados Unidos de América y Panamá para delimitar la zona del Canal. El pleito ya duraba algunos años. Concas arregló las diferencias existentes de modo satisfactorio para ambas partes.

Éste fue su último servicio; su maltratada salud le llevó a los Baños de Montemayor y allí falleció el 25 de septiembre de 1916.

Había servido devotamente a su patria durante cincuenta y un años. De ellos fueron veintiséis de embarco y once de mando, dos años de prisionero de guerra y había sido herido en dos combates. Un bagaje glorioso, sin duda. Concas es uno de los más brillantes oficiales de Marina de su tiempo.

De aquéllos que tan bien cumplieron (8) y que nos trazaron un camino a seguir a los que ahora vivimos y a los que vendrán después.

Reconocidos los preclaros méritos de Víctor Concas, sus restos reposan en el Panteón de Marinos Ilustres; y cerca, muy cerca —quiso el destino— de los de don Pascual Cervera Topete, su comandante, su almirante y su fiel amigo.

Una vez más podemos decir: *LAUS DEO*.

Addenda

Algunas consideraciones de interés referentes a la salida de la Escuadra de Santiago

Concas contradijo a Moreu, comandante del *Colón*, cuando en una junta propuso que la Escuadra no saliese y que con sus hombres y cañones defendiese Santiago. Le dijo Concas que la Escuadra se perdería en puerto, sin evitar con ello la caída de Santiago en poder de los enemigos.

En las órdenes tajantes de salida influye en gran manera para evitar que la Escuadra caiga en manos de los norteamericanos, al incluirla éstos en una capitulación de la plaza que se veía ya inevitable, acosada como estaba por insurrectos y por los norteamericanos, y sin víveres. No los traía el refuerzo que llegó (columna Escario), que pudo alcanzar la costa a base de grandes esfuerzos, aumentándose con ello la escasez de víveres existente. Con la salida se le quería dar a la Escuadra una oportunidad de salvación, pero Concas aseguraba, con su almirante, que la Escuadra «estaba perdida desde su salida de Cabo Verde». De ahí su informe especial, que Cervera unió al suyo, considerando de modo extraordinario la opinión de Concas (Apéndice I).

Con respecto a no salir a la mar y defender Santiago con cañones y hombres de la Escuadra, se ha de tener en cuenta que la labor de emplazar la artillería naval en tierra en sitios que batiesen las avenidas de la plaza y su campo no era trabajo de un día ni de dos, era de la marinería y en último término de los ingenieros del Ejército, se necesitaban emplazamientos que absorbiesen las reacciones de los disparos, y todos los hombres se necesitaban para empuñar el fusil, tal era la presión enemiga que sufría la plaza. La situación era tal que no habría habido tiempo ni hombres para ello: Bustamante tan sólo había contado con 400 hombres de los 1.000 que habían desembarcado en los buques para atacar en las Lomas de San Juan; los demás estaban en El Cobre y otros lugares que había que defender. La solución de Moreu no era fácil.

(8) Se insiste nuevamente en el editorial de la revista *Engineering* que encabeza este trabajo. En todo lo que dice Concas en sus escritos se trasluce el alto concepto que le merecen los oficiales de Marina, especialmente los que se batieron, no afectados por «la opinión» o por tendencias políticas: la mayoría en la corporación. Fue un oficial de Marina, don Pascual Cervera Topete, el que dio la fórmula para la más perfecta sociedad: aquella «en que cada uno cumpliese con su deber»; así de claro y así de sencillo.

Con respecto al momento de la salida, Concas, en la junta de comandantes del día 8 de junio, opinaba (como Bustamante) que había de hacerse de noche: «En las cercanías del novilunio [para mayor oscuridad], siempre con la escuadra unida y navegando al mismo rumbo...». Se rechazó esta opinión de Concas al mantener los enemigos muy iluminada con sus proyectores la salida del puerto, por no tener nosotros una artillería de costa eficiente que los mantuviese suficientemente alejados. Los barcos tampoco podían salir muy juntos por causa de los tornos de la salida. Tenían la ventaja secundaria, pero importante, el día la mejor facilidad para el salvamento de los naufragos y ello tenía que tenerlo en cuenta un almirante caballero y cristiano, que veía seguro tener que hundir los buques ante la enorme superioridad de fuerzas del adversario (Apéndice II) (9).

Un ataque al torpedo de los destructores sólo habría servido para sacrificarlos inútilmente, especialmente de día. Incluso para la noche eran muy voluminosos y vulnerables en cualquiera de sus partes, y sin apoyo artillero de los buques grandes propios ni de la artillería de costa, de poco alcance. Los buques propios no podían salir sino de uno en uno... Y todo bajo la concentración de fuegos de los buques enemigos, acechando y batiendo la salida, como se vio Concas en el capítulo que él clasifica como «muy profesional» de su libro *La Escuadra del Almirante Cervera*. Ya trata de estos ataques no con torpederos sino con cazatorpederos de entonces y con los torpedos automóviles de aquella época.

Concas puso con entusiasmo toda su inteligencia en la formación del plan de salida adoptado, que no respondía a las opiniones que había expuesto. Y siguió así hasta el final, cuando por falta de Bustamante quedó ejerciendo las funciones de jefe de Estado Mayor de la Escuadra. Siempre compenetrado con su querido almirante, como en los lejanos tiempos de Joló. Un gran ejemplo de lealtad constante el de Víctor María Concas, al que trato de retratar en estas líneas.

Apéndice I

Este Apéndice es el informe de Concas, especialmente enviado por Cervera al ministro de Marina. Es consecuencia de la junta de comandantes habida en Cabo Verde, redactada después de ella por orden del almirante, considerando de gran importancia la opinión de Concas, comandante del *Teresa*. Teniendo ese informe el valor de opinión promedia de los comandantes, con gran sentido estratégico, de Concas. Todo es prueba de la singular valía de éste.

(9) Dice a Cervera el capitán general Blanco, que manda en jefe: «*En vista estado apurado y grave de esa plaza (Santiago)... embarque V. E. con la mayor premura tropas (sic) desembarcadas de la Escuadra y salga con éstas inmediatamente*». El mismo día (2 de julio) dice el general Toral: «*Lo esencial es que la Escuadra salga enseguida, pues si se apoderan de ella los americanos España estará moralmente vencida y tendrá que pedir la paz a merced del enemigo*». Esto no es sino reconocer la fuerza que da una «flota en potencia»; lo que se llamó

Documento que se cita

Capitán de Navío D. Víctor M. Concas, Comandante del acorazado *Infanta María Teresa*.—Sobre los asuntos presentados á consulta por el señor Almirante de la Escuadra, en la Junta de guerra celebrada á bordo del acorazado *Cristóbal Colón*, opina: 1.º Que las fuerzas navales de los Estados Unidos son tan inmensamente superiores á las nuestras en número y clase de buques, blindaje y artillería y en preparativos hechos, y estando en tan ventajosa situación por la insurrección de Cuba, la posible de Puerto Rico y la aún latente de Oriente, que tienen elementos suficientes para atacarnos en las Antillas, en la Península y sus islas y en Filipinas, y puesto que no se ha atendido á aquel Archipiélago, que era quizás lo más urgente para limitar nuestro campo vulnerable, y lo que se hubiera conseguido con un solo acorazado, hoy, todo lo que sea dividir nuestras fuerzas, siendo, como son, tan contadas, y apartarse de los mares de Europa, envuelve un error estratégico, que traería la guerra á la Península, con un desastre espantoso en nuestras costas, pago de enormes rescates y quizá pérdida de alguna isla.—Apenas se inicie la salida de esta Escuadra para las Antillas, es de indiscutible evidencia, pues ya se ha iniciado más de un vez, que la Escuadra volante americana saldrá para Europa; y aunque no se propusiera más que una razzia ó una demostración contra nuestro territorio la justa alarma de toda España traería el regreso obligado de esta Escuadra, que forzosamente llegaría cuando ya el enemigo hubiera sacado todo el fruto de su impune victoria.—Los únicos tres buques de guerra que quedan para la defensa de la Península, el *Carlos V*, el *Pelayo*, cuyas reformas no están terminadas, y el *Alfonso XIII*, de escasísimo andar y éste sin garantía, no bastan para la defensa de la costa de España y de ningún modo para Canarias: sin que agreguen ninguna fuerza militar á nuestra Armada, ni el yate *Giralda*, ni los vapores *Germania* y *Normandía*, cuya adquisición se ha notificado oficialmente, buques de ninguna utilidad para el combate.—2.º El plan de defender la isla de Puerto Rico, abandonando á la de Cuba á su suerte, es de todo punto irrealizable, pue si la Escuadra americana destroza de propósito una ciudad de la última isla, á pesar de todos los planes del Gobierno sobre esta materia, y así fuera de mayor disparate, el Gobierno mismo se verá obligado, por la opinión en masa, á lanzar esta Escuadra contra la americana, en las condiciones y en el sitio que á esta le plazca escoger.—3.º Aun suponiendo que se hubiera resuelto la defensa de Puerto Rico, como única, la travesía, hoy, después de declarada la guerra de hecho, sin un puerto militar donde reorganizarse á la llegada, y sin una Escuadra nuestra que distraiga á la del enemigo, que se supone hará á San Thomas su base de operaciones, es un error estratégico, tanto más deplorable, cuando se ha dispuesto de meses y aun de años para acumular en las Antillas las fuerzas necesarias. Lo que parece probable, de las noticias adquiridas, es que los recursos acumulados en San

una *fleet in being*, la que Concas quería conservar, y lo mismo el almirante Cervera, no saliendo para las Antillas, sirviéndosela de este modo en bandeja a los enemigos. (Véase Apéndice I).

Thomas deben ser para hacer el enemigo su base de operaciones en las cercanías de nuestras indefensas Vieques; todo lo que constituye una responsabilidad en el viaje, que debe quedar toda al Gobierno de S. M.—4.º Reunidos estos tres acorazados, y el *Cristóbal Colón* sin sus cañones de romper, á los dos que quedan en la Península y á los pocos y viejos torpederos que nos restan, se puede defender nuestro litoral desde el Guadiana á Cabo Creus, con las Baleares y Canarias, gracias á la distancia del enemigo de su base de operaciones, pero defensa que será seguramente encarnizada si el enemigo acumula aquí sus buques más modernos; pero sin que sea posible evitar que las costas de Galicia y del Norte de España sufran más ó menos, si el enemigo trae consigo una división ligera, ni aun ataques de horas en las mismas costas protegidas, pues los buques son muy pocos para dividirlos.—5.º Sensible es que no haya buques suficientes para atender á todas las necesidades, pero el deber y el verdadero patriotismo obligan á presentar, frente a frente, los recursos que nos dió el país y las necesidades que las circunstancias acumulan sobre la patria en peligro.—6.º Por último, opina: Que, con el mayor respeto, debe someterse la situación militar al señor Ministro de Marina, reiterando la más profunda subordinación á las órdenes que comunique, y el firme propósito de realizar, con la mayor energía, los planes de operaciones que dicte á estas fuerzas, con completa abstracción de las consecuencias, que, una vez hechas presentes, quedan al cargo y responsabilidad del Gobierno de S. M.—San Vicente de Cabo Verde 20 de Abril de 1898.—VÍCTOR M. CONCAS.

Apéndice II

Comparación de fuerzas

Necesario es este punto en todo estudio, un análisis o proyecto de cualquier operación de guerra. La superioridad de las fuerzas americanas es aplastante y se unía la necesidad de salir los barcos uno a uno, sufriendo la concentración de fuegos enemiga.

Estos cuadros hablan con mayor elocuencia que cualquier razonamiento.



ESCUADRA AMERICANA EN EL COMBATE DE SANTIAGO DE CUBA

NOMBRES DE LOS BUQUES	TONELAJE.			CINTURA ACORAZADA			BLINDAJE EN LOS TORRES		BLINDAJE DE LAS TORRES. PARTE MÓVIL	CUBIERTA PROTECTRIZ	VELOCIDAD EFECTIVA	ARTILLERÍA	TUBOS LANZA-TORPEDOS	COMANDANTES	TRIPULANTES
	ESPESOR	LARGO	ANCHO	COSTADOS	TORRES — P. F.	C/M.	C/M.	C/M.							
New York.....	10	60	260	*	25	20	75	20	6 20 c/m.; 12 10 c/m.; 8 57 m/m.; 4 37 m/m.; 4 ametralladoras.....	3	3	632	Contralmirante Sampson Capitán de navío Chadwick.		
Brooklyn *.....	10	58	286	*	20	15	10	20	8 20 c/m.; 12 13 c/m.; 12 57 m/m.; 4 37 m/m.; 4 ametralladoras.....	5	5	552	Comodoro Schley. — Capitán de navío Cook...		
Indiana.....	45	61	280	13	37	42 5	7 5	15	4 33 c/m.; 8 20 c/m.; 4 15 c/m.; 20 57 m/m.; 6 37 m/m.; 4 ametralladoras	7	7	571	Capitán de navío Taylor		
Oregón.....	45	61	280	13	37	42 5	7 5	16	4 33 c/m.; 8 20 c/m.; 4 15 c/m.; 20 57 m/m.; 6 37 m/m.; 4 ametralladoras	7	7	524	Id. Id. Clark.		
Iowa*.....	80	56	225	13	37	17	7 5	14	4 30 c/m.; 8 20 c/m.; 6 10 c/m.; 20 57 m/m.; 6 37 m/m.; 4 ametralladoras	6	6	587	Id. Id. Evans		
Texas.....	25	30	180	*	30	30	7 5	15	2 30 c/m.; 6 15 c/m.; 12 57 m/m.; 10 37 m/m.; 2 ametralladoras.....	6	6	433	Id. Id. Philip.		
Gloucester.....	*	*	*	*	*	*	*	15	4 57 m/m.; 4 42 m/m.; 2 ametralladoras.....	*	*	93	Teniente de navío de 1.ª Wainright		

* Su blindaje de acero Harvey. El de los demás buques, acero níquel.

ESCUADRA ESPAÑOLA EN EL COMBATE DE SANTIAGO DE CUBA

NOMBRES DE LOS BUQUES	TONELAJE.	CINTURA ACORAZADA			BLINDAJE EN LOS		ESPOSOR DE LOS CARAPACHOS DE LAS TORRES	CUBIERTA PROTECTRIZ	VELOCIDAD EFECTIVA	ARTILLERÍA	TUBOS LANZA-TORPEJOS	COMANDANTES	TRIPULACIÓN
		ESPOSOR	LARGO	ANCHO	COSTADOS	TORRES							
		c/m.	MTRS.	c/m.	c/m.	c/m.	c/m.	c/m.					
Infanta María Teresa	6890	30	66	170	»	25	10	75	16	228 c/m.; 1014 c/m.; 857 m/m.; 1037 m/m.; 6 ametralladoras.....	8	Contralmirante Cervera Capitán de n.º Concas	556
Almirante Oquendo.	6890	30	66	170	»	25	10	75	16	228 c/m.; 1014 c/m.; 857 m/m.; 1037 m/m.; 6 ametralladoras.....	8	Capitán de nav.º Lazagu	487
Vizcaya	6890	30	66	170	»	25	10	75	12	228 c/m.; 1014 c/m.; 857 m/m.; 1037 m/m.; 6 ametralladoras.....	8	Id. Id. Balate	491
Cristóbal Colón *	6840	15	100	250	15	15	13	4	17	1015 c/m.; 612 c/m.; 1057 m/m.; 1037 m/m.; 2 ametralladoras.....	5	Id Id. Diaz Moren	567
Plutón.....	400	»	»	»	»	»	»	»	26	275 m/m.; 257 m/m.; 2 ametralladoras.....	2	Teniente de navío de 1ª Vázquez.	80
Furor.....	370	»	»	»	»	»	»	»	26	275 m/m.; 257 m/m.; 2 ametralladoras.....	2	Capitán de n.º Villamil. Tte. de n.º 1.ª Carlier	80

* Este buque no montaba cañón alguno en sus torres. Todo su blindaje era de acero-níquel. El de los otros tres cruceros era de acero compound.

Bibliografía

- CASTEX, almirante: *Théories Stratégiques*.
- CERVERA JÁCOME, Juan: *El Panteón de Marineros Ilustres*.
- CERVERA PERY, José: *Marina y Política de la España del siglo XIX*.
— *El Almirante Cervera (vida y aventuras de un marino español)*.
- CONCAS PALAU, Víctor M.: *Sobre las Enseñanzas de la Guerra Hispano-Americana*.
— *La Escuadra del Almirante Cervera*.
— *Defensa del General Montojo*.
— *Memorias*.
— *Ante la opinión y ante la Historia. El almirante Montojo*.
- MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: «Don Pascual Cervera en Filipinas. Valor, Disciplina, Lealtad». *Revista de Historia Naval*, núm. 53.
— Biografías de la *Enciclopedia General del Mar*.
— «Las Lomas de San Juan... Capitán de Navío Bustamante». *Revista General de Marina*, agosto-septiembre 1987.
— «Sobre la benemérita y sostenida acción de la Armada en Filipinas en la segunda mitad del siglo XIX». *Revista General de Marina*, agosto-septiembre 1988.
— *Memorias de un Guardiamarina de 1930*.
— *Gloriosas Efemérides de la Marina de Guerra Española*.
- RISCO (P. RISCO J. S.): *Apuntes biográficos del Excmo. Sr. Don Pascual Cervera Topete*.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Política Naval de la Restauración*.
- SALAS, Javier de: *Acciones Navales Modernas (1903)*.
Colección de documentos referentes a la Escuadra de Operaciones de las Antillas (ordenados por el almirante Cervera).
Estados Generales de la Armada entre los años 1860 y 1916.

LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO INDUSTRIAL DE BARCELONA (1860-1906)

F. Javier MORENO RICO
Licenciado en Filosofía y en Ciencias
de la Educación

El Port Vell de Barcelona es el sector de frente portuario comprendido entre el Muelle de Poniente y el Muelle de Levante. Dichas instalaciones, en realidad, son menos antiguas de lo que tal denominación hace pensar. El supuesto Port Vell, en su actual configuración de dársenas y muelles, apenas cuenta con cien años de antigüedad y constituye un interesante ejemplo de puerto industrial, tanto en su planeamiento como en su ejecución (1).

Arquitectura naval e ingeniería portuaria

A principios del siglo pasado la mayoría de buques que recalaban en el puerto de Barcelona eran barcos propulsados a vela, con un desplazamiento medio de 200 toneladas que suponía unas esloras de aproximadamente treinta metros y unos calados que rondaban el par de metros (2). El puerto en aquella época de hecho no era tal, ya que no ofrecía ninguna protección para los temporales predominantes en la zona, que son los procedentes del segundo y tercer cuadrante. En caso de mal tiempo aquellos buques, que realizaban las operaciones de carga y descarga fondeados, tenían que hacerse a la vela rápidamente para capear el temporal en mar abierta.

Los primeros buques propulsados mecánicamente hicieron acto de presencia en Barcelona en los años treinta (3). Eran naves mayoritariamente de madera, impulsadas todas ellas mediante ruedas de palas. Su eslora y calados no superaban a los de los veleros. Debido al importante tamaño de sus máqui-

(1) Agradezco a Guillermo Lusa, Antoni Roca y Juan Zamora la amabilidad con que han atendido cuantas consultas les he realizado durante la elaboración de este trabajo. También deseo hacer constar la generosa colaboración de Juan Pedrosa, archivero del Puerto Autónomo de Barcelona; Charo Piera, bibliotecaria de la Facultad de Náutica, y Esther Rubín, responsable del Fondo Antiguo de la Biblioteca de la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de Barcelona.

(2) RICART y GIRALT, José: *El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana, 1790-1870*. Sesión del día 5 de noviembre de 1923, «Memorias RACAB», 3.ª época, vol. 18, 1924, págs. 177-202.

(3) ALEMANI, J. i CASANOVAS, A.: *La navegació a Catalunya*. Diputació de Barcelona. Barcelona, 1987, pág. 244.

nas y al gran volumen de su capacidad dedicada al transportar el carbón que utilizaban como combustible, poseían una escasa capacidad de carga. Y sus ruedas de palas les imposibilitaban atracar de costado al muelle. En fin, la incorporación de este nuevo tipo de navíos afectó poco a las estructuras portuarias propiamente dichas. Los problemas eran los mismos de años anteriores: conseguir una dársena lo más protegida posible y mantener a raya las «tascas» o bancos de arena, que cíclicamente se reproducían en la bocana constituyendo un mal endémico del puerto barcelonés que dificultaba el acceso de las naves de gran porte al interior del puerto.

Cruzado el ecuador de la pasada centuria la situación se agravó debido al aumento del tráfico marítimo, según se puede deducir de la lectura del apartado referido a «Condiciones del puerto de Barcelona» de un *Derrotero* de la época:

«El puerto de Barcelona tal cual se halla en el día es sumamente reducido para el gran movimiento mercantil que tiene. La constante aglomeración de buques de grandes portes, nacionales y extranjeros, apenas deja sitio para que los llegados tengan algún espacio de que disponer en su borneo al fondear, y de aquí las frecuentes averías. Así es que debe maniobrarse con viveza al tomar los fondeaderos de ambos muelles, y llevar siempre, además de las dos anclas listas, alguna estacha o calabrote dispuesto para darlo á tierra ó sobre otro buque. Si la entrada se verifica con levante duro, es preciso atracar bien la punta del muelle nuevo y aferrar con prontitud el aparejo desde el momento que se deja caer el ancla» (4).

La crisis del puerto de Barcelona se agudizó con los cambios tecnológicos que estaban produciéndose en la construcción naval. El hierro hizo posible la construcción de grandes navíos, posibilidad que no era viable en madera por razones estructurales. Pocos años antes, el gran arquitecto naval británico I. K. Brunel había expuesto muy claramente las ventajas económicas de los grandes buques al afirmar que:

«La resistencia de los buques en el agua no aumenta en proporción directa con el tamaño. El tonelaje aumenta según los cubos de sus dimensiones mientras la resistencia aumenta según sus cuadros..., la velocidad, por tanto, sería mayor con el barco grande o la proporción entre el poder de la máquina y el consumo de combustible podría reducirse» (5).

Pero la construcción en hierro ofrecía otras importantes ventajas: mayor resistencia, economía en el peso, más duración, mejor impermeabilidad,

(4) *Derrotero General del Mediterráneo*. Redactado en la Dirección Hidrográfica. Madrid, 1860, págs. 232-233.

(5) Citado por Ewan C. Corlett en *Five Hundred Years of Nautical Science, 1400-1900*. Edited by Derek Howse, National Maritime Museum. Greenwich, 1981, pág. 279.

mayor capacidad, facilidad de construcción, aumento de la seguridad e incremento de la salubridad y bienestar (6).

La utilización de la hélice como elemento propulsor se había impuesto a finales de los cincuenta. Como muestra de ello citemos que en 1858 entraron en el Puerto de Barcelona, una o más veces, un total de 48 buques de vapor. De ellos nueve eran de madera y palas, cinco de hierro y palas, uno de madera y hélice y 33 de hierro y hélice (7).

Las ventajas de los buques de hélice (BH) respecto a los buques de ruedas de palas (BRP), fueron las siguientes: a igual potencia, el peso del motor de ruedas era mayor; el motor de ruedas era más molesto en el conjunto del navío; el empleo combinado de velas era más difícil en el BRP; las variaciones de calado afectaban mucho al BRP; y el casco de los BH era más ligero que el de los BRP (8).

La tendencia al aumento del tamaño medio de los buques a raíz de la aplicación de las técnicas siderometalúrgicas en la construcción naval, queda de manifiesto en la siguiente estadística sobre el número y desplazamiento total de los buques entrados en el puerto de Barcelona entre 1845 y 1875 (9):

Año	Número de buques	Desplazamiento	Índice de toneladas/buque
1845	6.503	335.555 T	51,6
1855	7.482	389.491 T	52,0
1865	6.157	466.680 T	75,7
1875	7.150	845.299 T	118,2

Podemos observar que, mientras entre 1845 y 1855 no hubo cambios, el tonelaje medio de los buques se duplicó entre 1855 y 1875.

Es evidente, por tanto, incluso desde la óptica barcelonesa, que a partir de la década de los sesenta la posibilidad de construir en acero supuso un cambio cualitativo de primer orden en el proceso de transformación del sector naval.

Por otro lado, el panorama marítimo barcelonés del último tercio del siglo XIX presentaba el siguiente aspecto: en general, predominaban las embarcaciones de madera propulsadas a vela de tamaño medio o pequeño, pero también era ya muy notable la presencia de buques con casco de hierro o acero, cuyo desplazamiento se situaba entre las 500 y las 2.500 toneladas.

