

BOLETÍN

DE LA

REAL SOCIEDAD GEOGRAFICA

TOMO LXXXIII

82

NÚMEROS 1 A 6

ENERO - JUNIO DE 1947

1947

13 FEB. 1963
91 (75) (ay)



MADRID

REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA

CALLE DEL LEÓN, NÚMERO 21. - TELÉFONO 27 23 23

1947

SUMARIO

	<u>Página</u>
De Re Toponímica. Comunicaciones en Cantabria, por FERMÍN DE SOJO Y LOMBA..	7
El Tratado de El Pardo y las expediciones a la Guinea española: aspectos económicos, por ABELARDO DE UNZUETA Y YUSTE.....	72
Relaciones de la Biogeografía y Bioclimatología en la explotación zootécnica de los animales, por D. CARLOS LUIS DE CUENCA Y GONZÁLEZ OCAMPO.....	166
El problema geográfico de «La Araucana» y la expedición de D. García Hurtado de Mendoza, por D. ANGEL GONZALEZ DE MENDOZA DORVIER.....	193
Sesión solemne inaugural del Curso de 1946-47 dedicada al recuerdo de Palos y la Rábida en el descubrimiento de América, el lunes 14 de Octubre de 1946, discursos de D. RODOLFO REYES OCHOA, D. RODOLFO BARÓN CASTRO y D. PEDRO DE NOVO.....	229
Embajada extraordinaria de España en la transmisión de poderes de S. E. el Presidente de la República Argentina, por el EXCMO. Sr. D. SALVADOR MORENO FERNANDEZ.....	254
El canal de Suez, puerta asiática del Mediterráneo, por el EXCMO. Sr. D. JOSÉ DE YANGUAS MESSÍA.....	298
Misiones, pro nigritarum australiensium conversion (Conclusión).....	316
Apresamiento del galeón de Acapulco «Nuestra Señora de Covadonga» por el comodoro inglés Anson. (30 de Junio de 1743), por D. FRANCISCO DE LAS BARRAS, Y DE ARAGÓN.....	337
Arte y turismo. Visión panorámica de Cuenca, por D. JOSÉ SANZ Y DÍAZ.....	383
Geografía histórica de las comunicaciones. Las carreteras españolas actuales y las calzadas romanas, por D. ISIDORO ESCAGÜÉS JAVIERRE.....	393
Informes.....	402
Bibliografía.....	408
Revista de revistas.....	421
Actas de las Sesiones.....	443

NOTA. La Sociedad no es responsable de las opiniones emitidas por los autores de los artículos insertos en este BOLETÍN.

CONDICIONES Y PRECIOS DE LA SUSCRIPCION

El BOLETÍN DE LA REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA se publica en cuadernos trimestrales, que forman al año un tomo de unas 800 páginas. También publica la Sociedad el Catálogo de su Biblioteca y obras especiales, sin período fijo, que constituyen su *Colección geográfica*.

La suscripción, que da derecho a recibir todas las publicaciones citadas, se hace por años o semestres, mediante el pago adelantado de las cantidades siguientes:

En la Península, islas adyacentes, Marruecos y América... 40 ptas. al año. 20 ptas. al semestre.

En la Guinea española y en el extranjero, exceptuando América..... 46 » » 25 » »

Los tomos atrasados del BOLETÍN se venden a 40 pesetas cada uno (agotados los años XXXVI y XXXVII). Los cuadernos sueltos, a cuatro pesetas por cada mes que comprendan. La extinguida Revista de Geografía Colonial y Mercantil, a 20 pesetas cada uno de los tomos anuales, y a dos pesetas cada número suelto.

Disposiciones relativas al ingreso de los socios en la Real Sociedad Geográfica.

Forman la Sociedad un número indefinido de socios de número, cualquiera que sea su residencia, admitiéndose los extranjeros en idénticas condiciones que los nacionales.

Los socios recibirán el Diploma, Estatutos y Boletín de la Sociedad, y tendrán derecho a la asistencia a todas sus reuniones generales y a su biblioteca.

Los socios pagarán la suma de 25 pesetas por cuota de entrada. Abonarán, además, la de 30 pesetas anuales. Esta segunda puede compensarse con el pago de 250 pesetas, hecho de una vez y en cualquier época. Los socios que así lo hagan figurarán en las listas de la Corporación con el calificativo de «vitalicios».

Podrán usar la medalla los socios honorarios, honorarios corresponsales y vitalicios, y también los de número, al cabo de cinco años de permanencia ininterrumpida en la Sociedad o previo el pago anticipado de las cuotas que les falten para completar este tiempo.

BOLETÍN
Receido 30-63

BOLETÍN

ENERO DE LA DE 1947

REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA

TOMO LXXXIII



REVISTA DE LA
REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA
DE MADRID
BOLETÍN

TOMO LXXIII

BOLETÍN

DE LA

REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA

ENERO - JUNIO DE 1947



Tomo LXXXIII

Núms. 1 a 6

BOLLETIN

DE LA

REAL SOCIEDAD GEOGRAFICA

ENERO - JUNIO DE 1947



Núms. 1 a 8

Tomo LXXXIII

REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA

JUNTA DIRECTIVA

en 1.º de Enero de 1947

PRESIDENTE DE HONOR

S. A. R. D. Carlos de Borbón y Borbón.

PRESIDENTE

Excmo. Sr. D. Pedro de Novo y Fernández-Chicarro.

VICEPRESIDENTES

- 1.º Excmo. Sr. D. José Casares Gil.
- 2.º Excmo. Sr. D. Armando Cotarelo y Valledor, y
- 3.º Excmo. Sr. D. José García Siñeriz.

SECRETARIO GENERAL PERPETUO

Excmo. Sr. D. José María Torroja y Miret.

SECRETARIOS ADJUNTOS

- 1.º Ilmo. Sr. D. Wenceslao del Castillo y Gómez, y
- 2.º Sr. D. Antonio Revenga Carbonell.

BIBLIOTECARIO

Excmo. Sr. D. Julio Guillén y Tato.

VOCALES NATOS

Ilmo. Sr. Director general del Instituto Geográfico y Catastral.

Ilmo. Sr. Director general del Instituto Español de Oceanografía.
 Ilmo. Sr. Director del Instituto Geológico y Minero de España.
 Sr. Coronel Jefe del Servicio Geográfico y Cartográfico del Ejército.

VOCALES

† Ilmo. Sr. D. Enrique D'Almonte y Muriel, *como presente, por haber muerto en servicio de la ciencia geográfica.*
 Excmo. Sr. D. Juan López Soler.
 Excmo. Sr. D. Angel González Palencia.
 Ilmo. Sr. D. Enrique Traumann.
 Excmo. Sr. D. Agustín Marín y Bertrán de Lis.
 Excmo. Sr. Duque de Medinaceli, Marqués de la Torrecilla.
 Excmo. Sr. D. José María Albareda y Herrera.
 Excmo. Sr. D. Joaquín Bau y Nolla.
 Excmo. Sr. Duque de Terranova, Conde de Ballobar.
 Ilmo. Sr. D. Ernesto de Cañedo-Argüelles.
 Excmo. Sr. D. José María de Escoriaza.
 Ilmo. Sr. D. José de Igual Merino.
 Ilmo. Sr. D. Joaquín de Entrambasaguas y Peña.
 Sr. D. José Gavira y Martín.
 Ilmo. Sr. D. Francisco Iñiguez y Almech.
 Excmo. Sr. D. Manuel María Arrillaga y López-Puigcerver.
 Excmo. Sr. D. Pascual Díez de Rivera y Casares, Marqués de Valterra.
 Excmo. Sr. D. Juan Marcilla y Arrazola.
 Sr. D. Clemente Sáenz García.
 Sr. D. Enrique Bayerri y Bertomeu.
 Ilmo. Sr. D. Gabriel García Badell, y
 Sr. D. Luis García Sáinz.

De Re Toponímica

Comunicaciones en Cantabria

POR

FERMIN DE SOJO Y LOMBA

General de Ingenieros.

A la venerada memoria del Excelentísimo Sr. D. Cesáreo Fernández Duro, Presidente que fué de la Real Sociedad Geográfica, dedica este trabajo con singular afecto

EL AUTOR.

NOTA PRELIMINAR.

En el número correspondiente al primer trimestre del año 1946 publiqué, en el *Boletín de la Sociedad Menéndez Pelayo*, un artículo con el mismo título que ostenta el presente estudio. Hice en aquél referencia a la génesis de un libro inédito, que he titulado *Paseo toponímico por Cantabria*, del cual había entresacado las palabras que se publicaban. Ahora manifiesto que tiene origen análogo el presente trabajo.

En mi libro *Ilustraciones*, y al tratar del paso por Trasmiera de la llamada *Vía de Agrippa* que por la costa cantábrica construyeron los romanos, hablé de varios nombres expresivos de comunicación. Con objeto de no repetirme y por no ser necesario más que el nombre para

el estudio del presente trabajo, los citaré. Son: Calzada, Calzadilla, Calle, Callejo, Camino, Collado, Colladillo, Congosto, Hospital, Hoz y derivados (Hocejo, Hoceja, Hocín), Lomba y derivados (Lombana, Lombera, Lombillo), Pontejos, Puente y derivados, Puerta, Portillo, Retortillo, Retuerto, Rueda, Torno y derivados.

Expuse también, como más importante, la palabra *Vía*, que ahora va a servirme de base para reconstruir, o tratar de hacerlo, los más antiguos caminos de Cantabria. Pero antes de estudiarlos lo haré de otras palabras muy interesantes también para mi objeto. Son: *Carrera*, *Castillo*, *Concha*, *Cuarta*, *Estrada Guinea*, *Horca* y derivados, *Muno*, *Muño* y *Muñeca*, *Quintana*, *Sedo* y *Viesca*.

Con esto, con hacer preceder una noticia de los metaplasmos más corrientes en la toponimia cántabra y con manifestar que mientras no vea claramente contradichos los argumentos que utilicé en mi libro *Ilustraciones* sobre las coincidencias del "Portus Victoriae" de los romanos con Santoña y del Blendium con Santander, seguiré llamándolos como entonces, quedará terminado mi trabajo preliminar.

ABREVIATURAS.

Para mejor inteligencia del lector pongo a continuación unas cuantas separadas, por ser aquí pertinentes, de las muchas que figuran en mi citado libro *Paseo toponímico por Cantabria*.

DICE

ENTIENDASE

B	Barrio.
BHA	<i>Boletín de la Academia de la Historia.</i>
BSMP	<i>Boletín de la Sociedad Menéndez Pelayo.</i>
Camino	Expresa el libro <i>Las Asturias de Santillana en 1404</i> , publicado por D. Fernando González Camino.
CE	<i>Catastro de Ensenada</i> , que existe en la Biblioteca Menéndez Pelayo (Sección de fondos modernos).
CS	<i>Cartulario de la Abadía de Santillana del Mar</i> , publicado por el Sr. Jusué.
DP	<i>Cartulario de Santa María del Puerto (Santoña)</i> , publicado por el Sr. Serrano en BAH.

Ilustraciones	<i>Ilustraciones a la Historia de la M. N. y S. L. Merindad de Trasmiera</i> (obra del autor).
Madoz	El <i>Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico</i> , tan conocido.
Orígenes	<i>Orígenes del Español</i> , por D. Ramón Menéndez Pidal.
Privilegios	<i>Privilegios, escrituras y bulas de la Colegial de Santillana</i> , publicación del Sr. Escagedo.
RFE	<i>Revista de Filología Española</i> .

NOTA.—Las referencias a otras fuentes de investigación se especifican en el folleto.

METAPLASMOS MÁS CORRIENTES EN LA TOPONIMIA.

Vocales protéticas.—Varios autores se han dado cuenta de la dificultad de los vascos para comenzar palabras con *R*, dificultad que tanto me llamaba a mí la atención cuando en 1888 contemplaba, en el fuerte en construcción de San Cristóbal (Pamplona), a los carreteros navarros manejando sus ahijadas, a modo de bayonetas, y gritando a los bueyes en los pasos difíciles: “¡Aida-RRRayuri...!”

Menéndez Pidal manifiesta que, a causa de esta dificultad, los vascos emplean nombres como *Errotoberrri* y *Erretobarri* en lugar de *Rótabarri* (del latín *rota* = molino nuevo). Añade otros muchos ejemplos, manifestando que esta misma dificultad por la *R* inicial la encontraban otros pueblos ibéricos, como se demuestra con *Arredondo* (Cantabria) y *Arriondas* (Asturias).

De mis trabajos por Cantabria he deducido que no sólo fué la *a* la vocal empleada por vía de prótesis en nuestra toponimia. La *a* era, desde luego, muy corriente, pues aparte de las palabras con raíz *Arr-*, que expongo en otro sitio y en las que pudieran sospecharse dificultad de pronunciación, he leído *Las Acuartas*, *Apego*, *Aprado*, *(H)arriera*, etc.

La *e* la encuentro en el siglo XII en *Esseca*.

La *i* era corrientísima: *Igama*, *Iloba*, *Ilope*, *Inoja*, *Iseca*, *Isequillas*, *Ijana*, *Idorio*, *Inates*, etc.

La *o* aparece en bastantes casos en los que cabe dudar: tal el trasmerano, que en 1753 escribe *Omañite* en lugar de *Mañite* que dicen otros

convecinos. Y digo que cabe dudar, porque pudiera tratarse de uno de tantos enlaces luso-cántabros por el empleo del artículo *O*. He encontrado *Peromosto*, *Perollanillo*, en cuyas palabras, suprimido el *Per* (preposición independiente) quedan *mosto*, *olanillo*, en las que al igual del nombre *Omoño* que lleva el pueblo trasmerano, puede y debe sospecharse el artículo *O*.

Dada la tendencia cántabra al intercambio de *o* y *u* no puede llamar la atención el que yo haya visto escrito: *Ulavega*, *(H)ucabado*, *(H)ullamo*, *Umaderne*, *(H)ugüerto*, *Upicón*, *(H)uquesta* (sic), etc. En *Ueltolluezo* se manifiesta claramente el uso de la *U* sin pretensiones de artículo, que sería redundancia, pues ya se empleó, a la moderna, en *El Tolluezo*. ...

Como consecuencia de todo lo dicho sospecho que los cántabros tuvieran cierta tendencia a pronunciar sus palabras *enhebrándolas* con vocales *o*, lo que es parecido, empezándolas con ellas.

Vocales epénticas.—La más usada fué la *i*, y tantos casos he visto escritos que he llegado a creer fué corriente, aun en el lenguaje hablado, en la Cantabria de Peñas al Mar, por lo menos. Ejemplos: *Anio* (Hano), *Ario* (Hacero), *Cañadío*, *Colladío*, *Cotia* (Coto), *Fontanía*, *Luterio* (El Otero), *Gargantía*, *Llosía* y *Llusía*, *La Lanía*, *Ruzío* (Rozo), *La Torquía*, *Las Llanías*, *Piquío*, etc. Las palabras que han llegado a mis oídos, como *Cañadío*, *Piquío*, *Barquía*, animan a suponer siguiere en las demás la acentuación de la *i*. Sin embargo, los que puedan conviene se fijen en las conversaciones con los aldeanos ancianos.

La *e* epéntica no es muy corriente: He visto *El Machuéco*; y la *u* en *La Perrúa*.

En 1753 un vecino de Ríotuerto escribe *N.ª S.ª de la Bianquía*, *La Bernuquía*, *La Hayuquía*, pero aquí más que epéntesis puede sospecharse equivocación por extensión de la falta de sonido de la *u* de *que*.

Apócope.—Se empleó en algunas palabras: *El Molín*, *El Hocín*, *Rivamontán*, *Belludín*, *Valdomín*. La pérdida de *-o* que se atribuye a influencia mozárabe tiene un probable caso en *Castilnegro*.

Contracciones.—Muy corrientes: *Soimazo* (So el Mazo), *Solbar-do*, *Solpiniro*, *Solaro* (So el Haro), *Solano* (So el Hano), *Camínrriba* y *Somorriba* (Camino y Somo arriba), *Liermo* (El Yermo), *Lotero* y

Larnero (El Otero y el Arnero), *Luyo* (El Hoyo). *Alvarado*, *Alvear*, *Alsedo* y *Aloño* (a el Varado, a el Vear, a el Sedo, al Oño).

Consonantes epénticas.—Se ha empleado mucho la *n*: *La Manzorrilla*, *La Conllada*, *Nonzaleda*, *Perunjo*, *La Enseca* (Renedo).

En el lenguaje hablado los vecinos de Ajo decían en 1753, *mainz* (maíz), y Cubria hace decir, en una de sus novelas, a un personaje, *manjuelo*. Y en cuanto a mí, he comido de chico muchas manzanas de *Nánjera*.

La *l* también se usa hoy: *yelso*, *hilso*.

Síncopa de consonantes: *Bóo* < Bono, *Bao* < Vado, *Prao* < Prado, *Cao* < Cabo, *Pas* < *Paso, *Cóo* < Covo.

* * *

CARRERA: Del latín "carrus". Es palabra expresiva de camino o carretera, de muy antiguo empleo en Cantabria después de los moros. Pasó por la forma intermedia *Karraria* y *Carraria*, pero en tiempos coexistieron. Conozco, por DP (1), "Illa Karrera publica", en 1086; "Illa Karraria publica", en 1086; "illa carrera publica", en 1103; "carrera antigua", en 1139. Por esta época es mucho más frecuente encontrar en los documentos la palabra *carrera* que la de *vía*. Al hablar de solares o lugares, es corriente la frase de estar situados en, o cerca, de la "carrera antigua"; y por eso es hoy muy abundante la palabra *carrera* en nuestra toponimia.

He sospechado si la palabra *carrera*, derivada, como hemos dicho, del latín, tuvo en Cantabria la significación de lo que los romanos llamaban *actos*, es decir, camino por el que sólo podía pasar un carro, reservando las de *vía* y *calzada* para los de mayor anchura, propias para construídas por un pueblo como el romano en momentos de su tranquila posesión y con ansias de extender su cultura en el país conquistado. Después de los romanos sólo se construirían carreras, pues la pobreza característica del país no permitiría otra cosa. Pero la palabra *Vía* quedó aferrada al terreno, y así la veremos en este nuestro trabajo pidiéndonos agradecimiento para el pueblo que nos venció,

(1) Documentos del Cartulario del Puerto.

pero que con sus comunicaciones facilitó la entrada de los que traían la Carta Magna de la bondad humana: la palabra de N. S. Jesucristo.

* * *

CASTILLO: Esta palabra, de origen claramente romano, y sus variantes, como *Castio*, etc., merecen muy especialmente nuestra atención, pues los sitios así llamados recuerdan o una obra del Pueblo-Rey o de los primeros siglos de la Reconquista. Escritores modernos, poco conocedores de nuestra toponimia, han solido llamar castillos a las torres medievales, obras de fortificación que podrían llamarse mixtas o cívico-militares; pues fueron construídas, simplemente, como viviendas defensivas, sin pretensiones, en la mayoría de los casos, de carácter militar o de dominación del territorio. Verdaderas casas fuertes en contraposición a las llamadas *casas llanas*. Esto no quiere decir que no construyeran los romanos obras que se calificaron como *torres* y que de ellas perduren recuerdos en la toponimia. Tal puede suceder con *Toraya*, *Toranzo*, etc. Estas palabras ya estaban así formadas en los siglos IX y X, y documentadas.

Mas los lugares que de antiguo ostentan el nombre de *Castillo* son probablemente huellas de la presencia romana. La mayoría ocupan posiciones eminentemente estratégicas, que están demostrando, a la legua, ser obra de tan excelentes soldados como fueron los romanos. Unos se asentaban al final de las rías, asegurando así la entrada por mar en el territorio; otros protegían las vías, especialmente la de Agripa, trazada a lo largo de la costa, y, desde luego, se construyeron las que aseguraban los pasos al través de la Cordillera Cantábrica, permitiendo, o contrariando, la comunicación con la región que más tarde se llamó Castilla. Claro está que los objetivos citados no se excluían y había castillos que, conjuntamente, servían para conseguir varios de ellos.

Había castillos, también, que tenían por objeto asegurar un punto determinado, como las residencias de los altos mandos, y, desde luego, los que sin dejar de proteger una comunicación lo hacían de un punto determinado de ella, como puente, vado o barca.

Es típico en varios sentidos el *Castillo* de Solares, o sea el que se llamó *Cultellum Castrum*: muy dominante, sin que la subida fuera

difícil ni molesta a sus ocupantes, aun cuando éstos ostentaran el calificativo de triarios; con acción directa sobre los pasos del Miera por barca y por el puente de Agüero, y sobre los dos caminos que pasaban por su pie procedentes de éste y que envolviendo el macizo de Cabarga —por Santiago de Heras y por Cabarceno— iban a pasar el Pas en Puente Arce y Puente Viesgo, respectivamente; y, finalmente, con su falda besada por un extremo de la hoy llamada Ría de Heras en que terminaba la amplia bahía del *Portus Blendium* (Santander), con lo que no hay que decir la gran extensión de tierra cántabra que quedaba sujeta a su vigilancia.

No era necesario, en verdad, exponer a los soldados que relevasen su guarnición a peligrosas emboscadas; pues desde el *Portus Blendium* y por la ría se llegaban a las arrancadas de su falta: cosa hoy imposible por haberse volcado sobre aquélla las tierras procedentes del lavado de las celebradas chirtas cabargueñas.

La circunstancia de ejercer los romanos el dominio del mar sin peligrosa contradicción por parte de los cántabros justifica la presencia de estos castillos en lugares que, situados lo más adentro posible, pudieran ser fácilmente abordados penetrando por las rías en las entrañas de la Cantabria baja. Así, el citado *Cultellum Castrum* y así el *Castio* de San Miguel de Arce, en donde, según el Padre Carballo, existen restos romanos. En el primero encontré yo hace muchos años residuos de construcción.

Las circunstancias tácticas de *El Castio* son análogas a las del *Cultellum Castrum*, y en cuanto a las estratégicas, le permitían su enlace, por la ría de Rada, con el *Portus Victoriae* (Santoña); el vigilar todo el Valle de Aras y comunicar, por vista de ojos, con el *Castillo* de Bueras y con el *castro* y *castillo* (2) de San Bartolomé; construídos ambos para facilitar el dominio del camino que, por el Hayal, pasaba a Ramales y a Castilla por el puerto de los Tornos.

La comunicación por mar desde el Valle de Aras estaba también protegida por el castillo que se levantaba sobre el alto de *Monteamo*.

(2) Según Murguía (tomo *Galicia* de "España y sus monumentos"), en los documentos gallegos del siglo XIII las palabras *Castro* y *Castillo* son sinónimas. A nosotros nos interesa diferenciar los castros romanos y los prerromanos.

Este, que fué una verdadera isla, tenía grandes condiciones defensivas; y así no es raro que en la Edad Media continuara ocupado con alguna modificación.

El castillo de *Vispieres* debió también ser obra de los romanos. Ejercía su acción vigilante sobre el paso de la *Barca de Barreda*, por la cual pasaba, Saja y Besaya reunidos, la Vía de Agrippa, y también el paso del Saja por el Puente de San Miguel. La vigilancia se extendía también a toda la ría de Suances —¿*Portus Vereasueca*?— y al llamado Puerto Calderón, que inmortalizó la pluma de Amós de Escalante en su novela *Ave Maris Stella*. En cuanto a sus condiciones tácticas, eran similares a las de todos sus congéneres (3).

El castillo de *Vispieres* aparece aludido en 998 (CS, XXXVII), tratándose de los lugares de Hinojedo, Barreda, Suances, *Vispieres*, etcétera: Aparecen las expresiones “so castello”, “in costa de castello”, que repetidas rodean el monte. En el siglo XIV pertenecía el castillo a la Corona y en 18-II-1371 se lo cedió Enrique II a D. Juan Téllez, hijo del Infante Don Tello.

En Ruiloba he encontrado sitios de *Castillo* y de *Castro*, siendo éste seguramente anterior a los romanos por ciertas razones que ya he citado en la primera parte. *Castillo* y *Castro* en la mies de Robledo en Rumoroso; *Los Castillos* en Oreña; *Castio* en Revilla de San Vicente sobre el camino real en 1753. En Ruiseñada persiste la *Peña del Castillo* (4) y en Puente de San Miguel la mies del *Castro*, recuerdos ambos de protección a la vía romana de la costa; y en territorio de Santillana encuentro en 1026 (CS, LII) un castillo llamado de *Misileo* que debía tener el mismo objeto (véase VÍA).

Muy interesante fué también el castillo que dió nombre a la peña sobre que se asienta y al actual pueblo de *Peña Castillo*, inmediato a Santander. Desde su cumbre se vigilaba gran extensión de terreno hacia Poniente y, desde luego, toda la bahía del *Portus Blendium*, con

(3) Escagedo (*Pleito de los valles*) dice que Puerto Calderón adquirió cierta importancia por el privilegio que tenía San Vicente de la Barquera de que en las dos leguas de Oriente a Occidente no se pudiera cargar ni descargar, lo cual inutilizó a Comillas en beneficio del puerto de Oreña.

(4) Entre los bienes que poseía D.^a Leonor de la Vega, viuda de D. Juan Téllez, figuraba, según Salazar y Castro (*La Casa de Lara*), el Puerto de Ruiseñada.

lo cual la salida de tropas recién desembarcadas en éste para recorrer todo el territorio camargués inmediato, estaba asegurada. Su gran importancia topográfica la pregonan todas las vistas antiguas de Santander tomadas desde el mar, pues en ellas se destaca en su fondo, y como centinela avanzado de toda la bahía, la peña del Castillo, y ello en tiempos que no quedaba más que el vago recuerdo de su existencia. El inmediato lugar de *Adarzo* (¿ad arce?) pregona la estancia romana por sus alrededores.

Además de estos castillos, relacionados especialmente con las comunicaciones marítimas, construyeron los romanos otros para asegurar la vía de Agrippa y paralelas y otros para asegurar los puertos secos de la Cordillera Cantábrica, según hemos dicho. Todos quedarán detallados al tratar en la palabra *VÍA*.

* * *

CONCHA (La): Esta palabra, griega por su origen, pero adoptada por el latín, fué introducida por los romanos en nuestra toponimia y es —perdón por la inmodestia— de las que corroboran lo acertado del propósito, entiéndase para mi manera de trabajar, que me ha guiado al emprenderlo. La reunión de las palabras iguales para deducir, por lo que de común puedan tener los sitios afectados, su significado en la antigüedad.

La primera presunción al enfrentarse con la palabra en nuestra costa es, recordando las celebradas conchas de San Sebastián y el Sadinero, que se trata de la acepción 5 del Diccionario, o sea “Seno, a veces poco profundo, pero muy cerrado en la costa del mar”. Esta acepción fué originada por el recuerdo de la costra de algunos crustáceos cuya forma, en proyección horizontal, es semejante a esos senos marítimos.

Si el azar nos conduce a conocer primero la *Cueva de las Conchas* en Ruiloba y sabemos que en ella aparecieron moluscos del asturiense, el ánimo se inclina a que ésta pueda ser la causa única de la existencia de la palabra en nuestra toponimia. Pero la continuación en el estudio, con la consiguiente acumulación en el fichero de *conchas* que nada tienen que ver con la orilla del mar ni con la existencia de cuevas en

los lugares así llamados, nos lleva, probablemente, a una solución insospechada.

El conocimiento, por nuestra historia medieval, de la célebre *Guarda de Pie de Concha* —aduanas interior, diríamos ahora— nos condujo a buscar el cuerpo a que ese pie pertenecía, y así supimos que más arriba de *Pie de Concha* existe *Media Concha* y, más arriba aún, *Somocóncha*; y que no existiendo un sitio preciso llamado Concha, los naturales del país llaman *La Concha* a los restos del camino romano de la cuenca del río Besaya. Y si tenemos la suerte de conocer al distinguido ingeniero de Montes Sr. Gandarillas, muy ducho en aquel terreno, él nos dirá que ha oído muchas veces a los hijos de la región expresarse de este modo: “He ido por la *Concha*, no por el atajo”, y que la Concha es un camino empedrado, con grandes bloques, de unos 2,50 metros de ancho y con perfil curvo más elevado por el centro. Más nos diría el Sr. Gandarillas, y es que él cree que ese perfil da al conjunto el aspecto de la concha de un galápago y que es probable que a esa semejanza se deba el nombre. Y aquí, digo yo, no parece ir descaminado nuestro amigo si atendemos a la acepción 8 de nuestro Diccionario: “cualquier cosa que tiene la figura de la concha de los animales”.

Pues si ahora repasamos nuestro fichero nos encontramos con que en 1752 había en Ruiloba un sitio llamado *La Concha* por el cual pasaba la Vía de Agripa, y otro, llamado *Las Conchas*, en el cual había una tierra que confinaba por dos lados con caminos; que en el lugar de *La Concha* del valle de Villaescusa pasaba una calzada romana (la que venía del Escudo) y que, según me ha dicho mi sabio amigo Marcial Solana, hay en el pueblo sitios llamados de *la Concha* y de *las Conchas*, nombre este último para mí justificado por ser encuentro de aquel camino con el de la costa; que en Roiz existe el barrio de la *Concha*, por donde pasaba un antiguo camino; que en Labarces (Barrio de Valdaliga) hay sitio de la *Concha*, que no he estudiado; que en Argomilla de Cayon hay sitio de la *Concha* con camino; que en Liérganes hay sitio de la *Conchuela*; y, finalmente, que, en la proximidad de nuestra provincia, está la célebre, en nuestras guerras del siglo XIX, *Concha* de Carranza, con camino seguro que sigue la cuenca del Río Mayor. Y claro es que, saliendo de nuestro territorio, no es

posible olvidarse de las *Conchas de Arganzón* y de las célebres *Conchas de Haro*, caminos obligados por el máximo estrecho del terreno.

Y si los restos de caminos romanos han tomado en las regiones españolas diversos nombres sugeridos a los naturales de ellas por alguna particularidad de su trazado —*geira* en Portugal, *Retorta* y *Lomba* en Galicia, esta última también en Cantabria por los giros y revueltas y obstáculos cruzados, o por estar construido su perfil en forma de albardilla, etc. (5)—, nada tiene de particular que ya no solamente para un camino, sino para todos los construidos con perfil de albardilla, como lo estaba el citado de la cuenca del Besaya, se adoptase el nombre de *Concha* que con tanta abundancia ha llegado a nuestros días.

Mis jóvenes compañeros del “Centro de Estudios Montañeses” harán una buena obra dedicándose a la *pesca de conchas*, no ya solamente por las orillas del mar o río, sino por las crestas de las divisorias o sitios de *aguas vertientes*, como decían nuestros antepasados refiriéndose a nuestras simpáticas montañas.

* * *

CUARTA (La): procede del latín “cuarta”. Ignoro, con exactitud, el verdadero sentido de esta palabra en nuestra toponimia, palabra que aparece con mayor frecuencia en plural. En el siglo XI (cuando menos) era corriente en la Montaña el ceder, por escritura o testamento, “mi *cuarta*”, “nuestra *cuarta*”, etc., cesión que si era de terrenos pudo afectar a la toponimia como sucede con otros casos análogos que he observado. Pero no creo sea por ahí el origen de la locución.

Recorriendo los lugares que conozco he encontrado: *La Cuarta*, sitio de Revilla de San Vicente por el cual pasaba en 1753 el Camino Real; *Las Cuartas*, sitios, en aquella fecha, de Arnüero, Gajano, Pámanes, Riaño, Seña, Renedo de Piélagos y Comillas. En Miera había las *Acuartas* (a protética) y en Bádames, *El Pumar de Cuartas*.

Por *La Cuarta* o *Las Cuartas* de Revilla, Pámanes, Comillas y Renedo pasaba el Camino Real y habrá que comprobar si en los demás lugares pasaba lo mismo. Es conocido el nombre de *Cuartas* que tiene la pareja central de mulas en los coches o carros que son arrastrados

(5) Véase nuestras *Ilustraciones*, t. I, pág. 115.

por tres parejas, y en Andalucía llaman también *Cuarta* la mula que sirve de guía, y en Méjico el látigo con que se la arrea. Pudo llamarse con el nombre de que tratamos el sitio en que se cobijaban las mulas para acudir en ayuda de los carros para el paso de los sitios difíciles, conservándose aún el nombre de *encuartes* para las mulas empleadas con tal objeto.

Relacionado con *cuarta*, y naciendo acaso por cambio de sexo, conozco *El Cuarto*, sitios de Noja y Loredó, y *El Cuartel* en Loredó, nombre éste que tuvo significación de *cuarta*, aunque solamente refiriéndose a la parte de un todo.

El nombre de *El Cuarto* pudo nacer —siempre con referencia a camino— al tratar de los miliarios de los caminos romanos. Así nació el campo de *El Cuarto* —*Cuarte* en Valencia—, situado en las inmediaciones de esta capital, y en el camino romano para Castilla y que señalaba, según D. Ramón Menéndez Pidal (*Cantar de Mio Cid*, t. II, pág. 881) el cuarto mijero [milla]. Todavía se conserva en la Perla del Turia la interesante Puerta del *Cuarte*.

Resumen: aquí hay asunto de investigación para nuestra gente joven. ¿Cobijo de encuartes? Esto puede averiguarse preguntando mucho a los ancianos agarrados al terruño. ¿Mijeros? Para ellos reunir todos los sitios de las palabras *Cuarta*, *Cuartas*, *Cuarto*; medir las distancias por los caminos antiguos que las unan y comprobar así la existencia de éstos.

* * *

ESTRADA: Palabra procedente del latín "Strâta", expresión de camino o calzada. Aunque no en gran abundancia, he encontrado el nombre en nuestra topografía con la expresión citada. Conozco el barrio de *Estradas*, en el Valle de Hoz, al pie de la bajada del paso de Jesús del Monte, del camino romano de la costa; y, efectivamente, como veremos, en aquel sitio hay bifurcaciones. En DP del año 1210 encuentro en Anero un sitio llamado *Estrada*; en otro lugar *Fuente de Estrada*, por la cual pasaba, efectivamente, un camino. En 1753 *El Campo de la Estrada* en el camino de Ríocorvo a Mazcuerras, con certeza de camino romano; *Estrada* en Cabezón de la Sal; *Estrada*

y *Estrado* en Comillas, sobre el camino de la costa, y, finalmente, el *Coto de Estrada*, también sobre el camino romano de la costa.

* * *

GUINEA: Es palabra justificativa o expresiva de comunicación según el ilustre D. Ramón Menéndez Pidal (*Cantar de Mio Cid*, I, pág. 45). Yo la he encontrado corrompida en Vioño: "Guina de Arriba".

* * *

HORCA: Esta palabra —*forca* antiguamente— es representativa de cierta clase de hoces y aun, mejor, collados; pues hame parecido ser pasos en general secos. Una a modo de comprobación es la expresión antigua que he leído de *Collaina* u *Horcadina* de Cuevarrobres (Liébana). Cuando, como sucede en Anero, no andan lejos sitios llamados La Horca y Matanza el pueblo no ha dudado en basar en ellos terro-ríficas leyendas.

Son variantes *La Horcada*, límite de Trasmiera "en aguas vertientes" y, por tanto, collado seco, existiendo también la palabra en Polanco; *Las Horqueras* (Renedo); *El Horcajo* (Polanco); *Horga*, *Horguía* (Ibio, Viérnoles y Cohicillos); *La Jorga* (Ibio y Cóbreces), con el empleo de *H* aspirada, propia de Asturias de Santillana; *El Horco* (Treceño); *El Horcón* (Gajano). *Val de la Horca* (Castillo).

Con el uso del prefijo ibérico *Ca-*, y por tanto con tendencias de antigüedad, conozco a *Calahorca* (Arnuelo). Pero, acaso por evitar el hiato, presumo de haber encontrado un prefijo *Co-* que aparece con mucha frecuencia: *Los Cohorcos* (Miera y en Cohicillos); *Cojorcos* (Cohicillos, en donde por aspirar al *h* no hacía falta el prefijo *Co-*); *Cohorco* (Hoz en Trasmiera); *El Corco* (Isla); *La Corca del Aro* (Secadura); *El Corcoval* (Treceño).

Pero la palabra más simpática de las derivadas de Horca, y con empleo del prefijo *Co-*, es la de *Corcada*, que me comprueba la significación de *Collado*. Por la *Corcada* iba el antiguo camino de Solares a Heras, y por otra el de Agüero a Setián. En este pueblo dió nombre a un barrio y lo mismo sucedió, y por el mismo motivo, en San

Bartolomé de los Montes (Valle de Aras). El paso de Hermosa a Liérganes se llama de la *Corcada* y por él iba un camino romano que dejó otras huellas en nuestra toponimia.

En 1753 un vecino de Ríotuerto y otro de Liérganes llaman *La Cohorcada* a un sitio común de separación de los lugares. El terreno montuoso y límite, sería un collado seco, desde luego. La primitiva palabra sería *Horcada* y el prefijarla con el ibérico *Ca-* se encontró más fácil inventar el *Co-*.

* * *

MUNO, MUÑO y MUÑECA: En el *Diccionario Castellano-Euskera* de López Mendizábal, aparece la palabra *Muno* con los significados de "cerro", "colina", "ribazo", "otero"; y la de *Muño* con los de "colina", "otero", "altozano" y "elevación del terreno". Las dos palabras, en mi opinión, son una misma cosa, palatalizada la *n* en la segunda, lo que no debe modificar el significado.

La palabra es muy corriente en Cantabria y el significado el mismo de "altura". Conozco *Monio*, *Monia* y *Munia* (Ajo, Cóbreces, Concejo de Ibio, Renedo de Piélagos, San Pantaleón de Aras); *Monillo* o *Munillo* (Ajo, Guriezo, Seña); *Los Muñones* (Ruiloba, Secadura, Soba); *La Portilla de Muñones* (Ruiloba), que son dos palabras que se ligan perfectamente; *Remonillo* (San Vicente de la Barquera); *Omoño*, lugar trasmerano en cuyo nombre se emplea el artículo *O-*; *Monifrías* (Arnüero); *Monijones* (Lobio); *Muñigo* y *El Muñique* (Renedo de Piélagos); *Omoñite* y *Manite* (Ajo, probablemente el mismo sitio).

Los Manianos, de Nates, es probable sean, por error, *Los Monianos*. *Monar* y *Munar*, la misma palabra expresiva de un barrio trasmerano, es posible proceda de *Mulinar*, pero no es seguro.

Entre los derivados de la palabra estudiada es la más interesante la de *Muñeca*, cuyo sufijo ibérico *-eca* nos está gritando el verdadero origen de aquélla. *Muñeca* figura en documentos antiguos medievales: en DP aparece *Moneka del Cllado* (1086), palabras que se unen con mucha simpatía; *La Moneka* y *La Monueca* (1210) en Trasmiera.

Menéndez Pidal cita (Orígenes, pág. 336) otros varios ejemplos:

“illa *Monneca*” (en 1011, por Oña); *Muñeca* (Palencia); *Las Muñecas* (León, Soria, Oviedo).

Nosotros tenemos hoy día (1752): *La Muneca* (San Pantaleón de Aras); *La Moñeca* (Riotuerto); *La Moneca* (Heras, Parbayón y R villa de Valdaliga); *Las Muñecas*, collado entre Santiago de Heras y Pámanes o Cabarceno, en el alto del Monte Cabarga; el célebre Alto de las *Muñecas*, collado entre Mercadillo y Castro-Urdiales, que tanto sonó en la última guerra carlista.

En resumen: *Muñeca* o *Muneca* es palabra derivada de *Muño* o *Muno* y con el empleo del sufijo ibérico *-eca*; su significación es “alto” o “altura” y “pico”. Por tanto, las *Muñecas* es expresión de “collado” que se hace, naturalmente, entre dos muñecas o picos. El de Cabarga y el de Castro lo comprueban.

El Diccionario de la Lengua ofrece seis acepciones para *Muñeca* y, entre ellas, la de “hito” o “mojón” de piedra para conocer la dirección de los caminos y límite de territorio. Las alturas, propias son para límite; pero creo que nuestras muñecas son expresivas de “altura”.

* * *

QUINTANA (La): Esta palabra, aportada por los romanos, abunda en Castilla la Vieja; no faltando en nuestro territorio con sus variantes *Quintanilla*, *Quintano* y *Quintanal*. Llamaban éstos —en el campo, que es buena aplicación para nuestro suelo— *quintana* a una plaza pequeña, y así llamaban también a los mercados.

En los campamentos había una *vía* llamada *quintana* y en los de mayores dimensiones las *Vías Quintana*, terminadas en puerta que tenía el mismo nombre (*Quintana porta*).

Fernández Guerra (*La Cantabria*) da a entender que *Quintana* era palabra expresiva de término; pero no lo justifica, dejando la explicación para mejor ocasión, según él mismo manifiesta. Tomando la palabra como puerta de fortificación podría, por conocido tropo, representar el total de ésta, y si aquélla defendía una frontera resultar efectivamente la palabra *Quintana* expresión de límite.

Yo recuerdo ahora en nuestro territorio *Quintana* en Ajo, Arnuero, Cabárceno, Castillo, Cóbreces, Heras Noja, Oreña, Pámanes,

Polanco, San Pantaleón de Aras, Solórzano y Zorita; *Las Quintanas* en Isla, Meruelo y Renedo; *El Quintanal* en Cóbreces, Hontañón y Pámanes; *Quintanilla* en Ceceñas, Heras e Isla.

No he podido estudiar de visu todos estos lugares; pero, desde luego, he encontrado muchos relacionados con caminos antiguos, lo cual nos atrae hacia Roma. En 1210 encuentro en Solórzano, además de *Quintana*, *Quintana del Ree*, cuyo sitio estaba sobre la "carrera antigua", es decir, sobre la Vía de Agripa, lo que nos arrima a fortificación que la defendiera, así como nos demuestra la perduración del camino que cayó bajo el Real dominio. Por la *Quintana* de Zorita pasaba el siglo XVIII el Camino Real. En Cóbreces había *La Quintana de Somavia*, también inmediata a la vía de la Costa; y muchas *Quintanas* que fueron barrios (Solórzano, Cabarceno, San Pantaleón, etc.) tenían su camino correspondiente como lo tenía *El Quintanal* de Cóbreces.

El Palacio de *Quintana* en Oreña andaba cerca de Nuestra Señora de la Guía; y la casa de los *Quintana*, en territorio limítrofe de Pámanes y Cabarceno, pudiera reflejar límite antiguo de las Merindades de Trasmiera y Asturias de Santillana.

* * *

SEDO: Esta palabra liga nuestra toponimia con la asturiana, en cuya región tiene aún vida la palabra con significación de "paso malo en terreno de montaña". Tenemos en el límite occidental de Trasmiera el barrio de *Elsedo*, en el cual se construyó el palacio tan conocido. Por una contracción muy corriente en Cantabria (como de "a el Varado" nació Alvarado, de "a el vejar" Alvejar, etc.) se le llamó al sitio del palacio *Alsedo*. Aunque no fué paso excesivamente dificultoso el del pequeño contrafuerte que parte límites de las dos merindades y por donde cruza el camino romano, de que luego hablaremos, como procedente de Puenteagüero, tuvo, sin embargo, prestancia para llamarse Sedo. En CE compruebo ser *Sedo* la base de *Elsedo*. La mayor parte de los vecinos de Pámanes dicen "barrio de *Alsedo*"; uno dice *Alcedo* erróneamente y unos cuantos, con verdadera atención al origen, dicen término de "a el Sedo".

Conozco también: *El Sedillo* (Entrambasaguas); *Sedayo* (Arnue-

ro); *Sedeña* (Anero); *Valsedo* (Vioño); *El Sedo* (Oruña); *Colsedo* (Seña, San Miguel de Aras) = Co + el Sedo.

VIESCA: Es palabra común a la toponimia del Norte de la Península (Oviedo, Santander, Alto Aragón). En dialecto asturiano *biesca* es "bosque formado de un monte" y *biesquera* "boxaje".

Menéndez Pidal resume así la opinión de varios escritores asturianos (6): "Más comúnmente hoy aparece en forma masculina, desconocida a la toponimia: *Biescu*, "sitio plantado de matas, robles, castaños y otros árboles silvestres nuevos, trasplantados o nacidos allí; bosque" (Junquera Huergo); "plantación de árboles de semilla y semillero de castaños, robles y avellanos" (Rato); "bosque de poca extensión" (Vigón)".

Menéndez Pidal, por su parte, manifiesta: "creo que se trata de *vescus* (*obscurum, densum, spisum*)".

El mismo ilustre sabio (7), hablando de la palabra *Viesgo*, dice procede de *Věrsicu*, del participio *versus* (vuelto, torcido), añadiendo: "De aquí el *besgo* asturiano, el leonés *bisgo* y el castellano *bizco*. Es imposible separar las formas con *be* occidentales de las centrales con *bi*. Su punto de unión está, sin duda, en una forma primitiva de la región central *viesgo*, que sobrevive tan sólo en la toponimia: *Puente-viesgo*, en Santander, es un lugar que tiene un notable puente sobre el río Pas, con un ojo de grandes dimensiones y otros de menor tamaño". Finalmente, añade que "recuérdese que en esa región Norte sobreviven otros *ie* por *i* (*aviespa, viéspera*)".

Mi erudito amigo D. Luis Hoyos (*Santander*, pág. 137) da a entender que las *viesgas* son hoces pequeñas, pues dice que "*gandaras*, *bárcenas* o *cuérnagos* son obra de los ríos al divagar por terrenos impermeables, *tremedales* o *vilgas*, en que se origina turba o nacen los pantanos, cuando el río no logra hacerse paso por pequeñas *viesgas* o grandes hoces, formando cascadas o torrentes cada vez más fuertes, etc." El mismo buen amigo me citó, en 1940, dos o tres casos

(6) RFE, t. VII, pág. 29.

(7) RFE, t. VII, pág. 31.

(por Campóo) en donde se dice *la viesca* y siempre refiriéndose a hoces pequeñas.

Finalmente, Philipon (*Les Ibères*) supone al *vesca* que entra en los antiguos nombres *Virovesta* y *Vativesca* un simple al cual llama *vesci*.

Refiriéndome ahora a mis propias observaciones por Cantabria, encuentro el barrio de *Viesca* en Liendo, por donde pasaba el más antiguo camino de la costa; el barrio de *Viesca* en Orejo, por donde pasaba la vía de Agripa y en él se conserva la ermita hoy llamada del Carmen y antiguamente del Camino (la Virgen de); *Viesca* en Parbayón, por donde debía de pasar el camino procedente del Puente de Solia; *Viescas* en Entrambasaguas y Loredó y *Viascas* en Oreña, palabras que más parecen expresar conjunción de vías que de bosques. Finalmente, por *Viesgo* pasaba una calzada romana de las que más residuos quedan en el terreno y cuyo puente ha sufrido últimamente una reforma desafortunada; y el castellano río Oca toma el nombre de *Vesga* cuando, ya unido al Omino, pasa por Oña, sigue por un desfiladero entre rocas hasta el puente de la Horadada, por el cual y por debajo de la célebre piedra iba el camino de Bilbao.

Si ahora reconocemos, como hemos visto comprobado por Hoyos Sáinz, la similitud de los muy primitivos sufijos *-esca* y *-esga*; si añadimos lo corriente en nuestra toponimia de cambio de *e* y de *i* y del paso *ei* a *i* y, finalmente, la pletórica abundancia de *Vía* en aquella, me permito creer que ésta figura en todas las palabras que he citado de propia observación y que no se opone a ello la acepción de "hoces pequeñas", pues es natural que por ellas pasasen los caminos.

VIA

Es palabra muy interesante y sobre la cual debo llamar la atención. Su perduración en la toponimia, aun en los sitios donde no se recuerda comunicación desaparecida, nos permite reconstituir las que los romanos construyeron durante su dominación. En los siglos x y siguientes se fué sustituyendo por la palabra *carrera*, que en las escrituras trasmeranas conocidas figura con preferencia. Lo mismo ocurre en Asturias de Santillana, y en las líneas que siguen haremos referencia, en ambas regiones, a escrituras en que las palabras aparecen.

El recuerdo de las *vías* quedó en las toponimias montañesa y vizcaína (*bide*), y deben ser recogidos los recuerdos con cuidado para formar, en unión con otros, la red primitiva de nuestros caminos. No hay razón de peso para negar la existencia de caminos —siquier con el carácter de simples trochas— en tiempo de los cántabros; antes por el contrario la lógica parece comprobarlo, pues la energía que la raza demostró cuando se trató de dominarla nos habla de su poca propensión al *nirvanismo*. También consta la costumbre cántabra de ocupar las alturas, en muchas de las cuales aparecen recuerdos prerromanos, y es más que probable que no sólo las viviendas, sino los sitios de adoración o templos y las obras defensivas, por aquéllas andarían también. Por tanto, los romanos al dominar el territorio tuvieron en esas alturas y en esos caminos una primera base de existencia. Los hallazgos en muchas de ellas comprueban la superposición de ambas culturas.

Claro está que los romanos impusieron en todo el sello de la suya superior y así los caminos serían ampliados y mejorados en trazado y en firme, haciéndose además patentes los conocimientos bélicos del Pueblo-Rey. La contemplación de los en que consta la intervención de éste lo comprueba, pues huyen de los pasos dominados, y donde era evidente el peligro de emboscadas o de ser factible el corte de la comunicación (pasos de cursos de agua por barca o puente), defienden éstos con obras de fortificación. Los nombres *castro*, *castillo*, *arce*, *torre* (con las limitaciones que exponemos sobre esta palabra) existen-

tes en nuestra toponimia lo comprueban y, a su vez, sirven para investigar los pasos borrados de antiguas comunicaciones.

Es fácil darse cuenta, sin embargo, de que no siempre predominarían en los caminos construídos por los romanos las razones de orden militar. Estas, fundamentales en el primer siglo de la conquista, fueron después dejando el paso a las de orden económico o técnico ingenieril, y así existen muchas que discurren por el hondo de los valles sujetas a dominaciones peligrosas; pero en cuanto a los puntos de fuerte tipo militar no fueron nunca olvidados los auxilios del arte fortificadorio, tanto en previsión de alteraciones interiores como por la posibilidad de ataques por la costa.

Después de los romanos no hubo en nuestra historia momentos oportunos para entregarse al problema de obras públicas; sobre que aquéllos lo debieron dejar sobradamente atendido. La influencia goda fué muy tardía en la Montaña y sólo posible cuando la invasión morisca reconcentró en el Norte grandes masas humanas huídas ante su empuje. Tampoco convenía a éstas la construcción de nuevos caminos que pudieran facilitar las correrías del enemigo y, por tanto, si algo se hizo sería cerrar con obras de fortificación aquellos lugares en los cuales la acción del clima hubiera relajado las muchas que los romanos nos dejaron.

Creo, en resumen, y como una consecuencia del estudio realizado, que de manos de Roma salió nuestro territorio surcado por numerosos caminos, que si no tuvieron en general la prestancia de las grandes calzadas que en el Itinerario de Antonino o en el anónimo de Rávena figuran, y de las cuales aun perduran algunos recuerdos en aquél, sí lo suficientemente transitables para caballos y carros cuya sencillez y falta de muelles conocimos y sufrimos en nuestra juventud. Desde este punto de vista no creo que tuvieran nada que admirar los romanos del siglo v si vueltos a la vida hubieran recorrido la Montaña en aquellos momentos en los que Fernando VI inició en España la construcción de las seis grandes vías radiales y la de sus ramales supletorios. Y si nos referimos a Trasmiera, aparte de la carretera que el pasiego Solana construyó por el Alto de Alisas en 1839 desde la Cavada a Ramales, todo lo demás eran callejos más o menos anchos y con firmes más o menos fortalecidos.

Otra excepción hemos de hacer del camino que en el siglo XVIII

se construyó desde Liérganes al embarcadero de Tijero para sacar los productos de las fábricas de Artillería de aquel lugar y del de La Cavada (8).

Pero entre todos estos que hemos calificado de callejos se distinguen algunos por su máxima prestancia, por anchura, entretenimiento más cuidado y, principalmente, por servir de enlace con las regiones colindantes. Estos caminos son los llamados —en el siglo XIV consta— “Caminos del Rey”, “Caminos Reales”, “Rúas o calles Reales”, a su paso por los poblados de su trazado, distinguiéndose así de los más modestos, llamados “caminos concejiles”, “peoniles”, “cambebras” y “carreras”, etc.

Una vez alejado el peligro de moros en el territorio de Peñas al Mar surgió, o se puso en mayor relieve, la necesidad de conservar los caminos y facilitar su tránsito y defensa por un hecho de todos conocido: la afluencia de peregrinos atraídos a Santiago de Galicia por la existencia en este lugar del cuerpo del Santo Apóstol. No siendo posible al principio, por lo peligroso, el paso por el Sur de la Cordillera Cantábrica, utilizóse la Vía de Agrippa, que este general romano trazó a lo largo de la costa. De este camino, así como del que se atribuye a D. Sancho el de los Buenos Fueros por el Sur de la cordillera, se debieron encargar los templarios a su venida a la Península (9). Esta esclarecida milicia a favor de los bienes que los reyes les anejaron y de su entusiasmo por la religión, jalonó el territorio

(8) El malogrado amigo Paco Camino me comunicó en 1936, después de haber leído mi libro *Liérganes*, a la sazón recién publicado, el siguiente dato: La marquesa de Villavilvestre residía en este lugar acompañada de su hijo enfermo, el cual se reponía por ser propicio para ello “el clima de estas Montañas” y ser Liérganes el único lugar en donde sobre haber médico y botica permitía el camino usar el coche. Pero estando prohibido el paso de éstos por el Real Sitio de La Cavada, no podía pasearse, y con tal motivo dirigió su hijo, con fecha 4-II-1787, una instancia al Bailío D. Antonio de Valdés, que mandaba en la fábrica, pidiéndole permiso para utilizar el camino, teniendo en cuenta que su madre no podía salir más que en coche, estar los dos de paso en el país y que “ni hay en toda la Montaña más coches que los míos ni otro camino que el de La Cavada para usar de ellos”. El Bailío concedió el permiso en 12-II-1787.

(9) Por Villalcázar de Sirga, que era encomienda de Templarios, pasaba la vía de los peregrinos (Madoz).

con puentes y obras de fortificación que lo defendieran. De ello resultó lo que era lógico, o sea la coincidencia en los puntos estratégicos del recuerdo de romanos y templarios.

No obstante la fuerte tradición que persiste en la Montaña de la permanencia en ella de la esclarecida milicia, ha sido negada por muchos escritores, entre los cuales figura el benemérito Lezaga y Larreta. Son suyas estas palabras (*Santa María del Yermo*): “Muchas veces se confunden las dos órdenes del Templo y de San Juan de Jerusalén, que si bien nacieron en la misma población y en el principio las dos instituciones se proponían igual objeto, luego se diferenciaron”; y estas otras: “y aunque en la Montaña se citan varias casas de templarios, en realidad no fueron sino de hospitalarios, según he tenido ocasión de ver en documentos fehacientes”.

Es lástima no se especifiquen estos documentos fehacientes; pero adelanto la idea, que luego quedará mejor aclarada, de que estas citaciones de templarios, perdurando por encima de los sanjuanistas, que fueron sus herederos, es altamente significativa (10).

Por lo demás, el mismo ilustre escritor se desdijo de su opinión expresada en algún otro lugar como en *Dos Memorias*, pág. 34. De esta opinión, o sea la de que los templarios residieron en la Montaña, participo.

El problema puede plantearse del siguiente modo: consta que los caballeros de San Juan, que desde el siglo XVI se llamaron de Malta, poseían, al extinguirse los señoríos, en la Montaña, amén de otras posesiones, muchos sitios estratégicos que vamos a ver desfilar por estas páginas. Es también cierto que al extinguirse, al empezar el siglo XIV, la Orden del Templo, los sanjuanistas heredaron parte de los bienes, pero no todos, como hemos probado en nuestro libro *Liérganes* y corroboraremos en éste.

Surgen, por tanto, las siguientes preguntas: los bienes de los sanjuanistas, ¿los poseían éstos desde los primeros tiempos de su establecimiento en España, sin trámite intermedio de templarios, o fueron consecuencia de la herencia de éstos? ¿Hubo cesión primitiva y conjunta a ambas órdenes, y sobre lo propio sumaron después los

(10) El mismo Lezaga dice que en su tiempo se llamaba aún templarios a los poseedores de Udalla.

de San Juan lo de los Templarios? No me es fácil contestar categóricamente a estas preguntas en lo relativo a la Montaña, pero sí *me inclino* a la opinión de que los primeros poseedores de los bienes en aquélla fueron los templarios, y no ya *inclinación*, sino *afirmación* rotunda es la de que éstos existieron en aquélla hasta su extinción.

En la parte occidental de Cantabria, nos dice el Sr. D. Juan Uría en su libro *Las fundaciones hospitalarias en los caminos de la peregrinación a Oviedo* (Oviedo, 1940), que sabe de muchos hospitales, algunos de ellos muy antiguos, en los cuales no tuvieron intervención los sanjuanistas; pero *sospecha* que éstos fueron muy protegidos por Fernando II, y con este motivo habla de las primeras referencias a la orden que ha encontrado: 1.^a En fecha imprecisa (¿1146?) Doña Sancha, hija de Urraca, y Don Ramón (los reyes), hacen donación de una heredad que tienen en Asturias, y que se llama *Arenes*, a la orden de San Juan. 2.^a Más adelante (¿siglo XIV?) D. Rodrigo Alvarez, de Asturias, expresa: "Otrosí que el hospital que es en tierra de Siero, mando que lo desembarguen a la Orden de San Juan, cuyo es".

Todo esto es poco preciso, pero nos habla de sanjuanistas de primera instalación en Asturias. Para la parte oriental de la provincia montañesa y para su propio núcleo hay un documento —*El Becerro de las Behetrías*, 1352— que nos puede responder a algo de lo que deseamos averiguar. Por él consta la existencia en esa fecha de pueblos y bienes de la Merindad de Castilla la Vieja propiedad de los sanjuanistas. En el territorio de aguas al Ebro aparecen muchos, casi todos del actual partido judicial de Villarcayo (Gobantes, Villaméntin, etc.). En el Valle de Mena figuran Vallejo, que fué con el tiempo cabeza de la Encomienda a la cual pertenecían los bienes de la Orden en Trasmiera, Cadagua, Bárcena, Lezana, Concejero, Anzó, etcétera. Estos lugares, o alguno de ellos especialmente, afirmaban en su poseedor el paso de la calzada romana que, procedente de Puente Dei, llegaba, recorriendo el valle desde Iruz y Arceo, hasta la costa en Castro-Urdiales.

Pero vamos ahora, y con el mismo Becerro, a estudiar nuestra provincia. En la Merindad de Trasmiera sólo aparece Nates (Natas pone el libro), y aunque se dice que pertenecía al *Monasterio de San Juan*, supongo que se trataba de la Orden del mismo nombre, porque Nates lo fué, en efecto. Nates barreaba, en unión de otros lugares, la

calzada romana que, desprendida de la citada anteriormente, bajaba por los Tornos a Ramales y por el Alto del Hayal entraba en el Valle de Aras. Es cierto que en el Becerro la Merindad de Trasmiera está muy incompleta, pero lo que expresa, como veremos, es muy bastante a nuestro propósito.

En la Merindad de Asturias de Santillana, muy detallada en el Becerro, sólo consta, como perteneciente a la Orden de San Juan de Acre (así se llamaba antes de fijar su capitalidad en Rodas y Malta), el lugar de Tejo, y eso que nos consta que hay muchos lugares con tradición de templarios, y en algunos más que tradición, y saber que posteriormente hubo Encomienda de *Puente Viesgo*, según leo en el libro *La soberana Orden Militar de San Juan de Jerusalén o de Malta*, por un caballero de la Orden (Madrid, 1899). Y como nos consta (Camino) que, en 1404, Puente Viesgo era de behetría, tenemos una prueba de adquisición posterior por la Orden en Asturias de Santillana; cosa análoga a lo que hubo de ocurrir en Trasmiera, en la cual consta que en el siglo xv había un bailío de la Orden de San Juan.

En Liébana ignoro hubiera pueblo perteneciente a la Orden de San Juan, pero sí en Pernia y en la Meridad de Aguilar de Campóo, en la cual los hay que marcan el paso de la calzada romana que descendía después por el valle del Besaya.

* * *

Echando una mirada a los libros que han hablado de los templarios encontramos a D. Joaquín Lorenzo de Villanueva (*Viaje literario a las iglesias de España*, tomo V); A. Benavides (*Memorias de Fernando IV de Castilla*, tomo I); D. Vicente de la Fuente (*Historia eclesiástica de España*, tomo IV); Mariana en su celebrada *Historia*; y Garibay, de quien dicen se ocupó mucho de aquéllos. Mas de todos ellos se saca bien poco en los detalles, llegando a decir el Sr. Lafuente que "de la suerte de los Templarios en Castilla apenas se sabe más que lo referido por Mariana".

Entre lo poco que nos interesa se puede colocar el hecho de que fué San Bernardo quien dió las reglas por que se rigieron los templarios; que entraron en España cuando reinaba Alfonso VII el

Emperador; que en 1150 les concedió éste a Calatrava, que abandonaron por los muchos gastos a que les obligaba su conservación, siendo este hecho, como es sabido, la causa de la fundación española de la orden de aquel título y, por último, que Alfonso VIII fué gran admirador y protector de los templarios. En cuanto a Mariana, que enumera los bienes de la Orden al desaparecer, lo hace en forma, como luego veremos, que no nos permite sacar consecuencia útil a nuestro empeño.

Yo no he encontrado documento fehaciente que pruebe la existencia de los sanjuanistas, en los siglos XII y XIII, en la Montaña, y aunque tampoco la he encontrado contundente de la de los templarios, sí, en cambio, pruebas suficientes de que éstos residieron aquí y que es lo más probable, por tanto, precedieran o, a lo sumo, llegaran a aquélla conjuntamente y, desde luego, que heredáronles los sanjuanistas en bastantes parte. El ser Alfonso VIII gran protector de los templarios y fundador de las Cuatro Villas de la Costa (Castro, Laredo, Santander y San Vicente) fueron motivos suficientes para establecerlos en nuestra ribera.

Penetrando en las entrañas del *Becerro de las Behetrías* nos encontramos el caso típico de *Liérganes*. Yo he probado en el libro que sobre este lugar he publicado que la iglesia de San Sebastián, que constante tradición supone perteneció a los templarios, tiene todos los caracteres típicos de pertenecer a una orden militar, y ello resulta más claro haciendo el estudio de otras iglesias que a los sanjuanistas pertenecían en el momento de la extinción de los señoríos en el siglo XIX. Fué, pues, de una de las dos órdenes: de la de San Juan no era en 1352, pues bien claramente se expresan en el *Becerro* los señores; tampoco lo era al final del siglo XV, en el cual particulares de la región, y el pueblo mismo, ejecutaban obras, y a manos de éste llegó en nuestros días. Luego fué, con seguridad de acierto, de los templarios; pues no parece lógico que siendo *ab initio* de los de San Juan se quitase ya en 1352 el señorío.

Este mismo argumento es aplicable a otros lugares de Asturias de Santillana, en los cuales hay tradición de templarios y no consta posesión, posterior a su extinción, por los caballeros de San Juan.

Hay otros indicios comprobatorios de la existencia de los templarios en la Montaña. Como veremos luego, varios lugares del Valle de

Iguña, dependían al extinguirse los señoríos, si no políticamente sí desde el punto de vista religioso, del Priorato de Arbejal (Pernia), y este priorato dependía, a su vez, de la Encomienda de las Siete Villas de Campos. En 1352 Arbejal era en su mayor parte de los sanjuanistas, pero, en cambio, un lugar próximo llamado *Rabanal de los Caballeros* era solariego e independiente de aquéllos. ¿Qué caballeros serían éstos? Los de San Juan no es lógico, pues no les habían de quitar algo que fuera suyo con anterioridad a 1352, y, en cambio, a los templarios sí consta, como sabemos, que les quitaron lo que poseían.

La parte de Arbejal que no era de los sanjuanistas era del Infante Don Tello, hijo natural de Alfonso XI, y al cual este rey, y más tarde su hijo, el también bastardo Enrique II, heredaron copiosamente en el Norte de la Península. En el *Becerro* abundan los lugares que manifiestan haber sido del rey y cedidos después por éste a Don Tello. Sospecho que muchos de estos bienes de que tan pródigo se mostró Alfonso XI debían de ser de reciente adquisición de los templarios, como lo debía ser el total de Arbejal repartido entre la Orden de San Juan y Don Tello, no alcanzando la cesión de Rabanal de los caballeros, templarios según mi sospecha.

Finalmente, y esto ya es más serio, el ilustre cronista burgalés D. Luciano de Huidobro publicó en el *Diario Montañés* (30-X-1933), con el título "Los templarios en la Montaña", un artículo según el cual, en 1516, los testigos de una información hecha en el lugar de San Martín de Mazcuerras, afirman que la iglesia fué antiguamente de *frailes contemplarios*, palabras éstas que por la misma época, y procedentes de la misma vía, subsistían en Sasamón (Burgos). El Obispo de Burgos poseía en aquella fecha, y con análogo origen, bienes en San Martín, Cohino, Cos, Ibío, Peredo y Torres. En San Martín subsistían los cimientos de lo que fué monasterio, y recuerdos del castillo poseído por los templarios. Tenemos aquí una comprobación más de lo que expuse en mi libro *Liérganes* de que no todo lo de éstos recayó en los de San Juan, y la absoluta de que los templarios residieron en Mazcuerras, pues no los iban a confundir en 1516 con unos sanjuanistas que no habían estado allí nunca.