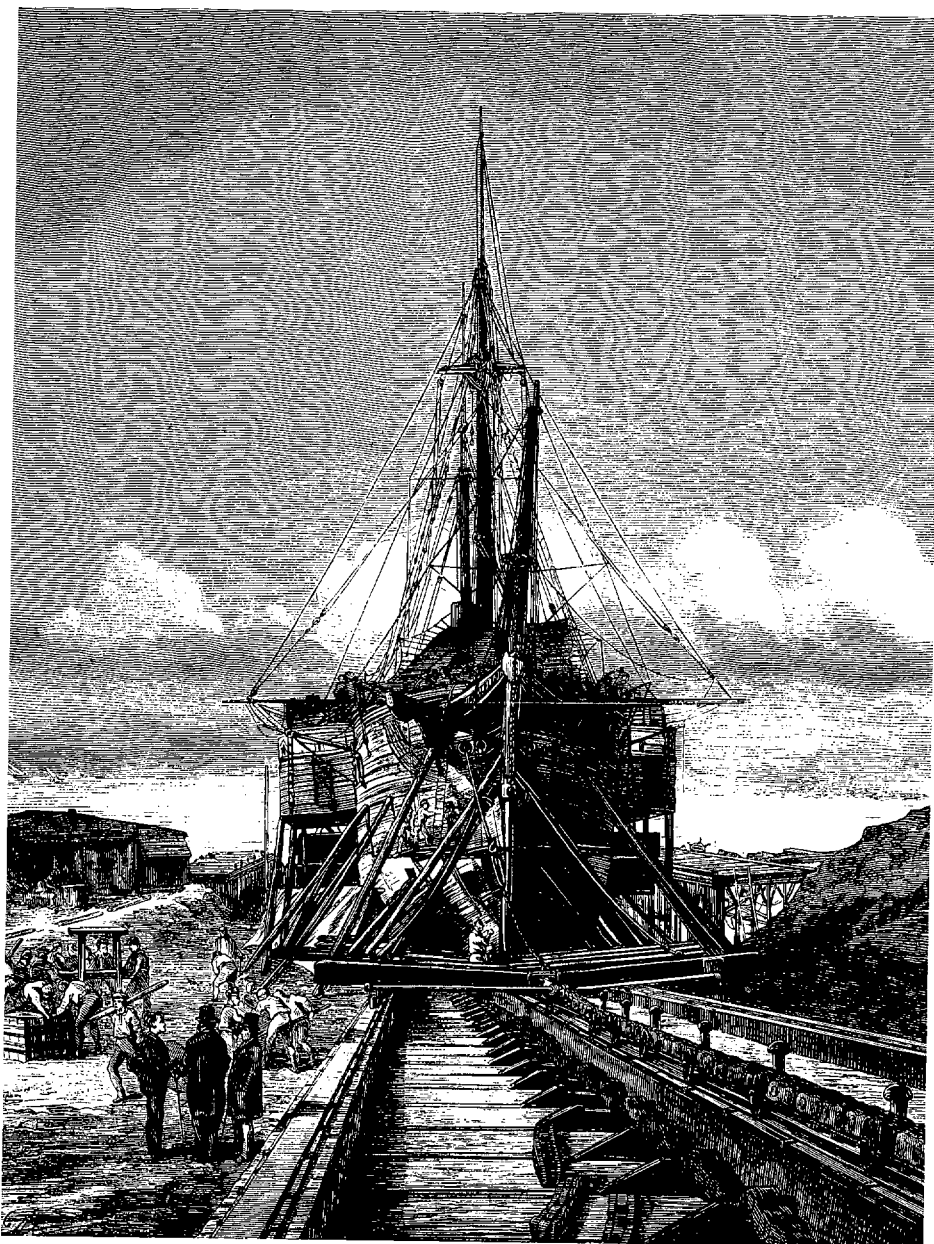
(6) Las ventajas del hierro fueron expuestas, por ejemplo, por Eugène Flachet: *Naviga-tion à vapeur Transocéanienne*. Libraire Polytechnique de J. Baudry. París, 1866, Tomo I, págs. 344-372.

(7) RAFO, José: *Proyecto para la mejora y ensanche del Puerto de Barcelona*. Imp. de D. José C. de la Peña. Madrid, 1861, pág. 339.

(8) FLACHAT, E.: *op. cit.*, págs. 276-289.

(9) GARRÁN, Mauricio: *Noticia sobre el puerto: Discurso leído en el Ateneo Barcelonés en la noche del 14 de marzo de 1877 por el socio D...* Imprenta de Salvador Manero. Barcelona, 1877, pág. 36.

Muchos de estos buques eran veleros que habían incorporado pequeñas máquinas de vapor para mover los chigres del aparejo y para la maquinilla del ancla, que suponía un peso considerable. Tanto estos buques como los propulsados mecánicamente planteaban varias exigencias a la ingeniería portuaria:



El primer varadero del puerto de Barcelona a mediados del siglo XIX. (Foto A. M. H.)

1. Que las dársenas y los muelles estuvieran resguardados de los malos tiempos de cualquier cuadrante.
2. Aumentar considerablemente las sondas de las dársenas.
3. Muelles suficientemente dotados de utillaje, en los que poder atracar de costado para realizar las operaciones de carga y descarga lo más rápidamente posible.
4. Tinglados en los que almacenar, proteger y controlar las mercancías.
5. Diques en los que poder reparar y carenar los nuevos buques.

Hacia 1900 la presencia de los grandes buques, exclusivamente propulsados a máquina, se había consolidado plenamente. Cifrándonos al análisis de las compañías de navegación españolas, según la lista elaborada por el Ministerio de Marina podemos constatar la existencia de 13 buques con un desplazamiento superior a las 4.000 toneladas:

Buque	Compañía	Desplazamiento
<i>Buenos Aires</i>	Trasatlántica	5.322 T
<i>Montevideo</i>	Trasatlántica	5.300 T
<i>Alfonso XII</i>	Trasatlántica	5.161 T
<i>Reina M.^a Cristina</i>	Trasatlántica	5.124 T
<i>Riojano</i>	Arrotegui	5.048 T
<i>Catalina</i>	Pinillos	4.795 T
<i>P. de Satrústegui</i>	Trasatlántica	4.709 T
<i>León XIII</i>	Trasatlántica	4.686 T
<i>Isla de Luzón</i>	Trasatlántica	4.323 T
<i>Ereza</i>	Bilbaína	4.231 T
<i>Telesfora</i>	Larrigua	4.145 T
<i>Montserrat</i>	Trasatlántica	4.076 T
<i>Alicante</i>	Trasatlántica	4.031 T

Los 25 buques de la Compañía Trasatlántica, con sede en Barcelona desde 1881, sumaban un total de 74.507 toneladas, lo que arroja un tonelaje/buque de 2.980,2. Pero hubo otras compañías que tenían un coeficiente superior: Pinillos, de Cádiz, 3.758,2; Prats y Cía, de Barcelona, 3.134,8, y Arrotegui, de Bilbao, 3.154,8 (10).

La mayoría de estos buques eran de pasaje y, por tanto, era muy conveniente que pudieran atracar de costado al muelle. El reto portuario de aquellos años se centraba, en consecuencia, en dos aspectos principales: conseguir el mayor número de metros de atraque posible en dársenas que ofrecieran sondas y cancha suficientes para la maniobra, y electrificar el sistema de grúas para conseguir movilidad en las mismas, imposible con el sistema hidráulico o de vapor.

(10) Datos de elaboración propia, a partir del estudio de la *Lista Oficial de los Buques de Guerra y Mercantes de la Marina Española*. Ministerio de Marina. Madrid, 1900.

El puerto como instalación global: el proyecto Rafo de 1860

En apenas noventa años, entre 1772 y 1859, se redactaron 26 proyectos portuarios para dotar a la ciudad de unas instalaciones adecuadas a su nivel de desarrollo comercial (11).

Sin embargo, las primeras obras de mejora reales fueron ejecutadas, al parecer, por Elías Rogent. Según la biografía realizada por su nieto, el famoso arquitecto había sido nombrado inspector de obras del Puerto de Barcelona el 19 de febrero de 1859 y el 7 de julio del mismo año fue designado director. Las obras realizadas durante los tres primeros trimestres de 1860, inauguradas por la Reina el 4 de octubre, consistieron en «espigones, embarcadero y carretera hasta Can Tunis» (12).

Mientras tanto el ingeniero José Rafo, inspector de distrito del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, había finalizado su importante *Proyecto para la mejora y ensanche del Puerto de Barcelona*, aprobado por Real Orden de 29 de mayo de 1860. El gran mérito de dicho proyecto consistió en ser el primero que se planteaba una visión general tanto de la obra portuaria en sí misma como de su imbricación con el tejido urbano, tal como ya ha expuesto el historiador Joan Alemany en otro lugar (13).

Desde el punto de vista de la ingeniería portuaria, Rafo consideraba que debían cubrirse tres objetivos básicos: «1.º Ofrecer abrigo a las embarcaciones contra todos los vientos. 2.º Facilitar la entrada con todos los vientos y mares. 3.º Retardar, si no es posible imposibilitar, la acumulación de arenas que forman los bajos y barras» (14). También se diseñaba una configuración de dársenas, muelles, tinglados e infraestructuras que, si bien no llegó a materializarse tal cual, sí sirvió de punto de referencia a todas las obras portuarias que se realizaron hasta finales de siglo.

Los planes de Rafo no llegaron a ejecutarse, debido a que fueron desbordados por la evolución técnica de la arquitectura naval y el notable incremento del tráfico marítimo, como ya señaló José Ricart y Giralt, director de la Escuela de Náutica, al afirmar en 1897 que: «El ingeniero Sr. Rafo proyectó un puerto para la marina de su época...» destacando, de esta forma, que su propuesta fue pronto obsoleta (15).

La primera Junta del puerto de Barcelona: 1868-1881

Los vientos frescos levantados por los acontecimientos de mayo de 1868, tan sólo tardaron seis meses en hacer sentir sus efectos en las obras del puerto.

(11) RAFO, José: *Proyecto...*, págs. 96 y ss.

(12) ROGENT, Jordi: «Biografía de l'arquitecte Elies Rogent i Amat. Barcelona, 1821-1897», en *Elies Rogent i la Universitat de Barcelona*, Generalitat de Catalunya i Universitat de Barcelona. Barcelona, 1988, pág. 17.

(13) ALEMANY, Joan: *El Puerto Autónomo de Barcelona: Historia y actualidad*. L'Avenç. Barcelona, 1984, págs. 120-122.

(14) RAFO, José: *Proyecto...*, págs. 95.

(15) RICART Y GIRALT, José: *Pasado, presente y futuro del Puerto de Barcelona*. Depósito Hidrográfico. Madrid, 1897, págs. 11-12.

El 11 de diciembre de 1868, un Decreto del Excmo. Sr. Ministro de Fomento creaba la Junta del Puerto de Barcelona.

Siete meses después, el 26 de julio de 1869 fue aprobado el correspondiente Reglamento, que estaba de acuerdo con el carácter de la recién aprobada Constitución de 6 de junio.

En el artículo 1.º se decía que «La Junta del Puerto de Barcelona tendrá por objeto procurar la pronta terminación de las obras del mismo, administrando á este fin los fondos destinados á ellas y realizando, en la forma que se determine, los empréstitos necesarios si aquellos fondos no bastasen». Según esto, la Junta debería haber tenido un carácter meramente transitorio. Sin embargo, una Real Orden de 5 de agosto de 1872 añadiría el objetivo de la «conservación del mismo Puerto».

Según el artículo 2.º, la Junta se compondría de vocales natos y vocales electivos. Los vocales natos serían dos miembros de la Diputación, dos más del Ayuntamiento y otros dos de la Cámara de Comercio, amén del comandante de Marina y el ingeniero jefe de la Provincia. Los vocales electivos serían cuatro «de la clase de comerciantes y navieros».

Las atribuciones y deberes de la Junta se exponían en los 17 apartados del artículo 17, configurándose un organismo que casi gozaba de plena autonomía en todos los ámbitos de su competencia.

A lo largo de los años posteriores y al socaire de los acontecimientos políticos, la Junta fue tropezando con escollos cada vez más considerables en forma de órdenes y reales órdenes (16), que la abocaron a un callejón sin salida en 1881.

Obligados a cesar tanto la Junta como el director de las obras del puerto, don Mauricio Garrán, por un Real Decreto de 18 de marzo de 1881, no se resignaron a hacerlo en silencio y redactaron una *Memoria* que era una vehemente defensa de su actuación y una denuncia de las injerencias a que se habían visto sometidos (17). Según la misma, la titularidad y utilización de los terrenos ganados al mar como consecuencia de las obras realizadas en el Puerto constituyó la causa más importante de conflictos (18).

A pesar de las dificultades, las obras ejecutadas durante aquellos años en base a los proyectos de construcción diseñados por Mauricio Garrán en 1873 y 1877, fueron importantes y se realizaron a un ritmo que no se mantendría durante las dos décadas posteriores. Se construyeron los diques de cerramiento, el muelle de la muralla y buena parte de los muelles de Barcelona, Capita-

(16) Véase al efecto: *Reglamento de la Junta del Puerto de Barcelona seguido de un apéndice final que contiene varias disposiciones que lo modifican o aclaran*. Imprenta de Luis Tasso Serra. Barcelona, 1888.

(17) *Memoria sobre los actos más importantes de la Junta del Puerto de Barcelona desde su instalación, con una reseña muy general de las obras ejecutadas, escrita para ser elevada al Ilmo. Sr. Director General de Obras Públicas, en el momento de procederse á la reorganización de la misma, según el Real Decreto de 18 de marzo de 1881 y publicada en virtud de acuerdo de 28 de abril del mismo año*. Establecimiento Tipográfico de Luis Tasso. Barcelona, 1881, págs. 7 y 8.

(18) *Memoria...*, págs. 18 y 19.

nía y Poniente. También se colaboró con el Ayuntamiento para desviar las cloacas que abocaban en el puerto (19). En virtud de una Real Orden de 27 de septiembre de 1877, se adquirió por 500.000 francos un tren de limpia, compuesto por una draga, un vapor remolcador y cinco gánguiles, capaz de realizar un trabajo medio diario de 1.000 m³ (20).

Los proyectos que quedaban en vías de realización también eran importantes. Entre ellos destacaba el derribo de la muralla y sus almacenes, una intervención trascendental tanto para el puerto como para la ciudad (21).

El 1 de marzo de 1881, pocos días antes de su cese, Garrán presentó su «Proyecto de Depósito Comercial» que debía ubicarse en el muelle del Depósito (22).

Al final del gobierno de la primera Junta del Puerto, quedaban contratadas o anunciadas las subastas y concursos de las siguientes obras: las de las máquinas y grúas hidráulicas, las de adoquinado del muelle de la muralla, las de los norays para el Muelle de San Beltrán y las de las vías de hierro para los distintos muelles (23).

Indudablemente se avanzó mucho en aquellos años. Pero, al margen de las consideraciones político-económicas, no eran escasas las opiniones que, desde un punto de vista técnico, discrepaban respecto a la bondad del proyecto que se había puesto en marcha. El ingeniero José E. de Olano, futuro conde de Figols, fue la voz más destacada del coro crítico, elaborando un proyecto alternativo que fue premiado con medalla de plata en la Exposición Internacional Geográfica de Venecia de 1881 (24).

La «pera» (1881-1895)

Las obras del Puerto de Barcelona entraron en una nueva fase a partir de 1881. Dicha situación vino generada por distintos factores. En primer lugar, por un nuevo marco legal a partir de la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 y los decretos consiguientes sobre reordenación de la Junta. En segundo lugar, por un alud de innovaciones técnicas en la construcción, la energía y la arquitectura naval. Y, en tercer lugar, por un encrespamiento de la opinión pública respecto a la actuación que se realizaba.

Dada su complejidad, las dos décadas finiseculares deberían ser estudiadas en profundidad. A primera vista, sin embargo, se puede detectar un descenso

(19) *Memoria...*, págs. 23 y 24.

(20) GARRÁN, Mauricio: «Obras del Puerto de Barcelona durante el año económico 1879-1880», en *Anales de la Construcción y de la Industria*, núm. 20, octubre 1880, pág. 311.

(21) GARRÁN, Mauricio: *Obras...*, págs. 310 y 311.

(22) Sobre dicho edificio, único testimonio vivo de aquellos años, puede consultarse: Javier Moreno Rico: «Los Almacenes Generales de Comercio (1881)», en *I Jornades d'Arqueologia Industrial de Catalunya*. L' Hospitalet de Llobregat, noviembre de 1988. (En prensa.)

(23) *Memoria...*, pág. 25.

(24) OLANO, José E. DE: *Proyecto de distribución interior del Puerto de Barcelona: Memorias Descriptiva, Facultativa y Económica*. Establecimiento Tipográfico de los sucesores de Narciso Ramírez y Cía. Barcelona, 1881.

en el ritmo de trabajo y también parece clara una trayectoria continuista de los planes de actuación.

En 1881, se hizo cargo de la dirección de las obras Francisco Lagasca y se incorporó como subdirector Julio Valdés. La primera actuación de importancia fue la instalación de un sistema de grúas hidráulicas con el objetivo evidente de mejorar el sistema de carga-descarga que hasta el momento no disponía, prácticamente, más que de la fuerza bruta. Las obras se realizaron entre los años 1882 y 1885 y corrieron a cargo de la compañía inglesa The Hydraulic Engineering Company, levantándose una ola de protestas por no haberse adjudicado a cualquiera de las industrias del país capaces de llevarlas a término. En particular, la Maquinista Terrestre y Marítima se interesó especialmente por el proyecto (25).

La intención inicial era la de instalar 126 grúas de este tipo pero catorce años después, en 1898, tan sólo se contaba con 31, que convivían con 46 de mano y cuatro de vapor (26).

Por otra parte, se continuó la construcción de los muelles de Barcelona, Poniente, Capitanía y Cataluña. Se adoquinó alguno, como fue el caso del de la Muralla. Se instalaron algunos tinglados metálicos, que darían un resultado nefasto. También se instalaron vías férreas en tres muelles: Muralla, Atarazanas y Barcelona; pero la instalación de este medio de transporte, en el que se habían depositado grandes esperanzas, no dio los resultados esperados ya que las operaciones de cambio de direcciones se debían realizar mediante plataformas giratorias, con lo que resultó de baja operatividad.

En 1885 los ingenieros del puerto adoptaron la decisión de instalar en el mismo un dique flotante y deponente del Sistema Clark; descartando el plan de Garrán de construir unos diques secos en el arranque de la escollera de Poniente. La decisión, importante sin duda, dada su trascendencia para el mejoramiento de los servicios portuarios, fue duramente criticada y dio origen a una ardua polémica que no cesó hasta que el dique comenzó a funcionar en 1903.

Lagasca y Valdés optaron de forma abierta por la tecnología británica en todo cuanto se refirió a infraestructuras portuarias. El propio Valdés realizó un viaje de un mes de duración, a principios de 1886, para conocer de cerca el funcionamiento de los puertos ingleses de Londres, Barrow in Furness, Liverpool, Cardiff, Bristol y Hull, y...

«Al mismo tiempo, y aprovechando las galantes invitaciones de algunos ingenieros, he visitado numerosos talleres y fábricas metalúrgicas, entre los que citaré, por su importancia, los que posee en Chester la "Hydraulic Engineering Company"..." (27).

(25) «La Maquinista Terrestre y Marítima: Proposiciones presentadas al concurso de proyectos para la adquisición de grúas hidráulicas, maquinaria de vapor, acumulador y tubería, para los muelles del Puerto de Barcelona. Proyecto 1880». *Revista Tecnológico-Industrial*. Año IV (1881), pág. 138.

(26) «Grúas hidráulicas del Puerto de Barcelona». *Revista de Obras Públicas*, núm. 1.171, de 3 de marzo de 1898. Madrid, págs. 145 y 146.

(27) VALDÉS Y HUMARAN, Julio: *Memoria descriptiva de algunos puertos notables de Ingla-*

Tan buenas relaciones con las casas extranjeras, por parte de un organismo del Estado como era la Junta, fueron muy mal vistas por las instancias económicas locales y constituían la razón de fondo de los ataques promovidos por la Cámara de Comercio y el Fomento del Trabajo Nacional. Tal reacción es comprensible si se recuerda el lamentable estado de abandono en que se encontraba la industria metalúrgica catalana en aquellos años.

La celebración de la Exposición Universal de 1888 retardó la realización de las obras y no repercutió en ninguna mejora del puerto, salvo una labor de dragado extraordinaria para dar cabida a una aparatosa parada naval militar (28).

Con la exposición también se puso en evidencia el lamentable estado en que encontraba el sector marítimo, como muy bien señaló José Ricart:

«Si tuviéramos que juzgar por las manifestaciones de nuestros industriales en la sección marítima, *cuasi* podríamos afirmar que la Marina española no ha progresado desde 1872, año en que se celebró la primera exposición marítima española. Los mismos expositores de entonces han sido los de hoy, exposición de marina de vela y cascos de madera...» (29).

Aquel mismo año se celebró el Congreso Internacional de Ingeniería, en el cual Julio Valdés leyó un discurso titulado «Puerto de Barcelona y mejoras posibles en el mismo», gracias al cual podemos constatar la lentitud con que se desenvolvían las obras, ya que en el mismo se evidenciaba la ausencia de novedades importantes respecto a los trabajos ejecutados en la década anterior, a pesar del tono triunfalista:

«Los nuevos diques de abrigo y cerramiento miden en junto un desarrollo lineal de 1.900 metros... La superficie comprendida entre aquéllos y los muelles de costa, excede de 140 hectáreas; vastísimo recinto cinco veces mayor que el del antiguo puerto, y del que podéis formar idea, recordando que ha poco se albergaron en él, además de centenares de buques mercantes, más de 60 barcos de guerra, muchos de ellos de gran porte.

»Existen ya construidos un gran número de muelles interiores, con un desarrollo útil de tres a cuatro kilómetros, y provistos en su mayor parte de embarcaderos, tinglados, almacenes, vías férreas y grúas, de las que hay montada una soberbia instalación hidráulica, de las más notables de Europa.

terra y su estudio crítico-comparativo con el de Barcelona. Establecimiento Tipográfico de los sucesores de Narciso Ramírez y Cía. Barcelona, 1887, pág. 1.

(28) *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona, durante los años económicos de 1886 a 1889*. Establecimiento Tipográfico de Luis Tasso. Barcelona, 1890, pág. 7.

(29) RICART Y GIRALT, José: «Las instalaciones marítimas en la Exposición». *Conferencias publicadas referentes a la Exposición Universal de Barcelona*. Ateneo barcelonés, 1889, págs. 315 y 316.

»Las murallas de mar han desaparecido por completo, y en su lugar se encuentran anchurosas vías perfectamente pavimentadas, ó elegantes paseos que contribuyen a la belleza del conjunto» (30).

Pocos meses antes de tan pomposo discurso, Julio Valdés fue corroborado como subdirector de las obras, ya que a finales de 1887 Lagasca había sido sustituido como director por Carlos Mondéjar.

Tras conceder una tregua al nuevo director, en parte forzada por la celebración de la Exposición, la Cámara de Comercio volvió de nuevo a la carga la víspera de Navidad de 1889, abanderando las actitudes críticas sobre la marcha de las obras del puerto (31).

Que nosotros sepamos, en aquella ocasión se manifestaron asociaciones cívicas como el Centre Catalá, marinos de reconocido prestigio como José Ricart, o técnicos de notoria actividad en el sector naval como el ingeniero industrial Juan A. Molinas, director de los Talleres Nuevo Vulcano (32).

Para defenderse, la dirección de las obras optó por jugar la carta del rigor técnico. Así, para explicar el porqué de una de las actuaciones más importantes de la década, cual era la de la instalación del alumbrado en el puerto según el proyecto aprobado por Real Orden de 25 de mayo de 1892, publicó una extensa *Memoria* que, si bien no sirvió para calmar las críticas, constituye un extraordinario documento histórico. Por un lado, se expone de forma detallada el nivel de desarrollo técnico alcanzado tanto por el alumbrado de gas como del eléctrico, y su interrelación. Y, por otra parte, se explica de forma detallada cuál era el estado de las obras en cada muelle y las actividades que se desarrollaban en ellos. La situación era la siguiente: el Muelle de Poniente estaba en obras y fuera de servicio; el Muelle de San Beltrán funcionaba de forma provisional debido a su coexistencia con la estación del ferrocarril, en él se descargaba el carbón y el mineral; los muelles de Muralla, Atarazanas y Barcelona se destinaban a la carga de granos en general, algodones, fibras vegetales, azúcares y demás coloniales, plomos, hierros en bruto y manufacturados, y maderas de construcción; el Muelle del Depósito estaba ocupado en su parte terminada por la Casa de Máquinas del sistema hidráulico y por el taller de reparaciones del material de explotación, el resto estaba en obras debido a la construcción del Depósito Comercial; el Muelle Viejo estaba restringido al pequeño cabotaje dedicado a las frutas y legumbres; los muelles del Rebajo y de Pescadores se ocupaban del tráfico general; y el Muelle Nuevo estaba también dedica-

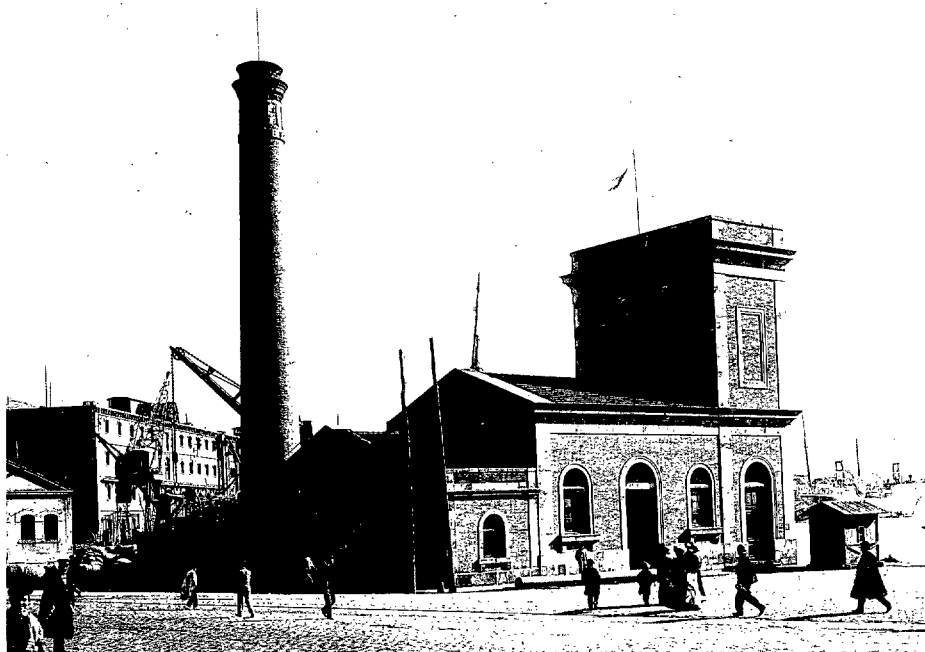
(30) VALDÉS, Julio: «Puerto de Barcelona y mejoras posibles en el mismo». *Congreso Internacional de Ingeniería, celebrado en Barcelona durante 1888: Discursos, Memorias y Disertaciones*. Tipolitografía de Luis Tasso. Barcelona, 1890, págs. 282 y 283.

(31) RICART Y GIRALT, José: *Dictamen sobre las obras más convenientes para terminar el Puerto de Barcelona*. Imprenta de Henrich y Cía. Barcelona, 1890, pág. 1.

(32) MOLINAS, Juan A.: «Nuestro puerto artificial». *Revista Tecnológico-Industrial*, abril de 1890, pág. 110.



do al carbón (33). Ante la ingente cantidad de buques que recalaban en nuestro puerto por aquellos años, el panorama no deja de ser lamentable y, por lo menos en parte, se comprenden las críticas.



La Casa de Máquinas, junto a los Almacenes Generales de Comercio. (Foto A. P. B.)

Respecto a la cuestión del alumbrado, la solución que se exponía patentizaba que se estaba viviendo una etapa de transición tecnológica en dicho ámbito. Aun reconociendo abiertamente en la *Memoria* las ventajas de la Electricidad: «Sí a la electricidad, como ciencia industrial, ha llegado ya al desarrollo suficiente para emplearla sin la menor vacilación en toda clase de alumbrados...» (34), y teniendo en cuenta que en 1881 Garrán ya realizó un ensayo satisfactorio del mismo, se optó por adoptar un sistema mixto. Los muelles de la parte oriental se iluminarían con gas, como de hecho ya ocurría. Los de la parte occidental, en cambio, se dotarían de luz eléctrica generada mediante dinamos movidas por motores de gas. El papel fundamental del gas se explica por el hecho de que, según el Artículo 5.º del Reglamento para el Servicio, Policía y Conservación de los Muelles y de la Zona Marítima, aprobado por Real Orden de 10 de febrero de 1883, «También corresponde al Ayuntamiento de Barcelona suministrar el gas del alumbrado y el agua potable en toda la zona marítima...».

(33) VALDÉS Y MUMARÁN, Julio: «Puerto de Barcelona: Memoria y planos del proyecto redactado para el alumbrado de sus muelles». *Revista de Obras Públicas*. Anales año de 1893, Tomo I. Madrid, 1983, págs. 139-142.

(34) VALDÉS, Julio: *Puerto de Barcelona*.... pág. 161.

La Compañía Trasatlántica, con sede central en Barcelona, se veía seriamente perjudicada por las deficientes instalaciones portuarias y por ello toleró que, en 1894, José Ricart y Giralt, una de las voces marítimas más autorizadas, criticara muy duramente tanto la situación de las obras del Puerto como a la Junta en particular, desde la *Revista de Navegación y Comercio*, órgano casi oficial de la Compañía:

«El puerto de Barcelona está en construcción y en proyecto. En construcción las obras aprobadas, y en proyecto un gran número de planos que se desechan con frecuencia para ser sustituidos por otros nuevos.

»Con la tan extraña como ridícula organización de la llamada Junta de Obras del Puerto y la exagerada centralización que domina en todo cuanto se refiere a la Administración Pública, mucho dudamos que nuestros nietos vean para Barcelona un puerto tal como le corresponde.

»El puerto tal como hoy está no reúne ninguna de las condiciones que han de tener los grandes puertos comerciales, tanto en su parte marítima como en la económica.

»Todo él tiene un figura parecida á la proyección de una pera, con eje en dirección al meridiano verdadero, y el palillo al Norte...» (35).

El proyecto definitivo (1895-1906)

En 1896 la Cámara de Comercio, el Fomento del Trabajo Nacional y la Diputación de Barcelona pusieron toda la carne en el asador en un nuevo intento, que pretendían definitivo, por atajar la lamentable dinámica de las obras del puerto. Para aquellas instituciones, era intolerable la utilización que se hacía de los cuantiosos fondos que se veían obligados a aportar.

Los ingenieros del puerto se defendieron del nuevo abordaje con su ya tradicional táctica de responder dando ciento y raya a los ataques que se les hacían. Mas, en esta ocasión, reconocían una cierta crisis y la necesidad, ya convertida en acción, de realizar un replanteamiento del plan de las obras:

«... hemos atravesado un periodo de relativa calma, inevitable en todos los de gestión, cuando hay que proceder a un nuevo orden de ideas, a un cambio radical de criterios, a la redacción y tramitación de proyectos distintos, a la emisión de nuevos dictámenes y al siempre penoso expedienteo de las informaciones públicas...» (36).

(35) RICART Y GIRALT, JOSÉ: «Guía Marítimo Comercial de los puertos de la Península Ibérica». Volumen I: Cataluña. *Revista de Navegación y Comercio* (Suplemento). Madrid, 1894, págs. 102 y 103.

(36) *Obras del Puerto de Barcelona. Aclaraciones sobre la marcha y circunstancias especiales de estos importantes trabajos, y estudio de las rebajas más convenientes en el arbitrio que se percibe en su ejecución. Voto particular presentado a la Junta de Obras del Puerto por los ingenieros de la dirección facultativa de las mismas.* Tipolitografía de Luis Tasso. Barcelona, 1897, pág. 4

Dado que, desde los tiempos del proyecto Rafo-Garrán, del cual Mondéjar y Valdés se consideraban continuadores hasta aquel momento, el tráfico del Puerto de Barcelona se había triplicado y la arquitectura naval había revolucionado las características de los buques, se imponía rectificar aquella idea inicial del puerto en forma de «pera».

Respecto a las obras denominadas exteriores, debían sustituirse los diques curvos de abrigo, que se habían evidenciado como entorpecedores de la maniobra de recalada en caso de tiempos difíciles, por una larga escollera que, a Levante del puerto, discurriera casi en el sentido del meridiano (37).

En el capítulo de obras interiores, era necesario unir el muelle de Capitanía con el de Barcelona y crear una sola entrada a las dársenas comerciales, amén de dotarlas del mayor número posible de metros unidireccionales de atraque. Además, también era preciso realizar un sobreesfuerzo para dotarlos de las infraestructuras necesarias: elementos de amarre adecuados para los buques de gran tonelaje —sustituyendo los caducos argollones por norays—, grúas, vías férreas sin plataformas giratorias, tinglados, iluminación, cerramiento de las instalaciones, etcétera.

En definitiva, se configuraba un nuevo proyecto de puerto cuya protección dejaría de tener resonancias frutícolas y sugeriría, más bien, la forma de unas tijeras de sastre.

En 1895 la Maquinista Terrestre y Marítima inició la construcción del dique flotante y deponente, que se botó en 1898, a la vez que el Arsenal Civil de Barcelona se encargaba de la dársena y los careneros correspondientes, que no estuvieron listos hasta 1903 (38). También se realizó un esfuerzo extra para terminar el edificio de los Almacenes Generales de Comercio.

El 7 de agosto de 1898 el ministro de Fomento promulgó un Real Decreto mediante el cual se puso en vigor un nuevo Reglamento General para la organización de todas las Juntas de Obras de Puerto de España. Tal decisión produjo un profundo malestar en Barcelona, incluida la propia Junta, según consta en la *Memoria* correspondiente:

«... estallase al fin en ruidosa y unánime protesta, consignada en los acuerdos de la reunión magna que en la noche del 20 de marzo de 1899, celebraron en los salones del Fomento del Trabajo Nacional las más importantes Sociedades y Corporaciones científicas, comerciales y económicas de la población» (39).

Entre los acuerdos de aquella importante reunión, que zanjó las disputas locales, se adoptó la de realizar una reclamación a los «poderes públicos». El

(37) *Obras del Puerto...*, págs. 63 a 73.

(38) BARCA, Frances X. y MORENO, Javier: «El Dique Flotante del Puerto de Barcelona. 1898». I Jornadas Ibéricas del Patrimonio Industrial y la Obra Pública. Sevilla-Motril, 2-5 de octubre de 1990. (En prensa.)

(39) *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del puerto de Barcelona durante el período económico de 1893 a 1899 y segundo semestre del último*. Establecimiento Tipográfico y Encuadernaciones de José Cunill y Sola. Barcelona, 1901, pág. 6.

empeño resultó fructífero ya que, el 23 de mayo de aquel mismo año, un nuevo Real Decreto modificó el Reglamento para Barcelona, restituyendo a la Junta las antiguas atribuciones. Apenas un mes antes, mediante una Real Orden de 7 de abril se aprobó el proyecto de reforma del puerto, que prácticamente sería definitivo. Por todos estos acontecimientos podemos considerar que la primavera de 1899 fue una época clave en la historia del puerto.

Coincidiendo con el cambio de centuria, Carlos Mondéjar fue sustituido en la dirección de las obras por Carlos Angulo, mientras que Valdés continuaba como subdirector. Para llevar adelante las obras del nuevo rompeolas y de los muelles interiores, entre los que destacaba el Muelle de España, se abrieron las canteras de Garraf, creándose en aquel enclave una singular colonia obrera, a la par que, en el mismo puerto, se instalaban varios talleres dedicados a la construcción de bloques de hormigón de distintos tamaños, algunos de los cuales superaban las mil toneladas de peso (40). La construcción del rompeolas o Dique de Levante fue considerada, poco después, como la actuación más notable llevada a cabo en el puerto barcelonés (41).

El 1 de julio de 1901 se inauguró el alumbrado eléctrico de los muelles de la Muralla, Atarazanas, Barcelona y San Beltrán, cuya instalación corrió a cargo de la Compañía Barcelonesa de Electricidad (42). Al mismo tiempo entró en funcionamiento el alumbrado de los muelles del Depósito, Barceloneta y Nuevo, siendo realizada tal instalación por la Empresa Central Catalana de Electricidad (43). En 1901 también se proyectaron los tinglados para los muelles de la Muralla y de la Barceloneta, y su construcción estuvo completamente terminada en 1905. El Muelle de España se comenzó en 1904, una vez finalizada la remodelación del Muelle Nuevo (44). Las primeras ocho grúas eléctricas del tipo «demi-portal» se instalaron en el Muelle de la Barceloneta en 1905, corriendo su construcción a cargo de la Maquinista Terrestre y Marítima y de la Industrial Eléctrica (45). Aquel mismo año se iniciaron las obras para unir el Muelle de Barcelona con la Ísleta (46).

(40) ANGULO, Carlos de y VALDÉS, Julio: «Puerto de Barcelona. Construcción del nuevo rompeolas. Fabricación, transporte y asiento de los grandes bloques de hormigón empleados en su estructura interna». *Revista de Obras Públicas*. Madrid, 7 de septiembre de 1905, págs. 277-284.

(41) AYXELÁ, José: «El Puerto de Barcelona, reseña histórica y datos relacionados a dos de sus obras más importantes». Conferencias realizadas en el Instituto de Ingenieros Civiles de España por el ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D., durante los días 27, 29 y 30 de abril de 1915. Trabajo mecanografiado. Biblioteca del Puerto Autónomo de Barcelona.

(42) *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante el año 1901*. Establecimiento Tipográfico Hijos de Domingo Casanovas. Barcelona, 1911, págs. 79 y 80.

(43) *Memoria... 1901*, pág. 61.

(44) *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante el año 1904*. Establecimiento Tipográfico Hijos de Domingo Casanovas. Barcelona, 1905, págs. 53.

(45) *Memorias sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante el año 1905*. Establecimiento Tipográfico Hijos de Domingo Casanovas. Barcelona, 1906, pág. 133.

(46) *Memoria... 1905*, pag. 151.

El ascenso de Julio Valdés al cargo de director, debido a la inesperada y misteriosa muerte de Angulo (47) el 10 de abril de 1906, aseguró la continuidad de la obra según los planes previstos. De esta forma se configuró el paisaje portuario, que permanecería prácticamente inalterado durante ochenta años.

(47) «En 29 de marzo de 1906, el entonces director facultativo de las Obras, nuestro infortunado compañero don Carlos de Angulo (q.e.p.d.), fue villanamente asesinado en su propio domicilio por un miserable, quien se suicidó acto continuo, horrorizado tal vez de su nefasto crimen.»

Memoria sobre el Estado y adelanto de las Obras del Puerto de Barcelona durante el año 1906. Establecimiento Tipográfico Vda. de Domingo Casanovas. Barcelona, 1908, pág. 5.

EL PERIODISMO NAVAL DE FIN DE SIGLO. REALISMO Y DECEPCIÓN

Belén FERNÁNDEZ FUENTES
Historiadora

Ante los tremendos acontecimientos del año 1898, la reacción española fue dura en lo que a opinión se refiere. Ahora bien, ¿cómo comenzaron viviéndose éstos en España y cómo transcurrieron durante el conflicto? Se pretende, con estas líneas, proporcionar al lector una idea del peso que tuvo la prensa en los acontecimientos y, viceversa, de cómo pudo influir el periodismo en el ánimo de la España del noventa y ocho y de cuál sería la reacción inmediata de esa prensa (civil y militar) durante el tiempo inmediatamente anterior y coetáneo.

La prensa, la civil, sin duda alguna proporciona una serie de datos historio-gráficos muy valiosos por sí mismos y que han sido utilizados por los historiadores actuales con gran profusión. Los datos, por tanto, no se ponen en tela de juicio, puesto que sirven para una labor cronológica de gran importancia para la historia. Pero ¿qué decir de las opiniones? Parece que se ha dado a la prensa civil una fuerza que tal vez no tuviera, se ha exagerado la influencia de la opinión sobre los hechos en sí. En un estudio detenido sobre los más importantes periódicos civiles del momento (*Época, El Herald, El Globo, El Imparcial, Blanco y Negro...*) se observa un triunfalismo no exento de ingenuidad (1). Los titulares «cantan», el enemigo americano se caricaturiza y es observado con un cierto «complejo de superioridad», animando a España, a la Marina española, a luchar contra él sin pararse a pensar en el escaso y mal pertrechado contingente con el que cuenta. El editor o el articulista minimizan continuamente el poderío naval y humano de los Estados Unidos y exageran el agradecimiento debido a España por parte de Cuba (la cuestión filipina merece ser estudiada aparte en este sentido), así como el ascendiente de la Metrópoli respecto a la Colonia (ascendiente, por otra parte, basado fundamentalmente en una pseudoespiritualidad más que en cuestiones puramente económicas o sociales). En este sentido, la prensa olvida la primera verdad histórica: los acontecimientos no se dan aislados, son consecuencia unos de otros, y con ella olvida también el aviso de tantos marinos que pasaron y estu-

(1) Dicho estudio detallado lo dejaremos para otra ocasión debido a su amplitud, valga de momento este esbozo somerísimo. Se tocará *Blanco y Negro* como blasón de aquella prensa y por que fue el menos político de entre ellos, lo cual lo centra más en opinión y tertulia.

diaron las colonias, llamando la atención sobre el peligro de que un día no lejano quisieran independizarse (2).

Estos artículos de opinión se suceden prácticamente desde la «guerra chica», pero toman más fuerza en los años cercanos al noventa y ocho (aproximadamente los dos años anteriores dedican todo su esfuerzo a la reflexión sobre el poderío de España, siempre, salvo honrosas excepciones, con demasiado optimismo dados los resultados). Es necesario pensar, en este sentido, que el periodismo civil, al contrario que el naval o militar como ya se verá, va dirigido más a la tertulia que a la profesión, digamos que no se encuentra en la obligación de expresar la dureza de la situación, sino más bien de proporcionar una línea de opinión; en pocas palabras, algo de qué hablar. Esta tarea, por tanto, la cumple sobradamente... pero, ¿fue determinante la opinión de la prensa civil? Evidentemente no parece que el Gobierno ni la Marina —de los que no se puede dudar en una cuestión de conocimiento real de la situación— fueran a dejarse influir por una opinión triunfalista que iba tomando cada vez más y más fuerza; esto lo demuestra una simple ojeada por la prensa más «profesional», de la que se hablará más adelante.

Como simple ilustración sobre lo expuesto, valgan como ejemplos algunas de las palabras aparecidas en *Blanco y Negro* durante el año 98 y tras la noticia del hundimiento del *Maine*. Dichas palabras son suficientemente elocuentes en lo que se refiere a la falta de conocimiento (real o «necesario») que el periodista civil poseía sobre la verdadera potencialidad de la Marina española. Efectivamente, junto con las famosísimas caricaturas o chistes, junto con las conocidísimas poesías referentes a la escasa capacidad norteamericana, aparecieron artículos (de opinión o no) de un tinte exageradamente triunfalista. Transcribimos algunos de ellos:

En el mes de marzo de 1898, y en la sección de «Actualidades» de dicha revista, aparece un artículo titulado «La escuadrilla», que se refiere en los siguientes términos a la salida de Cádiz de los barcos enviados a Cuba:

«Rompía la marcha el trasatlántico *Ciudad de Cádiz*, a cuyo bordo iba el comandante de la escuadrilla D. Fernando Villaamil, yendo los torpederos a la derecha y los destroyers a la izquierda del trasatlántico.

»Estos barcos de poco calado, de mucho andar y de *considerable fuerza ofensiva* (3), se destinan por ahora a vigilar las costas de Cuba (...).

»Más adelante, si por necesidad y para *segura gloria de nuestros marinos* rompiéranse las hostilidades los destroyers y torpederos que hoy navegan con rumbo a *Cuba causarán daños incalculables en las escuadras enemigas*» (4).

(2) Recuérdense en este sentido las *Noticias Secretas* de Juan de Ulloa o los *Axiomas* de Malaspina.

(3) Los subrayados, salvo especificación contraria, son míos, a fin de observar la misma noticia desde los dos puntos de vista, el civil y el militar.

(4) Contrástese esta opinión con la que se proporcionará más abajo y que facilita *El Mundo Naval Ilustrado*; la historia da la razón a la segunda.

Si estas palabras no resultan suficientemente elocuentes sobre la deformada visión que la prensa civil poseía del contingente naval español, leamos estas otras referentes al análisis de la actuación norteamericana en costas de Cuba en el momento delicadísimo inmediatamente anterior a la declaración de la guerra:

«Los yankees, demostrando no una prudente previsión sino un miedo injustificado han sembrado de torpedos la entrada de sus bahías...».

La revista reconoce, eso sí, que:

«El centro de donde pudieran salir las noticias sobre los movimientos de nuestros barcos está cerrado a piedra y lodo para esta información».

Lo cual demuestra la ignorancia del periodista y el silencio de las instituciones; pero sólo, subrayémoslo, en lo que a movimientos se refiere, la situación del contingente naval, nos parece, era suficientemente conocida por España entera.

Blanco y Negro se caracterizó por sus grabados e ilustraciones durante y después del conflicto. Entre esos grabados e ilustraciones destacan, ¡cómo no!, los que hacían referencia explícita a la baja formación naval del enemigo en cuestión. Como ejemplo tomemos el comentario a uno de ellos:

«Esta falta de empaque bélico, de costumbres militares, es la desventaja capital de esta poderosa nación, que a pesar de sus cuantiosos medios materiales está llamada a hacer la triste figura en la próxima guerra, porque sus soldados son milicianos, sus marinos gente de paz y sus generales hombres de negocios» (5).

Tras este triunfalismo del redactor o del editor civil vendrán a través de la prensa las lamentaciones, el sentimiento de que, una vez consumados los hechos y hundida la Marina, la opinión de la calle se había equivocado. Esto producirá en la opinión, y se reflejará en titulares y artículos, una reacción de estudio que se concretará en gran cantidad de escritos analizando la Marina anterior al conflicto y la desilusión por haber perdido esos restos de poderío que quedaban a España.

Efectivamente, una vez producido el desastre con todas sus consecuencias la prensa se debate contra la realidad, y podemos encontrar comentarios como el siguiente que reflejan, con toda seguridad, su ingenuidad:

«Es más que probable que la traición de algunos indígenas haya jugado papel principal en el desastre. Sabido es que en el arsenal de Cavite hay

(5) El grabado muestra a las grandes personalidades norteamericanas en actitud de revisar sus tropas. Hay que advertir que el periodista habla de «cuantiosos medios materiales», lo que demuestra el conocimiento sobre el enemigo ya expresado por revistas del ramo naval... ¿ignorancia o ceguera?

muchos mestizos, y éstos, así como los filibusteros hipócritas, sabrían seguramente dónde amarraban los cables de los torpederos que defendían la entrada de la bahía» (6).

Poco a poco la decepción va haciendo presa en dibujos, caricaturas y artículos de fondo, algunos de ellos realmente pesimistas, como el titulado «La hora del café», en el que aparecen dos españoles tertulianos dando un fiel reflejo de lo que la prensa civil había conseguido al jugarse en un café los territorios cubanos con azucarillos; los personajes son los españolísimos «don Pésimo» y «don Óptimo». Otro ejemplo, «Chispas de la guerra», una poesía que seguía alentando a la Marina mientras se estaba produciendo el desastre y que a medida que avanzaba en versos lo hacía en pesimismo. Así cada vez peor, hasta que la risa y la caricatura desaparecen para dar paso a la decepción y la tragedia, acabando ya en artículos de análisis como «La Marina de ayer».

No es negativo este hecho, puesto que el análisis influirá en cierto modo en el resurgir de la Armada. Sin embargo, y junto a esto, se encuentran los derrotistas —aún hoy continúan— que consideran al Ejército culpable de lo ocurrido, dando lugar así a una corriente de opinión fortísima en contra de las instituciones (sobre todo militares) que será salvada con mucho trabajo y poco ruido por las propias instituciones durante la época del regeneracionismo (piénsese en el Certamen Naval de Almería, hecho de una importancia tremenda en este sentido y que concluyó con la creación de la Liga Marítima; sólo la lectura de los títulos a concurso da una idea bastante clara de la necesidad de estudiar, criticar y levantar una Marina tan sumamente maltrecha como la española).

Por fortuna, junto a esta prensa civil, exageradamente idealista y poco enterada de la situación real de la Marina (en algunos casos por ignorancia y en los más por la llamada «política de avestruz») aparece la posición sumamente equilibrada de la prensa naval, reflejada fundamentalmente por tres publicaciones de muy distinta índole: la *Revista General de Marina* (dirigida a los profesionales), *El Mundo Naval Ilustrado* (de tipo más humanístico) y *Vida Marítima* (que aunque nació pasados los acontecimientos tuvo mucho que decir de ellos).

La *Revista General de Marina* comienza su andadura en una década poco agradable para España y poco propicia para la Marina española, no sólo debido a los golpes militares, sino también a la situación de Ultramar. Daba la impresión de que la Restauración —comenzada en el año 1875 con la llegada de un joven y apuesto Rey— lo iba a solucionar todo, incluso la diferencia tremenda entre España y el resto de Europa; pero, en palabras de José María de Areilza, «La Restauración no era una fórmula mágica para curar los males de España, en muchos de los cuales la Marina no era ajena». Lo que sí es cierto es que España recibiría con alivio este momento histórico. Se hicieron las paces con Cuba tras la «guerra chica», acabaron las guerras carlistas y parece

(6) Posiblemente la cosa no era descabellada, pero parece más bien una disculpa ingenua.

REVISTA GENERAL

DE

MARINA

PUBLICADA

EN EL DEPÓSITO HIDROGRÁFICO

TOMO XLII



MADRID
DEPÓSITO HIDROGRÁFICO
CALLE DE ALCALÁ, NÚM. 56
1898

haber vuelto la tranquilidad. Sin embargo, el momento es delicado y esto se irá demostrando conforme vayan sucediéndose los acontecimientos. Por la *Revista General de Marina* se suceden proyectos, propósitos e ideas de los que vivieron aquellos momentos de mayor tensión, pero también aparecen nuevas plumas que airean sus modos de pensar a través de un órgano creado específicamente para servir al Cuerpo al que ellos mismos sirven.

España, según muchos historiadores, en aquel momento se encontraba encerrada en sí misma, no así la *Revista*, tal vez por esa visión del marino de romper fronteras; un marino encerrado en un país (y más en aquel momento histórico) debe sentir la necesidad y la obligación de mirar más allá de sus propias fronteras. Así lo hacen los colaboradores de la *Revista*, en su mayoría marinos, comentando con amplitud esa situación política sumamente quebradiza y dura para la Marina, pero mirando hacia otras naciones y estudiando los hechos más allá de las fronteras (en ocasiones hechos, en otras avances...). Esta situación, con toda probabilidad suplirá la falta de política naval que era exigida por el momento histórico: pocas fueron las leyes navales que se sancionaron en los primeros años de vida de la *Revista*; sin embargo, muchos fueron los artículos analizando y considerando la política naval española y su situación, con una profundidad que parecía profética dadas las circunstancias posteriores (7).

Dice Rafael Estrada en la *Revista* en el año 1927, al celebrar el aniversario, que el primer número de la misma proporciona una amplia idea del progreso marítimo mundial de aquellos momentos, y esto es debido a la importancia de la Exposición de Filadelfia, celebrada por aquellas fechas y en la que España no intervendría, pero sí un enviado de la *Revista* que relataba paso a paso lo que iba viendo, y lo que resultaba evidente —he aquí la diferencia con la prensa civil, que cerró los ojos a este hecho— era el crecimiento del poder naval estadounidense, en un primer momento descrito con poco halago; pero más tarde se permite que el lector descubra cómo éste crecerá poco a poco y de modo constante con el paso del tiempo, todo ello gracias a una buena política económica y naval, a cuyo desarrollo también puede asistirse a lo largo de la publicación que ocupa estas líneas en estos años anteriores al desastre.