Todo esto hubiera quedado bien aclarado si el Padre Mariana, en su celebrada *Historia*, al hablar de la extinción de la Orden del Tem-

plo, hubiera especificado *todo* lo que ésta poseía. Desgraciadamente, después de enumerar (Libro XV, c. X) una gran parte de las posesiones y bailías, termina el párrafo diciendo: "Hasta aquí la citación. Otras casas, haciendas y lugares que tenían debían reducirse y ser miembros de las bailías susodichas". Y el mismo autor remacha lo que hemos venido sosteniendo, pues al tratar de la decisión del Concilio de Viena (1311) de extinguir la Orden templaria y adjudicar sus bienes a la de San Juan, añade: "Sólo en España no admitió esta adjudicación por la grande guerra que tenían contra los moros en este tiempo y cada día se esperaba más."

Reflexionando sobre todo lo expuesto opino lo siguiente: al desaparecer la Orden del Templo por el acuerdo de Viena de 1311, el Rey de Castilla, y no obstante lo en ella ordenado, dispuso de los bienes de la Orden —cohonestando su desobediencia con las necesidades castrenses—, de los cuales entregó alguna parte a los de San Juan y otras las repartió según sus necesidades. Los pueblos de Trasmiera y Asturias de Santillana se debieron mostrar muy próximos parientes de la fenecida Orden y además con ánimos para heredar lo que buenamente cayera. Fué precisamente el reinado de Alfonso XI el que vió florecer a los Agüeros, Solórzanos, Garcilasos, etc., y con la concesión a los primeros, en beneficio público, del derecho de Alcabalas a Trasmiera, debió tocar a unos y otros algo más enjundioso y personal. Desde luego, Liérganes en 1352 era rica viña para el gran Pedro González de Agüero; y por lo que dice el Sr. Huidobro, no fueron sólo los pobrecitos montañeses los que acudieron a la testamentaria; pues también la mitra burgalesa sacó no menguada astilla.

Posteriormente, y siempre bajo la égida de la bula de 1311, la Orden de San Juan procuraría recobrar lo que pudiera y menos dificultades exigiera para ello, y así aparece el bailío de Trasmiera en el siglo xv y así la encomienda de Puente Viesgo en fecha imprecisa, pero quedaron libres muchos de lugares que habían sido de la orden o quedaron en poder de los señores o entidades (II) a quien Alfonso XI los cediera en recompensa de servicios reales o supuestos.

(II) Esa bailía de Trasmiera y esa encomienda de Puente Viesgo que formaron, en el siglo xv la primera, y la segunda en fecha imprecisa, pero posterior, los sanjuanistas, debieron tener como brújula de orientación aque-

Para finalizar esta primera parte de nuestro estudio sobre las vías hablaré de otra institución que, también religiosa, precedió a las militares en el arreglo o construcción de ellas. Fué la fundada por Santo Domingo de la Calzada. Aparecen en los documentos medievales algunas obras patrocinadas o ejecutadas en honor de este Santo. Tal, por ejemplo, la barquería que en el siglo XI, y en Ortiguera, se estableció bajo el patrocinio del Santo en una iglesia "in honore Sancte Dominice ut peregrinis et pauperis, viduis, orfanis, oppressis, claudis, divites et nobiles habeant egressum in ipso flumine et egressum ut omnes confrates et homines peccatores habeant remissionem omnium peccatorum". Las iglesias, pues, patrocinadas por Santo Domingo pueden, por sí solas, constituir un indicio de anterior comunicación.

* * *

Vamos a continuación a relacionar y seguir en su recorrido aquellas vías que probablemente se construyeron durante la dominación romana en la Montaña y que los templarios tomaron luego a su cargo. Sometiéndolas a una elemental clasificación distinguiremos:

I. La llamada *Vía de Agrippa*, cuyo recorrido por Trasmiera especificué en mi libro *Ilustraciones*. II. Las *vías* que, procedentes del interior de la Península, llegaban a nuestros puertos de Mar. III. Una *vía*, con dirección aproximadamente paralela a la de Agrippa, y situada al Sur de ella. IV. Ramales desprendidos de la vía de Agrippa; y V. Otras vías que sirven de comprobación de que la Montaña fué poblada y servida de comunicaciones por los romanos, de tal modo que a los sucesores sólo les quedó la comisión de entretenerlas, reponiendo los desperfectos que la dureza del clima en ellas produjera. Probablemente los templarios atendieron con preferencia a la *Vía de Agrippa*.

Una observación quiero hacer antes de proseguir, la cual aclara en gran parte el trazado de nuestros caminos romanos. Contra la opinión de muchos escritores —Chateaubriand; entre ellos— que su-

llas 24 bailías que, según D. Pedro Rodríguez Campomanes, en su libro *Disertaciones históricas de la Orden de Caballería de los Templarios*, 1747, tenían éstos en Castilla.

ponen a los antiguos templos y cenobios muy internados en los bosques y alejados del ruido mundanal, figura, como notó mi compañero de Cuerpo, el Coronel Coello, la contraria. Si algunos monasterios se refugiaron muy adentrados en los montes fué precisamente para socorro de transeuntes, que por caminos extraviados, pero utilizados, los recorrían. Los templos montañeses —primitivos monasterios en su mayoría— están elevados sobre los caminos que los romanos habían construído, y en alturas dominantes, probables asentamientos que los cántabros habían utilizado anteriormente para sus viviendas y para sitios de oración, y que aquéllos heredaron.

Se comprende que en algún caso —los célebres Meteoros de Tesalia, que yo visité en 1901—, ante el temor de enemigos sanguinarios, los monjes se hayan refugiado en las asperezas de los montes; pero en la Montaña, cuando dominó la fe de Cristo, ya no había a quien temer; pues lo romanos y godos enarbolaban la Cruz con amor y entusiasmo que nosotros recogimos y mantuvimos. Era, pues, lógico el atraer con las máximas faciidades a los fieles, y para ello nada mejor que los caminos ya construídos.

I. VÍA DE AGRIPPA.

Partiendo del oriente de la provincia en la cual entraba —según el mapa que para Fernández Guerra compuso el Coronel Coello— por la costa, llegaba a Castro-Urdiales, que fué la Flaviobriga de los romanos, y el Puerto de los Amanos anterior. En Castro concurría también la calzada procedente de Mena y Castilla, que luego describiremos.

Flaviobriga estaba defendida —y la vía, por ende— por el *castro* que la dió posterior nombre, y siguiendo ésta, adelante por la costa, la protegía otro castillo, cuyos restos perduran, y con fuerte tradición de ocupación templaria, no muy lejos de aquélla.

La existencia del camino de Oriñón en el siglo XIV consta por García de Salazar, que habla de una excursión de trasmeranos por toda esa costa. No puedo precisar el punto por dónde cruzaba la vía la ría en que remata el río Agüera; la antigüedad que tenga el nombre *Pontarrón* actual pudiera dar alguna luz sobre el caso. El paso

romano debió ser por barca seguramente. Si el barrio de *Sonavía*, correspondiente al pueblo de Oriñón, tuviera —lo que no creo— algunas reminiscencias de *vía* (V. Son) nos demostraría el paso por allí de ésta.

El camino se metía una vez pasada la ría por las escabrosidades del monte Candina, en donde aun en el siglo XIX persistía y estaba jalonada en Liendo por los barrios de *Villaviad* y *La Viesca* (V.). Por derecho marchaba al alto de Señá (12), capital más tarde de la Junta de su nombre en la Merindad de Vecio; por Colindres el Viejo, en donde está la parroquia y en donde en 1086 existía “illa Karraria publica” (DP, LIII) y hoy el barrio de *Viar*; llegando, por fin, a *Treto*, punto seguro de la vía de Agrippa y entrada para la que tiempos andando se llamaría Merindad de Trasmiera (13).

Treto (del lat. “trajectus”, paso de mar o río; en 1210 Traheto) era paso en barca de la ría de Asón, paso que debió de estar defendido por una torre cuyo recuerdo perduró hasta nuestros días; de aquí seguía la vía por la Iglesia de Adal, constando que cerca de ella había en 1294 “la carrera antigua”; iglesia de Cicero, cerca de la cual

(12) En el siglo XVIII el lugar de Señá presentaba una gran cantidad de sitios cuyos nombres demostraban la existencia de antiguos caminos: Tales la *Calzada*, con la cual confinaban varias sitios, entre ellos El Molinillo; *La Viada*, sitio por donde pasaba un *camino Real*; *La Calle Real*, que existía en los terrenos de la Patiña y El Remonte; *El Camino Real* o *Caminos Reales*, que pasaban por los barrios de Palacio, Las Casas, La Tejera, Nozal; y los sitios de El Cantón del Remonte, La Mijega, Las Pozas, El Cantón de Peñaflor, Las Llanas, San Roque, La Hacha, Rotorín, Los Mazos y Monillo, por todos los cuales pasaban asimismo caminos reales.

Una llosa llamada del Cauce lindaba con jurisdicción de Limpias por un aire y por otro (por Solano) con Camino Real, lo cual parece indicar hubiera camino Real de Señá a Limpias o de Limpias a Colindres por orilla del río.

(13) Con referencia a los nombres topográficos últimamente expuestos diré que *Sonavía* creo procede de *So navía*, teniendo en cuenta la proximidad del barrio al río y lo que sobre las palabras *So* y *navía* expongo en este vocabulario; que *Villaviad*, palabra de poco sabor montañés, es seguramente *Villa + vía*; pues *Villavía* se le dice en algún documento antiguo. (V. Madoz.)

Es también muy probable que con las palabras *carrera antigua*, que aparecen en documentos del siglo XI y siguientes, se quiera hacer referencia a vías romanas, siendo, cuando se emplearon como contraposición a modernas, obras éstas de los templarios o discípulos de Santo Domingo.

existía en 1295 “la carrera antigua que va para Zisero y para Treto”; iglesia de Bárcena y por Gama (hoy barrio de Bárcena), por constar que en 1294 la ermita de San Esteban (de Bárcena) lindaba “con la carrera antigua que va para Gama”, y ser probable que este San Esteban sea un San Esteban de Ansuera, en donde en 1085 (DP, XXXVII) había “illa Karraria publica”; Ambroseno, en donde en 1593 había un camino realengo muy viejo; iglesia de Beranga, al lado de la cual perdura el sitio de *Vía*, y en el pueblo, y más adelante, barrio de la *Carrera*; Solórzano, a cuyo lugar pertenecía antiguamente el inmediato de Hazas (la iglesia de Santa María, parroquia hoy de Hazas, se llamaba Santa María de Solórzano en 1011), en el cual existía en el siglo XVII un sitio llamado Cajiga de Cesto, en donde se celebraban las reuniones de la Junta de Cesto. La casa de la Junta estaba sobre el camino de la costa (antes de la iglesia de Beranga), y en 1085 se cita en Solórzano “la carrera antigua que discurre de Hazas de Felguera”, y en 1210, “de quintana del rée por la carrera antigua de la Losa” (DP, XXXIII y XCVII?).

Desde Beranga seguía la vía por la iglesia de Praves (en este lugar hay hoy barrio de *Vía* y en 1753 (CE) además de *Vía*, sitios de *Cuesta de Vía* y *Huguerta de Vía*); collado de Jesús del Monte; barrio, a sus pies, de *Estradas*, en el cual arrancaban de la vía ramales o bifurcaciones de que luego hablaremos; iglesia de San Félix de Anero, en donde en 1086 había “illa Karrera publica” (DP, XXXVIII); Virgen del Acebal, parroquia del lugar de Término, ya existente ésta en 1084; Hoznayo (barrio de Término), en donde pasaba la vía el río que viene de Entrambasaguas y Navajeda, por el puente natural del Diablo, subiendo a Bosque Antiguo, cuyos Castro y Arce defendían el subsiguiente paso del Miera, primero en barca (barrio de *Vallabarca*, del lugar de Orejo), y más tarde por Puenteagüero, que a aquélla sustituyó. Tanto el lugar del Bosque como el de Puenteagüero debieron pertenecer a los templarios, y su señorío recayó, más tarde, en los sanjuanistas que lo poseyeron hasta el fin de los señoríos. En el puente arrancaba otro camino, que más tarde describiremos, y el principal seguía por Orejo, en cuyo lugar, además del sitio de *Valabarca*, había barrio de *Vía* y capilla del Carmen, llamada antiguamente *Virgen del Camino*; y el sitio de la *Viesca*, que en 1753 confinaba con camino; paso del riachuelo del Cubón bajo la protec-

ción del *Cultellum Castrum* (hoy Pico del Castillo); Heras (sitios de *Vía* y *Viabuena*); Santiago de Heras (barrio de la *Calzada*), desde donde bajaba a *Puente Solia*, saliendo entonces de Trasmiera y entrando en lo que fué con el tiempo Merindad de Asturias de Santillana. Aquí a Puente Solia concurría también la vía procedente de lo que fué más tarde Castilla, y que por el Escudo o inmediaciones se dirigía al *Portus Blendium* (Santander), de la cual hablaremos más adelante.

* * *

Pasando el Puente de Solia, e independientemente de la vía radial del Escudo coincidente al principio con la de Agrippa, se presenta una bifurcación romana bien comprobada, cuyos dos ramales comunicaban aquel sitio con el de la *Barca de Barreda*, que es punto seguro también de la de Agrippa. Uno de los ramales marchaba por Escobedo a pasar el río Pas en Arce, y siguiendo por Oruña, Rumoroso y Polanco llegaba a la citada barca, y el otro por Cianca, Parbayón y Renedo, donde pasaba el Pas, seguía por *Vioño* y Zurita a buscar el mismo paso de los ríos Saja y Besaya ya reunidos.

Con franqueza confieso mi vacilación para fijar cuál de los dos ramales llamó primero la atención de los romanos, procediendo a su arreglo o construcción, y debe considerarse, por tanto, como parte integrante de la vía de la costa; pero teniendo en cuenta el mayor acercamiento a la costa y, por tanto, a los puertos de Blendium y Vereasueca y algunas otras razones de menor importancia, me inclino a considerar la que pasa por *Puente Arce* como parte integrante de la Vía de Agrippa, que seguiré describiendo, haciéndolo por separado del ramal de Renedo.

En el lugar de Guarnizo, por cuyo terreno pasaban la Vía de Agrippa, la radial del Escudo y la que procedente de Trasmiera y desprendida de aquélla en Puente Agüero (que más tarde describiremos) pasaba por barca la ría de *Pontejos*, se conservaban en el siglo XVIII muchos nombres recordatorios de vías romanas, o de antiguos caminos cuando menos, nombres que pudieran proceder, según los sitios afectados, de alguno de estos diversos caminos: *Jontavía* (*h* aspirada de *Hontavía*: ¿fuente del camino?), que era un barrio por cuyo el sitio del Berro pasaba *carretera común*; *Somavía*, lindante con

cerradura comprobatoria de camino; barrio de Soviejas, en el cual había *Camino Real* y *camino público*; la mies de Yero, en la cual alguna finca lindaba con la vía y con *carretera pública*, y un sitio llamado de la Rañada, por donde pasaba *carretera común*; la mies del Llar, por cuyos sitios de la Ermita, Paraya y la Cruz pasaba *carretera común*; la mies de Juncara, cuyos sitios de la Portilla y de la Llana lindaban con *carretera común*, y, finalmente, los barrios de Valle, Novales y Hermosa, por los cuales pasaba también *camino o carretera común*.

En el siglo XVIII existían en Escobedo los barrios de Tocos, Arenas, Monasterio, La Taho y la Maza por todos los cuales pasaba *Camino Real*, así como por los sitios de la Cruz, el Agua en la mies de Maoño y por los solares del Puentedo, y la Fuente y Ermita de San Pantaleón. Al lado de ésta había una torre de 8 varas por 7 de planta y 10 de altura.

Prosiguiendo diré que la vía pasaba por la *Hoz de Peñas Negras*, de tan triste celebridad en la pasada guerra, y que estaba defendida por un *castillo*, acaso de ocupación prerromana, y continuaba al lugar de Arce, cuyo nombre nos está hablando de una obra defensiva de paso del río Pas. Los documentos más antiguos de que puedo disponer no citan "Puente Arce", sino *Arce* a secas. En 991 (CS, XL) se cita la iglesia de San Julián de Arce, y se habla de "itinerarias publicas" y de "illa itinere". En 1001 (CS, LXI) se cita "per termino de *Pausadorios* et per illa itinere qui discurri ad Arce et afligere usque in miere de Arce ad Escorzilo"; y esto refiriéndose a la cesión de la iglesia de Mortera a Santillana. Por la misma carta consta que había un camino antiguo que pasaba por Liencres, Mortera y que llegaba a Arce.

En resumen: consta concurrencia de caminos en Arce procedentes de la costa y del interior, y, a mayor abundamiento, perdura en Puente Arce un barrio llamado de la *Calzada*. El no hablar esta escritura de puente, en Arce, no prueba con certeza el que faltara, pero no favorece a su existencia útil, por lo menos en la fecha que se redactó aquélla. El paso se haría entonces por barca, pues es sitio el actual del puente para establecerla, siendo el puente actual cosa posterior, y entonces, y con grandes probabilidades de acierto, obra de los templarios, como la forma del arco lo comprueba. En cuanto a cita escri-

ta, sólo en 1403 la encuentro, pues ya se habla del puente, en esta fecha, en el *Pleito de los Valles*.

En 1406 había en Arce *camino del Rey*, y en 1455 *la puente de Arce*. También se cita en 1416 la llosa de la Madera "entre el Palacio y Torre y pega en el Camino Real y en el esquinal de la casa"; y en 1462 se cita la peña de la Torre (Maza, 1, 2, 3 y 7). Este palacio y torre debían pertenecer a la casa de Guevara.

En 1753 subsistían en Arce, además de este nombre y el de *Castro*, los siguientes: Barrio de la *Calzada*, y en una su mies sitio de la *Calzada*; mies de Sopeña y en ella los sitios de *Mediavía* y *Covía* (prefijo *Co* + *Vía* o procedente de Cova; el sitio puede decirlo); mies de Roznilla y en ella los sitios de las *Horcas* y la *Torre*; barrio de Belo, en el cual estaba fundada la torre que figura en el primitivo vínculo de los Guevaras montañeses, y que fué vendida en el siglo XVIII a un Don Roque de Santiyán, pasando, por el barrio, el *Camino Real*; sitios de Llosa, Riva, San Martín, Llosa de Abajo, Perujo, La Bonta, en donde estaba la Venta de la Pajosa, la Casa-Taberna del Puente, por todos los cuales pasaba *Camino Real*; la mies de la Collada, con camino, y además, en ella, el sitio de la Redonda, por donde pasaba una *carretera*. Finalmente, señalaré las concomitancias que existieron entre los lugares de Bosque Antiguo (paso del Miera) y Arce (paso del Pas), en los cuales hubo *Arce* y *Castro* coincidentes en la defensa de los pasos de *Puenteagüero* y *Puentearce*, respectivamente: al principio por barca y más tarde por puente. Y, contra el parecer más corriente, con *más aire* romano el primero que el segundo.

No lejos de Arce y aguas arriba del Pas hubo puente sobre este río, pero estaba relacionado con la bifurcación de la Vía de Agrippa en Guarnizo, de cuyo ramal por Cianca hemos hablado y describiremos más adelante.

Antes de proseguir diremos que el término de Pausadorio de que se habla en la escritura de 991 es hoy *Posadorio*, barrio de Barcenillas; tenía una ermita de San Martín. Está en el camino de Escobedo que va por la Hoz de Peñas Negras y es término bien expresivo de comunicación.

Otro punto seguro de la Vía de Agrippa es el de la Barca de Barrada, aguas abajo de la reunión de los ríos Saja y Besaya. Entre Arce y Barrada la vía debía continuar por Oruña, Rumoroso y Po-

lanco. La existencia de Polanco consta en 1056? y seguramente en 1111 (CS, XI y XXXIV). En el siglo XVIII la cata-taberna en el puente de Arce pertenecía a Oruña y estaba situada en el *Camino Real*; y éste pasaba también por el barrio de Lejo y por una casa pegante al molino de Mendera y por la Vega de Soto; el sitio de la *Carrera* lindaba con otro llamado la *Carretera*; el *Camino* pasaba por *Fuente-Camino*, por el barrio de la Lastra, por la mies de Puerto de Santa María (nombre interesante), y por los barrios de El Campo, El Canal y la Venera.

En el mismo siglo XVIII pasaba —en el lugar de Rumoroso— el *Camino Real* por la llosa de Tremedo (por allí anda el célebre pozo que dicen predecir el tiempo); por la mies de Rabledo, en la cual había sitios llamados *El Castillo* y *El Castio*, probablemente el mismo; por el barrio de Riva y por el de Mijares, en el cual una casa confinaba con *Caminos Reales*; por la casa-taberna del Concejo colocada en el sitio del Valle; por la Regata, por los Viñones, por Entrematas, y, finalmente, un sitio llamado *El Camino Nuevo y Viejo*, por el cual pasaba, como he dicho, el *Camino Real*.

Existía también en Rumoroso una llosa llamada *Cavia*, que puede proceder de Ca + vía o de Cava con *i* epéntica, y otra llamada *El Sedo*, justificativa de camino (v. el Vocabulario).

En cuanto a Polanco, existían en el citado siglo XVIII los sitios de *Guerra la Vía*, por donde pasaba un camino; de *Socarrera*; de *Carretera*; de la *Calzada* y el *Camino*. El barrio de *Posadillo* está gritando por camino que procedente del que pasaba por Vioño —que luego describiremos por tratarse del bifurcado en Puente Solía— se desprendía de éste más arriba de donde está hoy la estación del ferrocarril del Norte en Torrelavega. Había otro camino de Montaña que todavía se utiliza por los vecinos de Polanco para ir, atravesando el monte, a la romería de la Virgen de Valencia.

A la barca de Barreda, pues, venían a concurrir para el paso del Pas y Besaya reunidos, los caminos procedentes de un ancho sector, en el cual anda incluido el que hemos llamado de Agrippa y los procedentes de Vioño y de Zurita.

* * *

Como la existencia del puente en San Miguel consta en el siglo XIII (*Privilegios*, t. I, pág. 91) y es probable su ocupación por los templarios y aun primeramente por los romanos, por lo menos el lugar para pasar el río, pudiera creerse que por él continuaría la Vía de Agrippa en demanda de Santillana. Es claro que una vez construido el puente sobre el Saja y otro anterior para el paso del Besaya, por aquél se marcharía algunas veces; pero no ocurrió esto en los comienzos de la ocupación romana.

El paso por Barreda está justificado: 1.º Por estar ya reunidos poco antes los ríos Saja y Besaya, exigiéndose para la vía de Agrippa si a San Miguel se dirigiera la construcción de puente sobre el Besaya. 2.º Porque una vez pasada la barca de Barreda se llegaba a *Viveda*, cuya existencia en el siglo IX consta, y más tarde, en 1200; y, si no yerro, proceder este nombre de "Vía veta" (vía antigua o vieja) que se le daría cuando empezara a usarse el Puente de San Miguel. 3.º Porque el año 878 fué consagrada la iglesia de Viveda por el obispo ovetense Oveco, a cuya diócesis pertenecía. No es prueba plena, pero sí indicio el que el Prelado se arrimó allí, viniendo del Oeste, por facilidades de comunicación. 4.º Porque la tradición que supone a San Francisco de Asís acogido a la casa de Calderón en Viveda, es buena prueba de que utilizó, o que se supuso que utilizó, que para el caso es lo mismo, para sus seguramente rápidas andanzas, camino a propósito para ellas. 5.º Viveda no concurrió en 1078 a la fundación de la barquería o embarcadero de Santo Domingo en Cortiguera, lo que parece probar no le interesaba. Tampoco Barreda, concurrió, aunque sí lo hicieron Ongayo, Cortiguera, Polanco, Quevedo, Riaño, Suances y Bárcena.

Barreda y Polanco eran lugares diferentes en 1023 (CS, LXXIX), aunque más tarde, en 1352 (*Becerro de las Behetrías*), aparece Barreda como un barrio de Polanco, lo que no es óbice para que pudieran tener concejos diferentes. 6.º Barreda ya existía en 998 (CS, XXXVII), en cuya fecha se la relaciona con los ríos *Salia* (Saja) y *Besagia* (Besaya), lo que parece hacer resaltar sus favorables condiciones para el paso. Sin embargo, la primera fecha segura que hasta ahora he visto de barca en Barreda es la de 1402 (*Privilegios*, II, pág. 15). 7.º El castillo de Vispieres, antiquísimo, ejercía

una buena protección sobre el paso de la vía por Barreda (14). Son elementos complementarios.

Después de Viveda la vía de Agrippa seguía a Queveda. En 1043 se cita un lugar llamado *Chaeveta*, al cual Jusué, con buen acuerdo, supone sea Queveda, en donde había en aquella fecha "illa carrera antiqua" (CS, LXXXIII).

En 1111 existía seguramente Queveda (CS, V), y en 1387 (*Privilegios*, I, pág. 395) había una heredad cerca del monasterio de San Andrés, que lindaba con *Camino del Rey*. En 1078 Queveda concurre con otros lugares a la construcción de la barquería de Santo Domingo de Cortiguera. y su nombre, en aquella fecha *Queveta*, liga bien con el inmediato de Viveda que hemos supuesto contracción de Vía veta, más claro que el enlace se refiere solamente a la desinencia *eta*, pues *Queveta*, hoy *Queveda*, es palabra simple.

Utilizárase, como creo, primeramente la barca de Barreda y posteriormente un puente en San Miguel, marchando la vía de Agrippa por lo que es hoy Torrelavega —que entonces sería, a lo sumo, una torre que defendiera el paso del Besaya— y por *Torres*, un nombre también significativo, aquella comunicación recaía sobre Santillana, siendo ambos pasos —Barreda y San Miguel— defendidos por el castillo ya citado de Vispieres. Este debió ser obra de los romanos —si no anterior— y ejercía influencia sobre los puertos de Suances y Calderón, inmortalizado éste por la pluma de Amós de Escalante.

En resumen: debió de ocurrir con Barreda y Puente San Miguel algo parecido a lo que ocurrió al pasar la vía de Agrippa el río Miera: primero barca y luego puente y ambos defendidos por un castillo, o sea Vispieres por un lado y el Arce y castro del Bosque Antiguo por el otro. Y ello era lógico que se escogiera para situación del puente, obra posterior, un lugar que no exigiera obra nueva de defensa. Esto no obstante, para Puente San Miguel se construyó por los romanos, o por los templarios, protección más directa que la de Vispieres.

La existencia de puente en San Miguel consta al mediar el siglo XIII, pues en documento de 1250 (la última cifra imprecisa) que

(14) En 1504 se llamaba *Casa de la Barca* a la de la familia de Calderón en Viveda, y hoy se llama el puente que ha sustituido a la barca *Puente de la Barca*.

figura en *Privilegios* (t. I, pág. 91), aparece “monasterio de Sancti Michael de Ponte”, con cierta dependencia de Santillana. Este documento corrobora la sospecha de Amós Escalante, quien dice (*Ave, Maris Stella*, 2.^a ed., pág. 46) que al lado de la que, en el siglo XVII, era ermita de San Miguel, estaba la hospedería de peregrinos o caminantes pobres, y que por los restos arquitectónicos que perduraban en aquélla debía pertenecer su construcción a los finales del siglo XII. Al mismo tiempo recoge Escalante tradiciones referentes a los templarios en Puente San Miguel y Santa María de Yermo (Cohicillos), en cuyo último lugar le hablaron de caballeros-guías templarios; y, con su honradez característica —y algo trasmeranamente, pues no en balde se apellida Escalante— dice que “la antigüedad de la hospedería (de San Miguel) pudiera algún atrevido llevarla (a poco que viniera en su ayuda un testimonio de valer) a aquellos siglos remotos durante los cuales fué este territorio camino de los peregrinos de la Europa cristiana al sepulcro del Apóstol Santiago de Compostela”.

Como alguna vez se ha de mostrar la senectud atrevida —doblemente atrevida porque a los años se agrega el poco valimiento— yo soy de los que creen en la existencia de los templarios en Puente San Miguel, los cuales construyeron o acaso reedificaron un puente anterior romano que estuvo defendido, además de por el castillo de Vispieres, por otro más próximo, cuyo recuerdo perdura en la inmediata mies del *Castio*, nombre éste que también lleva un pico del Valle en Aras, en donde consta fortaleza romana y aun residencia anterior de los neolíticos (para mí, cántabros).

Tratándose de puentes en la Montaña, nada puede probar la falta de restos arquitectónicos antiguos de la fábrica para negar su existencia primitiva. Recuérdese el ¡cómo vendrá el Saja! del Rebezo para justificar la precaria vida de puente sobre este río. Y de ello tenemos una prueba en el documento presentado por Escagedo (*El pleito de los Valles*), correspondiente al siglo XVI.

Según el documento, los habitantes del Valle de Villaescusa en esa fecha (se citan los pueblos de Liaño, La Concha, Villanueva, Obregón, Socabarga y Solia) para ir a Santillana marchaban “por la puente de Solia, que es brazo de mar; y los ríos de Pas y Pisueña, juntos, yendo por Renedo, sin puente; y por la puente de Arce ay puente que algunas veces lleva el río; y han de pasar los ríos Saja (Saja) y

Besaya juntos en la barca de Barreda, sin puente, y es una barca muy peligrosa; y otros ríos pequeños que en tiempo de invierno son muy peligrosos" (15).

El mismo itinerario seguían los del Valle de Camargo, camino que desde el puente de Solia no era otro que la primitiva vía de Agrippa que he descrito.

Los de Cayón-Penagos "han de pasar el río Pisueña y la barca del río Pas que llaman El Barrilejo, y la barca de Barreda".

Llama la atención el itinerario que han de seguir los de Cabuérniga (se citan los pueblos de Bárcena Mayor, Los Tojos, Correpeco y otros concejos): "Han de pasar para yr a Santillana muchos ríos sin puente y montes bravos". Esta expresión y otras análogas para los valles de Cabezón y Reocín (se citan, entre lugares, a Quijas, Mazcuerras e Ibío) demuestran que en la citada fecha no estaba en funciones el Puente de San Miguel, ya que de su existencia anterior hemos dado pruebas (16).

Una vez pasados la barca de Barreda o el puente de San Miguel la vía de Agrippa continuaba hasta la actual Santillana. Se ignora en qué fecha llegaron los restos de Santa Juliana a la histórica villa, ni cuándo lo que empezó siendo modesto cenobio se convirtió en Colegiata que pronto se vió rodeada por los habitantes del inmediato lugar llamado Planes, que a su sombra buscaron protección. Ello fué que ya en el siglo VIII —según Amador de los Ríos— pudo Alfonso el Católico tomar el nombre de la Santa de Nicomedia para expre-

(15) Nótese que se hace referencia a Renedo sin puente. Se trata indudablemente del puente de Salcedo (Vioño), al que nos hemos referido anteriormente y que sin duda estaba destruído. (*Nota del autor.*)

(16) La frecuencia y empuje de las avenidas de nuestros ríos me ha sugerido la sospecha de que los puentes que los romanos habían construído sobre ellos debían hallarse en situación precaria a la llegada de los templarios a la Montaña, y que, por tanto, a aquéllos dedicaron su primera atención. De la experiencia adquirida por los naturales y transmitida a los templarios nacieron esos puentes de gran arco que solemos atribuir a los romanos falsamente. Tales el Puente Mayor de Liérganes, el de Puenteearce, el de Viesgo, etc. Claro que el total de las obras no era de los templarios, sino que sobre lo romano trabajado por las aguas, se lanzaron esos graciosos arcos que el Pueblo-Rey no acostumbraba a construir. Hay, pues, una verdad en la tradición romana, pero solamente a medias.

sar el extenso territorio que se llama Asturias de Santillana. Admítase el siglo VI para ocurrencia del primer suceso, como pretende el mismo autor (*Santander*, pág. 682), o el VII y mejor el VIII como me lo hacen sospechar el ser éstos los momentos más propicios para comunicación con los godos, vehículo más probable para nuestra expansión monasterial, el caso es que, seguramente, se escogió para ubicación de Santillana un sitio inmediato a una gran comunicación, como lo era la costera que trazó Agrippa una vez conquistado el pueblo cántabro. De ello no permite dudar lo que sobre Viveda y Puente San Miguel hemos dicho y, además, los recuerdos que perduran en la toponimia.