Éstos son los preliminares al noventa y ocho en la visión de la prensa naval. Es fácilmente observable la distinta tendencia —porque diversas eran las intenciones— de las dos prensas; una obsesionada por la opinión, la otra por los hechos en sí. ¿Cuál influiría en el político o en el marino?, probablemente la más seria, lo que demuestra que los acontecimientos eran imparables y no la consecuencia de una campaña de opinión. Ahora bien, en la *Revista General de Marina* no aparecerán discusiones repetidas e interminables; es más, durante el conflicto propiamente dicho no se hablará prácticamente de la situación, silencio que resulta extraño en un primer momento, pero que demuestra la seriedad del hecho en sí. Asombra que durante el año del conflicto la publicación se limite a facilitar unos escasísimos partes de guerra —los

(7) En este sentido no queda más que remitirse a los primeros números de la publicación, en los que la observación de las Marinas extranjeras tuvo un peso muy considerable.

imprescindibles— pero no aparezca una palabra acerca de la situación naval, ni de los hombres, ni de los barcos. Hay quien supone que este hecho significaba que la Marina pretendía esconder la cabeza bajo el ala y no opinar al respecto (8). Algún medio de comunicación actual ha querido ver en esto una Marina que escondía su responsabilidad. Tal vez sería necesario hacer el planteamiento de un modo distinto; posiblemente la Marina no hablara, pero por una cuestión sencilla: no había que decir nada porque los acontecimientos — ampliamente difundidos por la prensa civil— eran suficientemente elocuentes, y la *Revista General de Marina* había ya cumplido con su obligación de «avisar», observando la problemática ya histórica del sesenta y ocho, el crecimiento naval de los Estados Unidos, la situación precaria en que se encontraba la Marina española, así como otras muchas advertencias que podían leerse entre líneas en la publicación. Algún columnista de aquella prensa civil que tanto miró los hechos y comentó sobre ellos se plantearía, pasado el conflicto y vistas las consecuencias, quién tuvo más responsabilidad en los hechos, si una Marina mal dotada, no por su culpa sino por la política de «descuido»; o la prensa, que tanto había «engañado» a la nación dándole la impresión de ser una gran potencia mientras se despreciaba olímpicamente el potencial americano y su capacidad. El columnista no se paraba a pensar si la culpa la tendría tal vez el «supla V. E. con celo»; esto lo sabían los colaboradores y escritores de la *Revista*, todos ellos magníficos pensadores, estupendos estrategas y ¿por qué no decirlo? fabulosos patriotas, pero también sabían que el fin de la publicación en la que intervenían no era ir en contra de tendencias políticas, sino ofrecer a la Marina un órgano de difusión de sus intereses, alentar al marino profesional a través de artículos de importancia histórica, científica y técnica. Por ello no se habló directamente en la publicación del conflicto del noventa y ocho; sí del poderío extranjero, también de la situación naval... y más tarde, pasados los ánimos, se observó el conflicto desde el punto de vista histórico, con todo rigor, con toda tranquilidad. Por ello, ante la falta de «noticia fresca» en la *Revista*, ante el desasosiego que puede provocar la búsqueda infructuosa de comentarios, opiniones, etcétera, nace la tranquilidad de tener ante sí una publicación rigurosamente técnica y científica que se basó en los hechos, no entrando en disquisiciones que no conducían a ninguna parte. Pasada la crisis, la *Revista* hablará de ella. En un primer momento continúa el silencio, los protagonistas de la guerra intervienen con artículos de tema administrativo o científico, no se cuenta la experiencia vivida (hasta tal punto debió ser tremenda), aunque sí se «utiliza» para presentar lecciones de estrategia y de mejora del contingente naval. Más avanzado el siglo xx se conmemora la situación y se proporciona un amplio estudio de los porqués y análisis de los

(8) El 1898 aparecen en la *Revista General de Marina* algunos artículos interesantes *a posteriori*: «La artillería de la Marina de guerra de los Estados Unidos», firmado por José Gutiérrez Sobral, es uno de ellos. En cuanto a los hechos en sí, son destacables la noticia sobre la catástrofe del *Maine* y sobre el dictamen de la comisión americana (marzo y mayo, respectivamente), y el firmado por Félix Bastarache «La Escuadra del Almirante Cervera». Parece poco en proporción a todo lo que publicó la prensa civil.

cómos, a diferencia de la otra prensa; por tanto, prima la capacidad de análisis sobre el pesimismo o la desilusión, lo cual resulta muy elocuente en cuanto a la efectividad de dos posturas tan contrastadas.

Pero se ha comentado más arriba que no sólo existía en el momento del conflicto la *Revista General de Marina*; ya en sus últimos años se encontraba el *Mundo Naval Ilustrado*, revista de divulgación naval dirigida por Novo y Colson, gran estudioso de la Marina y personaje de una fuerza y rigor inusitados en el siglo XIX. *El Mundo Naval Ilustrado* vivirá el conflicto con seriedad, frente a la otra prensa no militar: proporcionará noticias, cubriendo el hueco de información inmediata que deja la *Revista General de Marina* (cuyo fin, como se ha visto y es sabido, no era la noticia en sí) y luchará desde sus páginas contra la otra prensa proporcionando opinión profesional (siempre firmada por marinos). *El Mundo Naval Ilustrado* no ofrecerá grandes temas de discusión porque en sus páginas la situación aparece diáfana desde un primer momento; sin embargo, analizará ampliamente la historia naval anterior al conflicto proporcionando así temas de reflexión. Frente a la otra prensa, sustituirá las caricaturas por fotografías o ilustraciones de mejor gusto y mayor seriedad y se convertirá, con todo ello, en el órgano «civil» que con mayor seriedad trate el conflicto.

Entre otras secciones, *El Mundo Naval Ilustrado* cuenta con una serie de artículos titulada «Nuestros buques de combate», otra que promueve «La Marina mercante auxiliar de la de guerra» o una que estudia sin engaños «Los acorazados de los Estados Unidos». Pero eso no es todo: *El Mundo Naval Ilustrado* realizará su propia «guerra» luchando con la prensa más frívola; así, replicará a *El Imparcial* cuando éste se burle de los presupuestos que propone para restaurar la Marina española, en un artículo titulado «La prensa y la Marina»:

«*El Imparcial* continuará, si gusta, diciéndole al país que las cifras que solicitamos para las reformas de la administración y barcos para los huecos de nuestra escuadra son disparatadas y caprichosas, pero jamás podrá demostrárselo».

Quizá fue demasiado lejos cuando preconizaba el fomento de la Marina, siempre de guerra, quizá para los tiempos actuales demasiado belicista, pero el tiempo en que vivió le daría la razón. En el artículo de principios de año (1898 siempre) titulado «Fomento de la Marina» dirá:

«Construid buques de guerra para que no haya guerra, seguros de que todo cuanto se gaste en el fomento y sostenimiento de nuestro poder naval resultará al fin un verdadero ahorro de sangre y dinero para el país».

En mayo del 97, ya Eliseo Sanchiz Basadre había escrito en *Época* la necesidad de fomentar la Marina dadas las complicaciones en Cuba, lo cual es un claro ejemplo de que cuando un entendido entraba en materia en la prensa

Revista Naval ILUSTRADO.

DIRECTOR: D. PEDRO DE NOVO COLSON, Alcalá, 37.

ADMINISTRADOR: D. FRANCISCO VÁZQUEZ PÉREZ, Alcalá, 37.

AÑO II

MADRID 15 DE JULIO DE 1898.

NÚM. 30

HEROES DE LA MARINA ESPAÑOLA



Sr. D. FERNANDO VILLAAMIL Y FERNÁNDEZ CUETO
MAYOR GENERAL DE LA ESCUADRA
Muerto en el combate de Santiago de Cuba.



Sr. D. JUAN B. LAZAGA Y GARAY
COMANDANTE DEL «OQUEENDO»
Muerto en el combate de Santiago de Cuba.

civil, lo hacía con conocimiento de causa. Novo no tuvo inconveniente en introducir en *El Mundo Naval* parte de aquel artículo, como no lo tuvo más tarde en realizar un análisis de lo sucedido, bien distinto del que realizara *Blanco y Negro* y que hemos transcrito más arriba:

«La insurrección nos sorprendió desprovistos, con un ejército colonial reducido e insuficiente y con las costas de Cuba mal guardadas por unos cañoneros en pésimo estado y dos o tres cruceros de tercera clase, de poca fuerza y no buenas condiciones».

Tras el desastre, escribía Luis Pérez de Vargas, teniente de navío de 1.^a clase, un artículo titulado «La opinión y la Marina» que no tiene desperdicio:

«... algunos de los que más hablaron y aplaudieron piden hoy con arrogancia responsabilidades a los que fueron víctimas de aquellas exigencias; porque ellos, irguiéndose como jueces en empeños de honra, han sido, en parte, los promovedores de la infausta contienda; porque ellos, oficiando ayer de maestros universales, pretenden hoy rehabilitar sus cátedras, caídas en el ridículo, y seguir aleccionando y dirigiendo a quienes empujaron hacia un sacrificio espantoso; porque ellos, al esparcir una mirada por la península, al recoger los pareceres de las gentes, que ellos mismos formaron, al hacer el análisis de nuestra constitución social creyeron hallar en todos una serenidad anunciadora de fecundísimos sucesos, una virtud capaz de ejercer a distancia el daño; una facultad misteriosa pero efectiva para desarrollar indomables energías; sólo dejaron de ver que era ya tarde para volver a Filipinas, con otras nuevas, las fuerzas que de allí vinieron; no miraron a nuestros arsenales, parados casi y desiertos, a nuestros barcos diseminados pidiendo reparaciones precisas; no observaron que ni en Cuba ni en Filipinas teníamos cañones poderosos que oponer a los americanos y que era imposible fabricarlos o adquirirlos entonces, no midieron, en suma, nuestras fuerzas ni las de nuestros enemigos, ni supieron, con alardear tanto de su ciencia, perpetrarse del verdadero estado del espíritu público que había de caer a la primera contrariedad para entregarse a los enconos de la impotencia, nacida del engaño funesto en que vivieran».

Desgraciadamente, *El Mundo Naval* no tuvo tiempo de tratar más a fondo las consecuencias del conflicto al anexionarse a la *Revista de Navegación y Comercio*; sin embargo, esta carencia se suplirá a través del órgano de la Liga Marítima, *Vida marítima*, que defenderá los intereses navales españoles y que, como se podrá observar ahora mismo, sacará consecuencias y soluciones a la luz pública.

Vida Marítima no vivió, por expresarlo de algún modo, el conflicto en toda su crudeza; sin embargo, es fruto del regeneracionismo español y del Certamen Naval de Almería, encaminados ambos, como ya es sabido, a recuperar España del malestar producido por la pérdida de las últimas posesiones de

Ultramar. En cuanto al Certamen, sería necesario escribir páginas sobre él y sobre su condición de consecuencia de una España maltrecha por la reciente guerra; baste decir aquí que demostró sobradamente la profesionalidad de los defensores de la Marina que, olvidando la lamentación estéril, se volcaron en la proposición de muy diversos y amplios modos de mejorar la situación. Estos trabajos, así como las diversas reuniones que se llevaron a cabo durante el Certamen, hicieron nacer la Liga Marítima y se reflejan con una nitidez absoluta en las opiniones vertidas por una revista más dedicada a la Marina mercante que a la de guerra, *Vida Marítima*, y sus redactores serán conscientes de que para levantar la Marina española existen dos vías necesarias: la educación del marino profesional y la atención a la Marina mercante. Aunque pueda parecer que ninguna de estas dos vías está conectada con los recientes acontecimientos en Cuba, basta leer alguno de los artículos de opinión de la publicación para darse cuenta de que ha seguido y analizado muy de cerca acontecimientos y personajes. Para la recuperación de la Marina se aconseja volcarse en la mercante, de modo que el beneficio proporcionado por ésta favorezca también a la de guerra. Y aquí un solo dato curioso en lo que a conocimiento de la historia reflejan sus directores y redactores: una de las primeras soluciones que propone la publicación es el uso de navíos de guerra para comercio (recuérdese la Real Compañía de Filipinas y su acuerdo con la Corona en el siglo XVIII) con el Ultramar, considerando que a pesar de haber perdido las Colonias puede ser salvado el comercio con éstas, beneficiándose en cierto modo España de la situación desastrosa.

Ésta puede ser, a grandes rasgos, la visión de la prensa en los acontecimientos del final de siglo; si nos hemos detenido en la *Revista General de Marina* dando menos peso a las otras, es porque como órgano y columna del periodismo naval así lo requiere. Sin embargo no hay que olvidar, y se estudiará en otras ocasiones, la importancia de otra prensa militar para el estudio de los acontecimientos. Sólo queda ya recordar que los hechos surgieron por una consecuencia puramente histórica, y que no parece acertado culpar a la prensa civil de lo ocurrido, ya que la frivolidad que manifestó en muchas ocasiones viene contrapesada por una prensa naval seria y equilibrada en la que el marino profesional intervenía. Ello hace pensar que la primera se encaminaba a la tertulia y al café, a proporcionar un tema de conversación en la calle, mientras la segunda avisó y advirtió de lo que ocurría. Asimismo, y como consecuencia, se puede deducir que la Marina se vio ahogada por una mala política y no por unos hechos de opinión, en contra de lo que algunos historiadores actuales puedan opinar.

Para terminar, y como colofón necesario, quedémonos con la opinión de Federico de Madariaga, expresada en el año posterior al conflicto en un artículo titulado «La prensa militar»⁽⁹⁾, en el que defiende la postura y la necesidad de ésta frente a una prensa desconocedora de la situación que alentó falsísimas esperanzas:

(9) Dicho artículo sería publicado en *El Mundo de los Periódicos* del año 1898-99 y, como se verá, no tiene desperdicio en lo que se refiere a la guerra de Cuba.

«Se dirá que puede traer sus peligros eso de entregar al universal manoseo cosas que requieren cierto tacto y probada discreción para ser tratadas.

»¡Ah! Pero de ese inconveniente, que lo es y muy grave, ¿qué asunto público se ve libre en estos días? ¿Cómo puede evitarse viniendo, por ejemplo, a palpitantes y dolorosas actualidades, que cada español, sobre todo si es madrileño, tenga su plan de campaña y ejerza de Jomini? ¿Cómo impedir que el abogado, en su bufete, en su mostrador el hortera y el cochero en su pescante, libren tremendos combates después de magistrales movimientos de tropas que causarían asombro al Gran Estado Mayor prusiano por lo bien combinados y dirigidos?

»Precisamente aquí es donde la prensa militar puede prestar más grandes servicios. Frente a los Clausewitz improvisados, que formulan planes salvadores y logísticas admirables, frente a los Moltkes por generación espontánea, que lo mismo aderezan una táctica que encuentran llano y fácil juzgar, debe operar el reflexivo consejo y la verdad artística.

»En esta tarea no logrará desde el primer momento avasallar a los espíritus superficiales, muy dados a preferir las hierbas del curandero a las prescripciones del doctor, sobre todo si aquél encuentra amparo en las planas de anuncios y las letras de molde prestan aureola prestigiosa al reclamo interesado; pero poco a poco, las personas que no se dejan influir por arrogantes petulancias, irán formando una masa de opinión, sobre la cual el zapatero no tendrá autoridad sino cuando hable de remendar zapatos».

ENVASES COMERCIALES BAJO EL MAR: LAS ÁNFORAS Y EL COMERCIO MARÍTIMO EN LA ANTIGÜEDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES TEÓRICAS

Miguel Ángel LARRIO LARA
Arqueólogo

Introducción

En este trabajo pretendemos detenernos en la concepción formal de las ánforas, es decir, tratamos de recopilar algunos de los aspectos teóricos que supone el término y el concepto de ánfora para una mejor comprensión de este objeto arqueológico. Nos referiremos al ánfora en general, como un elemento arqueológico único. No obstante, especificaremos ámbitos culturales, esto es, hablaremos de *ánfora púnica*, de *ánfora romana*, de *ánfora griega*, etcétera, en la medida en que estos adjetivos aclaren un aspecto importante en la comprensión del concepto «ánfora».

Por otro lado, pese a lo que pueda pensarse en un principio, guiados por la enorme cantidad con que estos objetos arqueológicos aparecen en algunos yacimientos, estos recipientes, de grandes dimensiones e incluidos desde siempre en el grupo de la cerámica común, son objeto de un estudio detenido y con la atención que merecen tan sólo desde fecha reciente. A principios de siglo, el estudio de las ánforas era casi propiedad exclusiva de los epigrafistas, para pasar posteriormente a la órbita de estudio de la historia económica.

Además, en algunos casos las ánforas eran consideradas en estos primeros momentos de la investigación con un cierto desdén. Panofka, por ejemplo, en 1829 califica a las ánforas como simples vasos vulgares (1). Tendremos que esperar hasta que Dressel en 1878 publique un libro de notable interés para el estudio y, en cierta medida, una primera valoración de las ánforas (2). No obstante, la verdadera eclosión en el estudio de los materiales anfóricos se produjo con el nacimiento y desarrollo de la arqueología submarina a partir de la Segunda Guerra Mundial. En este sentido, son dos los grandes arqueólogos

(1) PANOFKA, Th.: *Recherches sur les véritables noms des vases grecs et sur leurs différents usages d'après les auteurs et les monuments anciens*. París, 1829.

(2) DRESSEL, H.: «Ricerche sul Monte Testaccio». En *Annali dell'Istituto di Correspondenza Archeologica*. 1878, págs. 118-192. Roma. Unos años más tarde, otro estudioso de la

que elevaron el conocimiento de las ánforas a la importancia que merecen, nos referimos al arqueólogo francés F. Benoit y al arqueólogo italiano N. Lamboglia, en cuyas obras sobre diferentes conjuntos arqueológicos del Mediterráneo, y aun en obras de conjunto que iremos citando en lo sucesivo, irán sentando las bases de los conocimientos actuales.

Concepto y definición de «ánfora»

Si hacemos caso a E. Hamon y a A. Hesnard (3), no existe realmente una definición explícita de las ánforas. Generalmente, se suele decir que estos envases son un conjunto de recipientes de dos asas. Sin embargo, esta definición no es aceptada de una forma completa por todos los investigadores. En efecto, existen numerosas piezas cerámicas con dos asas que no son catalogadas como ánforas debido a que no tienen un carácter funcional destinado al transporte de mercancías o, si son consideradas como ánforas, se las incluye en el apartado de cerámica de lujo, pues el cuidado empleado en su elaboración dista bastante del escaso mimo que se ha dado a las ánforas concebidas para el transporte comercial pues, como muy bien señala Beltrán (4), las ánforas son objetos artesanales que se fabrican en el mismo lugar que el contenido que van a transportar y al elaborarse por partes, como veremos más adelante, adquieren un aspecto tosco.

En cualquier caso, debido al objeto de este trabajo, cuando hablemos de ánforas estaremos siempre haciendo referencia a aquellos ejemplares de dos asas destinados al transporte funcional; es decir, nos estaremos refiriendo a los envases vasculares de uso comercial.

Centrándonos ya en la definición, diremos que el término *ánfora* deriva etimológicamente del griego ἀμφορεύς, que vendría a significar vaso grande de dos asas. Este vocablo surge de la contracción de ἀμφο (ambo) y φορεύς, que a su vez derivaría de φέρειν (llevar). Simplificando, podemos decir que *ánfora* sería aquel contenedor con asas opuestas y verticales, colocadas comúnmente cerca de la boca del recipiente o en su mitad superior.

Las dos asas son precisamente el elemento clave que distingue el ánfora de los otros vasos de la Antigüedad. Ya el propio Homero utilizaba el vocablo *amphiphoreus* para referirse al asa cuando nos habla, por ejemplo, de las ánforas en el momento en que Telémaco llevó vino para Néstor, rey de

arqueología sintió una cierta atracción por las ánforas. Se trata del barón Pepoli, que en los años 80 del siglo XIX suscitó un interés por estos envases al recoger ejemplares en el monte Erice (Sicilia), que serían publicados más tarde por Pellegrini [Pellegrini, A. (1887): «Iscrizioni ceramiche d'Erice e suoi dintorni». En *Archivio storico siciliano*, XII, págs. 184 y ss.]

(3) HAMON, E. y HESNARD, A.: «Problèmes de documentation et de description relatifs à un corpus d'amphores romaines». En *Méthodes classiques et méthodes formelles dans l'étude des Amphores. Collection de l'École française de Rome*, 32. Roma, 1977, pág. 17.

(4) BELTRÁN, M.: «Problemas de la morfología y del concepto histórico-geográfico que recubre la noción de tipo». En *idem* congreso anterior. 1977, págs. 97-131.

Pilos (5). Esta misma palabra, *amphiphoreus*, la tenemos en los ideogramas micénicos del Lineal B (hacia 1450 a. de C.) con el mismo sentido de vasos contenedores.

Las ánforas, además de esas dos asas que las caracterizan, tienen por lo común una forma apuntada o redonda por su parte inferior. Esta característica ha sido pasada por alto en numerosas ocasiones pero es tan fundamental como la propia idea de las asas, pues esa punta en la parte inferior vendría a desempeñar el papel de una tercera asa que ayudaría a volcar el ánfora y verter su contenido. Asimismo, esta parte inferior permite erigir el ánfora hundiéndola en una superficie blanda u horadada.

Otro asunto a considerar es que, por regla general, cuando nos referimos a las ánforas las relacionamos automáticamente con el entorno cultural griego o romano. Esto es evidentemente incorrecto, pues vasos con asas verticales y una pequeña abertura que servía de boca existían ya en el bronce de Palestina y Siria entre el VIII y el IV milenio. Como señala Gras (6), parece bastante probable que el ánfora naciera con el vino; no obstante, será a partir de mediados del II milenio cuando empezemos a observar que los recipientes circulan, y son precisamente ánforas cananeas.

No debe tampoco desecharse, en estos momentos iniciales de la circulación de estos envases, el papel que debieron tener, a pesar de todo, las ánforas micénicas, pues en las tabletas de Pylos encontramos el vocable *wo-no* para hacer referencia al vino; sin embargo, para esa época el repertorio de ánforas comerciales micénicas es todavía raro.

Desconocemos empero el término que los cananeos utilizaban para referirse a lo que nosotros denominamos ánforas. Existe el sustantivo semítico *kd* que podría ser el origen de la palabra griega *κοδος*, que aludía al ánfora para el transporte de vino oriental. Además, sabemos que son precisamente los cananeos los que dan al ánfora el concepto exclusivo de embalaje para transporte, pues conocemos que los egipcios, que copiaron modelos anfóricos cananeos, fermentaban el vino directamente en las ánforas (7).

El ánfora es, en definitiva, un vehículo de transporte que plantea pocos problemas, pues está fabricada con un material barato y fácil de trabajar: la arcilla. Además es reutilizable. Sin embargo, las ánforas están concebidas básicamente para el transporte marítimo, naval; y la sobrevaloración que se le ha concedido a nivel general como elemento monopolizador de todas las transferencias comerciales de la Antigüedad se debe a deformación de los arqueólogos, quizá por la abundancia con que aparecen en los sitios arqueológicos debido a su excelente conservación. No obstante, en el mundo antiguo otros contenedores debieron tener singular importancia en el transporte de mercancías. Nos referimos concretamente a los odres y a los toneles. Empero,

(5) *Odisea* (2290, 349, 379).

(6) GRAS, M.: *Trafics Tyrrhéniens archaïches*. École Française de Rome, 258. Roma, 1985, pág. 254.

(7) GRACE, V.: *Amphoras and the ancient wine trade*. American School of Classical Studies at Athens. Princeton-New Jersey, 1961, pág. 2.

estos objetos, pese a ser en algunas circunstancias comerciales más ventajosos que las ánforas, se han pasado por alto. Muy probablemente esto se debe a la mala conservación que presentan en los yacimientos, al estar elaborados con materiales perecederos como la piel y la madera. Jalmain, en un artículo dedicado a las ventajas y desventajas de las ánforas frente a otros contenedores (8), se preocupa por señalar la importante relación de la «rentabilidad» existente entre contenedor y contenido, y obtiene que el ánfora es el recipiente más práctico para las manipulaciones esencialmente marítimo-portuarias y urbanas o entre trayectos de corta distancia. Pero es el odre el mejor contenedor de transporte por tierra, al poder desplazarse en animales de carga con una mayor comodidad que la que puede brindar el ánfora. Y, por supuesto, no podemos olvidar como contenedor el tonel, que fue muy utilizado en el ámbito romano como lo demuestran numerosos bajorrelieves. Las ventajas del tonel son también muy numerosas. Por ejemplo, para un volumen de 30 litros, superior al del ánfora itálica, el peso en vacío de un tonel es de tan sólo 12 kilos, con lo que la relación continente-contenido es muy ventajosa, amén de que el tonel puede ser rodado y transportado flotando sobre un río, cuestiones éstas que la limitada arcilla de un ánfora no permite.

El proceso de fabricación de las ánforas y sus partes constitutivas

El proceso de fabricación de un ánfora es muy semejante al de cualquier otro elemento cerámico, la única diferencia llamativa deriva del gran tamaño que tienen estos envases.

El primer paso en su proceso de elaboración consistía en seleccionar la arcilla, el desgrasante y establecer una mezcla perfecta de ambos elementos con objeto de evitar las consabidas microfracturas sobre la superficie del ánfora que la harían inservible. El desgrasante no es más que unos pequeños granos de tamaño variable, pero que suelen oscilar en torno al milímetro de diámetro, y están destinados a endurecer la arcilla. El material seleccionado para desempeñar el papel de desgrasante era por lo general la mica, la cal, el cuarzo o sílice e incluso el granito. Una vez mezclado el desgrasante con la arcilla de una manera uniforme, se procedía a dar forma a la pasta con la introducción del bolo en el torno. El torneado, por el enorme tamaño de las ánforas, no debió ser una tarea fácil, por lo que estos envases nunca fueron fabricados de una sola pieza sino por partes que luego se ensamblaban entre sí cuando la arcilla estaba todavía tierna. Esto lo tenemos bien atestiguado en el ámbito romano (9) y es muy probable que fuera también practicado en los centros fenicio-púnicos por el simple principio de la comodidad. Este ensamblado por partes exigía un desbastado de las superficies mediante bruñidores,

(8) JALMAIN, M. D.: «L'amphore, le fût et l'outre». *Archéologie de la vigne et du vin. Caesarodunum*. Tome XXIV. Actes du Colloque 28-29 de mai 1988. De Boccard. París, 1990.

(9) CALLENDER, M. H.: *Roman Amphorae*. Oxford University Press. New York-Toronto, 1965, pág. 42.

con objeto de unir perfectamente las diferentes partes y darles la forma final. El proceso generalmente iba acompañado del engobado, es decir, añadir a la superficie del ánfora una solución de arcilla muy fluida y acuosa (el engobe) destinada a enlucir el ánfora.

El siguiente paso era conseguir la funcionalidad del recipiente, para lo cual había que endurecer todas sus partes mediante la cocción. No obstante, las ánforas, antes de ser introducidas en el horno, debían ser desecadas al aire libre, con objeto de evitar las siempre fastidiosas microfracturas producidas por el choque brusco de la pasta todavía húmeda y la lógica sequedad del ambiente en el interior del horno. Generalmente, si la arcilla era bastante depurada se secaba a la sombra, pero si, por el contrario, contenía bastante desgrasante era mejor hacerlo al sol para evitar las mencionadas microfracturas.

Una vez secada el ánfora, se procedía a su introducción en el horno para conseguir la dureza absoluta de la pasta (10). El proceso de cocción no es algo uniforme, sino que varía asimismo según el procedimiento empleado, la temperatura de la cocción y los componentes químicos de la arcilla. Todos estos elementos van a influir y dejar su impronta en el aspecto final del ánfora. Así, si la cocción se realizaba a una temperatura no inferior a los 800° C y de manera constante, el color de la pasta devenía homogéneo. Al contrario, con esa misma temperatura y con una cocción más rápida la pasta tomaba el típico color «sandwich», es decir, rojizo claro en el exterior y en el interior de la pared, y negro u oscuro en el medio. Por otro lado, si la cocción se realizaba a una temperatura inferior a los 800° C la pasta resultaba oscura tanto en el interior como en el exterior.

Una vez explicado muy sintéticamente el proceso de elaboración de las ánforas, pasemos a describir sus partes constitutivas. A saber:

— *Boca*. Se trata de la apertura de acceso al interior del recipiente.