Consérvase en Santillana *Fuentevía*, a la salida en dirección a Campengo y Viveda; *Viallan* —camino del llano o llano—, lugar próximo en dirección de Oreña; *Torrevía* y *Revia*, en la salida de Santillana en dirección a Puente San Miguel. *La Buvia*, pueblo de la Abadía de Santillana.

Además, en 1022 había no lejos de Santillana, “término de illo rio et per illa itinera antiqua” (CS, XXXI); en 1026 se habla, en término de Santa Juliana, de un “castello qui dicunt Misileo” (CS, LII), castillo cuya situación no conozco, pero que bien pudo ser construído para defensa de la vía; en 1118, en la aldea de Cerrazo, muy próxima a Santillana, existía “illa itinera antiqua” (CS, XVIII). En numerosos documentos de los siglos XIV y XV (*Privilegios*, I, págs. 290, 318, 411; y II, pág. 14) se habla en Santillana de la *Rúa del Rey* y *Camino del Rey* y, además, de unos *caminos de fuero* que iban a Ubiarco y Río Blanco, demostrativos éstos de abundancia de caminos en la región.

Desde Santillana, y por *Viallan*, seguía la vía a Oreña, cuya existencia consta en 1111 (CS, IX) (17). En el siglo XVIII existían en Oreña numerosos sitios cuyos nombres estaban acusando antiguas comunicaciones: El B. de *Viallan* (ya citado), por el cual pasaba el *Camino Real* procedente de Santillana y que estaba adornado con

(17) Amós de Escalante conduce a Don Alvaro (*Ave, Maris Stella*), desde Puerto Calderón a Quijas, por Oreña, Viallan y Santillana, es decir, por la Vía de Agrippa: Antes ha citado Quintana, Nuestra Señora de Guía y el palacio sobre el Castro.

su correspondiente *Cruz de Viellan*; el B. de Peralada, por donde pasaba el *Camino Real* y en donde existía el sitio de *Mediavía*, que lindaba con camino; el sitio de *Somacarrera*, que lindaba al ve-gañón con el *Hospital de San Lázaro* de la villa de Santillana; el sitio de *Viascas*, por el cual pasaba un camino, y cuyo nombre conserva más pura su procedencia de *Vía* que el de *Viescas*, más frecuentemente encontrado en nuestra toponimia; el sitio de *vía* en la mies de Bárcena; la ermita de nuestra Señora de Guía, por cuyo ábside pasaba un arroyo que ha originado el dicho de que “por detrás de tu retablo pasa el agua cristalina” y, finalmente, en dirección de Toñanes, la Venta de *Carraestrada*, establecida sobre el primitivo camino o *estrada*; *Los Cuatro Cantones*, por donde pasaba el *Camino Real*, y sitio de *Los Castillos*.

A continuación seguía la vía de Agrippa a *Toñanes*, lugar que ya existía en 1128 (CS, LXV), y en donde había ermita de *Santo Domingo*, y en el siglo XVIII una *llosa de Santo Domingo* que lindaba por cierto con *carrera*. Había también sitio de *El Castro* y sitio de *Pontejo* (v. el Vocabulario) y del *Collado*.

Pasaba después la vía por *Cóbreces*, en donde en el siglo XVIII había un Hospital llamado del Buen Suceso; sitio de *Quintanal de Quintana*, por donde pasaba la carretera concejil; *La Carretera* (sitio); *Quintana de Somavía*; la parroquia por donde pasaba la carretera concejil; *Cuesta del Castro*; *Somavía*, por donde pasaba un camino; *El Castro*, por donde pasaba un camino; *El Calhao*; una casa en el B. de *Somavía*, por donde pasaba el *Camino Real*, y un sitio llamado *El Romano*, que cito sin tener la seguridad pueda referirse a comunicación.

El *Hospital* del Buen Suceso tenía pisos alto y bajo y estaba situado en el B. de la Iglesia y confrontaba por todos los aires con camino.

Pasaba el camino de Agrippa después de *Cóbreces* por *Ruiloba*, en cuyo B. de Pando y sitio de *Castro*, correspondiente a la Mies de *Rueda*, apareció la célebre hacha de cobre descrita por Lezaga y Larreta (*Dos Memorias*, pág. 35), hacha que puede cerrar una solución de continuidad megalítica; *La Concha*, B. con camino (v. este Vocabulario); *El Castillo*; sitios de Santa Olalla y Pando, La Acera, por los cuales pasaba camino; *La Garita*, *La Portilla*, *La Torre*, Fum-

bellera, también con camino; *Posadorio*; *El Collado*; *Las Ruedas*; *Castro Milano*; *La Quintana*; en el citado sitio de *Posadorio* había una finca por la cual pasaba un camino; *La Aldea de la Iglesia*, por donde pasaba un camino; el B. de *Liandres*, también con camino; por el B. de la Iglesia situada en el centro del pueblo pasaba el *Camino Real*; *Puente Venero*; *Las Conchas*, con camino; *Cruz del Valle*, por donde pasaba camino; *Puente Pando*; *Roma*, sitio por donde pasaba camino; *La Carrera*; *La Portilla de Muñones* y *El Hospital*. D.^a Leonor de la Vega poseía el *Puerto de Ruiseñada*.

Continuaba el camino a *Comillas*: *Trasvía* y *Tresvía*, mies en la cual había una finca a todos aires con *Camino Real*; *Estrada* y *Estrado*, por donde pasaba un camino; *La Portilla* (B.), con calle pública; *La Torre*, por donde pasaba camino; *La Portilla* (B.), con calle pública; *Castro Blanco*; *La Puente Grande*; *La Plaza*, con camino; *Ru-lapuenta*; *La Coterá*, con camino; *Castro Rubio*; *Revía*; *La Rabia*, a orillas del río; sobre el cual había un puente perteneciente a la Revilla.

Pasado la ría de *La Rabia* por su puente se penetraba en territorio del lugar de *La Revilla*, perteneciente al Valle de *Valdaliga*, pero con tres barrios —*Valle*, *Sierra* y *Oriandre*— cuya jurisdicción en lo temporal correspondía a *San Vicente de la Barquera*. Al terreno éste venía a parar también la comunicación procedente de *Cabezón* y de *Treceño*, de que más tarde hablaremos, y como consecuencia de esta conjunción existían en el siglo XVIII una infinidad de sitios por donde pasaba *Camino Real* o que por otros motivos eran reveladores de comunicación.

Ya antes de *Comillas*, el Pico del *Castillo* de *Ruiseñada*, aunque algo separado de la Vía, no dejaba de ejercer influencia sobre ella; existía después el *Tejo*, lugar que en 1352 pertenecía a la Caballería de *San Juan de Acre* como probable herencia de los templarios, y *Abaño*, con la mies del Camino y con Hospital de *San Lázaro*, el cual, como todos los pertenecientes a su orden, situaban en los caminos públicos y que, a ejemplo de los Reyes de Francia que los tomaban bajo su protección, hicieron después los nuestros, como me consta lo realizó Felipe V con el hospital trasmerano de *San Lázaro de Tes*.

Tanto la vía de la costa que hemos descrito como la procedente de *Cabezón* y *Treceño* y la que procedente del *Saja* pasaba por *El*

Escudo de Cabuérniga a Roiz, se arrimaban al territorio de La Revilla en demanda de la Barquera de San Vicente, único paso útil por la costa antes de la construcción del hermoso puente de la Maza.

Refiriéndome ahora a las tres barrios de Valle, Sierra y Oriambre, que son los que principalmente nos interesan, entre los que pertenecen a la jurisdicción eclesiástica de Revilla, por pertenecer a la civil de San Vicente y ser punto de paso para San Vicente de la Barquera, encontramos sitios por donde en 1752 pasaba el *Camino Real*, los siguientes: B. de Valles, La Revilla (bien entendido que es barrio), El Milatero; sitios de la Rabia, La Coteruca, *Aloñas*, *El Castío*, La Canaliza, La Cerrada de la Pita, La Cerrada de Llagunes, Pasquero, Las Brañas, Las Peñucas, por la casa de D. Juan Francisco de Quirós, El Regato, La Corbeta, La Cerrada de Remuelle, Repuente y Colobar, La Haspa y Sierra, *La Rueda*. Finalmente, existía la *Calzada* pública que pasaba por el S. de Sobenes.

En territorio ya de la villa de San Vicente había también sitio de la Rabia y los páramos de Remonillo y Valencia.

Pasada la barquera, que dió nombre a la celebrada villa de la costa, el lugar de *Estrada*, continuado por Abanilla nos anuncia el final de la Vía de Agrippa en nuestra provincia; como el de *Vidiago*, en Asturias, nos habla de su continuación por este territorio.

La proximidad de la vía a la costa, desde Barreda a San Vicente, y la inmediación también a la Montaña, obligó a la construcción de fortificaciones, y así hemos relatado las de Vispieres y el castillo de San Miguel; el de Misileo en Santillana; la torre de Puerto Calderón; Los Castillos en Oreña; El Castro en Toñanes y en Cóbreces; el Castro, el Castillo y la Torre en Ruiloba; La Torre y los Castros en Comillas, amén del Pico de Ruseñada, donde hubo un castillo; el Castillo de Revilla y el hermoso de San Vicente de la Barquera. A Abanillas venía a parar la comunicación del Nansa, de la que más tarde hablaremos.

II. VÍAS PROCEDENTES DEL INTERIOR DE LA PENÍNSULA.

1.^a Calzada romana que, procedente de Puente Dei, entraba en el Valle de Mena por *Irus* (con un barrio de *Vía*) y *Arceo* (¿ con recuer-

do de fortificación?); lo recorría en toda su extensión, con muy comprobado recorrido, y por el Berrón y Alto de las *Muñecas* se dirigía a Castro-Urdiales (Flaviobriga). En el pueblo de Otañes, y en su pendiente Norte, existe el *Pico del Castillo*, en el cual, según el ilustre Caso López, que reconoció los cimientos, debió de existir (existiría seguramente) una fortaleza romana, pues en su parte meridional se encontró el celeberrimo plato. Según el citado párroco (*El Diario Montañés* del 11-I-1915), sobre las ruinas romanas del edificio se edificó más tarde el que se llamó *Castillo de Lastra Mala*, y que fué un Conde de Noreña —a quien se hace abuelo de un Garci Sánchez de Otañes que asistió a la batalla de Las Navas de Tolosa— el que lo edificó. El citado castillo romano defendía la comunicación hasta Castro, en donde se unía con la de Agrippa.

2.^a La calzada que, poco antes de Irus, se desprendía de la anterior y bajando por el Alto de los Tornos llegaba a Ramales. Aquí debía bifurcarse: un ramal debía seguir por Udalla, río abajo, hasta Seña, en donde se unía a la de Agrippa. Al hablar de ésta y de su paso por Seña hemos dicho, por estudio toponímico, que debía existir un Camino Real de Seña a Limpias. El benemérito Lezaga (*Santa María del Yermo*) dice que de una vía desde la costa “se conservan marcados restos en el Valle de Liendo y alguna aldea de Laredo; marchando por Seña y por los barrios de Ampuero, llamados Cerbiago y Tavernilla, cruzaba el Ason por Udalla y por la Venta de Parayas penetraba en Ruesga”.

La presencia de los templarios en Udalla justifica un paso por su puente, así como el nombre *Tavernilla* = *Ta* (prefijo ibérico) + *Verna* (¿de Vierna?); pero sin que rechace la comunicación que supone Lezaga, que no he estudiado, y que desde luego sería muy dominante y propia para tiempos de guerra, supongo que no dejaría, sobre todo para tiempos de paz, de existir la que río abajo del Ason se uniera por Seña con la de Agrippa.

En cambio, conozco mejor el camino que, desprendido, por Ramales, de la que vamos estudiando procedente de los Tornos, entraba en el Valle de Aras por el paso conocido por el Hayal (con sitio de la *Calzada*); seguía por San Bartolomé de Aras (barrios de *Vía* y de *Castro*, recuerdo del que defendía la comunicación); lugar de Bueras (barrios de *Vía* y *Castio*, corrupción de Castillo); Bádames (en 1084

“illa Karraria antiqua”, según DP, XXVI); solar de *Alvear*, en Carasa, cuyo nombre, *El Vear*, nos recuerda la Vía; paso de la ría por el sitio de *Rulabarca*; Nates, con su barrio de *Vía* y su torre, que poseyeron los sanjuanistas. En el barrio del Valle, llamado singularmente Aras, había en 1084 “illa Karraria antiqua”.

Aunque la calzada que vamos estudiando al llegar a la de Agrippa pudo cruzarla y probablemente la cruzaría para llegar al puntal de Ciceró, situado en el barrio de *Vía* y de allí por mar al *Portus Victoriae* (Santoña), es seguro se embebió en la general de la costa hasta Gama, donde se separó en demanda, por tierra, del citado *Portus Victoriae*; pasaba por Escalante, en donde en 1086 había “illa Karraria publica” (DP, XLVI), y en 1308 “la carrera antiqua”, amén del *Castillo de Hano*, protegido por el cual seguía a Argoños, en donde, en 942, existía “alia pars de *uia* illa publica”; en 1084, “pro illa *uia* publica” y un sitio llamado *Castello* que las defendía y, finalmente, pasaba la canal de Bóo por el puente de *Pontejos*, en el que hubo en el siglo XV un combate del cual habla Lope García de Salazar y yo relato en mi libro *Ilustraciones*. La existencia de este puente era necesaria por convertirse el Peñón de Santoña, con frecuencia, en isla; pasado el puente entraba en el lugar que hoy llamamos Santoña.

3.^a Comunicación por el portillo de *La Sia*. La existencia de esta vía parece comprobarla el verla cerrada por una fortaleza aun recordada en la *Peña Castillo* que la barrea. Según referencias de mi joven amigo Chepe Menéndez, que veranea por Veguillas, el camino que se conserva pasa por el pie de la Peña, que tendrá unos ¿500? metros de altura, y del cual se desprende el que sube a la cúspide y llaman *Barguillas* (V.). No me ha podido asegurar Menéndez si alguien ha encontrado restos de construcción. Esta comunicación, como otras de que luego hablaremos, debieron de ser muy usadas desde el establecimiento de los pasiegos en los montes llamados de *Pas*, de los cuales tomaron nombre, como el terreno lo debió tomar por la abundancia de comunicaciones o *pasos*.

4.^a *Portillo de Lunada*. Fué, desde luego, utilizado en la Edad Media; pues la existencia de los templarios en San Sebastián (Liérganes), sitio tácticamente inmejorable para barrear la comunicación, lo comprueba. Y más la existencia, al pie del alto donde la iglesia se

asienta, de la guarda de Lancharo dedicada al cobro de los derechos de exportación de nuestros hierros.

La existencia del puente de Liérganes que en el siglo XVI andaba enfermo y la dominación que desde el alto de San Sebastián lo apor-tillaba, nos llevan a considerar la existencia de una antigua comuni-cación paralela a la costa, que desde el valle de Ríotuerto por Ruean-dio y de este alto se dirigía al Pisueña. Hoy existe el camino que por San Sebastián, Campo del Diestro, Campo de Espina y Llanos conti-nuaba a Esles. D. Marcial Solana recuerda que una señora antepa-sada de su familia y de apellido Cotero y que murió en Esles, fué trasladada a Rucandio por ese camino.

Por el camino de Lunada venían en mi niñez los pasiegos a los mercados sabatinos de Liérganes, trayendo sus mercancías en los bu-rros, que nosotros llamábamos espinosiegos y que nos parecían un mo-delo de testarudez. De uno de ellos tengo un recuerdo que si entonces me hizo rabiar el hecho que lo motivó, hoy me obliga a sonreirme.

5.^a *Camino del Escudo*. Tengo entendido por conversaciones con mi amigo D. Félix López Dóriga, gran entusiasta de nuestra historia y muy enterado en este asunto de las antiguas comunicaciones, que aun perduran restos de calzada, por la parte alta de los montes, que por *Castillo Pedroso* se dirigía al actual Santander. Castillo Pedroso fué indudablemente ocupado por los romanos. Tradición de ocupación an-terior también existe. Mi joven amigo el Sr. Riancho (hijo) me ha asegurado que en un lecho torrencial de las inmediaciones apareció una moneda o medalla de oro, romana, y el mismo Riancho recuerda un sitio dominante con asentamiento de castro o castillo. Madoz habla de una antiquísima torre que existía en el centro del pueblo (18). Tam-bién me han asegurado existen restos de mámoas, leyendas de in-janas, etc.

Los márgenes naturales del Valle de Pas fueron ocupados también militarmente. No sé de obras defensivas en lo alto del puerto, pero el valle fué, y fuertemente, interceptado. En Acereda y en un altito que domina parte de aquél, se veían en el pasado siglo restos de un anti-gua *castillo*; en Iruz y en el lado opuesto del río Pas existe el cerro

(18) En 1448 Castillo Pedroso era lugar realengo. (Escagedo, en el *Pleito de los Valles*.)

llamado *Nuestra Señora del Castillo*. En la Novena de Nuestra Señora del Soto que en 1866 publicó el Padre franciscano Fray Bernabé González, se dice que la imagen se había venerado, antes de construir el convento, en una pequeña ermita que sirvió de ayuda de parroquia al pueblo de Iruz, y que en sus inmediaciones hubo un hospital y albergue de enfermos y peregrinos. Añade que, en tiempos del "Infante Don Pelayo" se había construido un torreón que desapareció al hacer el convento. Copia una inscripción que dice existía en una lápida colocada en el frontón, que desapareció o quedó oculta. La lápida, de la era DCCLXVII, hacía referencia a un capitán llamado Oveco; que "algunos han supuesto que era goda".

Nada puedo juzgar sobre la autenticidad de la lápida, bastando con que recordemos que frente a Iruz subsiste un cerro de Nuestra Señora del Castillo. La referencia a Pelayo, por intermedio de Oveco, aunque para mí no segura, no es tampoco absurda. Que Pelayo y sus sucesores construyeron o repararon castillos que, más o menos directamente, barreaban las comunicaciones con Castilla y con León, más fácilmente accesibles a la morisma en sus algaras, es materia conocida. De Alfonso I consta, por el Arzobispo Don Rodrigo, que por el Oriente de su reino "plurima castra munivit populos christianos"; y de Alfonso III se sospecha fuera el constructor del castillo de San Vicente de la Barquera, y se conoce con certeza lo hizo en Alba, Arbalio, Gordón y Luna para poner a cubierto de los ataques sarracenos a Oviedo.

Más adelante, en *Puente Viesgo*, existe el *Pico del Castillo*, cuya obra dominaba el paso a lo largo del río Pas, por su izquierda, el puente sobre este río y, a favor de él, la orilla derecha. Persisten recuerdos de camino romano que pasaba el puente y manifestación de doble camino paralelamente al valle y en sentido transversal para comunicación que venía de Trasmiera.

En cuanto al valle de Carriedo, al cual se podía llegar, pasado El Escudo, por el Puerto de la Braguia, pasaba por Bárcena (sitio de *Cimadevía*) y se encontraba barreado a la salida por *El Castillo* recordado en el Pico del mismo nombre, que, inmediato al monte Caballar, no era, sin embargo, dominado por éste dadas las armas de la época. Su posición recíproca era parecida a la del Castillo de Solares con respecto a Cabarga.

Tanto el camino a lo largo del río Pas como el del Pisueña reuni-

dos marchaban en demanda del Puente de Solia, en donde se unían con la Vía de Agrippa. En el lugar de la *Concha* (v. esta palabra en mi Vocabulario) existe barrio de *Vía* y sitio llamado *Fuentevía*.

Finalmente, por el Valle de Camargo y protegido por la fortaleza recordada hoy en *Peña Castillo* llegaba al Portus Blendium (Santander).

6.^a *Camino por El Besaya*. La existencia de una vía romana desarrollada por la cuenca del río Besaya está asegurada por sus hermosos restos y por la toponimia.

En mi libro *Ilustraciones* hablé de la tésera romana, en la que se describe una calzada que, procedente de León, pasaba por Aradillos y llegaba hasta el Portus Blendium (Santander). En cuanto a las defensas construídas para asegurar el tránsito figura en primer lugar el Castillo del Dueso, posteriormente se llamó —siguiendo leyes morfológicas corrientes en Cantabria— *Aldueso*, cuyo objeto era principalmente asegurar el paso de la no muy acentuada divisoria. El asentamiento del Castillo es típico y, según el joven doctor Sr. García Díaz, inteligente investigador de esta región, en el castillo, que existía ya en tiempos de Alfonso I, “perduran restos de cimientos que se pueden ver en el monte *El Castillo*, situado muy inmediato al pueblo de *Aldueso*. Dicho monte, que pertenece al territorio de Cañeda, Ayuntamiento de Enmedio, es interesante porque en su cima, alta y puntiaguda (cerca de la cual están los cimientos indicados), “encontré abundante cerámica muy primitiva y numerosos huesos de animales de los usados en época prehistórica para sacrificios religiosos. ¿Adoratorio? El referido castillo ocupa el centro de un cuadrilátero en cuyos asientos estuvieron situadas las ciudades de Vellica, Juliobriga, Aracilum y Primorías (actual Somballe), que colocadas los dos primeras sobre el Ebro y las otras dos sobre el Besaya, defendían la entrada de la Montaña, viéndose desde todas ellas el nombrado Castillo”.

Agradecidísimo a las noticias del ilustre doctor —acaso convenga no aceptar tan de lleno la coincidencia de Primorías y Somballe que supone Escagedo—, son interesantes, en alto grado, la de la ocupación prerromana de la posición y la sospecha de oratorio, probablemente exacta por lo que más adelante manifestaré.

Según Madoz, en su tiempo *La Venta de Aldueso* estaba en la Calzada de Reinosa a Santander.

La vía romana, que aun se conserva en gran parte, la llaman los naturales *Camino de la Concha* (v. en el Vocabulario esta palabra), y en ella hay los sitios de *Somoconcha*, *Media Concha* y *Pie de Concha*. En el barrio de Somoconcha, destruído en tiempo de Madoz, estaba la ermita de Nuestra Señora de Somoconcha, perteneciente a Pesquera. Estaba junto a las ruinas del barrio. El camino pasa cerca de Río seco, con iglesia románica.

En Pie de Concha se puso en la Edad Media la renombrada guarda (hoy diríamos "aduana interior"). En cuanto al camino, seguía por Arenas, en donde en 1112 (*Privilegios*, I, pág. 31) consta "illa itinera antiqua qui discurrit ad illa parte de Sancto Johannes de Rauezudo".

El Valle de Iguña aparece muy surcado de caminos en la antigüedad. Además de la cita anterior sobre Arenas, figuran: en 1019, "illa carraria qui discurre ad Argueces"; "ad illa carreria qui discurre ad illum vadum" (CS, XLII); en 1017, "itinera qui pergit ad Egunna qui exit de Mesuco" (CS, XLIII); y "per illa calçata que est iter qui pergit de Conflia et venit ad Egunna". En el lugar de Bárcena se encontraba el sitio de *Cimadevía*.

La importancia de la línea del Besaya la comprueban los recuerdos que perduran de los sanjuanistas en sus inmediaciones. En 1352 (*Becerro de las Behetrías*, Merindad de Aguilar de Campóo) tenían éstos posesiones en Camesa, Celada-Marlante, Castrillo, La Mata y Aradillos, con las cuales se aseguraba el cierre de la Cordillera Ibérica, el dominio de la llanada de Reinosa y la bajada al mar por aquel río. Pero el castillo de Aldueso, si aun entonces se conservaba enhiesto, no era de la propiedad de la Orden de San Juan, lo cual, sin embargo, no nos asegura no hubiera sido de los templarios. También poseían los sanjuanistas los lugares de Río seco y Lantueno. En cambio, no poseían otros sitios sobre los cuales consta influencia posterior. Más tarde (Madoz, siglo XIX) consta que al cura de la parroquia de Santiurde lo presentaba el Prior de Arbejal como perteneciente a la Orden de San Juan; que San Juan de Raicedo, cuyo anejo era Santa Agueda, era también presentación de dicho Prior; que La Serna, capital del Valle de Iguña, tenía diócesis *nullius* correspondiente a la misma Orden y que su parroquia de la Asunción tenía como aneja la cuarta parte del pueblo de Arenas, a cuya parte administraba el pasto espiritual el cura del citado San Juan de Raicedo, como sirviente en esta

parte del de La Serna. El escritor benemérito Lezaga Larreta (*Dos Memorias*) suponía que San Juan de Raicedo pertenecía a la Orden de Calatrava. Es probable sufriera un error; pero pudo existir algún cambio. Sin embargo, mientras yo no contemple documento auténtico dudaré de esta influencia, que otro escritor supone se ejerció también sobre Santa María del Yermo.

Si a todo lo anteriormente manifestado añadimos que el *castillo* que defendía la entrada al Valle de Iguña y, por ende, a la guarda que en Pie de Concha servía en el siglo XIV de aduana, y había sido cedida por el Rey Alfonso XI a Gonzalo Ruiz de la Vega, en cuya cesión y en otras análogas pudiera advertirse la generosidad del rico de reciente data; que en el Valle de Cieza existía otro *Castillo*, que se nombra en 1338 al realizarse la partición de los bienes de Garcilaso, y cuyo castillo correspondió a su hijo, el citado Gonzalo Ruiz (Salar, en las *Pruebas de la Casa de Lara*), y, finalmente, que en San Mateo hubo también un castillo atribuido por algún escritor a la titulada Doña Urraca la Asturiana, hija de ganancia de Alfonso VII (19); hemos de convenir en que la entrada por el Besaya a la Montaña baja estuvo siempre bien defendida desde el tiempo de los romanos, a los cuales no dudo atribuir, si no la completa construcción de todos ellos, sí la de la mayoría de los castillos o, al menos, su reconstrucción, pues algunos debieron estar ocupados por los cántabros.

La calzada romana del Besaya, cuya existencia es indudable, dejó, además de restos materiales bien patentes, otros en la toponimia hasta rendir viaje en el Portus Blendium (Santander). Además de los citados *castillos*, encuentro, en Santa Cruz de Iguña, un barrio de *Somovía*, en donde está la casa de mi joven amigo Pepe Bustamante, que por su altura corresponde bien al trazado de la antigua calzada que iba más baja, cercana al río; en Barros, un barrio, *El Vear*, y un sitio de *Sovía*; en Ríocorvo, donde el año 853 (donación, por los obispos Ariulfo y

(19) En 1404 se dice que al ceder el Rey a Gonzalo Ruiz de la Vega el portazgo de Pie de Concha, cuyo rendimiento era anejo a un castillo levantado en un monte cerca de Queveda, aquél se apoderó de todo. Otros testigos dicen que al ceder el Rey, a Gonzalo Ruiz, los derechos de las Asturias de Santillana, éste se apoderó de portazgo y castillo.

El castillo de Cieza de que se habla en 1338 puede ser el que figura en el mapa de Coello con el nombre de Castillón.

Severino, a Oviedo, de Santa María del Yermo) existía un puente (*pontem de Rivo Couvo*) por el cual la vía pasaba a la orilla derecha del Besaya, existiendo por allí fuerte tradición de caballeros-guías templarios, que Amós de Escalante (*Ave, Maris Stella*) recogió, y en donde, independientemente de la tradición, hubo más tarde, sin duda por destrucción del puente, una barca a cargo de la Orden de San Lázaro.

Ríocorvo es un barrio del lugar de Cohicillos y en él, todavía el año 1752, se conservaba el puente, que tenía 57 varas de largo, y corría su entretenimiento a cargo del lugar. En el mismo Ríocorvo se conservaba el Beaterio de San Lázaro, cuyo edificio tenía 62 varas (largo), 12 y media (ancho) y 3 y media (alto) y estaba situado entre el *Camino Real* por solano y un camino peonil por ábrego.

Una vez pasado el puente, el camino seguía, por la orilla derecha del río, a *Viérnoles*, cuyo nombre e importancia en recuerdos históricos recogidos por Lezaga (*Dos Memorias*) nos lo acreditan como centro influyente regional en una época en que Torrelavega apenas si podía pavonearse con su torre en el caso en que ésta hubiera sido construída para la defensa del camino.

Entre Ríocorvo y Viérnoles el camino pasaba, en 1752, por un barrio de *Hoz*, en donde existían, como límites de casas o tierras, la *Carretera* o el *Camino*; por el barrio de Herrera, en el cual había un sitio llamado, por antonomasia, El Barrio, por el cual pasaba la *Carretera*; más al Norte, por otro barrio, Rodonil, en cuya mies se conservaba el sitio de *Viar*, y por donde pasaba la *carretera común* en demanda de Torrelavega. Había en el mismo lugar de Viérnoles sitios muy significativos, como *El Barquero*, *El Barquín* y la *Horguía*, la *Pontanilla*.

Antes de proseguir diremos que el puente de Ríocorvo era, según Lezaga, el que en su tiempo se llamaba del "pasiego", en el cual aun se notaban señales de Roma y que fué destruído en 1834 por una gran crecida del río. Hoy señalan unas ruinas donde se supone tuvo lugar el "Salto del Pasiego", de donde tomó nombre una zarzuela que yo escuché en mi juventud y del cual yo hice también alusión en un soneto que escribí con motivo de la hazaña del joven Pombo al cruzar en avión el Océano.

De Torrelavega tenemos los siguientes datos: En 1753 pasaba el

Camino Real por el Cristo de la Vega; por el barrio de Arriba; por un sitio llamado del Crucifijo; por la mies de la Vega, una tierra de la cual lindaba con *Camino Real* y con la *Carretera*. En la misma mies, y sitio de *Sorribero*, una tierra también lindaba con *Camino Real*, y en ella había el sitio de la *Barca*, en el cual estuvo el Molino de la Villa, y el sitio de la Cruz, en donde una tierra lindaba por cierto "con el río de Saja y Vesaya".

En el siglo XVIII se construyó el camino nuevo para Castilla, el cual se inundaba algunas veces, lo cual originaba gastos a la villa y ello fué motivo, entre otros, para que aquélla solicitase de Carlos III la concesión de un mercado, que concedió en 1777 (1-IX). Este camino nuevo pasaba por la Vega, que es donde está hoy la Plaza Mayor, y en ella construyóse un mesón.

Después de Torrelavega es lógico que siguiera el camino romano confundiéndose con la vía de Agrippa desde Barreda, hasta Camargo, en donde se separaba en demanda del *Portus Blendium*. En 1025 (CS, LXIV) existía "Villa Egullo in territorio de Camargo" y había "illa itinere antiqua qui discurrit ad villa Egullo"; así como "illa itinere que discurrat ad illo monte et ad illas ripas", en cuyo camino último es probable se haga referencia a uno que condujera a Liencres y desde allí al que ya hemos citado de Liencres a Mortera y Arce.

No hay que decir que todos estos caminos, e incluso la Vía de Agrippa, sentían la protección más o menos cercana del castillo recordado hoy en la *Peña de Castillo* y en el lugar de Adarzo (¿ad arce?).

Para finalizar este asunto diré que es preciso reconocer con cuidado un camino que ya existía a principios del siglo XVI y arrancando de Ríoseco o por sus cercanías atravesaba la división del Besaya y el Saja y por Bárcena Mayor, Los Tojos, *Vioño*, Riente, etc., iba a cruzar el último río en Santa Lucía para llegar a Cabezón de la Sal. Este camino, según me dicen, tiene en la dirección descrita huellas de Roma.

De la misma manera, de permitirlo los años, estudiaría la comunicación antigua entre Besaya y Pas, pues la barrunto sin poder precisar sus arranques. Y, por último, lo haría igualmente por el terreno de aguas vertientes a partir de Juliobriga y Aradillos.

7.^a *Entrada por Piedras Luengas*. Seguramente los romanos construyeron un camino por este paso, que poco después se bifurcaba pe-

netrando un ramal, por Valdeprado, en Liébana, y otro cruzando la Cruz de Cabezuelas caía sobre la cuenca del Nansa, que debía seguir por Salceda y Tresabuella, Lombrañá, Tudanca y Santotís. Por debajo de este pueblo subía al paso de Valsemana. Por éste entraba en aguas del Saja, prosiguiendo por Renedo, Terán y Puente de Santa Lucía, uniéndose aquí la red de la costa. Según me ha manifestado mi buen amigo D. Prudencio González, vecino de San Salvador de Candemuga (Pernia), que recorrió a caballo hace muchos años este camino, los restos de la calzada romana se notaban muy patentes en la subida al paso de Valsemana en la divisoria de Nansa y Saja.

Por Pideras Luengas penetró en Valdeprado el primer Rey de Castilla, Don Fernando, el año 1055, después de muerto su hermano Don García en Atapuerca; y es más que probable que por dicho paso se retiraran los moros salvados del desastre de Covadonga y del de Cosgaya.

La defensa del paso de Piedras Luengas desde Pernia la comprueba la presencia de los sanjuanistas en Arbejal y otros lugares del valle de Pernia. En Valsadormín, confinando con Arbejal, se ha encontrado en la pasada guerra gran cantidad de monedas romanas de cobre al verificar trabajos de atrincheramiento por las tropas nacionales. Según me comunica el citado D. Prudencio, el comandante Sr. Fernández Gómara, a cuyas órdenes estaban las fuerzas que encontraron las monedas, atribuía el depósito de éstas destinado al pago de algún destacamento romano, extraviándose por algún accidente imprevisto ocurrido a las fuerzas que lo conducían.

Una duda grande me ha sugerido el saber que, cerca de Piedras Luengas y en la vertiente Norte, existe un monte llamado *Pámanes* (Pámenes, dicen los naturales), pues en *Ilustraciones* (t. II) he hablado de un interesante "Juicio de Dios" celebrado en 1055, ante Don Fernando, en el lugar de Pámanes. Desde luego, al conocer el documento por el Cartulario de Sahagún, supuse que se hacía referencia al lugar trasmerano, porque además a él se refería el que lo publicó. Ahora digo que los nombres de las propiedades discutidas por los condes litigantes favorece al Pámanes de Liébana, pero el tratarse de un despoblado y montuoso lo hacen poco apropiado para un acto solemne en el cual los testigos habían de someterse a la prueba del fuego. ¿Recibió el monte lebaniego su nombre tan poco corriente por re-

cuerdo del acto de Trasmiera? Lo ignoro, y no me seduce mucho la hipótesis, pero como algo bueno puede deducirse aun de los errores, yo saco aquí la consecuencia de la necesidad que en pequeña escala y con premeditación —si yo no me pavoneo no espero que otro lo haga— he tratado de satisfacer en este modesto trabajo de profundizar en nuestra toponimia, conociendo y clasificando todos nuestros nombres topográficos.

Finalmente: aun cuando no lo he estudiado, creo que el camino de Piedras Luengas una vez en el Nansa, y sin pasar al Saja por Valsemana, seguiría río abajo desprendiendo un ramal que, por el llamado Escudo de Cabuérniga, en donde, según el erudito presbítero Caso López, hubo un *castillo*, cayera sobre Treceño siguiendo después para la costa, como estudiaremos en el siguiente capítulo.

III. VÍA PARALELA A LA DE AGRIPPA Y AL SUR DE ELLA.

A partir del paso del río Miera por Puenteagüero y hacia el Sur, se puede apreciar otra gran comunicación que, marchando después de Este a Oeste, terminaba reuniéndose, poco antes de San Vicente de la Barquera, con la vía de Agrippa.

Pasaba por el pueblo de Solares cruzando el alto de San Pedruco; Casa de los Ruvalcaba, que se construyó en el siglo xvii a caballo de la comunicación; barrio de Socastillo, protegido por el *Cultellum Castrum*; pueblo de Sobremazas, en el cual la jalonaban la Torre de Cudeyo, ermita de San Esteban, sitio de *Torría*, Los Cuetos, por donde aun se llama la *Calzada* y en donde se conserva, aparte de su anchura de vía principal, un andén empleado para los peatones; iglesia de San Vítores y barrio de El Avellano —éste del pueblo de Pámanes—, entre cuyos dos hitos observé un andén análogo al que aparece en Sobremazas; sitio del Castillo, no lejos del Avellano; *El Sedo* (V.); Somarriba, en donde está la célebre Cruz recordatoria, por curiosa tradición, que estudié en mis *Ilustraciones*, de la famosa cabalgada que en el siglo xiv hizo D. Pedro González de Agüero; *Las Cuartas* (V.), entrando en lo que fué Asturias de Santillana por *Sobarzo* (¿Subarce?); Penagos; Santa María de Cayón, a pasar el Pas en *Puenteviesgo* (v. *Viesca*) protegida por el *Castillo* recordado en el inmediato

pico; del cual debieron ser dueños los templarios y lo heredaron después los sanjuanistas, que tuvieron en el lugar cabeza de encomienda, a la cual deberían pertenecer los bienes de la Orden en las Asturias de Santillana. El puente construído sobre el Pas tenía o, mejor, tiene parecido familiar con los de Liérganas y Arce, y sus cinco arcos, perdurando sobre los que los romanos construyeron, no fueron obra de éstos.

* * *

Antes de proseguir con el estudio de esta vía, quiero hacer presente lo perfectamente que estaba trazado, desde el punto de vista militar, el camino desde Solares por Sobremazas y Pámanes, y el enlace perfecto de trazado y obras defensivas cuando necesidades técnicas de éste lo aproximaban a peligrosos padrastrós. Así, el Castillo de Solares, la torre de Cudeyo, el castillo cerca del Avellano cuando la inmediación al monte Cabarga sin foso intermedio obligaba, como en Sobarzo, a emplear la fortificación.

Otra reflexión debo manifestar que me ha sugerido el estudio del camino llamado *Calzada* delante de la Casa de los Cuetos, y que puede contemplarse en una de las láminas que ilustran mi libro *Cudeyo*. Allí aparece un andén para los peatones que bien pudo ser construído por los romanos, pueblo constructor por excelencia; pero contemplando el desgaste de sus piedras, se me ha ocurrido si el tal andén sería el piso primitivo de la calzada que fué después rebajado para utilizar las piedras en las cercas que lo acompañan. Por esta razón yo recomiendo a mis compañeros del C. E. M. que procuren observar si los tales andenes aparecen en otros caminos en los cuales no pueda sospecharse utilización de las piedras primitivas de los firmes romanos.

* * *

Continuando con el trazado de que nos venimos ocupando, diré que desde Puenteviego y más o menos alta, ésta debía recaer por el monte Dobra sobre la llanada de Torrelavega. En el Pico Dobra fué donde Alcalde del Río encontró el ara romana construída en el año 399 y dedicada a una deidad llamada Erudino. El camino, una vez en la cuenca del Besaya, por Viérnoles, recaía en Ríocorvo. En este lu-

gar, según ya hemos dicho al hablar de la vía del Besaya, había en el siglo IX un puente sobre este río, y cruzado y siguiendo para Oeste, se iba a recaer sobre el Saja.

Sobre la vía y en el lugar de Cohicillos, del cual era un barrio Ríocorvo, se encontraba Santa María del Yermo, iglesia cedida a Oviedo en el siglo IX; la ermita de San Cipriano, que las modernas costumbres han desprestigiado; el significativo *Campo de la Estrada*; y en el llamado Concejo de Ibío, los barrios de Sierra, Ibío, Herrera y Riaño, por todos los cuales pasaba el camino llamado en el siglo XVIII "calle pública" entre los caseríos. Eran sitios interesantes de este recorrido la "Casa de la Guerra", que en 1752 pertenecía a D. Francisco Xavier de Ceballos Guerra, caballero de Calatrava. Tenía la casa de los Guerra su coto redondo que comprendía varios prados y además un erial de 70 carros, en donde estaba la parroquia, de la cual era Patrón el señor de la Casa, y "una casa-torre antigua perdida", que debe ser, sin duda, la que dice Madoz que se atribuía a los romanos. La casa principal estaba fuera del coto.

Pasaba el *Camino Real* por el sitio de la *Hermida*, en donde tenía una casa D. Francisco de Cobo y Zorlao, que en el siglo XVIII y con ese título se elevó a marquesado (20). En el barrio de Herrera, además de la *Hoz* de su nombre, había un sitio llamado *Santo Domingo* y en él una ermita dedicada a este Santo. Son, además, innumerables los sitios del Concejo de Ibío reveladores de la antigua comunicación: La *Calzada*, que aparece en muchas partes; *Viar*; la mies de *Revia*, por donde pasaba un camino; *Llosavía* y *Rosavía*, sitios con camino; La *Horga* o *Jorga* (aspirada la H), por donde había camino; *La Puente*; *El Pontón*; *El Collado*, etc. Finalmente, en el barrio de Herrera hubo un Hospital de fundación más moderna, pero revelador del camino.

(20) Escagedo (*Caminos de Santiago*, en "El Diario Montañés") habla del Paso de la Hermida que une a Iguña con Mascuerras y "que era el camino obligado en el siglo XIV entre ambos valles". Llama San Juan de Renedo a lo que era en realidad San Juan de Raicedo. Sospecho que hay error en ambas afirmaciones, pues con respecto a la primera, según veo en Madoz, la Hermida era un caserío de Sierra de Ibío, propiedad del Marqués del mismo nombre, y parece más propio para el paso desde Ríocorvo. En cuanto a la segunda afirmación, es seguramente errónea, sin duda por falta en la impresión.

El nombre de *Ibío* nos habla de *Vía* (cambio de sexo corriente en Cantabria y empleo de *I* protética), lo que se corrobora en el *Becerro de las Behetrías* (1352), en cuyo libro aparece *colación de ybio* y en ella un barrio llamado *Viya* que, por lo observado (v. el Vocabulario), es *Vía*. Aun los pasiegos dicen *miyo* por *mío*.

En 1128 (CS, XXIII) existía en el territorio de *Quo* un lugar llamado San Mateo, por el cual pasaba "illa itinera antiqua". El territorio correspondiente a *Quo* estaba, según el Sr. Jusué, bañado por el río Besaya y cerca de Torrelavega. El lugar actual Coo, si fuera el antiguo *Quo*, está un poco al Sur de la calzada; pero su territorio se extendía por el Norte lo bastante para abarcar la calzada. Yo sé que el territorio de *Quo* era bastante extenso y que, por tanto, el San Martín de *Quo* pudiera hacer referencia al de Mazcuerras, de que vamos a hablar prontamente.

La vía que estamos estudiando seguía de *Ibío* a Villanueva de la Peña, pues en 1088 (CS, LXVII) ya se habla de San Pedro de Villanova, y en 1106 (CS, LXIII) había en Villanueva "illa itinera antiqua qui discurre ad Castannare". Seguía después la vía a Mazcuerras, en cuyo sitio de San Martín consta, según ya hemos dicho, la existencia de los templarios (Luciano Huidobro, en *Los Templarios en la Montaña*, "Diario Montañés" de 20-X-1933). La Encomienda de San Martín de Mazcuerras abarcaba bienes en San Martín, Cabezón, Cohinos, Cos, *Ibío*, Peredo y Torres. En San Martín, según ya sabemos, persistían en 1526 restos del monasterio y castillo, y entre los bienes figuraba la Mies de Royuelo, en la cual se había llevado el río algo de *vereda*, y lo que quedaba confinaba, entre otros límites, con "el camino real que viene de Cohino y sale para Salinas, que es la calzada".

Este último párrafo es interesantísimo, pues nos habla de una *calzada* que marcha para las Salinas (de Cabezón, seguramente) y que luego veremos prolongarse por Treceño. El Cohino citado no debe ser el de Valdeguña, ni el barrio del pueblo de Barros, así llamado, sino el Cohiño del mismo Mazcuerras, el cual está algo separado de la Iglesia de San Martín y en situación, según me dicen, propia para camino procedente de *Ibío*, que aun se llama "Calzada de *Ibío*".

Todavía en el siglo XIX se iba desde Ríocorvo a Cabezón por un camino, que es el que describimos, del cual nos habla Amador de los

Ríos (*Santander*, pág. 843), y dice estaba “partido de hierbas y cudones”; y aun anteriormente, nos dice Lezaga y Larreta que “por Ríocorvo aportillaban los que iban a San Vicente [de la Barquera]: seguían a Cohicillos, Villanueva de la Peña, Cabezón y Treceño”.

Por este camino vendrían en el siglo IX los *pozales de sal* que, de las salinas de Cabezón y Treceño, concedió el Rey de Oviedo a Santa María del Yermo (Cohicillos) en el momento de su fundación. Por él vendrían también, desde Ibío a Santa María del Yermo, los cadáveres a que, según leemos en las *Memorias* que en 1847 escribió, acerca de los Baños de las Caldas, el Dr. D. Juan José Aigumosa, hacía referencia una inscripción existente en dicho templo: “Por aquí entran los cadáveres de Ibío y sus bastimentos”, haciendo, sin duda, referencia a los que se traían como ofrenda a la iglesia. El mismo doctor se hace eco de la existencia de los templarios en Santa María del Yermo y del Priorato de ese nombre, del cual se había incautado, en el siglo XVII, el Duque del Infantado.

El Concejo de Mazcuerras (21) comprendía los barrios de *Coño* (llamado indistintamente *Coño*, *Cohño* y *Cofino*), Mazcuerras, Santa Gadea y Villanueva. Los tres primeros constituían lo que se llamaba *Tres Barrios*, por los cuales hablaba su mayordomo, haciéndolo por Villanueva su regidor. Lo del mayordomo acaso sea un recuerdo del señorío de la Orden.

Había en el Concejo el sitio de la *Barca*, probablemente por la que existía en uso en Villanueva; el molino de la *Puente*; el *Pontón* de Rucabao y el sitio de *Revía*, en Villanueva. Además, he encontrado sitio de *Castromocho*, posible referencia a construcción semidestruída, y de *Castil*, un monte así llamado, y el sitio conocido por la *Carretona*.

* * *

Con todo lo dicho tenemos la vía asegurada en Cabezón y ase-

(21) Huidobro, al hablar de Mazcuerras, se pregunta si no será éste el sitio en donde lucharon moros y cristianos y fué luego cuidado de los Reyes de Oviedo. Acaso quiso hacer referencia al texto de los *Anales Complutenses*, cuyo es el conocido párrafo de “In era DCCCXXVI [en algún código DCCC] exierunt foras montani de Malacuera et venerunt ad Castellam”. Berganza tradujo, efectivamente, este Malacuera por Mazcuerras, y Dozy (*Recherches sur l'Histoire*, etc.) trató de explicar la frase en lo relativo al Malacuera.

gurado, por ende, el paso del Saja a favor de un puente, que consta existía en 1088 (CS, LXVI), y en el cual se celebraban actos judiciales: “et aprendimus iuditium in illa ponte de Capeçone”. Por este puente no hay que extrañar la presencia de los templarios, recordada aún en 1526 por el lugar.

En el siglo XVIII existían en Cabezón la fuente de la *Estrada*, al lado de un camino; el sitio de la *Calzada*; el *puente de piedra*, en la pradería de las Navas; los barrios de Campo de la Iglesia y Salinas, por los cuales pasaba *El Camino Real*, como también pasaba por la mies de Marras y por la ermita de San Roque.

Desde Cabezón seguía la comunicación, por el Alto de Turujal, a Treceño, en donde, en 1122 (CS, LXVI), había en San Pedro una propiedad “in villa Treceño”, cuyo cuarto término era “illa itinere antiqua”; y por la misma época, si no antes (CS, LVII), había “illa forca de Treceño”.

En el siglo XVIII el *camino público*, pasado el alto de Turujal, discurría por el barrio de Hualles, según la *Plaza*, centro principal del pueblo, en el cual estaba *La Torre* del Conde de Escalante, la cual tenía 14 × 10 varas de planta y 10 de altura. Sobre el *camino público* estaba, también, una casa, perteneciente al Concejo y al barrio autónomo de San Vicente del Monte, la cual servía de Ayuntamiento y concejos, escuela de niños y hospital para recoger *peregrinos* y para transeuntes. El llamarse a la parte los del barrio de San Vicente del Monte, demostraba que al través de éste podrían venir los pobres también, y, por tanto, la existencia de un camino que existía efectivamente, pues San Vicente está situado al pie del *Puerto del Escudo* que se abre a través del llamado Escudo de Cabuérniga.

El *camino público* pasaba también por los barrios de Herrería, Trillanes y la Molina. La *Cambera Real* pasaba por el barrio de Requejo y por la Jondal de la Cruz (aspirada la H de Hondal); y la *Cambera pública* pasaba por *Vimón* y *Vimón de Abajo*, justificándose así el origen probable del nombre (Vía del Monte); por el ya citado barrio de Molina y por la mies de Candeja.

Había, además, en Treceño nombres muy significativos, como *La Calzada*, *Escobio*, por el cual pasaba *camino público*, el citado *Vimón* y *Corcoval*, *Horcoval* y *El Torno*.

No lejos de Treceño estaba el lugar de Roiz, con sus barrios de *Alvear* y *La Concha* (véanse en el Vocabulario), y más en dirección lógica de San Vicente de la Barquera, *Caviedes*, nombre que puede ser significativo de camino si recordamos el empleo del prefijo *Ca-* y la cercanía a Aturias en el *Viedes*; La Madrid, con su barrio de *Luvía*; Abaño, con su *Hóspital de San Lázaro*, y ya nos adentramos en el territorio de Revilla.

Al tratar de la Vía de Agrippa expusimos su marcha al través de los tres barrios del lugar de Revilla, los cuales, aunque de la jurisdicción eclesiástica de Revilla —demostración de su primitiva unión—, dependían en lo civil a San Vicente de la Barquera. Vamos a continuación a exponer los nombres del territorio de Revilla correspondientes a la jurisdicción del Valle de Valdaliga; por él continuaba el camino romano que vamos describiendo hasta su encuentro con la vía de la costa:

En el siglo XVIII pasaba el *Camino Real* por el barrio de Sejo de Arriba y Cotero; por los sitios de la Cerrada del Cotero, La Peña, La Peña de Ondal (*sic*); Mijeos, La Requera, *Las Cuartas*, San Román, Higares y *Socamino*; la *Cambera Real* pasaba por la Casaventa-taberna, que además estaba en *Camino público* que pueden coincidir, pues los nombres son expresados por diversos vecinos que diversamente los conocerían; por los sitios del *Camino*, Castro de *Lloría*, *El Castro* y el Esgobio (= Escobio) (22).

Reunidos ya los dos caminos, o sea la Vía de Agrippa y el que venía de Treceño, pasaban la ría de San Vicente por la *Barquera* que le dió apellido.

El camino de Treceño debió seguir en 1099 el Arzobispo de Toledo Don Bernardo, nombrado árbitro por el Papa en la cuestión existente entre las iglesias de Burgos y Oviedo. En este viaje consagró la iglesia de San Martín de Mazcuerras (Sojo, t. I, pág. 407 de *Ilustraciones*.)

(22) En algunas fincas, al expresar sus límites, se distinguen *Camino Real* y *Camino público*, por lindar con los dos.

IV. ALGUNOS RAMALES DESPRENDIDOS DE LA VÍA DE AGRIPPA.

1.º Desde el barrio de *Estradas* (en el valle trasmerano de *Hoz*) arrancaba un camino por el fondo del valle o, mejor, un poco a media ladera, propio ya para usado con paz consolidada, pues estaba dominado en la mayor parte de su trazado. Pasaba por *Toraya*, cuyo nombre, que ya he encontrado en 816, nos habla, probablemente, de una torre que la defendería, hablándonos de lo mismo el sitio de *Vía* que aun hoy subsiste. Continuaba por *Rigada* a *Villaverde* y *Puenteagüero*, en donde se unía otra vez con la general de la costa.

2.º Del citado *Estradas* arrancaba otro camino interesante que se remontaba a la actual ermita de la *Virgen del Camino*, y de allí pasaba a *Omoño* (barrio de *Vía*); *Pontones* (barrio de *Vía*), de donde continuaba por *Orna* con su *Hospital* de *San Lázaro de Tés*; *Suesa*, en donde en 1210 (DP, XC) había “illa carrera antiqua” y “una faza en Cilafurez de la carrera antiqua usque in rio”; *Carriazo*, en cuyo lugar, el mismo año de 1210, había “la carrera antiqua que exit ad illa sierra et tenebant homines cerada (*sic*)” (23), y “usque ad illa [*uia*] publica” en fecha imprecisa, pero de los siglos XI o XII (DP, XCVII); y, finalmente, la vía terminaba en el puerto de *Galizano* que, antes que lo cegaran los detritus del fondo de la bahía de *Santander* arrojados por los gánguiles en sus inmediaciones, tenía cierta importancia como para figurar en el Atlas catalán de 1375.

3.º Pasado el río *Miera* en *Puenteagüero*, se separaba de la *Vía* de *Agrippa* un ramal que continuaba por el Norte del Alto de la *Muela* y seguía por la antigua iglesia de *San Juan de Agüero*, iglesia de *Setién*, iglesia de *Rubayo*, en cuyo pueblo existía el *Hospital de San Lázaro de Prado*, estratégicamente situado en la bifurcación con un ramal que por la antigua iglesia de *San Pedro de Ambojo*, cuyo es el embarcadero de *Pedreña* iba frente al *Portus Blendium* (*Santander*). En cuanto a la que vamos describiendo, y que demuestra su antigüedad en su perfecto trazado militar, iba desde *Rubayo* por *San Martín de Gajano*, y en este lugar casas de *Rivagüero* y *La Encina* y

(23) Esta curiosa noticia nos demuestra la antigüedad trasmerana del aldeano comecallejos y corresetos.

Cotera, para terminar en *Pontejos* en el sitio llamado Puerto, a la orilla de la Ría de Heras y enfrente del Astillero. La ría la pasaban por barca.

El nombre *Pontejos* procede de *ponticuli*, con dos significados que son aplicables al lugar, sea por concurrencia de las rías de Heras y Solía, a las cuales bien puede llamarse "mares pequeñas", o por ser paso de barcas. En el Astillero, barrio del antiguo lugar llamado Guarnizo, se reunía este ramal otra vez con la general de la costa.

4.º Hice ya referencia a una comunicación que por Rucandio llegaba a Liérganes, pasando el Miera por su magnífico puente y continuando por las alturas a Esles y Puenteviesgo. Este camino debía desprenderse de la vía de la costa en Anero, y por Navajeda, cuyas iglesias eran de las primitivas, entraba en Ríotuerto y subía a Rucandio protegido por el *Castillo* recordado en el Pico de este nombre. Tal vez fué utilizado en alguna ocasión por los peregrinos que, por dificultades en el paso del Miera por la barca de Orejo, buscasen la defensa en las alturas.

5.º Ramal desprendido en Guarnizo de la vía de Agrippa. Pasado el puente de Solía seguía, en el siglo XVIII, el *Camino Real* por Cianca, pasando cerca de Nuestra Señora de Cianca y barrio del mismo nombre, ermita de San Benito (en Parbayón), que hoy no existe, pero sí el nombre; Los Blancos, Carrezana, La Aguilera.

En el barrio de Parbayón la casa de D. Nicolás de Palacio lindaba también con *Camino Real*. Después la comunicación llegaba al Pas en Renedo. En este lugar había sitio de *Viar* que lindaba con camino; el solar de la Monia, que surcaba (*sic*) con camino y carretera; el barrio de las *Cuartas*, con *Camino Real*, y que aun cuando no lo supiéramos el nombre gritaba por él, y en el mismo sitio otro llamado de la Quintana; *La Puebla*, con camino; sitio de *La Barca*, por donde pasaba un camino; Mijáriegas, barrio por donde pasaba el *Camino Real*; la mies de *Vías*; el solar de Campo, sitio del Villar y el de la Tejera, por los cuales pasaba el *Camino Real*. En cuanto al solar de la *Barca*, lógicamente lindaba con el río y pertenecía aquélla en el sillo XVIII a Renedo y a Vioño.

Que hubo puente sobre el río Pas aguas arriba del de Arce parece demostrarlo una escritura de 1084 (CS, LVIII). Se trata de la cesión por varias personalidades, a la iglesia de Santillana, de otra

llamada San Vicente de Salcedo (hay Salcedo), existente en el Valle de Piélagos. Se ceden varias fincas cuyos términos se señalan. El señor Jusué supone, con buen acuerdo, que este San Vicente no está lejos de Vioño. Entre los términos figuran: “transgredi itinere illa antiqua”; “usque in illo rio”; “usque in flumen Pas”; “et pro illa itinere et alia itinere antiquorum et affliget se contra flume Pas” y “super illa ponte”.

La iglesia de San Vicente de Salcedo es una de las dos que tiene Vioño, nombre éste que supongo procedente de *Via* + *oño* (¿camino del monte?), y aun se mantiene hoy un puente de madera que es una de tantas modificaciones que tuvo desde el citado siglo XI —en el XVI me consta estaba cortado—. Por este puente pasaba la comunicación romana el río Pas y seguía por Vioño y Zurita, cuya célebre rueda nos habla también de la presencia del hombre.

En el siglo XVIII existían en Vioño el barrio del Campo; el sitio de Pigüero; *Guinea de Arriba*, sitio o solar que tocaba en *Camino Real*, y que para probar su importancia debe verse la palabra *Guinea* de nuestro Vocabulario; mies y solar de la Portilla, en donde había una tierra que surcaba con *Camino Real* y con el río Pas. Por todos estos sitios pasaba el Camino Real. Había también la *Carrera*, y por el barrio de San Pedro pasaba la *Carretera Real*.

En Zurita pasaba el *Camino Real* por el centro del pueblo, pues muchas fincas así situadas lo especifican; pasaba aquél por Las Cuevas, por *Quintana* (v. el Vocabulario); un sitio preciso llamado Zorita; por el barrio del Río, la Vega, San Antonio, Casa de Don Fernando Antonio de Argumosa, situada en el barrio de Zurita, Picón, barrio de Argumosa, y por término de San Martín. Finalmente, había tres sitios que se llamaban, respectivamente, *La Vía*, *Revía* e *Ibío*, nombre éste que, en mi opinión, expresa, con *I* protética y cambio de sexo, nuestra *Vía*.

El camino después de Zurita pasaba por lo que más tarde se llamó la *Venta del Bardal*, y por *Posadorio* debía recaer en la barca de Barreda. Las ermitas de la Virgen de los Remedios y de San Roque, situadas por el barrio de *Posadillo* de Polanco, indican petición de auxilio contra los peligros de las pestes que pudieran proceder de Francia y de auxilio material para los trajinantes.

En la barca de Barreda ya se incorporaba el camino que acabamos de describir con la Vía de Agrippa.

Finalmente, después de Zurita se desprendía del camino otro que se dirigía a Lobio, en cuyo nombre, a primera vista, se me ocurrió relacionarlo con Vía por cambio de sexo y empleo del artículo *Lo* (24), y sigue por San Vicente de la Montaña, Sierrapando y Viérnoles a Ríocorvo. En el siglo XVIII había en Lobio *carretera* en la mies de Riva Llama y una tierra del sitio de la Llamosa que surcaba con *carretera* y con *Camino Real*.

V. OTRAS "VÍAS" Y NOMBRES DERIVADOS DE LA PALABRA "VÍA".

Como ya he manifestado, la presencia en nuestra toponimia de nombres expresivos de antigua comunicación acusa lo muy poblada que salió la Montaña de manos de Roma, hecho patente por la abundancia de caminos en ella existentes y sin duda precisos para una vida intensa de relación entre sus habitantes.

Refiriéndonos solamente a la palabra que ahora estudiamos, recuerdo haber encontrado en documentos de mediados del siglo XVIII sitios de *Vía* en Cecañas, Valdecilla y Hermosa, los cuales, con otros nombres, demuestran comunicación de Puenteagüero con Liérganes muy antigua.

Sitios de *Vía* en Isla, que lindaba en 1753 con *Camino Real*; en Riaño, donde persiste barrio de *Vía*; en Moncalián, también con barrio de *Vía*, demostrativo de comunicación defensiva por la altura de los montes, pues ha llegado al siglo XX sin moderna *carretera*.

Para terminar, voy a indicar algunos nombres en los cuales debe reconocerse la presencia de *Vía*, modificada o ampliada por sufijos u otros aditamentos.

Así: El *Vio* (cambiado de sexo), que he encontrado en Bueras, Ríotuerto, Valdecilla, y probablemente en *Ibío* (cambio de sexo e *I* protética); El *Viar* (Carasa, Colindres y Secadura); *El Vear*, variante del anterior; El *Vial*, variante poco usada; *Viadero*, sitio de Bareyo, el cual en 1753 confinaba con *Camino Real* y cuyo terreno se exten-

(24) Véase *Lubio* en nuestro Vocabulario.

día hasta el inmediato pueblo de Güemes, siendo el nombre probable contracción de "Vía del Hero"; *La Viana*, en Castillo, empleando el sufijo *-ana*, tan corriente en la Montaña y con significación probable de "Vía del río", como debe serlo *Viaña* en la margen derecha del Saja; *Vidular*, en Secadura (¿"Vía del Haro"?); *Vioña*, en Galizamo (¿"Vía del monte"?); *Vioño*, lugar de las Asturias de Santillana, al cual le conviene la significación anterior; *Viorco*, sitio de Carasa (Vía + Horco), es decir, de seguir la Horca u Hoz; *Vieros*, sitio en los límites de Tramiera, con probable significación de *Vía de los Heros*, palabra abundante en nuestra toponimia; *Vimón* (en Campóo y en Treceño), ¿vía del monte?; *Viallan* (Santillana) y *La Viada* (Seña); *Vierna*, barrio de Meruelo, y *Tavernilla* (Ta + Vierna), y, finalmente, *Viesca*, de cuyo nombre hemos hecho estudio aparte en este artículo. Acaso el lugar de *Bielba*, que ha hecho célebre el *Zurdo*, jugador de bolos, proceda de "Vía alba" o blanca; *Viadañes* ("Vía del río").

* * *

ADICIONES IMPORTANTES.—La existencia de puente en *Arce* consta (*Privilegios*, t. I, pág. 98) en 1235, en cuyo año aparece Garci Díaz *Abad de la Puente de Arce*. Ello debe tenerse en cuenta al estudiar lo que hemos dicho en la página 39, y es una comprobación de lo que manifestamos en *Ilustraciones* acerca de la perduración en la toponimia de la palabra *Puente* como reveladora de los construídos por los romanos.

El actual barrio del *Camino* del lugar de Ajo unido al *Vía* de Islanos hablan de un antiguo camino por la costa entre los puertos de Santoña y Santander, que atravesaba la ría de Ajo en barca.

El Tratado de El Pardo y las expediciones a la Guinea española: aspectos económicos

POR

ABELARDO DE UNZUETA Y YUSTE (*)

Intendente Mercantil.

I.—EL TRATADO DE EL PARDO.

a) *Génesis del mismo.*

Todos los actos de la vida responden a un móvil más o menos consciente que se ha fraguado ya anteriormente en nuestro cerebro; así, los Tratados, sea cual fuese su clase, marcan el fin de ese proceso comenzado ya de antemano. En el caso presente es de importancia, para enjuiciar la política de nuestros hombres de Estado de antaño, conocer los impulsos que les guiaron para la consecución del mismo y los motivos *directos* e *indirectos* que condujeron a su firma. Creo que esta labor, al menos concebida con esta amplitud, se acomete por vez primera en nuestros textos coloniales, que tratan si acaso solamente y muy de pasada la parte inmediata, como era la obtención directa de mano de obra negra, dejando sin estudiar otro aspecto interesantísimo, cual el de las zonas de descubrimientos asignadas a portugueses y españoles, que posteriormente influirían en Guinea de una manera indirecta.

(*) Conferencia pronunciada en la Real Sociedad Geográfica el día 2 de Diciembre de 1946.

Para alcanzar su génesis completa hay que remontarse bastante en el curso de la Historia: A la expansión portuguesa por las islas del Atlántico occidental y, posteriormente, al descubrimiento de América en el siglo xv (1). Siendo los portugueses los precursores en los descubrimientos del litoral occidental africano en el siglo xv y teniendo la competencia de los castellanos y antes también de catalano-aragoneses, se preocuparon prontamente de legalizar sus descubrimientos e intentar el monopolio de los mismos, recabando zonas de su exclusiva exploración. Así, a raíz de haberse doblado el *Cabo Blanco en 1442* por Nuño Tristán, el infante Don Enrique de Portugal solicita del Papa Nicolás V que fueran adjudicadas perpetuamente a su nación todos los territorios descubiertos por sus navegantes en el litoral atlántico de Africa. Obtuvo Bula, expedida el 8 de Enero de 1455. Tenaz en su empeño, vuelve a conseguir del Papa siguiente, Calixto III, una nueva Bula el 13 de Marzo de 1456, confirmativa de la de Nicolás V, obteniendo además los derechos de Patronazgo.

Años después, el 21 (2) de Junio de 1481, el Papa Sixto IV ratifica los derechos adquiridos en las anteriores para Portugal y el Tratado de Toledo de 1480, haciendo extensivos los mismos a los nuevos territorios aun por descubrir de las Indias, que ya previsoramente los monarcas portugueses y sus consejeros se preocuparon de incluir en su zona de influencia .

Las Islas Canarias eran únicamente la presencia de España en estas regiones atlánticas, pudiendo aventurar la hipótesis que, de no haber llegado a la Corona de España su dominio, es muy posible que nuestra expansión africana y aun americana no se hubiera realizado, habiendo sido el país hermano portugués, entonces nuestro rival, el que hubiera llevado a cabo ese glorioso hecho universal, que después del Cristianismo marca un momento estelar en la civilización humana.