— *Labio*. Es el área periférica de la boca. Posee generalmente algún tipo de incisión o moldurado. Su grosor es más grande que las paredes del ánfora para conseguir robustez y resistencia.

(10) No abordamos las partes constitutivas de los hornos ni sus diferentes tipologías, pues sería salirnos de los límites trazados para este trabajo; no obstante, para una primera aproximación a los hornos fenicio-púnicos puede consultarse PONSICH, M.: «Alfarerías de época fenicia y púnico-mauritana en Kuass (Arcila, Marruecos)». En *Papeles del Laboratorio de Arqueología de Valencia*, 4, 1968. Y especialmente del mismo autor: «Fours de potiers puniques en Mauritanie Tingitane». En *X Congreso Nacional de Arqueología (Mahón, 1967)*. Zaragoza, 1969. Más recientemente, véase FRUTOS REYES, G. y MUÑOZ VICENTE, D.: «Hornos púnicos de Torre Alta», San Fernando, Cádiz, 1994. En *Arqueología en el entorno del Bajo Guadiana*, págs. 393-414. Huelva. Y para hornos que produjeron ánforas de tipo púnico-ebusitano, consúltese LÓPEZ MULLOR, A. y FIERRO MACÍA, J.: «Un horno con ánforas de tipo púnico-ebusitano hallado en Darró», Vilanova y la Geltrú, Barcelona, 1990. En GONZÁLEZ BLANCO, A., CUNCHILLOS ILARRI, J. L. y MOLINA MARTOS, M. (coord.): *El mundo púnico. Historia, sociedad y cultura*. «Biblioteca Básica Murciana». Extra, 4. Murcia, págs. 443-465. Para una visión general e introductoria sobre los hornos romanos en la Península Ibérica basta la obra de BELTRÁN, M.: *Las ánforas romanas en España*. Zaragoza, 1970. Especialmente las páginas 91 a 97, donde se incluye un inventario de los principales hornos romanos de la Península Ibérica documentados hasta el año de publicación de la obra.

— *Cuello*. Es la parte que une el labio y la espalda. Puede faltar, pero cuando existe suele tener un diámetro inferior al del ánfora en general. Este estrechamiento sirve para albergar el tapón o cualquier elemento de cierre.

— *Asa*. Es, por así decirlo, la parte más emblemática del ánfora. Ya vimos en la definición cómo la presencia de las dos asas es precisamente la que ha conferido a esta forma cerámica el nombre de ánfora. El asa es una moldura variable en la forma que sirve para asirla en su transporte o para su fijación mediante suspensión.

— *Espalda*. Es la parte que une la panza y el cuello y, cuando falta éste, el labio y la panza.

— *Panza*. Es la parte más grande del recipiente y está destinada a contener la mercancía a transportar.

— *Pie*. Consiste en la parte inferior del ánfora, resaltado o no, y sirve para sostener el recipiente en posición vertical al incrustar dicha parte en un agujero o superficie horadada.

— *Umbo*. Es un reforzamiento opcional que se sitúa en el pie.

— *Tapón o sistema de cierre*. Se trata de una parte sumamente importante del ánfora que suele pasar desapercibida en los estudios al uso, o no incluirse en el apartado de elementos constitutivos del ánfora, algo totalmente erróneo, pues el sistema de cierre es una parte más de estos recipientes. Nuestra escasa dedicación a este elemento nos viene dada por la deformación que tenemos, debido a que es una parte sumamente frágil de estos envases, lo que hace precisamente que se conserven en un número poco elevado en los yacimientos; pero son, sin lugar a dudas, una parte esencial del ánfora que debe ser considerada como tal o incluso con mayor detenimiento, pues la información que facilitan sobre el conjunto del envase es de primera importancia. El tapón, como su propio nombre indica, consiste en una parte destinada a impedir que el contenido del ánfora se derrame o que algún cuerpo externo no deseable entre en la misma. Desgraciadamente, por su carácter deleznable y su pequeño tamaño poseemos pocos datos para referirnos a los sistemas de cierre de las ánforas, datos que se hacen más escasos todavía cuando nos salimos de las ánforas romanas. En Roma, el proceso de sellar o cerrar el ánfora se denominaba *gypsare* (11) y consistía generalmente en una tapa de corcho que impermeabilizaba y una costra de cal en el exterior que la fijaba ayudada por las estrías del interior del cuello del ánfora. Sobre esta costra de cal, denominada *puzzolana*, se imprimía el nombre del comerciante (12). Otro curioso sistema de cierre en el ámbito romano era el de unas pequeñas botellitas de paredes estriadas, que eran introducidas de forma invertida en el cuello del ánfora taponándolo (13).

(11) Petronio, 10, 24.

(12) Sobre este taponado de las ánforas romanas, véase BENOIT, F.: «L'archéologie sous-marine en Provence». En *Rivista di Studi Liguri*, 3-4, 1952, pág. 250. Y sobre ambiente púnico pero en ánfora romana véase GUERRERO AYUSO, V. M.: «El asentamiento púnico de Na Guardis». En *Excavaciones Arqueológicas en España*, 133, Madrid, 1984, pág. 81, fig. 32.

(13) BELTRÁN, M.: *op. cit.* en nota 10. 1970, pág. 76.

Por lo que respecta al sistema de cierre de las ánforas púnicas, los datos son menos numerosos, pero no debe extrañarnos que los centros productores fenicio-púnicos emplearan el sistema anterior de la *puzzolana* o alguna variante. No en vano sabemos por los textos que el vino de Cartago presentaba un cierto sabor a cal, con lo que el empleo del sellado en cal en ánforas púnicas no es ninguna idea aventurada (14).

Para finalizar este apartado, podemos decir que el uso de las ánforas se complementaba con una serie de accesorios que, en líneas generales, eran soportes destinados a su sujeción; éstos solían ser piedras utilizadas como calzas, trípodes o garfios de suspensión.

La tipología de las ánforas y los problemas tipológicos

La tipología anfórica debe concebirse como una estructuración compleja, en la que influyen variables de diferente índole que hay que concretar, y que tienen como fin determinar los elementos característicos que concluyen, o no, en una forma cerámica determinada y la frecuencia con que se presentan, con objeto de establecer una clasificación. Gracias a estos criterios podremos establecer una tipología útil que nos aclarará diferentes centros de producción anfórica, una evolución cronológica y, cuando los datos sean suficientemente ricos, un análisis de las mercancías transportadas vía marítima por cada grupo anfórico y las relaciones comerciales establecidas entre áreas diversas. Sin embargo, toda tipología debe ser considerada con una cierta precaución, como señalaremos más adelante.

Uso, cronología y noción de tipo como análisis del contenido en las ánforas

Un aspecto esencial en la tipología de los envases anfóricos consiste en determinar la duración de su uso. Pero esta cerámica destinada al comercio no es un producto de lujo al que haya que asociar la noción de moda, entendida ésta como una evolución de los gustos, por lo que la variación de sus formas será siempre menor que en la cerámica fina o de lujo. En consecuencia, y al tratarse de envases comunes, las variaciones se producen en una escala cronológica más amplia cuya duración media puede cifrarse en cincuenta años o más, por lo que siempre habrá que huir de dataciones excesivamente exactas. A esto habrá que añadir las enormes posibilidades de reutilización que ofrecen estos envases, aunque sobre esta cuestión en concreto volveremos más adelante.

Por otro lado, en las variaciones tipológicas reside la capacidad para determinar el paso de un tipo a otro y, en consecuencia, el cúmulo de diferencias que pueden ser el motivo de una ruptura radical con el *tipo origen*. En esto hay que tener en cuenta la evolución de cada una de las partes ya que, como

(14) BARTOLONI, P.: «Le anfore fenicie e puniche di Sardegna». *Studia Punica*, 4, Roma, 1988, pág. 21.

decimos, éstas pueden dar lugar a cambios significativos dentro de un tipo, por lo que no conviene desligarse en exceso en lo referente a la crítica de las partes por la del todo, ya que son aquéllas las que —fundamentalmente— nos presentan el panorama más apropiado para observar la evolución tipo-cronológica de cualquier forma de ánfora. En este sentido hay que tener en cuenta una serie de valores:

1. Dimensiones totales y parciales del envase
2. Grosor de sus paredes
3. Tipo de pasta y existencia, o no, de engobe
4. Licencias del alfarero.

Por consiguiente, para la determinación del concepto de *tipo anfórico* hay que tener bien claro el peso de las variantes (de las partes constitutivas) y la frecuencia con que éstas se dan (15).

Pero la forma de las ánforas no debe servir únicamente para establecer la noción de tipo, sino que también puede ayudar a diferenciar algunos contenidos. Esto lo tenemos muy claro en las producciones púnicas centromediterráneas, en concreto en la forma «Mañá D-1a» (subtipo del que el Museo Naval de Madrid conserva un excelente ejemplar con sellos e inscripción púnica) (16), pues se suponía que este subtipo de ánfora, al contener un disco plano en la boca impediría verter líquidos, por lo que su contenido debió ser algún sólido. Esta suposición ha venido a comprobarse empíricamente con la aparición de espinas de pescado asociadas a este subtipo en el *Punic Amphora Building* del fórum suroeste de Corinto, lo que prueba que estos envases transportaron algún tipo de sólido.

La documentación de las ánforas y el lenguaje descriptivo-documental

La documentación del material anfórico exige dos presupuestos de base con los que comenzar: la información que brinda el ánfora y la organización de esta información (cuestiones formales).

Empezando por el primer argumento, el de la información que proporciona el ánfora, hay que señalar que ésta dependerá siempre del objeto de estudio

(15) Para nosotros los términos *tipo* y *subtipo* encajan en la definición de CLARKE, D. L.: *Arqueología Analítica*. Barcelona, 1984, págs. 444-445. A saber, *tipo*: «Artefacto tipo específico; una población homogénea de artefactos que comparten una gama sistemáticamente recurrente de estados de atributos dentro de un conjunto politético dado. Una afinidad de nivel intermedio (del orden del 30-60 por 100) que une a la población en bloque». *Subtipo*: «Subtipo o variante de artefacto; una población homogénea de artefactos que comparten un subconjunto dado en un conjunto politético de atributos de un artefacto tipo específico. Una subpoblación con un elevado nivel de afinidad (del orden del 60-90 por 100) reuniendo a los individuos en un todo».

(16) LARRIO LARA, M. A.: «Un ánfora púnica inédita del tipo “Mañá D” del Museo Naval (Madrid)». En *Revista de Historia Naval*, 46. 1994, págs.53-62.

que se pretenda con dichos envases. Así, por ejemplo, si pretendemos un estudio ceramológico la descripción deberá ser siempre muy exhaustiva, mientras que si lo que pretendemos es un estudio económico a partir de las ánforas, la descripción podrá ser más sucinta.

Por lo que respecta a las cuestiones formales, éstas estarán siempre determinadas por las operaciones que el ánfora permitirá efectuar. Para ello un esquema básico de recopilación y ordenación de la información debe ser tenido en cuenta, y muy bien puede ser el señalado por Hamon y Hesnard (17) que aquí ofrecemos sintéticamente:

1. Recogida rápida y exhaustiva de la información.
2. Difusión de la documentación.
3. Creación de un «lenguaje» comprensible universalmente (18).
4. Compatibilidad en el soporte de difusión de esa información.

Por otro lado, se hace necesario la elección de un lenguaje descriptivo-documental apropiado que aportará datos intrínsecos (morfología, datos técnicos, inscripciones, *tituli picti*) y extrínsecos (cronología, sitio del hallazgo, proveniencia...) con objeto de ser lo más concisos posible, aunque el lenguaje utilizado habitualmente no lo permite, pues para dos autores diferentes la palabra *cuello* no significa lo mismo y menos aún si a este sustantivo le añadimos diferentes adjetivos como *estrecho*, *globular*, *arqueado*, etcétera.

En consecuencia, necesitamos un código que regularice y estructure ordenadamente la información del material anfórico, para una mejor comprensión global pero al mismo tiempo detallada. El diseñado por Hamon y Hesnard nos parece el más apropiado, con sus diferentes subpartes muy específicas que aquí no incluimos (19):

Zona morfológica:

Panza.

Base: pie.

Base: fondo.

Cuello.

Labio.

Asas: puntos de unión.

Asas: perfil.

Asas: sección.

Particularidades.

Dimensiones.

(17) *Op. cit.* en nota 3, pág. 18.

(18) Esto, por ejemplo, debe realizarse también con el material gráfico (dibujos) de las ánforas, que exige necesariamente un criterio común para todos.

(19) No obstante, véase GARDÍN, J. C.: «Four codes for the description of artifacts: an essay in archaeological technique and theory». *American Anthropologist*. 1958, 60-2, págs. 335-357.

Zona técnica:

Descripción de la pasta.
Fabricación.
Decoración.

Zona epigráfica:

Técnica y posición de las marcas.
Contenido de las marcas.

Zona de datos arqueológicos (contexto).

Con estos cimientos que nos sirvan de sustento, obtendremos conclusiones importantes en el estudio del material anfórico y estableceremos principios útiles que puedan actuar como criterios directores. Veamos algunos ejemplos:

1. La unidad de un conjunto de ánforas radica en la forma y en las características de la cerámica (pasta).
2. Tal y como decíamos más arriba, no debemos centrarnos únicamente en la forma general del ánfora sino también en la unión de sus diferentes partes.
3. Determinaremos cómo las variantes observadas pueden dar lugar a nuevos tipos.
4. Tendremos una mayor seguridad a la hora de buscar el germen que dio lugar a una forma anfórica.
5. Percibiremos que dos ánforas, aunque sean parecidas, no tendremos que incluirlas en el mismo saco cronológico.
6. Permitirá establecer ciertas relaciones entre la forma del ánfora y su contenido (20), etcétera.
7. Comprenderemos la tipología como algo útil, pero al mismo tiempo nos hará pensar que es algo limitado y que, por tanto, el estudio de las ánforas no debe detenerse en la tipología meramente, sino en lo que de ella se deriva: el estudio de las relaciones comerciales y marítimas en la Antigüedad.

Las equivalencias tipológicas. Problemática

No entramos en este apartado en la problemática de las diferentes tipologías, punto por punto, que se han realizado tanto en las ánforas fenopúnicas como en las romano-republicanas, griegas, etc. Simplemente estableceremos de manera muy general las limitaciones que las diferentes tipologías pueden

(20) Véase el ejemplo que damos para la forma «Mañá D-1a» a partir de los ejemplares documentados en Corinto.

entrañar, y señalar los elementos que pueden inducir a error al trabajar fríamente con dichas estructuraciones tipológicas.

Para empezar, las tipologías se realizan por regla general partiendo de las características propias que el material anfórico tiene en cada área de estudio, por lo que a la hora de establecer una clasificación general más amplia que abarque a diferentes áreas geográficas, las variaciones observadas pueden ser significativas y, por consiguiente, erróneas las deducciones. Esto se debe en parte a que los conocimientos sobre determinados grupos anfóricos no son suficientemente ricos, de ahí la necesidad de hacer referencias constantes a las diferentes áreas en que se han documentado para poder matizar cuestiones de detalle. Este «recurso de estructuración geográfica» tiene el inconveniente, como decimos, de obstaculizar una visión completa y global. Por ejemplo, dentro del caos que reinaba en la clasificación de las ánforas púnicas no ebusitanas hasta la reciente aparición del libro de J. Ramón (21), era interesante observar cómo un mismo tipo anfórico recibía varios nombres, o cómo diferentes formas eran incluidas en el mismo saco tipológico.

Esto deriva en cierta forma de la laxitud con que se toman los criterios esenciales que deben reinar en una organización básica de la información. Nos referimos en concreto al escaso interés que se observa en las cuestiones formales de organización de dicha información, tal y como decíamos más arriba (22), o a los defectos en los criterios descriptivos derivados de la imprecisión en el lenguaje empleado (23) a la hora de hacer hincapié, por ejemplo, en la descripción de algunas partes fundamentales del ánfora.

Ya para finalizar este apartado incluimos, a modo de ejemplo, una síntesis de la tipología realizada para algunas de las ánforas romano-republicanas por tres investigadores diferentes, con objeto de ejemplificar la confusión que puede generar una estructuración tipológica que no tenga en cuenta «criterios universales»; de ahí que siempre haya que aclarar el autor sobre el cual nos basamos, con objeto de «prevenirnos» a la hora de obtener nuestras propias conclusiones (24):

(21) RAMÓN, J.: *Las ánforas fenicio-púnicas del Mediterráneo Central y Occidental*. Barcelona, 1995.

(22) A modo de ejemplo, para el maremágnum de la clasificación de las ánforas púnicas véase en primer lugar RAMÓN, J.: *Las ánforas fenicio-púnicas del Mediterráneo Central y Occidental*. Barcelona, 1995, págs. 149-157.

(23) *Op. cit* en nota 3, pág. 18

(24) Nos basamos en esta ejemplificación en tres autores simplemente: Dressel, Lamboglia y Benoit. No hemos incluido, entre otros, las estructuraciones o matizaciones de Schumacher, Schoene, Grenier, Pelichet, Loeschcke, Callender o Zevi; no obstante, las traemos aquí a colación para demostrar, aunque sólo sea por el número de autores citados, el caos que puede generarse ante un panorama tan complejo de divisiones tipológicas. Para nuestro resumen hemos tenido en cuenta las siguientes obras: Dressel, *op. cit* en nota 2; BENOIT, F.: «Typologie et epigraphie amphoriques. Les marques de Sestius». *Rivista di Studi Liguri*, XXIII. 1957, págs. 247-285; y LAMBOGLIA, N.: «Sulla cronologia delle anfore romane di età repubblicana (II-I secolo a. C.)». *Rivista di Studi Liguri*, XXI. 3-4, 1955, págs. 241-270.

Descripción	Dressel	Lamboglia	Benoit
Ánfora grecoitálica del labio inclinado	No fue estructurado como tal	Tipo «4»	Republicana I
Ánfora grecoitálica con labio en burlete	Tipo «2-3»	Tipo «3»	Republicana II
Ánfora itálica con labio derecho rebajado	Tipo «1»	Tipos «1-A», «1-B» y «1-C»	Republicana III

Interpretación económica de los datos anfóricos. Algunas consideraciones.

Las ánforas no son más que un medio que debe ayudarnos a la consecución de un fin: la interpretación de un proceso económico. De ahí que el estudio de las ánforas no debe quedar constreñido a la mera tipología. A continuación señalamos brevemente algunas «reglas» a tener en cuenta en este sentido.

A la hora de establecer corrientes comerciales hay que fijarse, dentro de los yacimientos, en los tipos presentes y ausentes y, en caso de presencia, la proporción observada en cada yacimiento. La frecuencia no sólo debe centrarse en la forma de las ánforas sino también, cuando los datos lo permitan, en el posible contenido que tenía el ánfora. Con esto deducimos la cronología, aproximada o exacta, del yacimiento y las costumbres (qué es lo que se consumía). Cuando los datos son ricos y poseemos una buena tabla de usos podemos identificar ciertos grados de aculturación entre las áreas comparadas.

Comparando las frecuencias de los materiales de los diferentes yacimientos y según las similitudes que se puedan observar, tendremos más o menos localizadas tanto las líneas comerciales como una estrecha relación entre distintos puntos geográficos. Por regla general, en los yacimientos primarios hay más frecuencia de objetos y también mayor variedad, mientras que en los yacimientos secundarios la frecuencia y la variedad siempre son menores.

En los estudios de corrientes comerciales no debe despreciarse el análisis de los pecios o barcos hundidos. En esto es de vital importancia averiguar la cantidad de mercancía que puede transportar el barco y la variedad de productos que transportaba. Así, conociendo estos datos podemos deducir que cuando en un barco hay una importante variedad de productos, quizá sea indicativo de que el demandante de esa mercancía la exige de encargo o bien que simplemente se está abriendo un mercado. Por el contrario, si hay un solo producto que se repite la cuestión es bien diferente, pues ya puede haber una corriente comercial claramente establecida.

Como precaución a todo lo que hemos dicho, es necesario tener en cuenta que puede ser peligrosa la relación entre el número de restos de ánforas y el número real de ellas. Así, en las variaciones de proporciones observadas en las sucesiones estratigráficas a menudo se hace como si los cambios en los porcentajes de los diversos tipos de ánforas reflejaran cambios análogos en la intensidad de las corrientes comerciales, y sin embargo simplemente puede

estar indicando la llegada de otros tipos anfóricos. Es obvio que para obtener conclusiones fundadas en lo referente al comercio hay que tomar una muestra considerable de restos de ánforas para así obtener datos fiables entre muestra y realidad.

Los usos secundarios de las ánforas. Otras consideraciones

Las ánforas constituyen un objeto cerámico que brinda enormes posibilidades de reutilización, de ahí que se haya hablado de la enorme rentabilidad de estos contenedores. Haciendo aquí un repaso muy breve (25), podemos decir que su uso está muy bien atestiguado como «sarcófagos funerarios»; en el ámbito urbano como tuberías, desagües..., y en los teatros como potenciadoras de la acústica; como cunas para los niños (dentro del ámbito romano) o simplemente con fines bélicos al ser utilizadas como primitivas bombas en las batallas navales.

Las ánforas asimismo poseían etiquetas para dar una información sobre el contenido, o simplemente ésta se indicaba con inscripciones pintadas en la misma arcilla. Tenemos un ejemplar de ánfora «Haltern 70» (también llamadas «Camulodunum 185» o «Vindonissa 583») procedente del pecio de Port Vendres II donde se lee, en una inscripción pintada, «*defrutum excellens*» (vino cocido excelente) (26).

Por otro lado, para terminar este apartado queremos señalar que las ánforas no deben ser confundidas, aunque en algunas ocasiones sea bastante fácil equivocarse, con otros recipientes como el *dolium*. El *dolium* era una gran vasija destinada a contener la mercancía hasta que ésta fuera introducida en las ánforas. Poseía mayor capacidad que el ánfora (por regla general, en el ámbito romano entre 7 y 10 veces más capacidad para albergar una mercancía). El *dolium* se encontraba generalmente en la bodega mientras que el ánfora se destinaba al transporte marítimo, de ahí que las ánforas contengan una punta a modo de pie y los *dolia* no, pues estos últimos se encastraban con cierta profundidad en el suelo.

El ánfora era también en Roma una medida de capacidad que equivalía al *quadrantal*, que a su vez correspondía a un volumen de peso de unas 80 libras (la libra romana pesaba 327 gramos). Por regla general se admite la capacidad del ánfora romana en unos 26,30 litros. Esto es sumamente importante para el estudio del comercio en el Mediterráneo Occidental, pues la influencia que ejerce el *quadrantal* romano sobre las medidas de las ánforas de otras filiaciones, como las púnicas, es algo incuestionable a partir de la Segunda Guerra Púnica, como producto de todo el proceso sustitutivo que el comercio romano establece en su expansión, en detrimento del comercio púnico.

(25) Para una reseña interesante sobre este aspecto, véase el ingenioso artículo de DELL'AMICO, P.: «Ánfore in libertà». En *Archeologia viva*, 45 (Maggio-Giugno, nuova serie), 1994, págs. 65-68.

(26) COLLS, D. *et alii*: «L'épave Port Vendres II et le commerce de la Bétique à l'époque de Claude». En *Archaeonautica*, 1, 1977, especialmente las páginas 86 a 89.

Conclusión

Somos conscientes de que no hemos tratado en esta nota introductoria algunos aspectos importantes en el estudio de las ánforas, como la epigrafía, las posibilidades que brinda el análisis de la pasta (27), los sistemas físicos de estudio de las pastas, los revestimientos internos del ánfora, etcétera, pues harían esta nota interminable. Sin embargo, no queremos terminar sin recalcar nuevamente que el ánfora no es más que un objeto arqueológico cuyo estudio nos permite sacar conclusiones sobre el desarrollo comercial en un determinado momento y que éste es el verdadero objetivo; por tanto, no debemos estancarnos en el estudio del ánfora en sí misma. En definitiva, lo que debemos desechar es la concepción positivista del objeto arqueológico, del ánfora, como *artefacto*, en favor de una consideración de estos recipientes como un *producto*. En este sentido las tipologías son importantes, pero no lo son todo. La vieja consideración de la pieza arqueológica como un objeto físico-individual de gran valía en sí mismo y por sí mismo ha causado enormes desatinos y un abuso innecesario en la utilización de las tipologías. Por tanto, quiero traer aquí a colación la excelente idea de Chang (28) cuando señala que el objeto arqueológico es «un miembro de una clase significativa de productos de conducta». Por consiguiente, y finalizando esta conclusión con palabras de Ruiz, Molinos y Hornos (29), «Un ánfora es producto obtenido en un proceso de producción, es valor de uso en un proceso de consumo, un medio de trabajo que puede adquirir un diferente valor... según se utilice para contener, para el transporte o para conservar el aprovisionamiento, y, en última instancia, asociada a su contenido se convierte en una mercancía».

(27) Sobre estos aspectos, de manera general e introductoria, puede verse en primer lugar CONDAMIN, J. y FORMENTI, F.: «Detection du contenu d'amphores antiques (huiles, vin). Étude Methodologique». En *Revue d'archéométrie*, 2. 1978, págs. 43-58. Y más recientemente MANIATIS, Y. *et alii* : «Punic Amphoras found at Corinth, Greece: an investigation of their origin and Technology». En *Journal of Field Archaeology*, 11. Boston, 1978, págs. 205-222.

(28) CHANG, K. C.: *Nuevas perspectivas en arqueología*. Madrid, 1976, pág. 17.

(29) RUIZ, A., MOLINOS, M. y HORNOS, F.: *Arqueología en Jaén. Reflexiones desde un proyecto arqueológico no inocente*. Diputación Provincial de Jaén. Jaén, 1986, pág. 58.

RECOMPENSAS REPUBLICANAS POR EL HUNDIMIENTO DEL *BALEARES*

Enrique GARCÍA DOMINGO
Licenciado en Historia

La Guerra Civil española de 1936-1939, especialmente en su aspecto marítimo, ofrece un tema inagotable al historiador. Uno de los campos menos labrados es el de los símbolos y los mitos, expresados éstos en áreas tan dispares como la propaganda escrita, el cartelismo, la letra de las canciones, el habla popular o los uniformes y condecoraciones, vistos estos últimos no como un simple efecto militar, sino como materialización de un sentimiento y también como elemento propagandístico. En esta breve comunicación comentaremos un hecho casi anecdótico, pero que sin duda resultará interesante a los aficionados al tema de nuestra guerra: las condecoraciones que fueron concedidas a los marinos republicanos con ocasión del llamado «combate del cabo de Palos», en el cual resultó hundido el crucero nacional *Baleares*.

Las nuevas recompensas

El 31 de octubre de 1936 la parte del Ejército español que permanecía leal a la República estrenaba un nuevo sistema de divisas y uniformidad. Se trataba de una iniciativa encaminada a conseguir que el ejército que estaba naciendo, el Ejército Popular, fuese nuevo también en cuanto a sus símbolos y formas. La novedad alcanzaba también a las condecoraciones, esas recompensas que todas las fuerzas armadas conceden a sus hombres y que intentan sintetizar en un trozo de metal el reconocimiento de valores abstractos como el heroísmo, el sufrimiento por la comunidad, el cumplimiento del deber más allá de lo exigible, etcétera.

El nuevo sistema de condecoraciones no comportaba una ruptura total, sino más bien una traducción de las viejas tradiciones militares al lenguaje de la nueva realidad. Vemos, por ejemplo, cómo la más importante de las recompensas, la Placa Laureada de Madrid, no es otra cosa que una versión republicana de la Cruz Laureada de San Fernando, adaptada ahora a la mítica de Madrid como capital mundial del antifascismo. En las otras medallas continuarán vivos los valores clásicos del mérito militar, el valor individual, etcétera. De carácter absolutamente nuevo, más político que militar, sólo encontramos la Medalla de la Segunda Guerra de Independencia y una recompensa creada especialmente para los combatientes extranjeros, la Medalla de las

Brigadas Internacionales. Además de las citadas, se crearon las siguientes: la Medalla de la Libertad, la Medalla de Sufrimientos por la Patria, la Medalla del Deber, la Medalla del Valor, la Placa del Valor, el Distintivo de Madrid y el Distintivo del Valor, estas dos últimas como recompensas colectivas.

La condecoración como vehículo de propaganda queda reflejada mejor que en ningún otro lugar en las dos máximas recompensas, individual y colectiva respectivamente, que otorgaba la República: la Placa Laureada de Madrid y el Distintivo de Madrid. Como su nombre hace patente, ambas respondían al mito del Madrid resistente, del «No pasarán» y del «Madrid, tumba del fascismo». Por su valor fueron concedidas con parquedad y siempre como un elemento propagandístico más en las campañas de explotación de los escasos éxitos militares de las fuerzas leales a la República. Uno de estos raros momentos corresponde a una victoria naval, que es el objeto de estas líneas.

El combate del cabo de Palos y el hundimiento del *Baleares*

Sobre el combate naval conocido como «del cabo de Palos» existe abundante y valiosa bibliografía; así pues, no haremos sino refrescar la memoria del lector con algunos datos básicos.

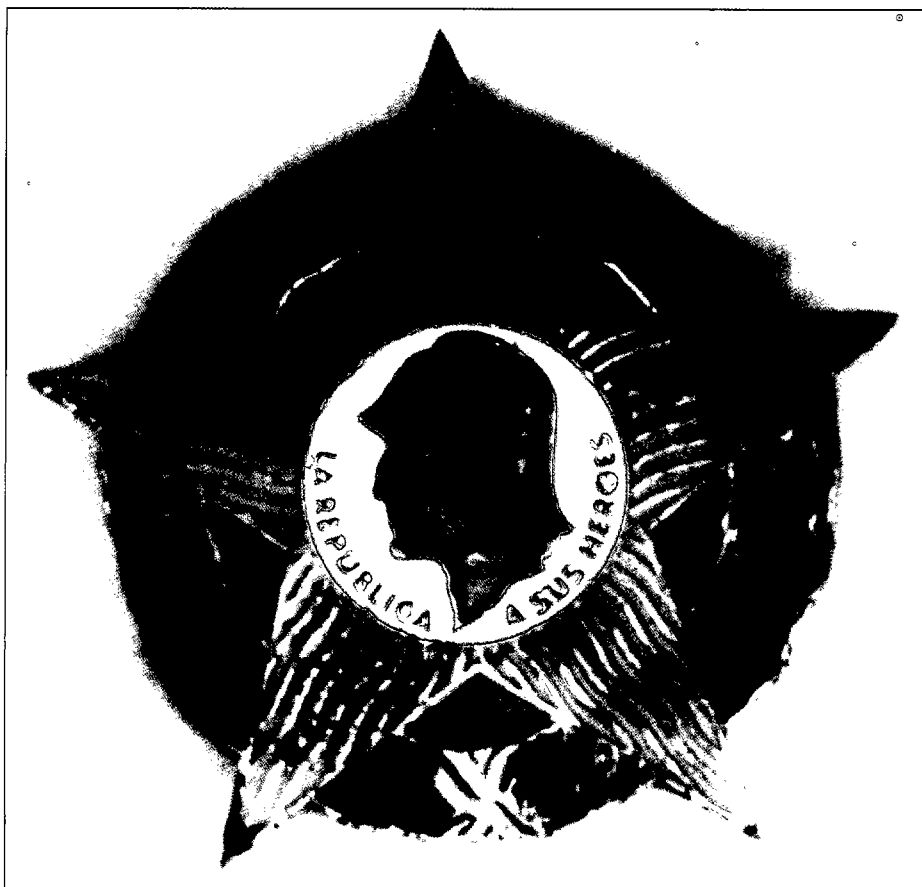
A principios de 1938 la Flota republicana mostraba una casi absoluta falta de iniciativa, dejando el dominio del Mediterráneo en manos de la Flota nacional, inferior en muchos aspectos, pero no en profesionalidad y agresividad. La situación provocó, a juicio de algunos, un exceso de confianza en la Flota franquista; la sensación de potencia de los cruceros nacionales hacía olvidar la peligrosidad intrínseca de los numerosos destructores republicanos que, en una acción sorpresa, podían infligir importantes daños a los colosos de acero. Y así sucedió, en un encuentro fortuito que tuvo como escenario el brazo de mar situado entre la isla de Formentera y el cabo de Palos el día 6 de marzo. Los cruceros nacionales *Canarias*, *Baleares* y *Cervera* daban escolta a los mercantes *Altube Mendi* y *Azcori Mendi*, procedentes de Italia. Por otro lado, un grupo de combate republicano formado por los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez* y los destructores *Lepanto*, *Antequera* y *Sánchez Barcáiztegui*, se había hecho a la mar el día anterior escoltando a unas lanchas rápidas que debían atacar la base de Palma.

Ambos contendientes suponían al enemigo lejos, en otras aguas, y la sorpresa fue mutua. Amparados en las sombras, el *Lepanto* y el *Antequera* llevaron a cabo un ataque con torpedos que resultó eficaz y afortunado: en poco más de un minuto el *Baleares* se fue a pique. Los nacionales se alejaron del lugar, pero los republicanos fueron incapaces de explotar la situación. Cuando ambas flotas se separaron, 788 hombres habían perecido y la República había obtenido un gran éxito; para el Gobierno de Madrid aquello parecía anunciar un cambio de rumbo en la guerra marítima. Entre otras cosas, oficialmente el hundimiento del *Baleares* se celebró con la concesión a los participantes en la operación de las más altas recompensas: la Placa Laureada de

Madrid para el comandante de la escuadra, Luis González de Ubieta, y el Distintivo de Madrid para el resto de hombres y naves.

La Placa Laureada de Madrid

La Placa Laureada de Madrid había sido creada por Decreto de 5 de marzo de 1937; estaba pensada para premiar hechos extraordinariamente heroicos o de capacidad militar, y presenta ciertas peculiaridades que la hacen distinta del resto de las recompensas. El diseño oficial de la Placa mostraba una corona de laurel esmaltada en verde, sobre la que reposaba una estrella de cinco puntas esmaltada en rojo en cuyo centro había un medallón donde se puede ver un perfil ideal de la República y la inscripción «LA REPÚBLICA A SUS HÉROES»; este medallón, así como el lazo de la corona de laurel, debían presentarse en bronce viejo (fotografía 1). Sólo tres hombres recibieron esta recompensa: el general don José Miaja Menant (concedida el 12 de junio de 1937 por la defensa de Madrid), el general don Vicente Rojo Lluch (concedida



el 10 de enero de 1938 por la efímera conquista de Teruel) y, finalmente, el capitán de corbeta don Luis González de Ubieta (concedida el 16 de marzo de 1938 por el hundimiento del *Baleares*).

Desde su puesto de mando en el crucero *Libertad*, González de Ubieta (un personaje que merecería sin duda la atención de algún biógrafo) personificó a los ojos de la España leal a la República el éxito de la Marina gubernamental y, por ello, fue glorificado inmediatamente con la Placa Laureada. La importancia de la acción hacía innecesaria la preceptiva tramitación de un largo expediente de investigación, ya que aparecía claro el punto fundamental para la concesión de la recompensa, que era la consideración de las fuerzas enemigas como superiores. En este caso, como en muchos otros, la flota nacional que participó en el combate era superior a la republicana y tal vez si la voluble fortuna hubiera cambiado de bando sólo unos segundos la escuadra republicana habría sufrido un descalabro considerable.

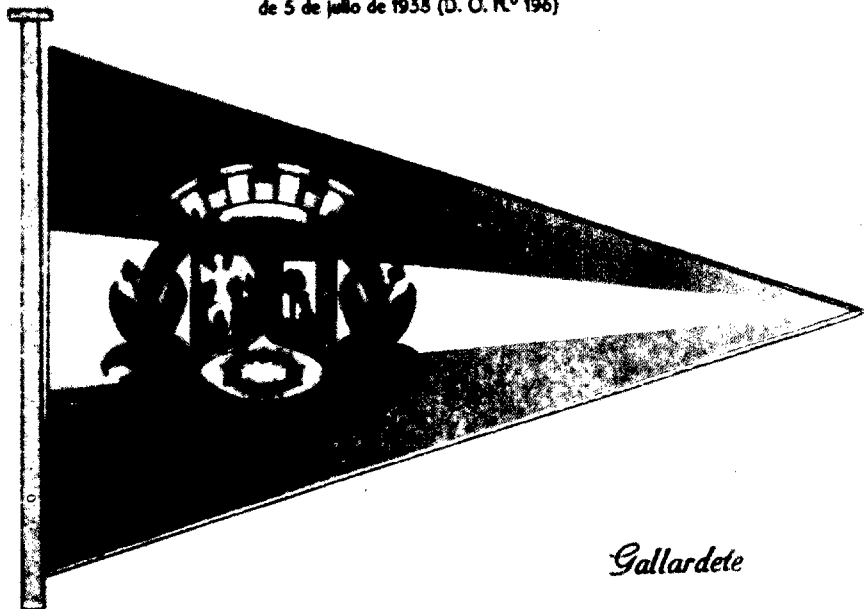
El Distintivo de Madrid

La existencia de recompensas colectivas permitió extender el agradecimiento a todos los participantes en el combate, ya que se trataba del éxito de una escuadra y no sólo de un hombre. Así, buques y hombres recibieron el Distintivo de Madrid, recompensa que junto con el Distintivo del Valor había sido creada por Decreto de 23 de enero de 1938. El Distintivo de Madrid estaba equiparado en cuanto a méritos a la Placa Laureada de Madrid, hasta el punto de pasar a regirse según su Reglamento. Este distintivo lo ostentaban las banderas o enseñas de la unidades recompensadas, aunque también existió un distintivo personal, que podía lucirse, bordado en seda verde, en la manga izquierda de la camisa. El diseño había de ser el mismo que el de la Placa Laureada de Madrid. Además, la bandera de la unidad (en este caso buque) ostentaría el mismo Distintivo en triple tamaño, amén de una corbata con los colores nacionales y dos pequeños distintivos bordados en sus puntas.

Ésta era la norma general. Pero para la ocasión que nos ocupa se creó otro diseño, detallado en una Circular de la Subsecretaría de Marina de agosto de 1938, *Diario Oficial* núm. 196 (fotografía 2). Esta versión del Distintivo, de la cual desconocemos el autor y las circunstancias en que fue escogida, refleja con meridiana claridad la misma esencia de la distinción, es decir, el mito de la ciudad de Madrid como emblema de la lucha por la República española; de hecho, el diseño se corresponde totalmente con el escudo de la Villa de Madrid, bordado en oro y plata. Este modelo de distintivo aparece presentado en dos modalidades. La primera debía bordarse sobre un gallardete; en este caso los laureles se bordaban en verde, para que destacaran sobre el amarillo de la enseña nacional. El otro modelo era para el uniforme (fotografía 3). Ambos son idénticos y presentan bajo el escudo de Madrid la inscripción «6-3-1938» bordada en rojo.

DISTINTIVO DE MADRID

ORDEN CIRCULAR DE LA SUBSECRETARIA DE MARINA
de 5 de julio de 1938 (D. O. N.º 196)



Gallardete



Distintivo personal

Conclusión

La España republicana celebró esta victoria de muchas formas, incluso cantando una curiosa adaptación de un tema muy popular que decía:

No hay quien pueda,
no hay quien pueda
con la gente marinera;
marinera, luchadora
que defiende su bandera.
El *Baleares* ardió.
¿Dónde está?, ¿dónde está?
Nuestra Armada lo hundió en el fondo del mar.

Pero dejando a un lado la alegría, ¿cuáles fueron las consecuencias de esta victoria naval en el campo que nos ocupa, el de la propaganda generada por la entrega de las recompensas? La realidad es que no hubo ningún efecto *a posteriori*. La propaganda republicana no supo o no pudo generar una corriente de confianza en su Flota, un desvertebrado conjunto de buques que, pese a su potencial, era burlado día a día en todos los mares y que no podía impedir la aparición del espectro del hambre y el racionamiento en la zona leal.

Por otro lado, y como es bien sabido, la Marina republicana no ganó en acometividad ni en eficacia, y permaneció hasta el final en sus puertos, salvo alguna acción esporádica que no pudo cambiar el *statu quo* de las flotas españolas en el Mediterráneo. En cuanto a la moral de la Escuadra gubernamental, la concesión de estas recompensas a algunos de sus mejores jefes y dotaciones no contribuyó en absoluto a mejorar su espíritu combativo; al parecer, el combate del cabo de Palos no acabó con la imagen de superioridad y de insensibilidad de la Flota nacional.

Finalmente, hay un factor interesante a resaltar. La España republicana fue, en líneas generales, profundamente antimilitarista, y es por ello que todo lo relacionado con las condecoraciones, distinciones y recompensas militares no caló nunca en el pueblo. Tal y como se desprende del estudio de este aspecto



marginal de la historia, las condecoraciones del Ejército Popular no tuvieron apenas difusión ni importancia entre las herramientas de propaganda con las que contó la República. La Marina no fue una excepción, y podemos concluir que ni el hundimiento del *Baleares*, ni la Placa Laureada concedida a González de Ubieta, ni los gallardetes con el Distintivo de Madrid que lucieron el *Libertad*, el *Méndez Núñez*, el *Lepanto*, el *Antequera* y el *Sánchez Barcáiztegui*, tuvieron más trascendencia que la alegría de unas pocas semanas. Con todo, hemos creído que valía la pena desenterrar del olvido esta cara poco conocida y, sin embargo, curiosa del prisma de nuestra historia naval.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

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

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

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

LA HISTORIA VIVIDA

Carlos RODRÍGUEZ
UNED

Cómo se conmemoró el primer centenario de la batalla de Trafalgar

Todos los meses de octubre de cada año nos viene el recuerdo del combate de Trafalgar, en el que España, al dictado de Napoleón, perdió una batalla naval que nunca debió librar, a menos de haber podido decidir estratégicamente su posicionamiento, dada la ineptitud del almirante Villeneuve, máximo jefe de la Flota combinada francoespañola, que desechó los consejos y sugerencias de nuestro Gravina, mucho mejor marino que el francés.

En esta ocasión no se trata de analizar la batalla y sus consecuencias, sino recordar como historia vivida cómo se conmemoró el primer centenario de aquella tragedia, en actos programados con mayor o menor brillantez y en el recuerdo de la prensa, tanto de información general como especializada, que no dejó de pasar la efeméride en blanco. Para ello hemos acudido a archivos y hemerotecas, con el fin de dar una idea sucinta de la conmemoración.

El 21 de octubre de 1905 se celebró en Motrico, patria de Churruca, una misa en sufragio de los héroes que sucumbieron en Trafalgar, y en el mismo día hubo otra en San Fernando, en el Panteón de Marinos Ilustres; luego, los oficiales, el clero castrense y el coro de la capilla, seguidos de las comisiones de todos los Cuerpos de la Armada presididas por el comandante general del Arsenal de La Carraca, se trasladaron al mausoleo que encierra los restos de Gravina, donde se cantó un solemne responso.

El mismo día la ciudad de San Fernando, por conducto de su alcalde, envió un telegrama al almirante de la Armada expresando que «identificada con la Marina de guerra, se asociaba a ella para conmemorar la gloriosa derrota de Trafalgar, en donde el vencido probó su heroísmo y amor a la patria», telegrama que fue contestado por el almirante Beránger con otro, uniendo sus votos a los de la heroica ciudad de San Fernando en la conmemoración del combate de Trafalgar, «donde la Marina supo sacrificar sus vidas con gloria, en holocausto de la patria».

La prensa española, en su mayoría, tributó un cariñoso recuerdo fúnebre a la Marina de guerra al cumplirse el primer centenario. A más del *Diario de la Marina*, que consagró el día 21 su primera página a la conmemoración el combate —publicando trabajos alusivos de «Palinuro» y «Adamar», bajo cuyos pseudónimos se ocultaban prestigiosos jefes de la Armada—, el *Diario de Cádiz* publicó el mismo día con el título de «Trafalgar» un trabajo póstumo del capitán de navío don Pedro Guarro, que terminaba con estas desoladoras palabras: «¡Hace cerca de un siglo... nada hemos aprendido!» (seguramente con referencia a los todavía recientes desastres de Cavite y Santiago).

Ejército y Armada, en un crítico artículo de «Faquin», se lamentaba que nuestra generación apenas hubiese sacado de la escuela un confuso conocimiento de lo que significa Trafalgar en nuestra historia, sin que hubiese llegado a encarnar en la conciencia del pueblo ni la grandeza ni la verdadera enseñanza que de ese episodio se desprende, y escribía duramente: «Un centenario de Trafalgar no podría celebrarse con festejos, sino con la confesión plena de nuestras culpas y el rezo fervoroso por los sacrificados». También *La Correspondencia Militar* dedicó un amplio reportaje alusivo al centenario lleno de consideración y respeto a los marinos que sucumbieron en Trafalgar.

El ilustre periodista Mariano de Cavia publicó anticipadamente en *El Imparcial* una patriótica exhortación, a fin de que los organismos oficiales y las corporaciones obligadas a ello no dejasen transcurrir el 21 de octubre sin dedicar un solemne recuerdo de piedad y admiración a los esforzados, cuanto infortunados, españoles que sucumbieron en Trafalgar en igual día de 1805; y así, en la víspera de cumplirse el centenario, el eximio publicista escribía estas sentidas palabras en las columnas del popular diario:

«Los periódicos, cada cual a su manera, dedicarán mañana sendos artículos a la luctuosa efeméride; tal vez en algún centro se celebre una pequeña velada conmemorativa; quizá en el Panteón de Marinos Ilustres se diga alguna Misa rezada; y paren ustedes de contar. Ni el corazón ni el pensamiento dan para más. Con eso habrán de contentarse las gloriosas sombras de Gravina, Churruca, Alcalá-Galiano, Álava y Alsedo, mientras la Gran Bretaña festeja con sin par fastuosidad y público entusiasmo la victoria de Trafalgar y la memoria de Nelson... [No cabe duda que don Mariano ponía el dedo en la llaga en su triste vaticinio]».

También el popular *Heraldo de Madrid* concedió atención preferente al centenario de Trafalgar, dedicando gran parte de su número correspondiente al 21 de octubre a conmemorar el combate. Además de un texto patriótico, publicó viñetas, alegorías, retratos y reproducciones de cuadros de Sans y Ruiz de Luna, así como modelos de los navíos que tomaron parte en la batalla. Y en días anteriores, con motivo de los preparativos que se hacían en Inglaterra para la glorificación de Nelson en el primer centenario de su muerte, publicó un artículo titulado «Acordaos de Trafalgar», expresando que, así como para Inglaterra la efeméride se convertía en una fiesta gloriosa, para España debía ser de dolor y arrepentimiento, vertiendo estas críticas frases:

«Si no hubiésemos olvidado durante un siglo el nombre de Trafalgar, no tendríamos que acordarnos ahora de Santiago de Cuba y de Cavite, nombres tristes que también parece que estamos todos empeñados en dar al olvido...».

Termina diciendo:



El capitán general de la Armada Federico Gravina y Napoli (1756-1806). Miniatura al óleo sobre lienzo, de 13,8 x 10,3 cm del pintor Julio García Condoy (S. xx). (Museo Naval de Madrid.)

«Y en toda la nación díganse misas, pónganse las banderas a media asta, contraste nuestro dolor con el júbilo a que Inglaterra se prepara, y si fuera posible, solemnícese este centenario poniendo en los muelles de los puestos, en el salón de conferencias del Congreso y en el del Senado y en las puertas de los ministerios este rótulo: “¡Españoles, acordaos de Trafalgar!”».

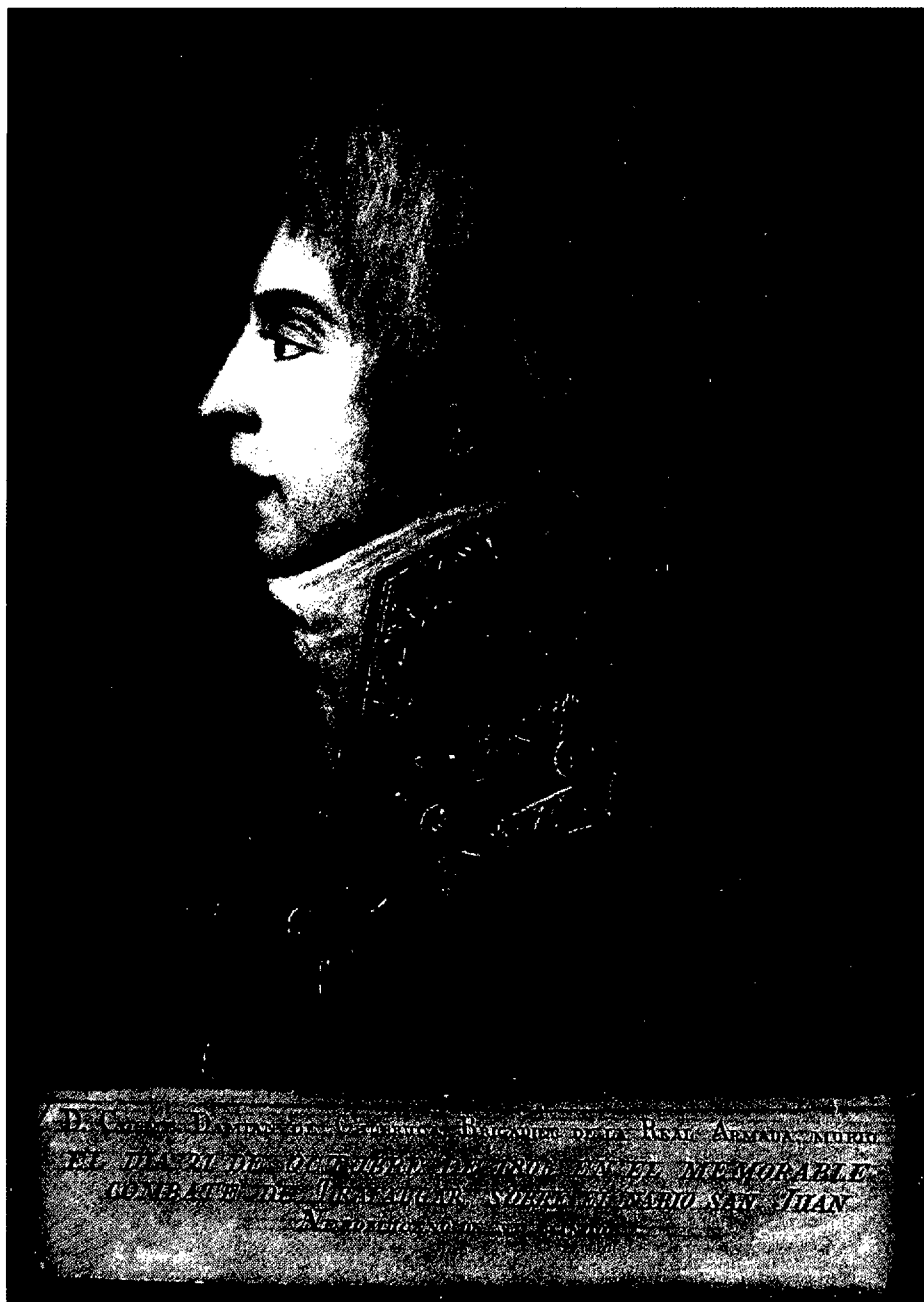
El *Diario Universal* también dedicó un piadoso recuerdo a Trafalgar, doliéndose de que mientras en Londres se han preparado festejos durante tres días en conmemoración de su victoria, aquí los héroes de Trafalgar se tendrán que contentar con los recuerdos que los periódicos y revistas les dediquen y que se olvidarán al día siguiente de leídas, para pensar en recibir y ver al jefe de la nación hermana cuyos navíos perecieron también luchando contra la Escuadra de Nelson.

Época, otro diario de gran difusión nacional, consagró un número extraordinario al centenario de trafalgar con notables artículos de don Juan Pérez de Guzmán y otros destacados publicistas, con retratos de héroes del combate y reproducciones fotográficas de barcos, modelos y episodios de la batalla; y *El Universo*, en el artículo de fondo de la conmemoración, expresa que «fuimos a la lucha en el cumplimiento de un deber, aunque convencidos de la catástrofe».

La Ilustración Española y Americana, sin duda la mejor revista ilustrada de principios de siglo y la de mayor difusión, dedicó nada menos que cuatro números a la glosa del combate, con un interesante artículo de Pérez de Guzmán sobre la muerte de Gravina y otro de Larrubiera, titulado simplemente «Trafalgar», pero con una valiosa aportación de grabados de la epopeya marítima con los retratos de Gravina, Alcalá-Galiano, Churrua, Alsedo, Álava, Valdés, así como la reproducción del cuadro de Sans *Los naufragos de Trafalgar*, otros de Monleón y Cortellini, así como fotografiados de objetos y prendas pertenecientes a Gravina, Uriarte y Borja.