(1) 18 de Junio según Carlos Pereyra, ob. cit., pág. 56, y 9 de Junio de 1481 según J. Bécker, ob. cit., pág. 12, que la transcribe de la obra de Du Mont, *Corps universel diplomatique*, tomo III, parte 2.^a. En la Colección del Archivo Nacional da Torre Tombo, la Bula confirmativa lleva fecha del 21 de Junio.

(2) Idem, id.

Que la acción estatal portuguesa estaba organizada y era más eficiente que la balbuciente aun de Castilla —todavía nación de tierra adentro, a pesar de sus costas gallegas-cantábricas y andaluzas—, lo prueba el hecho de que empezando la conquista de las Canarias el año 1402 por el normando Juan de Bethencourt, a título personal, y obteniendo más tarde el apoyo del rey de Castilla Enrique III, a condición de que la conquista se hiciese en su nombre, no logró la nación castellana, aun llevando esa ventaja a Portugal y la proximidad relativa de las Canarias a las Islas Azores y Madera, no pudo conseguir su descubrimiento, que tieciocho años y cincuenta, respectivamente, tardarían los portugueses en arribar a las costas de Madera y Porto Santo y Azores (Corvo y Flores).

A pesar de que Portugal pretendía hacer reconocer sus derechos sobre las islas y de que la conquista de las Canarias fué larga y sangrienta, terminándola en 1496 (cuatro años después del descubrimiento de América) en el Valle de la Orotava, el adelantado o gobernador D. Alonso Fernández de Lugo, ya anteriormente los reyes de España habían obtenido del Papa y de Portugal el respeto a sus intereses canarios. Así, el Tratado de paz celebrado en 1479, que puso fin a las hostilidades entre ambos pueblos peninsulares con motivo de la disputa al trono de Enrique IV entre La Beltraneja e Isabel la Católica, ratificado en Trujillo el 27 de Septiembre de 1479, pareció zanjar estas dificultades, pero no fué cierto, pues se hizo necesario un nuevo pacto para esclarecer los derechos de ambos pueblos. Con este motivo se celebraron nuevas conversaciones, que dieron por resultado la firma del *Tratado de Toledo, el 6 de Marzo de 1480* entre Don Alfonso V y su hijo Don Juan de Portugal con Fernando e Isabel de España. Este Tratado, según Jerónimo Becker, es el que ratifica en Roma el Papa Sixto IV el 9 de Junio de 1481. Por él reconocen los monarcas portugueses el derecho de España a las Canarias, jurando no discutir «la posesión e casy posesión en que están de las yslas de Canaria, a saber: Lançarote, Palma, Fuerte Ventura, la Gomera, el Fierro, la Graciosa, la Gran Canaria, Tenerife, e todas las otras yslas de Canaria ganadas e por ganar, nin

la conquista dellas». A su vez, los Reyes Católicos se comprometieron y también sus sucesores a que «non turbaram, molestaran, nin inquietaran de fecho nin de derecho, en juicio nin fuera de juicio... la posesión e casi posesión en que están en todos los tratos, tierras, rrescates de *Guinea*, con sus minas de oro e cualesquier otras yslas, costas, tierras, descubiertas e por descubrir, falladas e por fallar, yslas de la Madera, Puerto Sancto, e Desierta, e todas las yslas de Cabo Verde, e todas las yslas que agora tiene descubiertas e cualesquier otras yslas que se fallaren a conquirieren de las yslas de *Canaria para baxo contra Ginea* (3)... que no se entremeterán de querer entender, ni entenderan en manera alguna en la conquista del reyno de Fez... (que) podra proseguir la dicha conquista, e la defenderan como les plugiere».

Por este tratado, si bien se obtenía el reconocimiento de las Islas Canarias y de las que pudieran descubrirse a su Norte (que ya no había más aunque no se sabía, pues Azores, Madera y Puerto Santo eran ya portuguesas), se abandonaba en manos portuguesas las que pudieran descubrirse al Sur de Canarias (islas solamente las de la zona de Guinea —Fernando Póo, Príncipe, Santo Tomé y Annobón, Corisco y Elobeyes—, que lo fueron de 1469 a 1474, pues Cabo Verde ya lo había sido en 1456) y el amplio territorio del reino de Fez (Marruecos), señal evidente de que entonces no pensaban los Reyes Católicos en la importancia que tenía el Africa mediterránea y atlántica para España, y que posteriormente, con la conquista del Reino de Granada (25 de Noviembre de 1491), comprendieron en toda su extensión al mandar en su testamento que sus sucesores se ocupasen continuamente de los asuntos africanos.

Abierto el Nuevo Mundo a la Historia Universal por el genio ecuménico de España (12 de Octubre de 1492), otro país hermano

(3) El 6 de Abril de 1480, al mes justo de la firma del Tratado, Alfonso V, en una carta enviada en dicha fecha al Príncipe Don Juan, manda que los barcos no portugueses hallados al Sur de las Canarias, aguas reservadas a Portugal, fueran apresados y arrojados al mar sus tripulaciones. Años antes, en 1475, los Reyes Católicos habían dado patente de corso a los navíos españoles que pirateaban a las naves portuguesas a su regreso de Guinea.

y peninsular, el grande y pequeño Portugal, señor de Africa y del Oriente, receloso de que España entorpeciese sus descubrimientos o se adentrase en los territorios que consideraba su «reserva», motiva el que los Reyes Católicos se dirijan al Papa Alejandro VI (de la familia aragonesa-levantina de los Borja, pues en aquel siglo áureo era español lo espiritual y lo temporal), el que por Bula expedida el 3 de Mayo de 1493, llamada «Inter Coetera», reconoce y confirma a los Reyes Católicos —en mérito a haber terminado con la presencia árabe en España y, por tanto, en Europa—, la posesión de todos los países descubiertos o por descubrir en el Occéano occidental, en igualdad de derechos que los monarcas portugueses habían ya obtenido del papado para sus descubrimientos africanos y de las Indias Orientales.

No hay que dudar de la sagacidad que encierra esta decisión de los Reyes Católicos (4) de obtener la sanción papal para los nuevos descubrimientos, inmediatamente del regreso de Colón, que serviría para acallar las protestas que Don Juan II de Portugal podría elevar a España y al papado —influenciado por su pesar al no haber escuchado a Colón— pretendiendo que los territorios descubiertos eran de su jurisdicción por pertenecer a las Indias, cuyo derecho exclusivo de descubrimiento y patronazgo le fueron reconocidos el 21 de Junio de 1481 por Bula del Papa Sixto IV. Caso de no haber obrado con presteza los Reyes Católicos, pudo haberse planteado entre ambas naciones cristianísimas y el papado una cuestión delicada, pues entonces se creía que los territorios descubiertos eran las Indias Orientales y no un nuevo Continente.

Careciendo la Bula del día 3 de Mayo de precisión, en cuanto a los límites territoriales de los nuevos descubrimientos, expide una nueva el día siguiente, 4 de Mayo de 1493, señalando una línea de demarcación que, cortando la tierra verticalmente de polo a polo, dividía el mundo en dos zonas, cuyo eje o meridiano estaba

(4) Aunque Fernández de Oviedo, en *Historia general y natural de las Indias*, sostuviese que no era necesaria la intervención del Papa; si bien, según otros autores, era práctica corriente el que el Papa otorgase a los monarcas católicos el derecho sobre los países no cristianos.

a 100 leguas al Oeste de cada una de las islas Azores o Cabo Verde.

Todas las tierras de infieles que España descubriese al Occidente de aquella línea le pertenecían de derecho, y todas las que se hallaran al Oriente de la misma pertenecerían por la misma razón a Portugal, excepto las que ya fuesen poseídas por algún príncipe cristiano antes. Estaba ya indicado el germen de nuestra expansión oceánica occidental y el descubrimiento americano.

Literalmente, esta Bula estatúa: «todas las islas y tierras firmes halladas y que se hallasen descubiertas y que se descubriesen hacia el *Occidente y Mediodía*, fabricando y componiendo una línea del Polo Artico, que es el Septentrión, al Polo Antártico, que es el Mediodía». A primera vista parece sin sentido o errónea la frase «hacia el Occidente y Mediodía» y, sin embargo, esa frase pensada y calculada por los Reyes Católicos encierra perfectamente sus designios de dirigir la expansión castellana por Occidente, de Norte a Sur, sin el límite impuesto por la Bula del Papa Sixto IV de 9 de Junio de 1481 —confirmativa del Tratado de Toledo de 6 de Marzo de 1480— a la expansión española al Sur de las Canarias, que se reservaba a Portugal. Así, los Reyes Católicos interpretaban y consiguieron fijar que a partir de las 100 leguas contadas al Oeste de las islas Azores o de Cabo Verde quedaba ya sin efecto la limitación que imponía la Bula de Sixto IV a los descubrimientos españoles por las regiones meridionales.

No quedó cabo sin atar por la sagacidad de nuestros católicos monarcas, pues hasta fijaron taxativamente —para evitar posibles reclamaciones de Portugal— que si las tierras descubiertas o que pudiesen ser encontradas no estaban ya en poder de un príncipe cristiano antes del 24 de Diciembre de 1492, al serlo pasarían a la Corona de España. Con esta cláusula, si bien se consideraban reconocidos y vigentes los derechos de Portugal a las Indias Orientales, sancionados por diferentes Bulas papales, quedaron desde ese momento anulados en beneficio de los descubrimientos de España, cosa en verdad de estricta justicia, pues fué la primera en encontrar el camino que se creía de las Indias Orientales, y resultó ser el Continente americano.

Don Juan II de Portugal y sus consejeros seguían mientras tanto pretendiendo que las zonas de descubrimiento asignadas a España y Portugal lo fueran por un paralelo en vez de por un meridiano, como en el Tratado de Toledo. Pero los Reyes Católicos no perdían el tiempo y obtuvieron del Papa Alejandro VI una tercera Bula confirmando los derechos adquiridos por las anteriores y ampliándolos sin límites ni reservas. Esta Bula, llamada «Dudum Siquidem» (nombre dado a la Bula por comenzar así el título motivo), declaraba pertenecientes a la Corona de Castilla-Aragón todas las tierras e islas que no hubiesen pertenecido anteriormente a algún príncipe cristiano, «ya estuvieran en las partes occidentales o meridionales u orientales y de la India» («sive in Partibus occidentalibus vel Meridionalibus, et orientalibus et Indice existant»).

Pero a Portugal, que tenía como vigía del Atlántico las islas Azores y que soñaba con partir hacia occidente desde esta base avanzada, le molestaba la vecindad española, y más aun el límite puesto a su marcha hacia el Oeste, y su monarca Juan II intentó conseguir de los Reyes Católicos que la división terrestre entre portugueses y españoles hecha por el Papa Alejandro VI en sentido de los meridianos (vertical) fuese sustituida por otra fijada por el *paralelo de las Canarias* (horizontal), perteneciendo el derecho de soberanía sobre las tierras descubiertas «de las Canarias para abajo» a Portugal y de «las Canarias para arriba» a España. Esto no fué aceptado, y de haberlo sido habría cambiado totalmente la historia de América, pues los portugueses hubieran descubierto y colonizado todo el Centro y Sur del continente americano, y España el Norte (los Estados Unidos y Canadá de hoy), que Inglaterra y Francia no hubieran podido hacerlo por haberse centrado en esa área la expansión y colonización hispánica, que quedó luego descuidada ante las inmensas tierras del Centro y Sur, que se nos brindaban vírgenes.

Al rechazarse por los Reyes Católicos las propuestas portuguesas se hicieron preparativos de guerra por parte de los dos países peninsulares, que afortunadamente zanjaron pacíficamente sus desavenencias mediante el *Tratado* firmado en Tordesillas el

7 de Junio de 1494, que respetaba la línea de demarcación de Alejandro VI, pero desviándola en beneficio de Portugal hasta 370 leguas al occidente de las Islas de Cabo Verde.

Como cláusulas importantes de dicho Tratado, además de la anterior y principal, se estipulaba que las tierras descubiertas por naves españolas en los días que mediaran entre la firma del Tratado (7 de Junio) y el día 20 de dicho mes, dentro de las 250 primeras leguas (de las 370 asignadas a Portugal al Oeste de las islas de Cabo Verde), pertenecerían, no obstante, a los lusitanos, y las halladas durante dicho plazo en las restantes 120 leguas pertenecerían a España, a pesar de encontrarse enclavadas en la zona de las 370 leguas reservadas a Portugal. También se acordaba el libre paso de los navíos españoles, en su rumbo hacia occidente, por los mares reservados a Portugal.

Se ha interpretado que el interés decidido de Don Juan II de llevar más al Occidente la línea de demarcación con España de los descubrimientos atlánticos era debido al conocimiento que se tenía en la Corte portuguesa de las tierras brasileñas, que se quería conseguir cayeran en la zona asignada a Portugal. Sin embargo, bien pudiera ser solamente el móvil un legítimo deseo de procurar extender lo más posible sus «reservas» de descubrimientos y, sobre todo, el alejar a los castellanos del camino de Lisboa al Cabo de Buena Esperanza, bordeando el litoral africano, de 100 leguas a 370.

A este Tratado debe Portugal su presencia en América y los conflictos de límites con las posesiones españolas, pues en el que luego habría de llamarse Brasil solamente su extremo Noreste caía dentro de esta área, y al extenderse por el Norte, Sur y Occidente, entraban en contacto con la zona española, siendo cuestión enojosa el intentar fijar los límites de ambas colonias. Influyó ventajosísimamente en la expansión portuguesa por el Brasil —incorporándosele enormes territorios por el Norte y región de las Guayanas, así como por el interior de la cuenca amazónica y por la región meridional, hacia el Río de la Plata— su unión con la Monarquía española de 1581 a 1640, bajo los Felipes II, III y IV, en que por este hecho no se puso trabas a la

misma ; antes al contrario, se facilitó por la Corona, pues era común posesión de españoles y portugueses la América. Al separarse posteriormente ambos países, los portugueses reclamaron como suyos los territorios de soberanía española conferidos por el Tratado de Tordesillas, que al amparo de dicha unión ellos habían explorado y colonizado, lo que fué reconocido por Tratados sucesivos en el siglo XVIII. A fuer de imparciales hemos de destacar estas innegables y grandes ventajas que para su futuro colonial americano obtuvo la nación portuguesa de su unión con España, ya que por propios autores españoles y portugueses, con razón justificada, se ha puesto de manifiesto los perjuicios que en otras colonias, principalmente en Oceanía, les ocasionó esta unión por la codicia holandesa. Pero no tienen importancia estas ventajas pasadas con las que el futuro reserva al Brasil. Por las incorporaciones sucesivas de territorios colonizables por España —y que hoy serían reservas para una población ingenua, que por absorción sería de habla española— en zonas de Bolivia, Perú, Venezuela, Colombia, Paraguay, Uruguay y Argentina, el Brasil se ha convertido en la nación más grande de la América Ibérica, por su extensión y población, y aun de todo el Nuevo Continente, pues su superficie excede a la de Estados Unidos en casi 1.000.000 de kilómetros cuadrados. En lo que respecta a un porvenir muy reciente, pues ya en estos momentos asistimos a su prólogo, la función política del Brasil en el ámbito americano está llamada a desempeñar un gran papel, que puede ser análogo a la de los Estados Unidos en el Norte. Bien pudiera ser que para contrapesar la influencia de la América española, y sobre todo la de Argentina, los Estados Unidos estimularan el desenvolvimiento brasileño, encontrándose así España con que la función a cumplir por su estirpe del Nuevo Mundo se viera disminuida o en competencia con la otra rama portuguesa de la familia ibérica.

b) *Fundación de la Colonia del Sacramento.*

Separado ya Portugal de España en el año 1640, bajo el reinado de Felipe IV, se tarda veintiocho años en reconocer la inde-

pendencia portuguesa por parte de España, lo que se hace en 13 de Febrero de 1668, por el Tratado de Lisboa, reinando Carlos II el Hechizado, y en 1.º de Enero de 1680, los portugueses del Brasil, al mando del maestro de campo D. Miguel Lobo, fundan la Colonia del Sacramento en la orilla izquierda del Río de la Plata, frente a Buenos Aires —después de haber ocupado y artillado las islas fluviales de Martín García y San Gabriel—, en territorios de soberanía española. Pocos meses después de fundada, el gobernador de Buenos Aires, D. José de Garro, la arrasó, llevándose como prisionero al fundador Lobo, pues con clara visión comprendió el peligro que para los derechos españoles, y sobre todo para Buenos Aires, representaba tal establecimiento. Sin embargo, desde Madrid, y a causa de la distancia y del desconocimiento de nuestros asuntos, no se compartieron las sabias previsiones del gobernador bonaerense, y por la *Convención de Lisboa de 17 de Mayo de 1681* se devuelve a Portugal la Colonia del Sacramento, tomando posesión de ella D. Duarte Teixeira Chávez, gobernador de Río de Janeiro, haciéndose desde la misma un activo contrabando con Buenos Aires y otras colonias españolas vecinas. En dicho convenio no se prejuzgaba a quién pertenecía el terreno en que se había edificado el establecimiento llamado Colonia del Sacramento, intentando una comisión hispanoportuguesa en la Península llegar a un acuerdo sobre este extremo, sin resultado.

Pero Buenos Aires y sus autoridades tenían más sentido de la realidad que la metrópoli y en cuantas ocasiones se les presentaban intentaban rescatar ese territorio. Así, al surgir la guerra entre España y Portugal con motivo de la sucesión al Trono español, vacante por la muerte del desdichado Carlos II, los bonaerenses atacan y se apoderan en 1705 de la colonia sacramentina —cedida el 18 de Junio de 1701 por Felipe V— y levantan a la otra orilla del Río de la Plata una fortaleza, que con el tiempo había de transformarse en la población de Montevideo, capital del nuevo país uruguayo. Otra vez, en 6 de Febrero de 1715, y por el *Tratado de Utrech*, recupera Portugal esta colonia y su territorio circundante, avanzando las fronteras brasileñas por el

Sur hasta el Río de la Plata, consiguiendo así que se reconociese legalmente esta vieja aspiración, muy ampliada, pues el Tratado de 1701 sólo les concedía la Colonia y el uso del campo anexo, pero no propiedad. Tercos los de Buenos Aires, no se resignan a los avances portugueses, y su gobernador, D. Bruno Mauricio de Zavala, funda en 10 de Enero de 1730 la ciudad de Montevideo como bastión defensivo, hasta que por el llamado *Tratado de Límites*, firmado en 13 de Enero de 1750 entre España y Portugal, y que dió lugar a la guerra guaraníca, que duró de 1752 a 1756, España cede las hoy provincias del Río Grande do Sul, Santa Catalina y siete pueblos de las reducciones jesuítas del Uruguay, a cambio de la renuncia portuguesa de la Colonia del Sacramento y de los territorios de la orilla Norte del Río de la Plata. Fué llevado a cabo este Tratado por las gestiones del brasileño Alejandro de Guzmán y del español José de Carvajal, ministro de Fernando VI, pero sin llegar a realizarse, dando lugar a varios años de guerras, hasta que por *Acuerdo de 1761*, entre Carlos III de España y José I de Portugal, se convino en volver al «statu quo» de antaño.

Este mismo año y el siguiente vuelven a hostilizarse españoles y portugueses en tierras americanas, con motivo de los conflictos metropolitanos provocados por el «Pacto de Familia», que unía al Borbón francés Luis XV con el Borbón español Carlos III contra Inglaterra y su aliada Portugal, y así, en 1762, Pedro de Ceballos conquista la Colonia del Sacramento, regulándose esta situación por la «Paz de París» de 1763, pero que debido a la influencia del Marqués de Pombal, celoso de nuestro poderío, no se arreglan estos asuntos hasta la muerte de José I. Todavía diez años después, en 1772, el gobernador del Río de la Plata, D. Pedro Ceballos, obtiene la capitalución de Sacramento y se apodera de Río Grande do Sul; pero de nuevo, por la *Paz de Madrid (1773)*, se devuelven a Portugal estos territorios.

En 1776 vuelven de nuevo a enfrentarse las dos naciones peninsulares, y Carlos III se decide a zanjar de una vez esta espino-sa cuestión, enviando una fuerte expedición al mando de Ceballos, que había sido nombrado recientísimamente Virrey del Río

de la Plata, el que arrasa la Colonia del Sacramento y sus fortificaciones y se apodera de la isla de Santa Catalina, situada frente al hoy Estado brasileño de su mismo nombre y donde se asienta la ciudad de Florianópolis o Desterro, capital del Estado federal.

Componían la expedición de castigo de Ceballos, en réplica al ataque que sin previo aviso habían hecho los portugueses a nuestros buques anclados en el puerto de Buenos Aires, seis navíos y seis fragatas, a bordo de los cuales iban 9.000 hombres.

c) *Cesión de la Colonia del Sacramento y de los territorios de Guinea.*

Un año después, en 10 de Octubre de 1777, se firma entre España y Portugal el *Tratado preliminar de límites de San Ildefonso* (con un anexo referente a Africa reservado), negociado por D. José Moñino, Conde de Floridablanca, y D. Francisco Inocencio de Souza Coutinho, que puso fin a las diferencias territoriales en América y que fué ratificado en San Lorenzo el Real el 11 de Marzo de 1777 y ampliado el 24 de Marzo de 1778 por el *Tratado de El Pardo* entre Carlos III de España y Doña María I de Portugal. Ambos Tratados llevan los nombres de los dos palacios reales donde fueron firmados, el primero en San Ildefonso de la Granja, en la provincia de Segovia, y el segundo, situado a 15 kilómetros de Madrid, y no sólo zanján las cuestiones de límites en América, sino que en ellos se estipula una alianza entre las dos naciones peninsulares. El Tratado de San Ildefonso fué debido a la Reina madre de Portugal, Doña Mariana Victoria (pues había muerto el Rey José I) —hermana de Carlos III—, y este Rey español; el de El Pardo fué firmado entre Carlos III, Rey de España, y Doña María I de Portugal (hija de José I). Para los madrileños, la fecha de 1778, además de recordarles el Tratado de El Pardo, es efemérides de arte. El frontis de la severa y elegante Puerta de Alcalá lleva grabado ese año en una placa rectangular de mármol blanco, indicando cuando fué construída. Es una doble y feliz asociación que nos queda del Rey que em-

llecio a Madrid y nos dejó un pedazo de tierra negra, única colonia española en tierra ecuatorial.

d) *Concesiones de España.*

Por dichos Tratados España confirma a Portugal en los territorios americanos que le reconocía el antiguo Tratado de Límites de 1750, que no estaban incluídos en la «línea de demarcación» de Tordesillas de 1494, y que reducía al Brasil a su saliente atlántico y territorios vecinos, no haciéndose mucho hincapié por parte de España en el respeto a dicha línea, pues ya también la habíamos rebasado por el Occidente, llegando a las islas Filipinas, que caían en la zona oriental reservada a Portugal. Entre los territorios cedidos estaba la isla de Santa Catalina, conquistada por España, a la que Muñoz y Gaveria llama erróneamente Trinidad, equivocándose también al decir que entonces se varió el nombre de Hermosa la de Fernando Poo (cuando esto fué casi a raíz de su descubrimiento) para distinguirla de otra de igual nombre (Hermosa).

e) *Concesiones de Portugal.*

1.^a *En América.*—La Colonia del Sacramento, con sus territorios fronterizos, quedaría en poder de España, lográndose así el dominio de ambas márgenes del Río de la Plata y alejar la presencia de los brasileños de la ciudad de Buenos Aires.

2.^a *En Africa.*—Pasarían a poder de España las islas de Fernando Poo y de Annobón y las costas fronterizas continentales.

f) *Motivos que indujeron a mezclar las colonias africanas en los asuntos americanos hispanoportugueses.*

La Monarquía universal de Carlos III y sus hombres de gobierno se habían percatado claramente de nuestra dependencia respecto de los extranjeros para surtir de mano de obra negra a nuestras posesiones americanas para su puesta en valor y habían intentado ya anteriormente resolver esta cuestión. Así, cuando el

5 de Octubre de 1750, reinando Fernando VI, se firma en el Palacio del Buen Retiro de Madrid un Acuerdo hispanoinglés, por el que, previa una crecida indemnización a Inglaterra, renuncia ésta al privilegio de «Asiento y navío de permiso» que le habíamos otorgado desde la Paz de Aquigram (Aix la Chapelle), el Marqués de la Ensenada propone que se recabe de Portugal los derechos otorgados a la Compañía de Corisco, referente a la trata de negros, pensando en América, lo que no llegó a realizarse; pero la idea ya apuntada maduraría más tarde.

En efecto, aprovechando los sucesos brasileños que determinaron los Tratados de San Ildefonso y de El Pardo, que pusieron fin a las diferencias territoriales en América, como la idea de Ensenada había cuajado en nuestros gobernantes, se recabó y obtuvo de Portugal la cesión de algunas de sus colonias africanas que pudieran surtir de esclavos directamente de América, librándonos de la dependencia de extraños. Que era pensamiento español el tener en sus propias manos la fuente de aprovisionamiento de mano de obra negra para sus colonias americanas, lo que prueba el testimonio portugués citado por Fernández Duro (5): «Ats duas ilhas de Fernán do Póo e Annobón foran cedidas a Castella pelo articulo 13 da conveção ou tractado de Marzo de 1778, e parece que o Gabinete de Madrid tinha em vista por este meio librarse da dependencia dos estrangeiros.»

g) *Articulado de los Tratados de San Ildefonso y de El Pardo.*

1.º *Tratado de San Ildefonso.*—Independientemente de otras cláusulas que no se referían al Africa, este Tratado tenía *tres artículos reservados*, que regulaban lo concerniente a nuestras futuras colonias guineanas, y que eran los siguientes:

Art. 1.º «Deseando S. M. Fidelísima corresponder a la magnanimidad de S. M. Católica y condescender con todo lo que le pueda ser grato y útil a sus Vasallos, *cede* a la Corona de España la isla de Annobón, en la costa de Africa, con todos los dere-

(5) «El derecho a la ocupación de los territorios en la costa occidental de Africa», Madrid.

chos, posesión y acciones que tiene a la misma isla para que, desde luego, pertenezca a los Dominios Españoles del propio modo que hasta ahora ha pertenecido a los de la Corona de Portugal.»

Art. 2.º «Igualmente, cede S. M. Fidélisima en su nombre y en el de sus herederos y sucesores, a S. M. Católica y a sus herederos y sucesores, todo el derecho y acción que tienen o pueden tener a la isla de Fernando del Po (6) en el Golfo de Guinea, para que los vasallos de la Corona de España se *puedan establecer en ella y negociar en los puertos y costas opuestos a la dicha isla*, como son los Puertos del río Gabaón, de los Camarones, de Santo Domingo, Cabo Fermoso y otros de aquel distrito.»

Art. 3.º «Todas las embarcaciones Españolas, sean de guerra o del comercio de dicha Nación, que hicieran escala por las islas del Príncipe y de Santo Tomé, pertenecientes a la Corona de Portugal, para refrescar sus tripulaciones o preverse de víveres u otros efectos necesarios, serán recibidos y tratados en las dichas islas como la nación más favorecida y lo mismo se practicará con las embarcaciones Portuguesas de guerra o de comercio que fueran a la isla de Annobón o a la de Fernando del Pó, pertenecientes a S. M. Católica.»

h) *Repercusiones internacionales por la firma de dichos Tratados.*

Francia, al firmarse el Tratado Preliminar de Límites de San Ildefonso en 1.º de Octubre de 1777, en que no se hicieron públicos los tres artículos reservados referentes a las regiones portuguesas en Africa, creyó que en el mismo había alguna cláusula referente, no ya a cuestiones africanas, pues éstas no le interesaban por entonces grandemente, sino a una alianza o entente hispano-portuguesa, y para estorbarla y tener derecho a intervenir en las negociaciones de ambos países solicitó de Portugal una alianza.

(6) El nombre primitivo portugués era Fernan do Pó, que se castellanizó en Fernando del Pó, primero, y luego en Fernando Póo, sin la partícula «del» y terminado en doble «o», pues Fernan equivale a Fernando.

Después de firmado el 24 de Marzo de 1778 el Tratado de El Pardo, como se levantara marejada entre los mercaderes de ébano, que veían iban a perder uno de sus mejores o el mejor de sus clientes, se comunica el 16 de Mayo de dicho año por nuestros embajadores en Inglaterra y Francia que, a pesar de nuestro reciente Tratado con Portugal, no bastaban los territorios obtenidos para proporcionar suficiente mano de obra a América, la que seguiríamos adquiriendo de dichas naciones. Y así fué en realidad, pues ni aun en nuestras recientes colonias africanas, debido a motivos de ética, organizamos el tráfico negrero, que siguió estando en manos extranjeras.

En cuanto a América, no deja tampoco ultimada la cuestión fronteriza, pues el 31 de Julio de 1821 el Brasil se incorpora la llamada Banda Oriental, hoy República del Uruguay, con el nombre de provincia Cisplatina, que habían invadido, y apoderándose de ella, con resistencia por parte de sus habitantes, el año 1816 bajo el mando de Lecor. Reinaba por aquel entonces Don Juan VI, trasladado desde la metrópoli portuguesa a Río de Janeiro, huyendo de la invasión napoleónica, haciendo su corte provisional de esta ciudad brasileña, pues ya el Congreso de Viena, el 16 de Diciembre de 1815, eleva al Brasil a la categoría de Reino. En esta época de gran esplendor para la posesión portuguesa no podía olvidar su sueño de llegar al Río de la Plata, lo que consigue, si bien transitoriamente. Así, en el momento que se inicia una mengua de la organización estatal brasileña con motivo de su separación de Portugal y proclamación como Imperio del Brasil, los patriotas uruguayos, ayudados por el Gobierno argentino y por Inglaterra, luchan contra los brasileños. A la Argentina le interesaba grandemente el éxito de esta empresa, pues sus miras era incorporar el Estado Cisplatino (7) a las provincias Unidas que constituían la Argentina, para lo cual envió tropas que estuvieron luchando más de tres años contra las imperiales del Brasil. En

(7) Nombre formado de la preposición de origen latino «cis», que significa «de la parte de acá», y del nombre derivado del Río Plata. En oposición, la partícula «trans» (del lado de allá).

cuanto a Inglaterra, siempre estuvo interesada en los acontecimientos americanos y principalmente de esta región.

Por intervención de lord Ponsomby, representante de Inglaterra, y del ministro de la Argentina D. Manuel García Jiménez, se trasladaron a Río de Janeiro a negociar la paz; fué ésta acordada el *28 de Agosto de 1828*, por lo que surgía un nuevo Estado independiente: la República Oriental del Uruguay, formada por los territorios del Estado Cisplatino o Banda Oriental, con el compromiso por parte del Brasil y de Argentina durante cinco años de prestar ayuda al Gobierno legal si la paz fuese alterada. La función política del Uruguay fué la de Estado-tampón entre dos poderosos vecinos en una zona de fricciones, cometido que ha cumplido a entera satisfacción, sobre todo a partir de 1852. Anteriormente a esta fecha estuvo sometido el nuevo Estado a las influencias alternativas de sus poderosos vecinos, pues mientras el dictador argentino Rosas intervenía en los asuntos interinos del Uruguay —recabando del Imperio brasileño su ayuda, invocando el Tratado de 1828, contra la política de Francia e Inglaterra, que él calificaba de atentatoria a la independencia uruguaya—, el Brasil basaba también en dicho Tratado sus pretextos para inmiscuirse sin rebozo en la política del Uruguay. Así las cosas, en 1850 se celebra un Tratado de alianza uruguayo-brasileño por el que se abre a la navegación el río Paraguay, lo que a la Argentina había de molestar extraordinariamente. Al siguiente año, el de 1851, un nuevo Tratado de alianza celebrado entre Brasil, de una parte, y el Gobierno uruguayo de Montevideo, y las provincias argentinas de Entre Ríos y Corrientes —que no obedecían al tirano Rosas y sí al general Justo José de Urquiza—, Tratado que miraron con simpatía los Gobiernos del Paraguay y Bolivia, motiva entre otras causas la caída de Rosas, derrotado en Caseros el 3 de febrero de 1852, y que sostenía al uruguayo Oribe y sus partidarios, opuesto al Gobierno residente en Montevideo. Por dicho Tratado se confirmaría de nuevo la independencia uruguaya y se abren a la libre navegación los ríos Paraná, Uruguay y sus afluentes.

1.º *Tratado de El Pardo.*

Este Tratado de El Pardo fué firmado como resultado de la visita hecha a Madrid por la Reina madre portuguesa, hermana de Carlos III, bajo pretexto de aclarar algunos extremos del de 1777.

«El Tratado de amistad, garantía y comercio, ajustado y concluído entre el Rei N. S. y la Reina Fidelísima y ratificado por Su Magestad en el Pardo a 24 de Marzo de 1778, en el qual se revalidan y explican los demás Tratados procedentes que subsistian entre las Coronas de España y Portugal, cediéndose a favor de la primera algunos Territorios y Derechos», como dice la portada del mismo, publicado en Madrid en la Imprenta Real de la Gazeta, año MDCCLXXVIII, contenía en sus artículos XIII y XIV lo que mencionaban los tres artículos reservados del Tratado de San Ildefonso.

Art.º XIII. Deseando SS. MM. Católica y Fidelísima promover las ventajas del Comercio de sus respectivos Súbditos, los quales pueden verificarse en el que recíprocamente hicieron de compra y venta de negros, sin ligarse a contratas y asientos perjudiciales, como los que en otro tiempo se hicieron en las Compañías Portuguesa, Francesa e Inglesa, los quales fué preciso cortar o anular, se han convenido los dos Altos Príncipes Contrayentes en que, para lograr aquellos y otros fines, y compensar de algún modo las cesiones, restituciones y renunciaciones hechas por la Corona de España en el Tratado Preliminar de Límites de primero de Octubre de 1777 cedería S. M. Fidelísima, como de hecho *ha cedido y cede* por sí y en nombre de sus herederos y sucesores a S. M. Católica y los suyos en la Corona de España, la *isla de Annobón*, en la Costa de Africa, con todos los derechos, posesiones y acciones que tiene a la misma Isla, para que desde luego pertenezca a los Dominios Españoles del propio modo que hasta ahora ha pertenecido a los de la Corona de Portugal; y asimismo todo el derecho y acción que tiene o pueda tener a la *isla del Fernando del Pó*, en el Golfo de Guinea, para que los Vasallos de la Corona de España se puedan establecer en ella, y *negociar en los Puertos*

y Costas opuestos a la dicha Isla, como son los Puertos del Río Gabaón, de los Camarones, de Santo Domingo, de Cabofermoso, y otros de aquel distrito, sin que por eso se impida o estorbe el Comercio de los Vasallos de Portugal, particularmente de los de las Islas del Príncipe y de Santo Tomé, que al presente van, y que en lo futuro fueren a negociar en dicha Costa y Puertos, comportándose en ellos los vasallos Españoles y Portugueses con la más perfecta armonía, sin que por algún motivo o pretexto se perjudiquen o estorben unos a otros.»

El artículo XIV estatúa que todas las embarcaciones portuguesas y españolas, ya fueran de guerra o comercio, que hicieren escala en Fernando Póo y Annobón y en Príncipe y Santo Tomé gozarían de toda clase de facilidades, como nación más favorecida, para la provisión de víveres, agua, efectos y refresco de sus tripulaciones y otras necesidades, análogamente a lo que especificaba el artículo 3.º del anterior Tratado de San Ildefonso.

2.º *Preparativos 1777 (20 de Octubre) - 1778 (17 Abril).*

El 21 de Octubre de 1777 (8) —sólo veinte días después de firmado el Tratado Preliminar de San Ildefonso— se expide en esta real posesión una «Instrucción reservada que debe observarse para proceder a tomar posesión de las Islas de Fernando Póo y Annobón cedidas a España por la Corona de Portugal» con doble objeto: el uno, hacer el comercio de negros en la costa de Guinea, y el otro, tener alguna arribada propia en la ruta de Filipinas». Dijimos ya antes que la Monarquía universal de Carlos III, aconsejada por sus ministros, había tenido en cuenta la cuestión negrera, pero no se limitó sólo a eso, sino que, pensando también en Filipinas, quería poseer una base en su ruta marítima, pues no estando abierto entonces el Canal de Panamá el viaje había de hacerse por el Océano Atlántico, entre las costas africanas y americanas, doblando al Este el Cabo de Buena Esperanza en Africa,

(8) J. J. Navarro en su ob. cit. y en un pasaje cita erróneamente la fecha de 21 de Octubre de 1778.

para llegar al Océano Indico, pasando de aquí directamente a Filipinas; o bien poniendo rumbo al Oeste hasta el Cabo de Hornos en el extremo septentrional de América y pasando ya al Océano Pacífico, por donde se arribaba al archipiélago filipino.

Se empezaron los preparativos de la expedición secretamente, de acuerdo con la instrucción reservada, pues como se decía en la misma se quería «que la noticia de la cesión se publique al mismo tiempo que la de estar ya establecidos en las islas los españoles». El virrey de Buenos Aires, Pedro Ceballos, quedó facultado para elegir el jefe de la expedición, de la que ya se nombraba segundo al teniente coronel de Artillería D. Joaquín Primo de Rivera, y técnico de costa, fondeaderos y productos de los territorios cedidos al teniente coronel de Ingenieros D. Francisco de Paula Esteban. Acompañaría a la instrucción reservada para los expedicionarios el duplicado de las órdenes que la Reina de Portugal dirigía a sus gobernadores de Guinea para que cumplimentasen lo pactado y dieran la posesión a las españolas; órdenes que no pudieron conseguirse hasta once días después, el 31 de Octubre de 1777.

En los primeros días de Noviembre acuerdan Portugal y España que la isla del Príncipe sería el punto de reunión de las expediciones con sus respectivos comisarios, siéndolo fray Luis Caetano de Castro el portugués, y el español el brigadier Conde de Argelejos (9), saliendo aquéllos del Tajo y éstos de Montevideo. La carta del 7 de Noviembre que dirigió Floridablanca al Gobierno portugués comunicaba que el jefe de la expedición sería el brigadier D. Felipe José Santos Toro González de Andradem, Conde de Argelejos; el segundo D. Joaquín Primo de Rivera, teniente coronel, y D. José Varela Ulloa, capitán de Fragata, con el cargo de comandante de los buques expedicionarios.

Una vez nombrado el Conde de Argelejos jefe de la expedición, prepara rápidamente la misma desde Febrero de 1778, es decir, un mes antes de firmarse el Tratado de ratificación de El Pardo.

(9) Escrito así por todos los tratadistas coloniales, mientras Joaquín J. Navarro, en su ob. cit., pág. 53, escribe Artalejos.

3.º 1778 (17 de Abril) - 1783 (12 de Febrero). Expedición del Conde de Argelejos y de D. Joaquín Primo de Rivera.

a) Partida y toma de posesión de Fernando Póo.

El día 17 de Abril (10) de 1778, transcurridos solamente veinticuatro días desde la firma del Tratado de El Pardo, sale del puerto americano de Montevideo la expedición española mandada por el Conde de Argelejos y como segundo el teniente coronel D. Joaquín Primo de Rivera, siendo el capitán de Fragata D. José de Varela Ulloa el comandante de las Naves; la fragata «Santa Catalina» y dos mercantes (11) con 150 hombres armados y operarios, provisiones para más de un año y 100 pesos fuertes. Formaba parte también de la expedición, como técnico en reconocimiento de costas y productos del país, el teniente coronel de ingenieros don Francisco de Paula Esteban, y como teniente de Fragata D. José Ezquerro y Guirior.

El 29 de Junio de 1778 arriba la expedición española a la isla del Príncipe, donde esperan la llegada de los portugueses, según se convino en Noviembre del año anterior, y pasados tres meses (12) sin que tocara en dicha isla la expedición portuguesa, el

(10) Según Usera, «Memoria de la isla de Fernando Póo»; M. de los Ríos, «Memorias de las Misiones», revista *La Guinea*, y M. Martínez Sanz.

7 de Abril en Joaquín J. Navarro, y 7 de Julio en Muñoz y Gaviria.

(11) M. Martínez cita solamente la fragata de guerra «Catalina» y dos buques menores. La revista *La Guinea* reseña las fragatas «Catalina» y «Soledad» y el paquebote «Santiago». Otros autores la llaman «Santa Catalina» (nombre de la isla brasileña disputada) y algunos otros citan entre los buques pequeños «La Concepción» (de donde derivan el nombre dado a la bahía del litoral Este, en recuerdo del barco, mientras la mayoría aceptan el nombre por haber desembarcado en ella el día de la Concepción); otros autores dan como portuguesa la fragata «Soledad».

El capellán de la «Catalina» era D. Agustín Conto Maniberas, y el de la «Soledad» D. Ignacio Rodríguez Varela.

Fontán afirmaba que el nombre de Concepción fué puesto por llamarse así la azomaca que exploró estas costas, en Septiembre y no en Diciembre, desembarcando allí a mediados de Septiembre.

(12) *La Guinea* da la fecha de llegada a Santo Tomé en Septiembre.

Conde de Argelejos solicita del gobernador de Príncipe y Santo Tomé le entregue las islas cedidas por Portugal, a lo que éste se negó, notificándose los incidentes a la Corte de España para que reclamase a la portuguesa. Despachado el aviso a España en los primeros días de Octubre de 1778, no llega a conocimiento de la Corte hasta tres meses después, en Enero de 1779, haciéndose inmediatamente la reclamación, y a los pocos días, el 14 del mismo mes y año, el embajador español en Portugal notifica al ministro Floridabianca que el Gobierno portugués había vuelto a enviar un duplicado de las primitivas órdenes a sus funcionarios para que se diera cumplimiento a lo pactado, opinando que pudieran sernos entregadas las islas antes de que se hiciera sus preparativos el nuevo comisario, pues del primero nombrado, D. Luis Caetano de Castro, se sabía había llegado ya a Río de Janeiro y se disponía a salir con toda urgencia para Africa. El motivo de haber tocado en playas brasileñas la expedición portuguesa de D. Luis Caetano de Castro, comisario de la misma, cuyo estado civil era el religioso, desviándose de la ruta de Africa, se atribuyó a temporales, a corrientes marinas en esa dirección y hasta a errores en el arte de navegar, pero el capitán de fragata D. José de Varela Ulloa, comandante de las naves de la expedición española, dijo que era imposible que la corriente ecuatorial produjese semejante desviación.

Debido a estos motivos no llegan los portugueses hasta el 4 de Octubre de 1778 a su punto de destino, donde los expedicionarios españoles llevaban ya esperándoles más de tres meses, habiéndose cruzado el aviso que ellos dirigían a España notificando el retardo con la llegada de la expedición, ya puesta en camino desde el Brasil, no dando lugar al envío de un nuevo comisario portugués. El 14 de Octubre salen de Santo Tomé españoles y portugueses con rumbo a Fernando Póo, donde arriban siete días después, el 21 de Octubre, a las dos de la tarde, anclando los buques en una bahía que el capitán de Fragata D. José de Varela Ulloa sitúa en la banda NO. a los $3^{\circ} 31' 28''$ de latitud Norte, y a los $13^{\circ} 43' 5''$ de longitud Este del meridiano de Cádiz. Transcurridos tres

días, el 24 de Octubre de 1778 (13), y a las ocho de la mañana, toma posesión de la isla con las formalidades de rigor que constan en acta.

«Isla de Fernando Póo, 24 de Octubre de 1778.—Año del nacimiento de Nuestro Señor Jesucristo, de mil setecientos setenta y ocho a los veinticuatro días del mes de Octubre, en esta isla de Fernando Póo, estando presente como comisario de la Reina Fidelísima Nuestra Señora, el ilustrísimo fray don Luis Castano de Castro, fidalgo de la casa de la misma Señora, caballero de la Religión de Malta y capitán de mar y guerra, comandante de la fragata «Nuestra Señora de Gracia» y por parte del Rey Católico el ilustrísimo Conde de Argelejos, también con comisión de su soberano, hallándose ambos presentes con las demás personas que los acompañaban, fué dicho en presencia del escribano de dicha fragata que el referido fray don Luis Caetano de Castro, en virtud de las órdenes y comisión que recibió de la Reyna Fidelísima Nuestra Señora, y en la mejor forma habida en derecho, decía y dimitía toda la jurisdicción, regalías, dominio, acciones y derechos que su soberana tenía en esta Isla de Fernando Póo, a S. M. el Rey Católico de España, para que el mismo Señor y sus sucesiones la gecen y posean como suya propia y pertenezca al Reino de España; para lo cual y en virtud de los poderes suficientes de que está revestido dicho señor Caetano de Castro, la da por desmembrada del Reino de Portugal, y el citado comisario español, señor Conde de Argelejos, dijo que aceptaba la referida cesión y dimisión por parte y en nombre de su soberano, y en virtud de aquélla y de los poderes de que se hallaba investido, lanzó tierra al aire y quebró ramas de los árboles e hizo los demás actos posesorios diciendo en altas voces, de modo que todos los presentes lo entendieron, que en virtud de la comisión que tenía del Rey Católico, su soberano, tomaba posesión de esta isla de Fernando Póo como perteneciente al Reino de España, para que de hoy en adelante reconocieran sus habitantes a dicho soberano como su rey, con pleno y supremo poder. Y yo, Juan Thomas de Silva Mattos, escribano

(13) J. J. Navarro, en su ob. cit., escribe la fecha del 24 de Marzo en algún pasaje.

de la fragata «Nuestra Señora de Gracia», escribo esta Acta por mandato del ilustrísimo fray don Luis Caetano de Castro, siendo de todo ello testigos que conmigo firmarán abajo, así como los dos comisarios citados, en esta bahía de Fernando Póo a los veinte y cuatro días del mes de Octubre de mil setecientos setenta y ocho. El comisario, fray D. Luis de Castro.—Comisario el Conde Argelejos.—El escribano de la fragata «Nuestra Señora de Gracia», Juan Thomas de Silva Mattos.—Don Joaquín Primo de Rivera.—El teniente coronel de Ingenieros, Francisco de Paula Esteban.—El capitán de Mar y Guerra, Joan Caetano Neganego.—Comandante de Infantería, Manuel Ferreira de Figueroa.—Primer comandante de Artillería, Alberto Francisco Torqman.—Teniente de fragata, Baltasar Mexía de la Cerda.—Teniente de fragata, José Ezquerro y Guirior.—Alférez de navío, Luis Arguedas.» Hay un sello en lacre con las armas portuguesas.

La bahía donde se desembarcó y que Varela Ulloa situó es la que los bubis llaman «Oesemba» y los expedicionarios bautizaron con el nombre de *Bahía de San Carlos* en honor del rey de España Carlos III (14). Durante su estancia de cinco días en la isla solamente vieron como habitante a un negrito de quince a dieciséis años, que un oficial de la fragata «Soledad» llevó a bordo y que los morenos de Príncipe que iban en la nave, a pesar de conocer bien la lengua hablada en la costa occidental, no pudieron entenderse con él, recurriendo, según Varela Ulloa, al ingenioso sistema de poner a su vista los productos vegetales y animales de Príncipe y Santo Tomé para conocer los que se daban en Fernando Póo, identificando los ñames, cocos, bananas y plátanos, gallinas, cerdos y cabras, pero no arroz, garbanzos y lentejas, así como ganado vacuno. Tampoco se logró saber, por desconocimiento de la lengua, el número de poblados y su forma de gobierno.

(14) *Descripción de la isla de Fernando Póo*. José de Varela Ulloa.

Cunha Martos, en *Corografía da Ilha de Fernando Póo*, dice que delinearon el trazado de la futura población y construyeron en la ensenada del Oeste una batería, al abrigo del islote de las Cabras, seguramente en las inmediaciones de la Punta de su nombre y próximo al Río Grande o Maloco.

b) *Intento de toma de posesión de Annobón.*

Nuevamente los buques navegan (el día 25 de Octubre) poniendo proa a Santo Tomé, donde descansan y repostan del 3 al 10 de Noviembre, en que zarpan para Annobón (15) y su toma de posesión. En la travesía fallece el día 14 de Noviembre de 1778 el Conde de Argelejos, sustituyéndole el teniente coronel D. Joaquín Primo de Rivera, segundo de la expedición, el que juntamente con el comisario portugués y demás personas bajan a tierra (16), no pudiendo tomarse posesión de Annobón debido a la actitud levantisca de sus naturales (17).

Por ello, Primo de Rivera, no aceptando las proposiciones del comisario portugués, que quería someter a los indígenas «a forciori» con el concurso de las fuerzas españolas y lusitanas, se dirige de nuevo a Santo Tomé a esperar instrucciones de Madrid, despachando a tal efecto la fragata «Santa Catalina», al mando del capitán de Fragata D. José de Varela Ulloa, a poner en conocimiento del Gobierno este incidente, y la expedición portuguesa vira hacia la bahía de Todos los Santos (Brasil) a reparar averías.

Ya enterada la Corte portuguesa de la oposición de los annoboneses con motivo de la llegada a España de la fragata «Santa Catalina», despachada por Primo de Rivera con este fin, da nuevas instrucciones para su sometimiento, preparando a tal efecto la fragata «San Juan Bautista», en la que iban tres compañías de In-

(15) Erróneamente, J. J. Navarro, en su ob. cit., dice que salieron para Annobón el día 25; ídem la revista *La Guinea* y Usera y Muñoz Gaviria, cuando, en realidad, si bien se dirigían a Annobón, era pasando antes a Príncipe y Santo Tomé.

(16) La revista *La Guinea* escribe que el 26 de Diciembre (1778) arriban a Annobón, el 27 desembarcan y el 29 regresan a Santo Tomé.—M. Martínez Sanz da la fecha de llegada el 26 de Diciembre y el 27 el desembarco. Otros, el 29 de Noviembre. Usera, en su «Memoria» cit., da la fecha de arribada a Annobón en 26 de Diciembre y la del 27 para bajar a tierra, igual que Juan Miguel de los Ríos, ob. cit.

(17) Para lo referente a la isla annobonesa, consultar «La expedición de Argelejo», J. Fontán, revista *Africa*, núm. 18, Junio de 1943, y A. de Unzueta, *Guinea Continental Española e Islas del Golfo de Guinea*.

fantería de Marina y ciento cincuenta soldados de artillería, con un total de ocho oficiales de Infantería y tres del arma de Artillería, mandando todas estas fuerzas D. José de Sousa de Castello-branco, que se hace a la mar desde Lisboa el 7 de Abril de 1779, encontrándose a los dos grados y medio de latitud Norte con la fragata «Nuestra Señora de Gracia» procedente de Bahía, de donde salió el 21 de Abril de 1779, continuando juntas las dos expediciones hasta Santo Tomé, donde arribaron el 29 de Junio de dicho año, sin que todavía Primo de Rivera hubiera recibido instrucciones del Gobierno español.

c) *Espera de nuevas instrucciones y reconocimiento en Fernando Póo.*

A pesar de esta nueva expedición portuguesa dotada de abundantes refuerzos y con las instrucciones claras de Portugal, que demostraba su buena voluntad en zanjar esta cuestión con España, que algunos historiadores coloniales sin base alguna han pretendido negar o dudar, Primo de Rivera no se decide a actuar, atacado de escrúpulos excesivos que parecen revelan una prudencia por lo demás extrema. En espera de las instrucciones de España (enviadas en Marzo de 1779) (18) y de refuerzos metropolitanos van pasando los meses, haciéndose mientras tanto reconocimientos de diversas regiones del litoral de Fernando Póo con expediciones partidas de Santo Tomé. Tal la que envía en Septiembre de 1779 con objeto de reconocer el litoral meridional y el oriental, dando a la amplia bahía que encontraron en esta costa el nombre de la Concepción, por ser éste el nombre de la azomaca enviada a estos fines (19) y mandado por el teniente de Fragata don Guillermo Carbonell acompañado del ingeniero militar don Francisco de Paula Esteban, que por su abundancia de agua, maderas y piedras, decidieron elegir como futuro establecimiento de la isla fernandina que no logró llegar a realizarse. Con esta misma

(18) En las que le decían que tomase Annobón empleando la fuerza y se estableciese en Fernando Póo, donde se le enviarían refuerzos.

(19) Ver nota 11.

nave siguen recorriendo la costa oriental, donde más al Norte de la bahía de la Concepción avistan otra ensenada más pequeña, en cuyo centro se destaca una pequeña isla que llamaron de los Pájaros y luego de Leven bajo la influencia inglesa. En los mapas actuales está comprendida entre la Punta Leven, al Norte, y la del frontón de Caracas, al Sur. Terminada la costa Este, recorren el litoral Norte, donde señalaron cuatro bahías, que una de ellas sería llamada posteriormente de Clarence o Santa Isabel, y terminan el periplo isleño por el litoral occidental, donde las observaciones hechas por Varela Ulloa en la bahía de San Carlos, que fué la primera tierra fernandina pisada por españoles, fueron confirmadas de nuevo.

Dos meses después, el 29 de Noviembre de 1779, visita el propio Primo de Rivera la Bahía de la Concepción a bordo del paquebote «Santiago» acompañado de cuatro embarcaciones menores, con un total de 60 infantes, 12 artilleros, todos los operarios de la expedición y 50 negros, desembarcando en la bahía el 7 (20) de Diciembre de 1779, donde empezaron los trabajos de instalación del nuevo establecimiento. A los catorce meses de estar esperando en Santo Tomé instrucciones y refuerzos de la metrópoli y al mes y medio largo de estar fundado el establecimiento de la Concepción, llega a Santo Tomé, el 20 de Enero de 1780, la fragata «Santiago» llevando a la isla refuerzos y víveres que no pudieron desembarcar en Concepción por no haberse construído todavía almacenes, y tuvieron que descargar en Príncipe, recibiendo en Fernando Póo el 18 de Abril de 1780. La expedición de socorro partió de Santa Cruz de Tenerife el 21 de Noviembre de 1779, compuesta de la fragata «Santiago» (de igual nombre que el paquebote salido de Montevideo) al mando del sargento

(20) El 8 de Diciembre, escribe *La Guinea*, llega Primo de Rivera a la bahía de Biapá, que por la festividad del día llamaron de la Concepción, desembarcando el día 9 y estableciéndose allí, construyendo un fuerte en Punta Cañones. Muñoz y Gaviria también da la fecha del 8 de Diciembre. Fontán y Lobe da como fecha del desembarco el 7 de Diciembre.

9 de Diciembre de 1779, la «Memoria» de Usera y M. Martínez Sanz.

9 de Diciembre de 1778, E. López Perea, ob. cit.

7 de Diciembre es la fecha del desembarco que citan otros autores.

mayor D. Antonio José Eduardo, con 104 hombres entre soldados y operarios y un capellán (fray Gonzalo). La polacra «Santa Engracia», que salió de la Península destinada a Fernando Póo y Annobón, al mando del capitán de Navío D. Juan Nepomuceno Morales, convoyaba a la «Santiago». Primo de Rivera, el 5 de Febrero del mismo año había escrito con la esperanza de llegada de nuevos auxilios para «reconocer algunos puertos y ensenadas que hay en la proximidad y en la costa de Lope Gonzalo y en la desembocadura del río Gabón, para allí formar un establecimiento». En este aspecto no le faltó visión, y quién sabe cuál hubiera sido nuestro porvenir en las costas del continente de haberse creado allí un establecimiento militar y comercial.

d) *Fin de la expedición y regreso a América.*

Pero no pudo lograrse, pues las enfermedades y las fiebres diezmaban peligrosamente a los expedicionarios, que no contaban con quinina, y los socorros pedidos a Santo Tomé fueron escasos y tardíos. Así, hasta el 27 de Junio de 1780 mueren el teniente coronel de Ingenieros D. Francisco de Paula Esteban, el capitán de Infantería D. Melchor de la Concha y 83 miembros más de la expedición, teniendo además 57 personas hospitalizadas, teniendo que tomar los enfermos, a falta de otra cosa mejor, caldo de mono, lo que motiva el que el 5 de Julio de 1780 (5 de Julio según Fontán, y 12 de Julio otros autores) parta de Concepción para Santo Tomé el paquebote «Santiago» con veintisiete soldados, tres oficiales y varios operarios, todos enfermos.

En vista de que las enfermedades amenazaban acabar con los supervivientes de continuar en aquellos parajes, estalla una sublevación capitaneada por el sargento Jerónimo Martín y cuatro cabos, los que con el jefe de la expedición Primo de Rivera, como arrestado, abandonan Concepción el 31 de Octubre de 1780 (21)

(21) Muñoz y Gaviria escriben que abandonan Fernando Póo rumbo a Santo Tomé el 31 de Octubre de 1781, llegando el 16 de Enero de 1782; larga travesía. Usera, en su «Memoria», da como fecha de llegada también el 16 de Enero de 1782. Otros autores citan como partida la fecha del 31 de Octubre y llegada a Santo Tomé el 16 de Noviembre.

con rumbo a Santo Tomé, siendo allí apresados los amotinados y puesto en libertad Primo de Rivera (22).

Aun después de este grave suceso y del gran número de bajas habidas, no cesa Primo de Rivera en su propósito e intenta volver de nuevo a Fernando Póo, solicitando el 23 de Enero de 1787 del Gobierno español el envío de artillería, pues la que tenía la expedición había quedado abandonada en la Concepción por los insurrectos, pero las enfermedades le hacen variar su plan, decidiéndose entonces poner rumbo a América, y el 30 (30 según Fontán, 29 otras fuentes) de Diciembre de 1781, y de nuevo como jefe de la expedición, parte para América, tocando el 24 de Febrero de 1782 en Bahía (Brasil), llegando a Montevideo el 10 de Febrero de 1783 (12 de Febrero de 1783 según otros autores, Fontán, etc., que confunden la fecha en que recibió en Montevideo la orden del 22 Febrero 1782 —10 Enero escribe Gaviria—, con una tripulación mermadísima y detenidos el sargento y cabos, siendo entregados al virrey de Buenos Aires. La Real Orden de 25 de Mayo de 1785 indultó de la pena de muerte al sargento Jerónimo Martín, jefe de la sublevación, basada en el atenuante de que los motivos de aquella fueron el gran número de bajas habidas.

Tuvo una exagerada duración de cincuenta y ocho meses desde su salida de Montevideo el 17 de Abril de 1778 y su llegada al mismo punto de partida el 10 de Febrero de 1783.

El resultado práctico de la misma no fué tampoco muy halagüeño, pues salvo la toma simbólica de la bahía de San Carlos, el reconocimiento costero y la fundación del establecimiento de la bahía de la Concepción, que quedó abandonado después de las muertes habidas y la sublevación consiguiente, no logramos hacer efectiva nuestra soberanía en Fernando Póo ni en ningún punto

(22) Esta parte final varía con lo que escribe en la revista *Africa* D. Juan Fontán (núm. 18, Junio de 1943, pág. 5, «La expedición de Argelejos»; Fernando María Castiella y José María de Areilza, en *Reivindicaciones de España*, página 236: «Primo de Rivera quedó solo, abandonado a los indígenas, mientras los insurrectos se hacían a la mar rumbo a Santo Tomé. Por fin, después de haber intentado inútilmente pedir socorros, pudo alcanzar también la isla portuguesa, donde los amotinados habían sido reducidos.»

del continente. En cuanto a Annobón ni siquiera se llegó a tomar posesión formal de la isla por los incidentes habidos con los annoboneses.

II.—ACCIÓN INGLESA EN FERNANDO PÓO.

Primera tentativa inglesa.

1783.—Visita Fernando Póo el comodoro inglés *Bullen* y el capitán de fragata *Lawson*, quienes se relacionan con los bubis intentando atraerse su voluntad hacia Inglaterra. Es de señalar que la visita de estas autoridades inglesas fué casi inmediata a la partida de la expedición de Argelejos para América, hecha a finales de 1781.

Segunda tentativa inglesa.

1819.—En este año el inglés *Robertson*, capitán de fragata, hace una expedición a la isla, intentando también granjearse para Inglaterra la voluntad de los bubis.

Tuvo como antecedente y motivo de dicha visita la búsqueda de lugar donde establecerse la Comisión Mixta creada por el Tratado de represión esclavista hispano-inglés de 1817.

Tercera tentativa inglesa.

1821.—Dos años después, en 1821, Inglaterra envía al capitán de la Real Marina, *Kelly*, que reconoce la isla fernandina con precisión, también con los fines públicos de elegir lugar para instalar la Comisión antiesclavista, pero que seducido por sus condiciones no duda en que pueda llegar a convertirse en una colonia inglesa, según se desprende del informe que dirigió al Gobierno inglés y de lo que publicó en la *Quartely Review* en el mes de Octubre de 1821: «En derredor de la bahía (de Santa Isabel) se eleva toda la campiña en un vasto y hermoso anfiteatro. Después

de la bahía de Nápoles no he visto ningún otro punto más susceptible de ser transformado en un perfecto edén por la mano del arte y de la industria; que el inmenso bosque que cubre las pendientes de las colinas ceda su puesto a las plantaciones de caña de azúcar; que las cejas de estas mismas colinas se cubren de cafetos; que se construya en el ángulo oriental de la bahía y terrenos próximos al río una población de suficiente importancia, que sea la capital de la isla, y la de Fernando Póo sobrepujará, sin disputa alguna, a todas las posesiones inglesas de las Antillas.»

Desde este momento la futura capital de la isla fernandina, en su época inglesa y luego española, no habría de ser ya el primitivo establecimiento de Concepción, en la costa oriental, fundado por Argelejos el 29 de Noviembre de 1779, sino el de Clarence, luego Santa Isabel, en el litoral Norte, influyendo en las decisiones futuras de Inglaterra los informes del comodoro *Bullen*, de los capitanes de Fragata *Lawson*, *Robertson* y, sobre todo, el de *Kelly*, que dió origen a la expedición definitiva de *Owen* en 1827.

1827-1823. Establecimientos ingleses en Fernando Póo.

En esta época los buques de guerra y los mercantes ingleses arribaban a la isla de Fernando Póo en bastante número para hacer aguada y adquirir ñames y ganado, que obtenían a cambio de pedazos de hierro o flejes de pipas o barricas. Como el tráfico era bastante intenso, Inglaterra, en vista de los informes y reconocimientos anteriores, pensó en establecerse efectiva y definitivamente en la isla con este fin y aprovechando como pretexto la instalación de la Comisión Mixta para la represión de la trata, pues nuestra soberanía era solamente nominal. A tal efecto envía una expedición al mando del capitán *Fitz William Owen*, sin avisar ni consultar al Gobierno español de sus fines de establecimiento como colonia, el que eleva prontamente una protesta. La expedición de *Owen* procedía de Sierra Leona, país de mal clima que hacía grandes estragos entre los ingleses, y al llegar a Fernando Póo el 27 de Octubre de 1827 en la fragata «Eden» cre-

yeron encontrar otro edén, pero la imprevisión de aquellos tiempos de emplear a los europeos, en vez de a los crumanes como luego se hizo, en los rudos trabajos de desbosque, acondicionamiento del terreno y levantamiento de las edificaciones, que eran de madera y desmontables, y habían sido llevadas ya de propio intento por los expedicionarios, provocó una gran mortandad. A poco de instalados murieron unos 40 marineros y unos meses después habían muerto las tres cuartas partes de la expedición, y eso que contaban con los consejos y experiencias del colonista y antiguo coronel Nicholls, continuando empleándose en duras faenas vedadas al blanco en estos climas, pues aun no se había desechado este pernicioso criterio. Nicholls, en sus «Memorias», ha dejado transcritas las sensaciones de desastre que le proporcionaba aquel cuadro, equivalente al de la expedición española de Argelejos, a la que algunos autores han calificado, creemos que injustamente, de imprevisora y mal organizada. Qué lejos este trágico final de las risueñas esperanzas de Owen al principio de establecerse, cuando comunica al Gobierno inglés las óptimas condiciones naturales del lugar elegido, lo que trasciende también a Sierra Leona, de donde acudían a Clarence a reponerse de las enfermedades y fiebres allí contraídas, hasta que hacen éstas y las epidemias su aparición allí, transformándose en un sitio más insano que la propia Sierra Leona.

Se componía la expedición de Owen, además de las fuerzas armadas, de artesanos y labradores en bastante número. Fruto de esta tentativa de colonización inglesa es la fundación del establecimiento de *Port-Clarence* (Puerto Clarencia), que luego con el transcurso de los años había de dar nacimiento a la capital de la isla y transformarse en la actual Santa Isabel de Fernando Póo. Para fundar Clarence en el primitivo terreno que ocupaba «se hizo una fórmula de compra con dos jefes indígenas (23) de aquella localidad. Owen se nombró superintendente y el capitán Harrison se encargó del Gobierno Civil, **mientras en 1830** Nicholls fué gobernador de Clarence. Como dato curioso ha de citarse que

(23) Joaquín. J. Navarro, ob. cit.

la población de Clarence fué aumentando rápidamente, por conducir a ella todos los negros que libertaban de los buques dedicados a la trata y una corriente emigratoria procedente de Sierra Leona, favorecida por las autoridades inglesas; sin embargo, la población bubi de la isla no participó en esta colonización, pues se mantuvo alejada y sin contacto con los nuevos colonos blancos y negros.