Nuevo Mundo y *ABC* no dejaron tampoco pasar la efeméride sin publicar sendos trabajos, pero también la prensa del litoral rindió su homenaje al centenario. *La Tribuna* de Barcelona, consignando que en Trafalgar acabó el poderío español, escribe: «Vayamos con tiento en los sueños. El Trafalgar marítimo fue un desastre al que aún sobrevive la nación; el Trafalgar económico podría ser la muerte». El *Diario de Cádiz*, a más del artículo del capitán de navío Guarro, publicó otro de Manuel Casanova, cronista de la provincia, lleno de citas y antecedentes curiosos; el *Diario de San Fernando* una plana entera en homenaje a los héroes y un largo poema laudatorio a Gravina; *Diario ferrolano*, *El Correo Gallego*, *El Cantábrico* de Santander, *La Voz de Guipúzcoa* de San Sebastián, *El Mercantil valenciano*, *El Mediterráneo* de Cartagena, conmemoraron la triste fecha con artículos de diferentes plumas de muy distinto talante.

En cuanto a las revistas especializadas en el ámbito naval, tanto la *Revista General de Marina* como *Vida Marítima* dedicaron numerosas páginas al



El brigadier de la Armada Cosme Damián Churruca (1761-1805). Óleo sobre tabla, 57 x 42 cm, de autor anónimo. (Museo Naval de Madrid.)

recuerdo de la gesta, destacando en la primera de ellas el artículo del general Pelayo Alcalá-Galiano, descendiente del ilustre marino, y en la segunda el «*In memoriam*», dedicado a la conmemoración —y de donde han sido tomados numerosos datos para este trabajo—, que termina también con estas expresivas frases:

«*Vida Marítima* al hacer esta ligera síntesis de todos los recuerdos públicos del combate de Trafalgar en su centenario, agrega a ellos con veneración su homenaje a los heroicos marinos que lucharon a las órdenes de Gravina, y recuerda a todos los españoles que al hundirse en Trafalgar la Armada nacional del siglo XIX, como en Santiago y Cavite la del siglo XX, perdió con ella dos veces la nación integridad, prestigio y riqueza; y que sólo con Armadas navales podrá mantener y fomentar los escasos restos de su herencia histórica y vivir vida próspera. Sirvan las lecciones del pasado de provechosa enseñanza para el porvenir. Españoles. ¡Acordaos de Trafalgar! *Qui potest capere capiat*».

DOCUMENTO

Abolición de penas corporales afflictivas en buques de guerra y arsenales

(Este documento se encuentra en la Biblioteca del Museo Naval de Madrid con la signatura F24/21.)

El Rey se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

DON FERNANDO VII por la gracia de Dios y por la Constitución de la Monarquía Española, Rey de las Españas, á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: Que las Córtes extraordinarias han decretado lo siguiente: „Las Córtes extraordinarias, habiendo examinado la propuesta de S. M. sobre las penas corporales alictivas que hayan de imponerse en los buques de guerra y arsenales, han aprobado lo siguiente: ARTÍCULO 1.º Quedan abolidos los castigos de argolla, zambullidas, lengua atravesada, azotes y baquetas por los delitos de que tratan los artículos 46, 52, 53 y 55 del título primero, y los 35, 39 y 42 del título cuarto, tratado quinto de las Ordenanzas de la Armada de mil setecientos cuarenta y ocho; los artículos 119, 120, 152, 155, 157, 158, 167, 168, 169, 170 y 171 del título primero, tratado quinto de las de mil setecientos noventa y tres, y las Reales órdenes de tres y veinte y cuatro de Agosto y diez y nueve de Setiembre de mil setecientos ochenta y cuatro, seis de Noviembre de mil setecientos ochenta y siete, y trece de Noviembre de mil setecientos ochenta y nueve. ARTÍCULO 2.º En los casos y circunstancias en que, según los artículos de las Ordenanzas y Reales órdenes citadas, se imponían aquellas penas por delitos cometidos en buques de guerra ó arsenales á individuos de marina ó de otras clases, se sustituirá la de palos, cuyo *máximum* no pasará de treinta aplicados á las espaldas descubiertas. ART. 3.º Este castigo solo podrá imponerse por las personas á quienes está cometida esta facultad por Ordenanza y Reales órdenes, y no por otra alguna. ART. 4.º Se ejecutará en el castillo á presencia del Comandante ó su segundo, uno de los Oficiales de guardia, y toda la tripulación, si el castigado fuere hombre de mar, y en presencia de los mismos, de la tropa y sus Oficiales, si fuese soldado. En los arsenales será el Comandante de buques desarmados ó su segundo, y el Ayudante de servicio el que lo presencie. ART. 5.º Se aplicará este castigo como correccional por los Cabos de guardia á la gente de mar, y por los Cabos á la tropa. ART. 6.º La vara con que se aplique ha de ser del grueso que se prefija para el rebenque con que se ejecuta el castigo de cañon en el artículo 179, tratado quinto, título primero de la Ordenanza de mil setecientos noventa y tres; y se-

rá del cargo del Comandante y de los Oficiales de la tropa el cuidar de que no haya exceso en esta circunstancia. ART. 7.º En los arsenales se aplicará este castigo por providencia del Comandante general, dada á consecuencia de una sumaria breve, y en los buques, cuando las circunstancias no dieren lugar á esta formalidad, cuidará el Comandante de que el Oficial de guardia anote en el libro de esta en puerto, ó en el cuaderno de vitacora en la mar, el castigo y sus circunstancias para que conste en todo caso. ART. 8.º Los Comandantes de los buques y arsenales impondrán el castigo de diez, quince, veinte, veinte y cinco y treinta palos, guardando proporcion con las penas establecidas en los artículos de las Ordenanzas y Reales órdenes citados, acomodando el número segun los delitos y las circunstancias físicas de las personas que lo hayan de sufrir, debiendo asistir el Cirujano cuando pasen de veinte. ART. 9.º En las grandes faenas de levarse, dar fondo, amarrarse, en desarbolos, temporales, proximidad de enemigos, abordages, empeños sobre costa, riesgo de varadas ú otros en que se necesita la mayor actividad, estarán facultados el Comandante y Oficiales de guerra para mandar á los de marinería y á los Sargentos y Cabos, asi de tropa como de marinería, se valgan de los medios usados hasta ahora, del palo, rebenque, y aun del sable, segun las circunstancias, para obligar á los cobardes ó morosos á acudir á las operaciones de riesgo de la profesion, en ocasiones en que es necesario todo el valor y todo los esfuerzos de la gente para sacar el buque de los empeños en que pueda hallarse; sin perjuicio de la pena á que se hagan acreedores los que dieren lugar á estos procedimientos, que en lo general no deben considerarse como castigos, sino como medidas extraordinarias propias del momento, y de que no ha de haber resulta alguna. ART. 10. En lo sucesivo harán uso los Cabos de guardia de la vara que se designa en el artículo 6.º de este decreto en lugar del pedazo de arco de pipa de que hasta aqui han usado, no solo en los casos para que estaban autorizados, sí que tambien para la aplicacion de los castigos correccionales que deben imponerse en virtud de lo que se dispone en el artículo 5.º que antecede, debiendo al efecto embarcarse de cargo á bordo de los buques de guerra el competente número de las expresadas varas. ART. 11. Los Gefes que abusen de la autorizacion que se les concede por los artículos anteriores para la imposicion de estos castigos, serán juzgados en Consejo de guerra, y la pena podrá extenderse hasta la de privacion de empleo, si no hubiere circunstancias que le hagan dig-

no de otra mayor. ART. 12. Las Reales órdenes y artículos citados de las Ordenanzas, quedan abolidos únicamente en cuanto se opongan á lo establecido en el presente decreto. Madrid dos de Febrero de mil ochocientos veinte y tres.=Javier de Isturiz, Presidente.=Pedro Juan de Zulueta, Diputado Secretario.=Josef Grasés, Diputado Secretario.=Por tanto mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Gefes, Gobernadores y demas Autoridades, asi civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar el presente decreto en todas sus partes. Tendreislo entendido para su cumplimiento, y dispondreis se imprima, publique y circule.=Rubricado de la mano de S. M.=En Palacio á cinco de Febrero de mil ochocientos veinte y tres.

Y lo comunicamos á V. de Real orden para los efectos correspondientes á su mas exacto cumplimiento. Madrid 6 de Febrero de 1823.

Dionisio Capaz.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

El Museo de la Fundación «Gerónimo Berenguer de los Reyes». Filipinas

Este Museo, situado en la calle del General Trías en Cavite (Filipinas), tiene como fin la preservación y divulgación de las más bellas piezas de Filipinas: libros raros, mapas, estampas, fotografías y documentos históricos. La Fundación ha puesto especial interés en la conservación y reproducción de fotografías de Filipinas de los siglos XIX y principios del XX. El objetivo es preservar y poner al alcance del público de esta generación y de las futuras la rica herencia nacional de este país.

La Fundación, dirigida por Genónimo Berenguer de los Reyes, persona de familia de gran abolengo en Filipinas y gran amigo de España, ha adquirido para el Museo un importante número de piezas raras referentes a su patria y a los primeros contactos de ésta con europeos y norteamericanos. Este material cubre un periodo de tiempo que va desde la era de los descubrimientos europeos a finales del siglo XV, hasta los primeros años del siglo XX. Las colecciones están centradas, como se ha dicho, en Filipinas, aunque contengan también libros raros, mapas y obras de arte que provienen directamente de los primeros viajes de exploración a través de las regiones del Pacífico Este y del Sudeste Asiático.

La colección de libros raros contiene los primeros informes y las primeras representaciones de descubrimientos que afectaron a este archipiélago, así como a la historia europea y mundial. Una de las piezas más valiosas es la primera edición del *Liber Chronicarum*, impreso en Nüremberg (Alemania) en 1493, ya que fue esta obra la primera enciclopedia europea impresa mecánicamente; está ilustrada con 1.809 grabados, de los que 31 son ciudades impresas a doble página, entre ellas Jerusalén. Otra pieza sobresaliente es un pequeño volumen publicado en Roma en 1524, que contiene una carta de Maximiliano, escrita en latín, a un noble de la Corte de Carlos I de España. Es el primer informe publicado sobre la circunnavegación del Globo por las dotaciones de Magallanes y Juan Sebastián de Elcano, el nombre de océano Pacífico y el primer contacto europeo con Filipinas. Contiene la primera relación de Filipinas —claramente documentada— que apareció en Europa. Hasta entonces sólo se disponía de una vaga mención de Marco Polo a unas «islas de oro» en la costa sur de China.

Igualmente, rara y difícil de encontrar es la primera edición, y la única conocida, de la obra de Pedro Chirino *Relación de las islas Filipinas*, publica-

da en España en 1604. Este jesuita español, nacido en 1556, vivió la mayor parte de su vida en aquellas islas, de 1580 a 1635.

En la misma sección de libros raros hay varios atlas sobresalientes del siglo xvii, impresos y coloreados a mano. Entre otros, el *Novus atlas sinensis*, de Johannes Bleau. Publicado en Amsterdam en 1655, fue el primer atlas europeo del imperio chino que incluyó las islas Filipinas. La Fundación no sólo ha adquirido el Atlas completo, sino también hojas sueltas procedentes de otros ejemplares. Éstas han sido enmarcadas y colgadas en las paredes haciendo juego con los atlas, que son ejemplares estampados en oro y encuadernados en pergamino, y están dentro de sus vitrinas.



Como complemento de esta colección de libros está la colección de mapas antiguos propiedad de don Gerónimo Berenguer de los Reyes, conjunto muy amplio de mapas de Filipinas donde están bien representados nombres famosos de la Cartografía. Junto a ellos un numeroso grupo de otros no tan conocidos, pero con obras importantes que cubren un periodo de cinco siglos. Esta colección trata de dar una idea de la historia de la Cartografía de Filipinas a través de los trabajos sobre la bahía de Manila, las islas y el mar circundante, de Robert Dudley, Pieter van der Aa, Johan van Kenlen, el mismo Joan Blaeu y otros. El primer mapa exclusivamente de Filipinas, el *Insulae Philippinae*, hecho por Pedro Kaerius (Pieter van der Keere) en 1598, está dispuesto al lado de otro más famoso y bello: el de Pedro Murillo Velarde, Carta Hydrographica y chorographica de las Yslas Filipinas, impreso en cuatro hojas, ilustrado en su bordura con ocho estampas de la vida, costumbres, flora y fauna de los nativos del siglo xviii. El mapa de Velarde fue grabado e impreso en

Manila en 1734 por el artesano filipino Nicolás de la Cruz Bagay, quien trabajó en la imprenta de los jesuitas. Las placas de cobre originales desaparecieron en el saqueo de la iglesia de San Agustín y, por consiguiente, se perdieron cuando los ingleses ocuparon Manila en 1762, haciendo de este mapa uno de los más raros cuando se encuentra completo en su estado original.

Además, la Fundación posee un lote de mapas de todo el mundo; son murales, cartas náuticas y celestes, iluminadas con motivos altamente decorativos: buques de vela, monstruos marinos y figuras alegóricas y míticas. Estos mapas y cartas de finales del xvii y del xviii son ejemplos representativos de la más depurada ejecución científica y artística de su época. Fueron una combinación de ilustración científica y del renacimiento clasicista en las artes visuales, que elevaron a Europa hacia su más alto nivel de realización artística e intelectual. La Fundación adquirió hace poco tiempo un juego completamente ilustrado de los tres viajes de Cook por el Pacífico en 1770. Posee, asimismo, una excelente primera edición de la obra de La Pérouse, que contiene varios grabados de Filipinas y una descripción de la Marina del siglo xviii. Son cuatro volúmenes completados con un atlas espectacular de mapas y grabados del Pacífico, desde Kamchatka hasta Australia, publicados en París. También está en posesión de la edición más rara de la obra de Cirilo Pedro Laplace *Viaje alrededor del mundo*, en cinco volúmenes (1833-1839), con un atlas de doce magníficas acuarelas de Manila, y de una edición de lujo de 1846, a todo color, de la obra de Jean B. Mallat *Viaje al Pacífico*, con un atlas de tamaño folio, que contiene ilustraciones con todo detalle de tipos populares filipinos con sus trajes tradicionales.

Hoy, el núcleo de fondos de la Fundación es su extenso archivo de fotografías de Filipinas del siglo xix que contiene más de 5.000 imágenes originales, y continúa ampliándose. Se ha adquirido, hace poco tiempo, en los Estados Unidos uno de los pocos daguerrotipos filipinos existentes: un retrato del fotógrafo norteamericano W. W. Wood, quien tuvo un estudio en Escolta (Manila) hacia 1840. Fue hecho poco después de la invención de la fotografía en 1839.

Las fotografías de Filipinas tomadas antes de 1890 son muy raras. La Fundación tiene el privilegio de poseer dos amplios álbumes del fotógrafo británico Albert Honiss, quien tuvo un estudio comercial en Escolta entre 1860 y principios de 1870. Honiss fue enviado por la compañía norteamericana Russell y Sturgis para fotografiar sus propiedades en las islas, y esta colección de imágenes configura un inapreciable retrato del país en aquellos años. Una generación más tarde, en 1892, Manuel Arias y Rodríguez, un español que vivía en Manila, tomó fotografías como aficionado. Al empezar el nuevo siglo, montó un laboratorio fotográfico con el nombre comercial de «Agencia Editorial». En 1995 investigadores de la Fundación descubrieron un lote de más de 400 originales de Arias, muchos de ellos firmados y dedicados por el fotógrafo. Arias tomó vistas artísticas no sólo de Manila, sino también de lugares característicos de sus alrededores; hizo, asimismo, excursiones provinciales en un carruaje cargado con el embarazoso equipo fotográfico. De estos

viajes proceden las más bellas fotos albuminadas, color sepia, que tienen por escenario los alrededores de la laguna de Bay, lago de Taal, Batangas y Cavite. En 1896 Arias evolucionó desde un fotógrafo de la naturaleza a un corresponsal de guerra y siguió al Ejército español y a la Armada de Cavite en persecución del ejército revolucionario de Aguinaldo. Todas estas imágenes han sido duplicadas y guardadas en lugar seguro en los archivos de la Fundación en Manila.

El cambio de siglo trajo un aumento de acontecimientos políticos y militares en Filipinas, y esto se refleja en los fondos fotográficos de la Fundación. Una de las mejores adquisiciones en este campo fueron los archivos de la agencia fotográfica norteamericana «Underwood & Underwood». Esta compañía tenía miles de «noticias» y fotografías ilustrativas del periodo de la guerra filipino-norteamericana, muchas en un lamentable estado de deterioro, por lo que hubo que restaurarlas cuidadosamente.

Los fondos van aumentando con los años, ya que se ha ido adquiriendo material no relacionado directamente con este país. Se ha ido reuniendo cerámica china y vidrio imperial durante muchos años, en los que están representadas las dinastías Han, Tang, Ming y Qing en piezas de unos dos mil años de antigüedad que provienen de excavaciones y se encuentran en buen estado de conservación. Sobresalen no solamente por el número de objetos representados, sino también por su calidad. Estos trabajos decorativos de bellas artes complementan los numerosos mapas, libros y estampas antiguas de Asia y de Europa existentes en las colecciones permanentes.

El Museo, abierto en 1996, está bajo la dirección de John Silva, un filipino antiguo alumno de la Universidad de Berkeley, en Norteamérica, y tiene como conservador al norteamericano Jonathan Best, quienes continúan impulsando las labores de catalogación y actualización de archivos, con el objeto de poder ofrecer un mejor servicio a los estudiosos de la historia de Filipinas aumentando las colecciones existentes, con la colaboración de otras instituciones como el Museo Naval de Madrid. Está ubicado en el Gateway Business Park en la calle del General Trías (Cavite), lugar que por instalarse en él las industrias «limpias» de tecnologías avanzadas le asegura un buen emplazamiento. Por otro lado, parece especialmente apropiado que una institución dedicada a la historia de Filipinas esté situada en el centro de la Provincia, pues cabe recordar que Cavite jugó un papel decisivo en las revoluciones filipinas de 1872 y 1896 y que fue el lugar de la mayoría de los encuentros militares y la provincia natal del general Aguinaldo. Fue, asimismo, en un lugar cercano a la costa de Cavite donde el almirante norteamericano Dewey tomó contacto con la Escuadra española del almirante Patricio Montojo en mayo de 1898.

NOTICIAS GENERALES

Cursos de verano en Cádiz: «España y Filipinas: primer centenario de la emancipación»

Ampliamos ahora la noticia de estos cursos, que ya adelantábamos en nuestro número anterior. Dentro de la 48.ª edición de los cursos de verano, que anualmente programa la Universidad de Cádiz, se ha celebrado un seminario, coordinado por la doctora Alicia Castellanos, entre los días 14 a 18 de julio pasado, bajo el título de «España y Filipinas: primer centenario de la emancipación».

En dicho seminario han intervenido destacados historiadores, estando la conferencia inaugural a cargo de la embajadora de Filipinas, Isabel Caro Wilson, que disertó sobre «Filipinas, en el umbral del tercer milenio», y la de clausura, dictada por el catedrático emérito de la Universidad de Córdoba Lourdes Díaz Trechelo, cuyo tema fue «Las fortificaciones de Filipinas».

Se impartieron, igualmente, otras conferencias, entre las que destacamos las del coronel auditor José Cervera Pery, director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuya ponencia fue «La Marina de Filipinas: una tarea imposible»; «La cartografía de las islas Filipinas», de José María Cano Trigo, y «¿Qué queda de España en Filipinas y en Filipinas de España?», de Antonio Molina Fernández.

Se celebró también una mesa redonda en torno al tema «Nuevas perspectivas sobre el impacto de la guerra de Cuba y Filipinas en la historiografía, literatura y prensa española de la época», en la que participaron, junto a la coordinadora del curso, los profesores Antonio García Escudero (del CSIC), María del Carmen Borrego, Manuel Baraja Montaña y José Cervera Pery.

XXIII Coloquio de la Comisión Internacional de Historia Militar. Chequia

Entre el 24 y el 29 de agosto del presente año de 1997 ha tenido lugar en Praga el XXIII Coloquio de la Comisión Internacional de Historia Militar sobre el tema «La guerra de los Treinta Años».

En la agenda se habían previsto once sesiones de hora y media de duración, con intervenciones de los ponentes de veinte minutos y media hora para el coloquio general. Todas las naciones contaron con dos intervenciones para presentar sus papeles, excepto Francia, que presentó tres.

Las sesiones se desarrollaron, en general, en un clima de cordialidad y objetividad. La calidad de las comunicaciones fue muy diversa, mereciendo destacarse favorablemente las intervenciones de los profesores Murtagh (Irlanda), Fuhrer (Suiza), Lynn (EE.UU.), Paoletti (Italia) y Quatrefages (Francia). Los representantes españoles, coronel Redondo y capitán de fragata Franco, desarrollaron, respectivamente, los temas «El soldado de la guerra de

los Treinta Años. El modelo español» y «La batalla de las Dunas, fin de la hegemonía española en Europa».

Las presidencias de las mesas correspondieron a los profesores E. Norberg (Suecia), J. Rohwwer (Alemania), B. Bond (Gran Bretaña), T. Panecki (Polonia), J. Delmas (Francia), R. Higham (Norteamérica), J. Petran (R. Checa), H. O'Donnell (España), Lefèvre (Bélgica), M. Buracchia (Italia) y A. Pajunen (Finlandia).

Reunión anual del Comité de Archivos Militares. Chequia

El día 24 del pasado mes de agosto de 1997, víspera del inicio del XXIII Coloquio de la Comisión Internacional de Historia Militar, se celebró la reunión anual del Comité de Archivos Militares en el Instituto de Historia Militar de Praga.

Bajo la presidencia del coronel Kehrig, se reunieron las representaciones de Alemania, Austria, España, Suecia y Norteamérica, asistiendo como observadores Eslovaquia, Grecia y Rumanía. Los nuevos delegados dieron una visión general de sus respectivos archivos nacionales.

En la agenda figuraba el inglés como idioma oficial del Comité. Figuraba, asimismo, una comunicación sobre «La regulación nacional del acceso a los archivos, incluido el material clasificado y los papeles privados», por parte de los siguientes representantes: coronel Kehrig (Alemania), doctor Egger (Austria) y profesor Hugo O'Donnell (España).

La reunión revistió gran interés porque cada intervención fue seguida de un animado coloquio y de un análisis comparado entre legislaciones.

Aulas del Mar en Cartagena: la influencia naval en la Historia

Un año más, las Aulas del Mar de Cartagena, a cargo de la Universidad del Mar, celebraron su tradicional seminario sobre «La influencia naval en la Historia», que dirigen mancomunadamente el catedrático de la Universidad de Murcia Juan Andreo García y el coronel auditor José Cervera Pery, director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, entre los días 15 y 19 de septiembre.

El temario propuesto en esta edición se titulaba «Más se perdió en Cuba: orígenes y desenlace de la crisis colonial española en el Caribe», estando la conferencia de apertura a cargo de José Cervera Pery, quien disertó sobre «La política naval de la Restauración, antecedente obligado del 98».

Otras conferencias sobre el ámbito naval de fin de siglo fueron las del capitán de navío Antonio de la Vega, «La escuadra norteamericana del 98: una potencia naval»; la del teniente coronel de Sanidad Manuel Gracia Rivas, «Los médicos de la Armada en la campañas coloniales»; la del investigador naval Ricardo Arroyo Ruiz-Zorrilla, «La formación náutica durante la segunda mitad del siglo XIX», y la de la historiadora Belén Fernández Fuentes, «La prensa militar y la crisis del 98».

Destacó en el ciclo la cantidad de alumnos matriculados en el mismo (prácticamente el doble de ediciones anteriores) y el interés con que fue seguido por los medios informativos, que se hicieron eco de todas y cada una de las conferencias.

XV Semana de Estudios del Mar

La Asociación de Estudios del Mar (ASESMAR) ha celebrado en Cádiz, durante los días 22 al 26 de septiembre, su tradicional Semana de Estudios del Mar, que en esta ocasión ha contado con la presencia de Su Alteza Real el Príncipe de Asturias — que presidió la sesión inaugural—, en la que se impartieron las conferencias del coronel auditor José Cervera Pery, director de la REVISTA, quien disertó sobre «Cádiz en la encrucijada marítima del 98», y del contralmirante Manuel Catalán, cuyo tema fue «Los satélites artificiales y el Medio Ambiente».

Junto al príncipe Felipe se encontraban el vicepresidente del Gobierno, Francisco Álvarez Cascos; el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves; la alcaldesa de Cádiz, Teófila Martínez; el almirante de la Zona Marítima del Estrecho, Francisco Rapallo, y otras autoridades civiles y militares, así como todos los alumnos becados por la Organización.

Durante los días previstos se continuaron las sesiones de trabajo con intervención de destacados conferenciantes, entre los que figuraban el almirante de la Flota, Manuel Acedo Manteola, que trató en su disertación sobre «La Flota española», y el capitán de fragata hidrógrafo Antonio Ruiz Cañavate, cuyo tema fue «Intervención atmósfera-océano».

Cursos de otoño de la Universidad de Sevilla

Dentro de los cursos de otoño de la Universidad de Sevilla, y bajo la dirección de la doctora María Luisa Laviana, profesora titular de Historia de América, se celebró entre los días 22 a 25 de septiembre un seminario que bajo el título «Memorias del 98. Cuba, Filipinas, Puerto Rico y España», rescata la memoria histórica y colectiva de los hombres que vivieron el 98 en sus distintos escenarios, con la independencia de las últimas colonias y sus consecuencias históricas, mentales y culturales en España, Cuba, Puerto Rico y Filipinas.

La conferencia inaugural estuvo a cargo del académico de la Historia Demetrio Ramos, quien habló sobre «Orígenes y claves del 98», siendo impartida la de clausura por el coronel auditor José Cervera Pery, director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo tema fue «Aspectos navales del 98: los desastres de Cavite y Santiago».

Dentro del ciclo se proyectó un vídeo sobre la independencia de Cuba y se celebró una mesa redonda sobre el Caribe español de fin de siglo, con partici-

pación de los doctores: Antonio Gutiérrez Escudero (de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos del CSIC, de Sevilla), José Luis Mora Mérida (Universidad de Sevilla), Alfredo Ruiz Roche (Embajada de Cuba en Madrid) y María Luisa Laviana, coordinadora del Seminario, y del coronel auditor Cervera Pery, académico de la Real de la Historia.

XV Congreso Nacional de Historia en Cuba

Bajo los auspicios de la Unión Nacional de Historiadores de Cuba se celebró en La Habana, entre los días 27 al 30 del pasado mes de octubre, el XV Congreso Nacional de Historia, consagrado a la historia de Cuba, y de América y del mundo en tanto se relacionen de modo directo con aquélla. Se desarrolló la temática siguiente:

- a) La guerra de la independencia cubana (1895-1898), cuyo centenario se conmemora, y la intervención de Norteamérica en la contienda, que desató la guerra hispano-cubano-norteamericana.
- b) La guerra de liberación nacional, de cuyo inicio se conmemora, también en el presente año, el cuadragésimo aniversario.
- c) La historia regional y local.
- d) Las ciencias auxiliares de la Historia y su estado actual de desarrollo.

Al Congreso se pudo asistir en dos categorías: la de ponente, para quienes presentaron trabajos escritos, y la de participante, para los que quisieron asistir sin la presentación de trabajos.

Los interesados en conocer aspectos más detallados del citado Congreso pueden dirigirse a:

Doctor Eusebio Leal Spengler.
Presidente de la Unión Nacional de Historiadores de Cuba.
Instituto de Historia de Cuba. Palacio Aldama.
Amistad 5110. La Habana.

IV Simposio Iberoamericano de Historia Marítima y Naval. España

Del 24 al 28 del mes de noviembre pasado se celebró en Madrid (España), el IV Simposio Iberoamericano de Historia Marítima y Naval, organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval bajo los auspicios del jefe del Estado Mayor de la Armada.

Se inscribieron un total de 48 participantes de 14 países, figurando entre ellos destacados historiadores españoles, europeos e iberoamericanos, con representaciones de las Academias de la Historia de Argentina, Chile, Perú, Uruguay, Venezuela, Ecuador y México.

Dada la importancia del Simposio, que tras de sus sesiones en Lima (1991), Viña del Mar y Valparaíso (1993) y Buenos Aires (1995) agrega el nombre de Madrid (1997), la REVISTA DE HISTORIA NAVAL publicará en su primer número de 1998 una amplia reseña de las sesiones de trabajo y actos que lo acompañan, así como un estudio de los significados y alcances de dichos simposios, cuyo nuevo emplazamiento en 1999 será la ciudad de Río de Janeiro, en Brasil.

Entrega de los Premios «Virgen del Carmen» correspondientes a 1997

El pasado día 5 de diciembre tuvo lugar en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada la entrega de los Premios «Virgen del Carmen» correspondientes a 1997, acto que fue presidido por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Antonio Moreno Barberá.

Tras las palabras de apertura del director del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante González-Aller Hierro, pronunció una conferencia el historiador naval Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, que glosó la vinculación marinera del Carmelo en una documentada y preciosista exposición.

A continuación, y tras la lectura de la orden ministerial correspondiente, los premiados recogieron sus diplomas en el orden previsto:

Miguel Ángel de Marco, premio «Del mar» por su libro *José María Salazar y la Marina contrarrevolucionaria del Plata*.

Ana del Paso, premio «Elcano» de periodismo, por su trabajo sobre el submarino *Marsopa*, publicado en la revista *Época*.

José Luis Cerezo, premio «Universidad» por su trabajo «La Ley de Escuela de Maura-Ferrándiz».

Carmen Rubio López, premio «Poesía del Mar» por su poema «Elegías del agua».

Se concedieron igualmente sendos diplomas de honor al Museo Marítimo de Luanco, a la Fundación para el Apoyo de la Cultura «Don Juan de Herrera» y a don Quintín Dobarganes Merodio, por la destacada contribución de los mismo al fomento de los intereses marítimos españoles.

Cerró el acto un recital poético en que junto a la poeta premiada recitaron también sus versos los poetas José Javier Aleixandre, Luis López Anglada, Carlos Murciano y José Cervera Pery.

CONVOCATORIAS

Conferencia y exposición de modelos de buques del Oeste. California

Organizada por la Asociación de Modelistas de Barcos de Norteamérica, del 26 al 29 del próximo mes de marzo se celebrará la III Conferencia y expo-

sición de buques del Oeste en el RMS *Queen Mary*, Long Beach, California. El centro de atención, al igual que en las anteriores, será el amplio despliegue de modelos de barcos.

Habrà una exposición de modelos, que se inaugurará para los asistentes a la conferencia y se abrirá al público presente en la sala de exposiciones del *Queen Mary*. La Conferencia comenzará con una recepción el viernes por la tarde en la misma sala de exposiciones; el sábado se darán sesiones técnicas por especialistas en Historia Marítima, barcos y su construcción, elaboración de modelos e investigación naval. Por la tarde se servirá un ágape. El domingo habrá mesas de trabajo con participación de los portavoces y demostraciones técnicas sobre construcción de modelos.

Para más información dirigirse a:

Lloyd Warner. 2083 Reynosa Drive, Torrance CA 90501. Norteamérica.

Tel.: + 210 326 5177. Correo electrónico: Was Wood aol. com.

También se puede encontrar más información sobre esta conferencia en la página de Internet: <http://www-shipmodelers-assn.org>.

XII Congreso Internacional de Historia Económica. España

Del 24 al 28 del próximo mes de agosto de 1998 se celebrará en Sevilla, España, el XII Congreso Internacional de Historia Económica, que incluye una sesión (B-15) dedicada a los «Mercados globales: la internacionalización de las industrias del transporte marítimo desde 1850» y está patrocinada por la Asociación Marítima Internacional de Historia Económica.

Para más información dirigirse a:

Dr. David J. Starkey. Departamento de Historia, Universidad de Hull.

Hull HU6 7RX. UK. Tel.: + 44 1482-465624. Fax: +44 1482-466126

Correo electrónico: d.j.starkey@hist.hull.ac.u

Conferencia bienal de la Asociación Internacional de Puertos. Gran Bretaña

La Asociación Internacional de Puertos, con sede en Londres, Gran Bretaña, celebrará su conferencia bienal del 31 de mayo al 6 de junio próximos con el tema central «Herencia marítima, futuro marítimo».

Los que deseen más información pueden dirigirse a:

Dr. Hiroshi Kusaka, Secretaría General de la asociación (IAPH).

Kotohira-Kaikan Bldg., 1-2-8 Toranomón, 1-chome, Minato-ku, Tokio 105, Japón. Tel.: + 81 33-591-4621. Fax: + 81 33-580-0364.

www: <http://www.cyberplus.ca/iaph>

XI Conferencia de la Liga de Bibliotecas Europeas de Investigación. Grupo de Cartotecarios de LIBER. Polonia

Organizada por el Departamento de Cartografía de la Biblioteca Jagiellonian, en colaboración con el Grupo de Conservadores polaco, del 15 al 18 del mes de septiembre del corriente año de 1998 se celebrará en Kraków, Polonia, la XI Conferencia de la Liga de Bibliotecas Europeas, Grupo de Cartotecarios de LIBER, bajo el tema central. «La tecnología en las colecciones de mapas: ¿un medio o un fin?», tema que alude al impacto de la tecnología en la práctica diaria en las bibliotecas cartográficas, en el sentido de facilitar o sobrecargar las tareas de los conservadores, lo que lleva a establecer dos aspectos del problema:

- Cómo manejar los datos digitales espaciales (ya originales, ya digitalizados) y los servicios derivados para los nuevos usuarios.
- Cómo puede auxiliarnos la tecnología (digital) en el manejo de los fondos cartográficos.

En el primer caso, los problemas que conciernen a los datos espaciales digitales y a los servicios del usuario aparecen alrededor de los aspectos que siguen: adquisición, entrada y servicios públicos. En el segundo caso, los problemas de manejo se centran en la conservación y en la gestión.

El programa comprende exposiciones cartográficas, murales y demostraciones hechas por instituciones y editoriales.

Los idiomas oficiales de la Conferencia serán el inglés, el francés y el alemán.

El lugar de reunión será el Instituto Polonia de la Jagiellonian University (ul. Jodlowa 13, PL-30-252-Kraków) y actuará de coordinador el doctor Jadwiga Bzinsomska, de la Jagiellonian Library.

Aunque el programa definitivo se enviará en marzo/abril de 1998, se abre la inscripción provisional, que se cerrará el 1 de febrero.

Para más información dirigirse a:

Jan Smits, Koninklijke Bibliotheek.
Sectie Kartografische Documentatie.
P. O. Box 90.407, NL-2509 LK Den Haag.
The Netherlands.

PUBLICACIONES

Digitalización del Fondo Documental del Museo Naval. Madrid

La Fundación Histórica Tavera ha puesto a la venta un disco CD ROM que contiene los catálogos e índices del Fondo Documental del Museo Naval de

NOTICIAS GENERALES

Madrid. En él se incluyen 11 bases de datos con los citados catálogos e índices de los siguientes fondos:

- 1.—Independencia de América: Expediciones de Indias. 1818-1839.
- 2.—Documentos de la Sección de Corsos y Presas. 1784-1834.
- 3.—Documentos de la independencia de Colombia.
- 4.—Documentos de la Campaña del Pacífico. 1863-1867.
- 5.—Colección Antonio de Mazarredo.
- 6.—Colección de documentos de Vargas Ponce.
- 7.—Colección de documentos de Fernández de Navarrete.
- 8.—Catálogo de documentos de la Expedición Malaspina.
- 9.—Real Compañía de Guardias Marinas: Probanzas.
- 10.—Catálogo de publicaciones seriadas.
- 11.—Cuba, Puerto Rico y Filipinas. 1868-1898.

De estos fondos pertenecen al Museo Naval de Madrid los números 5 al 10 y al Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán», de El Viso del Marqués, Ciudad Real, los números 1 al 4, y el 11.

Este proyecto ha sido desarrollado conjuntamente por:

- Fundación Histórica Tavera. Claudio Coello, 123. 28006 Madrid.
Correo electrónico: mto@fht.es. Web: www.tavera.com
- Museo Naval. Paseo del Prado, 5. 28071 Madrid.
- Digibis. Duque de Medinaceli, 12. 28014 Madrid.
Correo electrónico: digibis@digibis.com. [Web: www.digibis.com]

Nueva publicación de Historia Marítima. Chile

La Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, cuya Junta Directiva preside en la actualidad el almirante Martínez Bush, ha sacado a la luz una nueva publicación en el ámbito marítimo con la denominación de *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, dirigido por don Santiago Lorenzo Schiaffino. Inició su andadura en 1996 con un primer número de formato 21,5 x 16 centímetros, 224 páginas y una tirada de 500 ejemplares. Su contenido recorre un amplio espectro que va desde la política oceánica chilena de mediados del siglo XIX a las primeras actividades de la Aviación Naval de esta nación, pasando por la fundación de Valparaíso, consideraciones sobre la toponimia americana del Descubrimiento, los armadores de Punta Arenas entre 1870 y 1930 y los navíos de la Ilustración entre 1750 y 1800. La *Revista* dedica asimismo un espacio al almirante Patricio Lynch como general jefe del ejército de operaciones del norte del Perú y como gestor político y militar en Lima, y otro al desarrollo de su misión en Madrid en 1885.

Deseamos larga y fructífera vida a la *Revista* que ahora nace.

Para más información dirigirse a:

Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.
Edificio «Armada de Chile». Valparaíso. Chile. Fax: (23) 213 713

EXPOSICIONES

El navío *San Juan Nepomuceno* y la ciudad de Santander a finales del siglo XVIII. Santander

Organizada por el Ayuntamiento de Santander, con la colaboración del Centro Internacional del Mar de Rochefort, Francia, de los Museos Navales de Madrid y de Amsterdam y de la Universidad de esta ciudad holandesa, entre los días 24 de julio y 15 de septiembre pasados se celebró una exposición cuyo centro de interés fue el modelo del navío del siglo XVIII *San Juan Nepomuceno* salido de las manos de don Francisco Bedia. Santander rememora así a este navío construido en su bahía, en los Astilleros de Guarnizo, en 1765, y que una vez pertrechado se unió a la Armada española y, al mando de Cosme Damián Churrua, intervino en el combate de Trafalgar.

Se pretendía destacar la importancia que tuvo este navío para la historia de la construcción naval, por ser el primero de una serie de seis que se construyeron en el Astillero de Guarnizo y suponer la implantación de un nuevo diseño que introdujo en España el ingeniero francés Francisco Gautier, así como la situación estratégica de Santander y su bahía, que obligó a fortificarla, así como a su puerto, para protegerla de los ataques enemigos. Con la exposición se intentaba, al mismo tiempo, mostrar las posibilidades del desarrollo de la actividad artesanal de construcción de modelos a escala, como opción de formación y empleo para jóvenes.

El modelo, de 1:40, se mostraba con toda su arboladura, así como los planos que han servido para su elaboración, salidos del Museo Naval de Madrid. Para que el visitante pudiera hacerse una idea de la magnitud de un navío de línea español del siglo XVIII como el *San Juan Nepomuceno*, en la exposición se ha reproducido a tamaño natural el interior de un entrepuente y la popa del navío.

Los organizadores tuvieron en cuenta que lo acontecido en Santander no era un hecho único; por ello en la exposición concurren con esta ciudad otras dos ciudades europeas de tradición en construcción naval: Rochefort y Amsterdam, con fondos procedentes de los museos navales de Amsterdam, París, Rochefort y Madrid.

J. A. O.

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

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

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

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

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

RECENSIONES

GONZÁLEZ-ALLER, J. I.: *Catálogo-Guía del Museo Naval de Madrid*. Ministerio de Defensa, Armada Española, 1996. Tomo I, 21 x 29,5 cm. 256 páginas.

El nombre de este precioso libro que recensionamos hace innecesaria toda explicación sobre su contenido. Cumple a la perfección su doble cometido de ser útil al curioso que visite el Museo, con la descripción minuciosa de todo lo que allí puede ver, y también es un inventario de la riqueza adquirida o depositada en sus salas a lo largo de los tiempos. Como es sabido, el origen del Museo Naval se debe a una idea del entonces secretario de Marina (1792) don Antonio Valdés, idea que no se pudo realizar hasta 1843, año en que el Museo fue inaugurado provisionalmente por la reina Isabel II en la Casa de Consejos de la calle Mayor de Madrid.

Se trata únicamente de un primer tomo, ya que en él sólo están descritas nueve salas, que abarcan desde los orígenes (Marina de los Reyes Católicos) a la Marina del siglo XVIII. Los siglos XIX y XX, cuyas salas están en proceso de ajustes finales, darán motivo al tomo II y completarán la obra.

En la página 12 se recomienda al visitante un itinerario a seguir por las distintas salas, incluyendo vestíbulos y patio central; posteriormente, existe un plano de cada sala con la indicación de dónde están las piezas; cada una de éstas tiene un número de catalogación y de acuerdo con este número vienen descritas en el texto, a la par que, en general, reproducidas en color o blanco y negro para permitir su inmediata identificación por el lector.

Cada pieza catalogada viene descrita con gran amplitud no reñida con la necesaria síntesis. Constan de datos más importantes: fecha de elaboración, autor (si se conoce), fecha de adquisición por parte del Museo y, cómo no, el motivo que representa.

Una obra ingente, que supera ampliamente guías anteriores que quizá no cumplían el doble fin de ser guía y catálogo.

Impresión extraordinaria y cuidada, que dice mucho de su ejecutora: la empresa Campillo Nevado, S. A. El Prólogo pertenece a la notable pluma del coronel auditor de la Armada don Amancio Landín Carrasco, vocal del Patronato del Museo y gran conocedor de él.

El Índice es el siguiente: Vestíbulo principal. Sala I, Reyes Católicos. Sala II, reyes de la Casa de Austria. Sala III, reinado de Felipe IV; primera parte (1700-1724). Sala IV, reinado de Felipe V; segunda parte (1724-1759). Sala V, reinados de Carlos III y Carlos IV hasta Trafalgar (1759-1805). Vestíbulo de Honor. Patio Central: los arsenales y la construcción naval española en el siglo XVIII. Sala VI, exposiciones temporales. Sala VII, Trafalgar (1805-1808). Reinado de Fernando VII (1803-1833). Sala VIII, descubrimientos geográficos (siglos XV a XVIII). Sala IX, ciencias náuticas (siglos XV a XVIII).

Antonio de la VEGA

VV. AA.: *El navío San Juan Nepomuceno y la ciudad de Santander a finales del siglo XVIII*. Catálogo de la exposición conmemorativa celebrada en el Pabellón Municipal de la Magdalena, en Santander, los días 24 de julio al 15 de septiembre. 21,5 x 29,5 cm. Impreso en Gráficas Calima. 1996, 152 páginas.

El Ayuntamiento de Santander fue el organizador de la citada exposición con la ayuda del Museo Naval de Madrid, el Museo Naval de Amsterdam, la Universidad de la misma ciudad y el Centro Internacional de la Mar de Rochefort. Los fondos que se exponen pertenecen, además de a los organismos ya citados, a los siguientes: Archivo General de Simancas, Escuela Taller y Bibliotecas Municipal y Menéndez Pelayo de Santander, Museo Naval de París, Servicio Geográfico del Ejército (España) y, finalmente, el Ayuntamiento de Astillero.

La exposición consta de numerosos planos de buques del siglo XVIII, modelos del navío *San Juan Nepomuceno*, conservados uno en el Museo Naval de Madrid y otro realizado en la Escuela Taller de Santander, dirigida por don Esteban Sainz, y dibujos de navíos de Agustín Wauters.

Asimismo, se muestran distintos planos del puerto de Santander, sus bate-rías, edificios de la ciudad, etcétera.

El Prólogo se debe a la firma del alcalde de la ciudad, don Gonzalo Piñei-ro, y en la Introducción firman don Rafael de la Sierra, concejal de Cultura; José Ignacio González-Aller, que no necesita presentación, y el contralmirante don François Bellec, director del Museo de la Marina de París.

Los textos que sirven de explicación a los distintos elementos expuestos pertenecen a los expertos don Juan M. Castanedo (El navío *San Juan Nepo-muceno*), del Centro de Estudios «Astillero de Guarnizo»; Francisco Ballester y el mismo Castanedo (la ciudad de Santander); Robert Parthesins, de la Universidad de Amsterdam (Amsterdam y la Marina holandesa); y François-Ives de Blanc, del Centro Internacional de la Mar (L' Arsenal de Rochefort).

Cada una de las piezas de la exposición está perfectamente descrita y situa-da en su tiempo por expertos de cada uno de los Museos con la correspondien-te bibliografía.

Excelente presentación con numerosos planos y dibujos a todo color; una obra para coleccionistas amantes tanto de las artes como de la Marina.

Antonio de la VEGA

GARCÍA DE LOS ARCOS, María F.: *Forzados y reclutas. Los criollos novohispa-nos en Asia (1756-1808)*. Potrevillos Editores, S. A. de C. V. Ciudad de México. 1996, 340 páginas.

María Fernanda García de los Arcos es doctora por l'École des Hautes Études en Sciences Sociales de la Universidad de la Sorbona, París, y es profesora titular del Área de Historia de la Universidad Autónoma Metropol-

tana, México. Especialista en el tema que se trata en el libro, es autora de diversos libros y artículos, tales como *Una ruta, muchas vías. La influencia asiática en américa* (1994); *La batalla de la Seda* (1993); *La Intendencia en Filipinas* (1983); *1774: Un año más en el reclutamiento y embarque de mexicanos para Filipinas* (1990); *Estado y Clero en las Filipinas del siglo XVIII* (1988); *Idea en torno a la expansión española en Asia a través de México* (1991).

El primer párrafo de la Introducción nos da la clave de lo que se va a tratar posteriormente: «En cada galeón que zarpaba de Acapulco rumbo a Manila la Nueva España enviaba una remesa de hombres jóvenes para el ejército de Filipinas. Se ha dicho que el promedio anual fue de doscientos». El libro que se recensiona profundiza en lo sucedido en la segunda mitad del siglo XVIII, en el cual la relación entre ambas colonias fue intensa. Se encuadra el análisis, por tanto, en el marco de la logística imperial, con una política migratoria programada y en muchos casos forzada.

No debe extrañarnos que alrededor del comercio creado por el célebre galeón de Manila o de Acapulco se formase una élite mercantil con familias mexicanas en ambas orillas del océano.

La autora, a lo largo de su investigación, trabaja sobre tres hipótesis: los soldados, que iban voluntarios dado el sistema de reclutamiento de entonces, quizá no fueran tales; de ahí se sigue que el número de forzados (condenados a tal pena) podría ser muy superior, con lo cual se pasa a la segunda hipótesis: aunque se iba por un tiempo fijo (ocho años), se producían desertiones, y muchos otros se aclimataban al lugar uniéndose a mujeres malayas o mestizas y se quedaban en su nueva patria. Finalmente, existe la duda de que el periodo analizado (1756-1808) no sea válido para la generalización de conclusiones, dado que fue una época de expansión comercial y con notable influencia de los primeros momentos independentistas mexicanos.

Se queja la autora de disponer únicamente de fuentes documentales oficiales, pero ello, dada la época, es de difícil solución; testimonios particulares siempre quedan pocos y dispersos. Considera que el grupo anual de soldados constituía el grupo más numeroso de europeos o mexicanos que cada año cruzaban el Pacífico, con una aportación importante de los habitantes del altiplano mexicano, lugar donde radicaba la capital del virreinato y su pesada burocracia. Las guerras constantes contra los moros del sur y la invasión inglesa de Manila (1762) fueron motivos de mortandad, al igual que la distribución de fuerzas, debido a la dureza de los distintos climas de Luzón o Joló. Por otra parte, la influencia cultural mexicana en el archipiélago es evidente, dada la cantidad de palabras de origen *nalh natl* que perviven.

Se ha investigado en los siguientes archivos: Archivo General de Indias, Sevilla; Archivo del Museo Naval, Madrid, y Archivo General de la Nación, de México.

El Índice general es el siguiente: Introducción. Agradecimientos. Abreviaturas. Capítulo I: Una demanda constante de soldados. II. El reclutamiento. III. Composición de las remesas. IV: Hacia el destino. Traslados y embarque.

V. Alternativa a los mexicanos: el envío de soldados europeos. VI. La vida en Filipinas y el retorno. VII. Una minoría activa. Consideraciones finales. Apéndices. Bibliografía. Índices analítico y de ilustraciones.

Antonio de la VEGA

MÖRZER BRUYN, W. F. J.: *Elements of Navigation*. The Mariners' Museum. Newport News, Virginia, U. S. A., 17,5 x 25,4 cm, 1996, 71 páginas, 57 ilustraciones.

Willem F. J. Mörzer Bruyns, conservador del Sheepvartmuseum de Amsterdam, es un especialista en instrumentos náuticos de reconocido prestigio internacional.

En 1995 el Mariners' Museum le contrató para hacer un estudio de sus fondos de instrumentos de navegación, segundos en importancia en Norteamérica. De estos trabajos salió la idea de escribir este libro, pues desde que se abrió el Museo en 1930 nunca se había editado una publicación dedicada a estos instrumentos, a pesar de la gran calidad del conjunto.

Elements of Navigation no es un catálogo, es una historia breve del arte de la navegación, instrumentos náuticos y cartografía marítima del norte de Europa y del norte de América hasta 1914. El libro pone énfasis en la navegación de los siglos XVIII y XIX, uno de los puntos fuertes de la colección de este Museo, pues, aunque la colección contiene también instrumentos más recientes, este periodo es el que está mejor representado. Su estructura y contenido los veremos siguiendo el Índice de capítulos.

En el primer capítulo se examina el desarrollo de la navegación hasta el siglo XVI, antes de que se produjese la expansión marítima europea. El capítulo siguiente describe las exploraciones ibéricas de las rutas asiáticas y del norte de América, y el consiguiente incremento de la navegación oceánica. El tercero introduce al marino geómetra y matemático y apunta el proceso por el cual los instrumentos fueron reemplazados por las matemáticas para resolver los cálculos de la navegación. El cuarto y el quinto capítulos describen el desarrollo de la navegación aproximadamente entre los años 1730 y 1914, incluyendo la introducción de los nuevos métodos e instrumentos de navegación. El quinto también examina brevemente la oceanografía y la meteorología marítima del siglo XIX, ambas estrechamente vinculadas a la navegación.

El libro está escrito en inglés, con 71 páginas profusamente ilustradas con 57 fotografías en blanco y negro, e incluye una selección bibliográfica, también en inglés, para aquellos que deseen profundizar en la materia. Sin embargo, y a pesar de las limitaciones inevitables que imponen la orientación de la obra y el reducido número de páginas, el autor sigue las pautas de tantos otros autores extranjeros que reducen el papel jugado por España en este ámbito a poco más que al siglo XVI. Si se hace historia de la Ciencia, por muy breve y limitado que se haya planteado este trabajo, no pueden marginarse las

aportaciones españolas en todos estos siglos. Digamos, por ejemplo, que en el libro se cita a Martín Cortés, pero no se precisa que de su obra *Breve compendio de la sphaera y del arte de navegar* se han hecho seis ediciones en inglés en el siglo XVI y tres más en el XVII. Y que la aportación española a la cartografía es abundante. Bruyns dice que prácticamente toda la cartografía de la costa noroeste de América la hizo Vancouver. ¿Es que se puede comprender que los españoles hayan navegado por esa costa durante siglos, arriba y abajo, dejando una toponimia tan abundante como inconfundible, sin hacer un triste dibujo? Probablemente el autor desconoce el atlas de Camacho de 1780. A propósito, otro ejemplo, en la primera carta de la isla que lleva hoy en día el nombre de Vancouver puede leerse «Isla de Quadra y Vancouver».

I. H.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL Núm. 58/1997

Fe de errores

Pág.	Línea	dice	debe decir
20	10-11	se llamaron a andana	se llamaron a engaño
28	25	189 grados	180 grados
73	4	Balbino Velasco Barjón	Balbino Velasco Bayón

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la *Revista de Historia Naval*, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

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

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

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Deben entregarse con los errores mecanográficos corregidos y si es posible grabados en *diskette*, preferentemente con tratamiento de texto Word Perfect 5.1. u otros afines.

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

Advertencias

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