No se limitó Inglaterra a colonizar la zona Norte (Clarence), pues el capitán *Beawer*, al mando de 300 hombres, escogidos por su fortaleza y robustez, desembarca en la costa occidental al Norte de la Bahía de San Carlos, en el lugar de Bulama, en la desembocadura del *Big River*, que los españoles tradujeron por *Río Grande* y los indígenas conocen por Maloco, para establecer otra fundación análoga a la de Clarence, pero con tan mal éxito como aquélla, pues al poco tiempo habían muerto 272 personas, quedando solamente 28 supervivientes que aun quedaron después reducidos a cuatro o cinco y todos, además, enfermos, excepto el jefe de la expedición, *Beawer*.

A pesar de estos gravísimos contratiempos los ingleses siguieron ocupando la isla durante siete años, hasta que en el año 1833 (24) Inglaterra comisiona al almirante Warren para que arribe a Fernando Póo a repatriar los restos de las expediciones lo que hace en el buque «Iris», renunciando, de paso, en nombre de su país, a la isla, salvándose así los derechos españoles. Influyó muchísimo en esta decisión —aparte de la mortandad habida— los informes enviados al Gobierno inglés negando valor a esta isla por los interesados en seguir manteniendo el Tribunal Mixto en Sierra Leona, lo que motivó esta declaración de renuncia y que reembarcasen con útiles y pertrechos nuevamente a Freetown (Pueblo Libre), capital o establecimiento más importante de Sierra Leona, instalando allí nuevamente el Tribunal antiesclavista. Demos gracias a que «los intereses creados» permitieron salvar a España nuestra última colonia isleña ecuatorial.

Como huella de su paso dejaron en la toponimia fernandina

(24) 1833, según J. Navarro y J. Fontán y Lobé; 1832, según Beltrán y Rózpide y Fernando María Castiella y José Areilza, y trabajos cit.

varios nombres ingleses que fueron sustituidos por españoles en 1846, con la expedición Manterola-Guillemard de Aragón. Así, a la bahía donde levantaron Clarence denominaron «Maidstone» (Piedra Virgen); a la punta oriental de esta bahía llamaron Point William en honor del rey de Inglaterra Guillermo IV, que regía entonces la isla. En cuanto al origen del nombre de Clarence dado a la nueva fundación y al pico montañoso que se divisaba desde la misma, fué también en honor de su monarca, que entre otros títulos llevaba también el de Duque de Clarence.

1827-1831. Reacción de España a la instalación inglesa en Fernando Póo.

A la petición inglesa de 1823 solicitando trasladar a Fernando Póo el Tribunal Mixto de Sierra Leona no se dió contestación oficial inmediata debido a las circunstancias políticas por las que pasaba España, hasta que en 1827 el embajador de Fernando VII en Londres, Conde de Ofalia, propone al Gobierno inglés la venta de Fernando Póo y Annobón; y que éste no reconocía nuestra soberanía sobre las mismas.

Ya por entonces Inglaterra preparaba sus planes para establecerse en Fernando Póo, pues antes de que el ministro de Estado español, Duque del Infantado, autorizase a Inglaterra para trasladar a Fernando Póo la Comisión Mixta de Sierra Leona, había desembarcado ya en nuestra colonia la expedición inglesa.

Conocedor el Gobierno español del desembarco de Owen y su toma de posesión, protesta enérgicamente (25) mediante nota al Gobierno inglés en la que hace constar nuestros derechos, contes-

(25) Según Juan Fontán y Lobé, revista cit.; Fernando María Castiella y José María de Areilza, ob. cit., pág. 249, dicen que esta expedición fué enviada con la tácita aprobación del Gabinete español: «A lo que España no se negaría sería a que Fernando Póo sirviera de residencia a la Comisión mixta inglesa, pero conservándose la soberanía de España sobre la isla; por eso sería la protesta de nuestro Gobierno, al ver que no solamente pensaban establecer allí la Comisión, sino de paso, y haciendo caso omiso de nuestros derechos, suplantarnos.»

tando Inglaterra diciendo que la ocupación sólo tenía el carácter de temporal *debida a la busca de un sitio donde poder establecer la Comisión Mixta para reprimir la trata*.

No se conforma España con esta contestación evasiva y vuelve a protestar con energía, pues a pesar de las manifestaciones oficiales inglesas figuraba ya Fernando Póo en los Anuarios ingleses como colonia de dicha nación ocupada desde 1827.

1829. Inauguración de la capilla protestante de Santa Isabel.

En este año se abre al culto la capilla protestante baptista de Clarence.

1831. Ofrecimiento inglés de permuta.

Desde 1827 a 1831 transcurren los cinco años con cambios sucesivos de notas y protestas españolas, hasta que en el último de los citados años Inglaterra, para zanjar la cuestión, propone al Gobierno español la permuta de la isla de Fernando Póo por la de *Vieques* (26), dándose la coincidencia peregrina que esta última isla estaba también ocupada indebidamente por ella, pues con posterioridad a esto pasó nuevamente a la soberanía española.

A esta proposición España no dió su conformidad, protestando de la merma que se hacía a nuestra soberanía y demostrando nues-

(26) Isla de 375 kilómetros, situada a muy corta distancia de la costa oriental de Puerto Rico, entre la de Culebra, al Occidente, y las de Santo Tomás, San Juan y Santa Cruz, del archipiélago de las Vírgenes, al Este. Este archipiélago perteneció a Dinamarca y fué cedido a los Estados Unidos. La de Vieques, juntamente con Puerto Rico, y la de Mona y Culebra y los islotes del Monito y Desecheo, pasaron también a poder de los Estados Unidos cuando nuestro desastre colonial. Hoy Vieques tiene unos once mil habitantes, siendo su capital la población de Isabel II, formando la isla un municipio dependiente del partido judicial de Humanes, en Puerto Rico. Constituye su riqueza el cultivo del azúcar y la fabricación del ron y la ganadería. También se la conoce en mapas franceses con el nombre de «Ile des Crabes» (Isla de los Cangrejos de Mar).

tros derechos irrevocables, tanto a la isla de Vieques como a la de Fernando Póo.

1855 (28 de Junio). Confirmación efectiva de nuestra soberanía.

Por el Tratado de este año, firmado entre Inglaterra y España para represión de la trata de esclavos, se zanja legalmente el pleito de nuestra soberanía, en entredicho desde la expedición de Owen en 1827, al estipularse en el mismo que las Comisiones Mixtas antiesclavistas se instalarían, la inglesa en territorio inglés (no Fernando Póo) y la española en La Habana.

Un artículo adicional y como al descuido que llevaba dicho Tratado, por el que se autorizaba el «derecho de visita», que facultaba a los buques ingleses para detener, visitar, registrar y apresar nuestros barcos, dió origen a molestias y daños considerables a nuestro comercio africano, principalmente ejercido por navíos catalanes, que se vió entorpecido ilegalmente por el abuso que se hacía de este derecho, hasta que el 14 de Enero de 1858 «La Sociedad Económica de Barcelona» elevó a la reina una exposición (27) pidiendo que se modificase el Tratado a fin de contener el pánico que había causado en los comerciantes la noticia del apresamiento de varios buques con pretexto de que se dedicaban al tráfico de esclavos, pues el Tratado de 1835 sirvió a los ingleses para cerrar el Golfo de Guinea a los marinos españoles» (28). Nuestro comercio consistía en cambio de marfil, caucho, aceite de palma, maderas y otros, por objetos fabricados de poco valor y vinos y licores, tabaco, pólvora y fusiles. El Tratado de 1835 fué derogado en 1890, cuando ya el daño era irremediable, el 2 de Junio, siendo ratificado el 23 de Diciembre.

(27) Redactada por los señores D. Ramón Anglasen, D. Joaquín Arimón y D. Alejandro Peray.

(28) También intervino la Junta de Comercio de El Ferrol y el comercio de Barcelona.

III.—VISITAS ESPAÑOLAS.

1831-34.—En 1831-32 el médico español D. Marcelino de Andrés visita las islas y costas de Guinea, residiendo cierto tiempo en la ciudad de Bomsí, hoy llamada Dahomey y Dahomé, y capital de dicho Estado, de cuyo monarca o dadá fué médico. Visita también nuestras posesiones, y en 1834 eleva una Memoria al Gobierno español, fruto de sus viajes, encareciendo la importancia de la isla de Fernando Póo, que visitó en 1831 en viaje para la de Santa Elena.

El año 1842 el *Boletín de la Academia de Ciencias Naturales y Artes de Barcelona* publicó la biografía de este colonista, al que se debe una pequeña descripción de la isla fernandina.

Es de considerar y comentar la actitud tan antagónica de la política oficial inglesa de abolir la trata y la particularísima de sus súbditos, pues a los sesenta años de abolido el tráfico —teóricamente— en el Congreso de Viena (1815), escribe en 1876 el inglés José Cooper que todavía existía la trata en la colonia inglesa de Costa de Oro y en sus demás posesiones del Africa Occidental. A mayor abundamiento, y según una estadística inglesa, de las factorías negreras que existían en 1790 en el occidente africano, 15 eran holandesas, 14 inglesas, cuatro portuguesas, cuatro danesas, tres francesas, y España, en su honor, no contaba con ninguna. Más todavía: el mismo año que apresaban al mercante «Conchita», acusado de negrero (1857), el periódico francés *Le Moniteur de la Flote* escribe que los buques españoles de La Habana habían capturado tres buques negreros con 1.200 esclavos, siendo los capitanes y gran parte de la tripulación ingleses.

Pedía también la exposición de la Económica Barcelonesa el establecimiento de una estación naval en Fernando Póo para que sea recíproco el derecho de visita y no sólo inglés, y el establecimiento de otro Tribunal Mixto en la isla fernandina, adonde se conducirían para ser juzgados los buques españoles.

1837.—Comercio fernandino.

Los almacenes y establecimientos de la primitiva expedición de Owen, después de la renuncia inglesa de 1833, pasaron a ser propiedad de Dillón, Tenaud y Cía, que ejercieron el comercio isleño hasta el año 1837 (29) en que quebró esta Sociedad, siendo uno de sus socios Beecroft, la cual cedió sus establecimientos a la «Compañía de Africa Occidental», que operó en la isla hasta 1842 (30), en que vende su establecimiento en 1.500 libras esterlinas a los misioneros baptistas, que instalan una Casa-Misión en Clarence, que tanta influencia y preponderancia había de lograr entre la población indígena de categoría.

Cuando arribó a Clarence en 1843 la expedición de Lerena, la «Compañía de Africa Occidental», que explotaba las maderas fernandinas, era la máxima autoridad en la isla y la que ejercía de hecho el Gobierno, siendo destituida de su mando por Lerena y prohibiendo, en general, la corta de madera sin previo permiso de la autoridad por él nombrada.

1836-39.—Viajes de Moros.

Don José de Moros y Morellón visita durante estos años las islas y costas de Guinea hasta el Congo, dejando unas relaciones y trabajos muy interesantes relativos al comercio español en aquellas latitudes y a otros varios aspectos.

En 1842, siendo catedrático de Náutica y socio de la Económica de Valencia, concurre al concurso de la Económica Matritense de dicho año y gana un premio por su «Memoria sobre la isla de Annobón», visitada en 1836.

(29) 1831, según Fontán y Lobé (*Africa*, núm. 21, Septiembre, 1943, página 5); J. Navarro, ob. cit. da la fecha de 1837.

(30) 1843, según Fontán y Lobé, trabajo cit. y relación de Lerena; 1841, según J. Navarro, ob. cit.; Gaviria, 1842 (Octubre).

1839-1841. — *Gestiones de venta de Fernando Póo y Annobón.*

Las primeras tentativas se remontan, como ya hemos visto, al año 1827, en que el embajador de Fernando VII en Londres, Conde de Ofalia, propuso al Gobierno inglés la venta de las islas, y que aquél no tomó en consideración el asunto, pues ya entraba en sus cálculos el establecerse en Fernando Póo, como lo demuestra el hecho de que ese mismo año arriba a la isla fernandina la expedición de Owen a Clarence, que, enarbolando el pabellón británico, piensa instalarse allí definitivamente, y también la del capitán Beawer en el Big River o Río Grande, al Norte de la Bahía de San Carlos. El fracaso consiguiente, por la gran mortandad habida, les hacen abandonar sus recientísimas fundaciones en 1833, pero aun ya fuera de Fernando Póo no abandonan su idea de poder establecerse allí, y aprovechando diversas coyunturas, cual la estancia en Londres como exilados de varios políticos españoles, se celebran conversaciones con dicho objeto. Fruto de las mismas es la oferta que en el mes de Julio de 1839 el Gobierno inglés hace al de España por medio de nota, en el que nos ofrece 50.000 libras esterlinas por la referida venta; a dicho ofrecimiento inglés habían ya precedido tratos del Gobierno español en los meses de Abril y Mayo de dicho año, en los que se acordaba la suma que habría de obtenerse por esta venta. Influyó notablemente en el desarrollo de estas gestiones la amistad más o menos interesada de los lores ingleses Palmerston y Granville con el regente Espartero, opinando el Dr. Monfort en su obra *La Guinea española*, que cita D. Juan Fontán y Lobé, en que el apoyo inglés al llamado partido liberal que entonces gobernaba tenía como condición la venta de Fernando Póo. Modestamente opinamos nosotros que, dada la escasa importancia que en el conjunto de la política hispano-inglesa de aquella época representaba la isla fernandina, no sería su cesión o venta la causa de tal apoyo, sino algunas otras de verdaderamente más categoría, aunque aquélla bien pudiera haberse incluido en el conjunto de condiciones, pero más bien con carácter secundario.

Recibida la nota inglesa, el Ministerio-Regencia pone sobre la mesa nuevamente la cuestión, y el general Alava la formaliza, ofreciendo ya entonces Inglaterra 60.000 libras esterlinas, equivalentes a un millón y medio de pesetas. Como al mismo tiempo al ministro español de Estado, González, le fueron dirigidas varias reclamaciones inglesas pidiendo el cumplimiento del pago de intereses vencidos de una deuda del Gobierno español, al 5 por 100, reconocida por el Conde de Ofalia en 1828 y que garantizaba el Gobierno británico, y también fué posteriormente reconocida por el ministro Pérez de Castro, a la mentalidad de nuestros políticos de aquel «alegre» reinado no se les ocurrió más que la peregrina idea de vender las islas de Fernando Póo y Annobón por una cantidad más o menos crecida, pero que ni siquiera ingresaría en las arcas del Tesoro español, pues iba íntegra a enjugar el pago de intereses atrasados de una deuda pendiente. Verdaderamente no sabe uno si considerar como un histrión o con la categoría de un mal patriota a quien con un nombre y apellido de lo más vulgar pasó a la Historia, a pesar de llamarse Antonio y de apellido González, y ser ministro, y como él todos los de su altura política llevaron nombres y títulos más o menos sonoros y aristocráticos. Ya pudieron quedar tranquilos cuando presentaron a las Cortes el siguiente proyecto de Ley:

A LAS CORTES.

La insalubridad del clima de la costa de Sierra Leona, donde se halla actualmente uno de los Tribunales Mixtos de Justicia que se formaron en virtud de tratados concluídos con Gran Bretaña para la abolición del tráfico de esclavos, entender en las causas de los buques negreros apresados y decidir su adjudicación, reclamaba de las dos altas partes contratantes se buscara un punto más sano adonde trasladarlo. El Gobierno de S. M. B. fijó, desde luego, su vista en las islas de Fernando Póo y Annobón, situadas en el Golfo de Guinea, pertenecientes a la Corona de España por cesión formal de ellas que le hizo Portugal por el Tratado firmado en El Pardo en Marzo de 1778. En su consecuencia se

formaron varios proyectos, por una y otra parte, que no pudieron tener lugar hasta que Inglaterra propuso, en 18 de Abril de 1839, la compra de las citadas islas, bajo términos justos y razonables, llevando en su adquisición el doble objeto de vigilar desde ellas, con más facilidad que desde Sierra Leona, la puntual observancia de las estipulaciones convenidas en el Tratado de 1835.

Penetrado de las ventajas que deben resultar a la Comisión Mixta, dejando el mortífero clima de Sierra Leona, y de las facilidades con que podrá vigilarse el cumplimiento del citado Tratado desde unas islas que, si bien pertenecen a España, han estado y están, desde que se tomó posesión de ellas, totalmente abandonadas, sin que ofrezcan utilidad ni provecho alguno a la nación, el Gobierno creyó conveniente admitir la proposición de Inglaterra, y para llevar a cabo una idea de interés para ambos países entabló la negociación correspondiente. Concluída ésta en Abril próximo pasado se dió cuenta a la Regencia provisional del Reino, quien se sirvió mandar que, previo el consentimiento de las Cortes, se aceptasen las 60.000 libras esterlinas que Gran Bretaña ofrecía por su adquisición, sirviéndose al mismo tiempo disponer que, si se realizaba su enajenación, se aplicase esa suma, hasta donde alcanzase, al pago de una anualidad corriente y otra atrasada de los intereses de la deuda contraída con Inglaterra en virtud del Tratado concluído en 28 de Octubre de 1828, dando de esta suerte una evidente prueba de los deseos que animan a la nación española de cumplir religiosamente todos sus empeños.

Para poder, pues, con el plenipotenciario nombrado por S. M. B. el convenio estipulado la cesión a Inglaterra de las islas de Fernando Póo y Annobón, Su Alteza el regente del Reino, durante la menor edad de la Reina Doña Isabel II, después de haber oído al Consejo de ministros ha tenido a bien autorizarme para que someta a la consideración de las Cortes los motivos que han guiado al Gobierno para convenir en la enajenación indicada y proponer a las mismas, conforme al artículo 48 de la Constitución, el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. Se autoriza al Gobierno para que ceda a la Gran Bretaña las islas de Fernando Póo y Annobón por la suma de 60.000 libras esterlinas que ha ofrecido por ellas y con arreglo a un convenio especial que se firmará por los plenipotenciarios nombrados al efecto por Su Majestad Católica y Su Majestad Británica, del cual se dará cuenta a las Cortes después de rubricado.

Palacio, 9 de Julio de 1841.—*Antonio González.*

Buena se armó en la charca política isabelina cuando la *Gaceta* del 9 de Julio de 1841 inserta el proyecto de ley y da la noticia de que se ha formado la ponencia que ha de informar sobre ese asunto, constituida por Primo de Rivera, José María Chacón, Capaz, Ferrer y Campuzano.

Los opositores, suponemos fundadamente que sin importarles nada las islas y seguramente siendo ésta la primera vez que oírían hablar de ellas, se levantaron políticamente contra el insensato y estúpido proyecto del Gobierno, y en honor de aquéllos hay que reconocer que gracias a su actitud se salvaron las islas de su venta y se logró derrotar el citado proyecto, pues mientras los argumentos de los periódicos liberales que apoyaban al Gobierno —*La Gaceta, El Expectador y La Constitución*— eran de lo más ingenuo: Fernando Póo y Annobón no servían para nada, vendámoslas y paguemos nuestras deudas (en lugar de proponer su puesta en valor y con ello sacar provecho para esas deudas o las futuras), los opositores, *El Corresponsal, El Correo Nacional, El Eco del Comercio y El Cangrejo*, lograron dar con uno de peso: si a unos acreedores pagamos con Fernando Póo y Annobón, otros pedirán que lo hagamos con las Filipinas, las Marianas, Antillas o Baleares y Canarias.

En vista de la marejada que siguió, el Gobierno arbitró otros medios para pagar la deuda famosa y sus intereses; consiguió de Inglaterra que renunciase a la venta, y el ministro de Estado, Antonio González, habría que ver los apuros que pasaría para al menos oficialmente, ya que en su fuero interno no le impor-

tase un bleo) para en su discurso del Senado del 23 de Agosto de 1841, donde había dicho sí, intentar decir no, proponiendo además el envío de una expedición.

1842-1843.—Expedición del capitán de navío Lerena.

Desde 1778, en que partió para nuestras posesiones de Guinea, recién adquiridas, la expedición del conde de Argelejos y don Joaquín Primo de Rivera, hasta esta segunda expedición de importancia, destinada a hacer efectiva nuestra soberanía y defender nuestros derechos, después de las fracasadas gestiones de venta; la destrucción de las factorías españolas de Río Gallinas, Río Volta, Níger y Bahía de Corisco por los buques ingleses (31), las visitas y detenciones y demás trastornos que sufrían nuestros buques de honrado comercio en las costas occidentales de Africa, y la instalación de Francia, autorizada por España, en el río Gabón, en nuestra zona de influencia y soberanía continental, se decide el Gobierno a enviarla, habiendo transcurrido sesenta y cinco años, que terceras potencias habían aprovechado.

A tal efecto, se hacen los preparativos adecuados, y el 18 de Diciembre de 1842 sale de El Ferrol el bergantín «Nervión», de 14 cañones, tripulado por 64 hombres, entre los que iba de guardiamarina el futuro héroe Casto Méndez Núñez, y mandada por el capitán de Navío D. Juan José de Lerena Barry, nacido en Cádiz, siendo su padre el capitán de Fragata de la Armada D. Antonio de Lerena, natural de Revilla, en el Valle de Camargo (Santander), prestando entonces servicio como comandante del Arsenal del Trocadero, en Cádiz, y su madre D.^a María de los Dolores Barry, nacida en Cádiz.

Iba investido Lerena con el cargo de comisario regio, con plenos poderes en los asuntos administrativos y militares de aquellos territorios. Después de tocar en Cádiz se hace a la mar, y el 9 de Enero de 1843 llega a Sierra Leona, donde tomando datos sobre el Tribunal Mixto permanece veintinueve días, hasta que

(31) A. de Unzueta, *Guinea Continental Española*, págs. 24-25.

el 6 de Febrero y a las dos de la tarde enfiló a Fernando Póo, llegando a la isla el 23 de dicho mes y año a las diez de la mañana, anclando en la bahía de Maidstone, frente a Clarence.

El 6 de Marzo de 1843 y a bordo del bergantín «Nervión» da el siguiente bando:

«Don Juan José de Lerena, caballero de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, comendador de la Orden de Isabel la Católica, condecorado con otras por la guerra de la Independencia, capitán de la fragata de la Armada española, comandante del bergantín «Nervión» y comisionado por el regente del reino de España para las islas de Fernando Póo y Annobón con plenos poderes.

Habiendo el regente del reino de España y su Gobierno juzgado conveniente el procurar que sea proclamado en la isla de Fernando Póo el justo y legal derecho y el soberano poder y autoridad de S. M. Doña Isabel II, reina de España, a la misma isla, y de nombrar gobernador de ella al caballero D. Juan Beecroft, se hace saber a todos los habitantes de Clarence y a todos los demás a quienes corresponda, que en la dicha isla no será reconocido otro Gobierno ni admitida ninguna otra autoridad; y el mismo regente del reino de España ha autorizado al dicho gobernador a obrar de la manera siguiente, a saber:

1.º Asegurar a cada persona o personas su libertad, su prosperidad individual y su religión, mientras continúen obedeciendo a las leyes de la Colonia.

2.º Prohibir todo corte y exportación de árboles de la isla sin facultad o permiso.

3.º Exigir un pequeño derecho de tonelaje a todos los buques que anclen en cualquier puerto o rada, ya sea por causa de comercio, provisión, leña, agua, ya sea para llevar cualquier clase de exportaciones de la isla.

4.º Formar un Cuerpo de Milicia para el servicio de la Colonia y conceder pequeñas porciones de tierra a todas las personas que quieran vivir en ella.

5.º Formar un Consejo de cinco personas de arraigo, o ricas

y respetables, para administrar justicia y atender los intereses de la isla.

Dado bajo mi mano y sello a bordo del bergantín de guerra de S. M. el «Nervión», el día 6 de Marzo de 1843.—*Juan José de Lerena.*»

La permanencia en Fernando Póo fué de trece días, pues salió de la isla el 8 de Marzo de 1843, durante los cuales, además del referido bando, dió otro cambiando el nombre de Clarence por el de Santa Isabel de Fernando Póo, en honor de la Reina de España Isabel II, que todavía no había sido declarada mayor de edad para ocupar el trono que gobernaba el regente Espartero, y también el pico de Clarence, que llamó Pico de Santa Isabel.

Después de dejar una pequeña guarnición en la ya nueva Santa Isabel de Fernando Póo, convertida en capital de la Colonia, y nombrado gobernador, zarpa el 8 de Marzo de 1843, a las nueve de la noche, con rumbo a Corisco, Elobeyes y Cabo San Juan, y para Annobón el 19 de Marzo, adonde llega el día 22, regresando para Cádiz el 26 de Marzo y llegando al puerto gaditano el 15 de Mayo de 1843, durando toda la navegación seis meses escasos (32). Y aen la península comunica al secretario de Estado el resultado de su comisión en el siguiente documento:

«Excmo. Sr.: Los malos tiempos que he experimentado en mi regreso a España, pues toda la navegación desde la quinoccial ha sido de bolina, con vientos duros y mares gruesas, y además la falta de papel a propósito para comunicaciones oficiales ha impedido extender en limpio las Memorias y diarios de operaciones que pensaba remitir a V. E. los satisfactorios resultados de mi expedición a la costa occidental de Africa, lo haré, aunque concisamente, en este primer correo para suprimir en algún modo la demora de la presentación de los detalles: Primero. Tribunal Mixto de Sierra Leona: He adquirido la información completa sobre sus fallos, jueces españoles, presas, esclavos, libertados y lo demás concerniente a la Colonia. Segundo. Traslación de ne-

(32) Para lo referente a su estancia y asuntos tratados en Corisco y Annobón, ver A. de Unzueta, *Guinea Continental Española*, págs. 26-29, e *Islas del Golfo de Guinea*.

gros a la Jamaica: Traigo datos y operaciones efectuadas por los ingleses sumamente interesantes al Gobierno, y cuyo conocimiento puede ser muy ventajoso para lo sucesivo. Tercero. La isla de Fernando Póo. He tomado posesión de ella, he proclamado a la Reina Doña Isabel II el día 27 de Febrero, día de S. A. el regente, y destituido del mando a la Compañía inglesa denominada del Oeste de Africa; he dejado instalado al gobernador, Tribunal de Justicia y policía urbana y planteado la formación de un cuerpo de milicias, cuyos individuos han quedado vestidos, armados y municionados; he prohibido la corta y extracción de maderas sin el competente permiso; he impuesto moderados derechos en los efectos de importación y exportación y los correspondientes de anclaje en los puertos de la isla. Han jurado obediencia al Gobierno español los reyes negros y demás jefes cabeceros de ella, viniendo a prestarlo a bordo del bergantín, con otras cosas importantes que se expresan en los detalles. El pabellón nacional tremola en los puntos principales de la costa. Cuarto. Annobón: Esta pequeña isla, con muy corta población, de nada sirve por sí, pero es muy importante que otra nación no la posea; hasta ahora nadie se ha establecido en ella. El gobernador queda vestido a la española; es lo único que me ha parecido suprimiendo toda ceremonia, pues que el idiotismo e ignorancia de sus habitantes no permite otra cosa. Quinto. Costa de Gallinas. Las informaciones que he adquirido sobre los sucesos de la destrucción de las factorías españolas no deja nada que desear al Gobierno. Sexto. Isla de Corisco. La quema de los establecimientos españoles por los ingleses en 1840 fué premeditada, como las demás; si hubo algún fundamento lo causaron los naturales, que odian a los ingleses y no querían permitir que pisasen su territorio. El gobierno de esta isla es patriarcal, y viven en aldeas de veinte a treinta varas los individuos de una misma familia. Su alegría fué grande al ver un buque español; el recibimiento que tuvimos muy cordial y amistoso, a lo que se correspondió al uso del país con profusión, resultando el hecho importantísimo de que los ancianos y el pueblo declarasen su voluntad de pertenecer a España. En su consecuencia les di carta de na-

cionalidad e incorporación a la Corona de España, la que recibieron con entusiasmo. Dividí la isla en dos distritos, llamándoles del Norte y del Sur, con sus respectivos jefes; se colocaron astas en sus vientos y drizas, y quedó tremolando en ellas el pabellón nacional. La adquisición de esta isla, situada en 56° N. L. y 15° E., es de suma importancia por su hermosa situación a la desembocadura de los grandes ríos Danger y Gabón, de mucho comercio, por su salubridad y por ser sus habitantes lo más racional y bueno que puede hallarse en toda Africa. Espero, excellentísimo señor, que este pequeño bosquejo causará a V. E. la satisfacción que yo mismo he experimentado al llevar a cabo la recuperación de dichas islas y la adquisición de otras, y al ver nuestro pabellón tremolado y respetado en ellas, sin haber empleado otras fuerzas que las de persuasión y del agrado. Díguese V. E. ponerlo todo en conocimiento de S. A. el Regente del Reino, pues creo merecerán mis operaciones su alta aprobación.—Bahía de Cádiz, 22 de Mayo de 1843.—Excmo. Sr. D. Juan José de Lerena.—Excmo. Sr. Secretario del Despacho de Estado.»

Aparte de dejar establecida ya para el futuro la capitalidad de la isla en Santa Isabel de Fernando Póo —españolización de Clarence— en oposición a Concepción, que fué el lugar elegido por Primo de Rivera para fundar el primer establecimiento español, tiene como novedad la expedición de Lerena, que es la primera que hace acatar públicamente nuestra soberanía a los «reyes negros» y demás jefes y cabeceros de ella, viniendo a prestarla a bordo del bergantín.

1843-1844.—Segunda expedición de Lerena.

Juntamente con el documento enviado al secretario de Estado, donde daba cuenta del resultado de su expedición, enviaba también Lerena para su estudio doce muestras de las maderas de la isla, lo que dió lugar al nombramiento por el Gobierno de una Comisión para el mejor aprovechamiento de nuestras posesiones y los planes a realizar. Formaban parte de la misma los oficiales mayores de los Ministerios de Estado y Marina, Comercio y Ul-

tramar, D. Juan José de Arguindegui, D. José Gartero, Serrano y D. Jorge Pérez Lasso de la Vega y el capitán de fragata Lerena, los que proponían se conservase Fernando Póo en atención a su situación geográfica y la índole dócil e inteligente y de afecto a España de sus habitantes y por ser de gran riqueza maderera su suelo y poderse cultivar el algodón, caña de azúcar y café y abundante en pesca sus mares; en cuanto al comercio, ofrecía pingües beneficios el tráfico metropolitano con la isla y costas fronterizas, exportando productos españoles a cambio de aceite de palma, cera, marfil, pieles, oro en polvo y otros. Como resumen, proponía al Gobierno el envío de una nueva expedición para su ocupación militar al mando de Lerena, al que felicitaban por el éxito de la primera, compuesta de una corbeta de 20 cañones, un bergantín de 14, cuatro faluchos o goletas, con el cañón giratorio, dotadas con 25 ó 30 hombres, y un barco grande para el transporte y otro auxiliar. Formarían, además, parte de la misma una compañía que, por la elección de sus componentes, sirviera tanto de fuerza militar como para los trabajos de instalación y artesanía. El coste total de la expedición, facilitando los depósitos y arsenales del Estado los elementos requeridos, se calculaba en la respetable suma para entonces de tres millones de reales, y hay que decir que el Gobierno español, con sentido de nuestras necesidades y sin la tacañería de otras ocasiones, dió su aprobación en todo, pues con cargo a dicha suma habría de construirse en Santa Isabel dos almacenes, uno para efectos de guerra y otro para víveres; una residencia para las autoridades de la isla, un hospital, una capilla y algunas fortificaciones.

Debe constar el agradecimiento de todos los españoles a los miembros de aquella Comisión, que planearon con inteligencia la labor a desarrollar, sin incurrir en el papeleo inútil a que tan dados eran nuestros golillas, pues en conjunto el plan era perfecto, aunque luego no se haya cultivado el algodón, por no ser cultivo económico, y en cuanto a la caña de azúcar, sólo en escasas cantidades y durante la época del destierro a la isla de Cubanos y portorriqueños; las maderas tampoco han sido base de gran riqueza, pues el bosque fernandino no es tan rico ni de re-

lativo fácil acceso, por su terreno montañoso, como el del Muni, y en cuanto al comercio de aceite, de palma, cera, marfil, pieles y oro, tanto con Fernando Póo como con el Continente, sólo algo de marfil y de aceite de palma hemos importado, y, sobre todo, maderas en grandes cantidades.

Aprobado el plan que redactó la Comisión, por el Gobierno de González Bravo se nombra a Lerena gobernador y comandante general de las islas de Fernando Póo, Annobón y Corisco, dando orden de concentrarse en Cádiz los buques que formaban la expedición: corbeta «Venus», bergantín «Nervión», goleta «Isabel II», faluchos «Júpiter», «Plutón» y «Rayo» y vapor «Peninsular», y promulgando los requisitos que habían de reunir los voluntarios de la misma. Todo preparado y a punto de ultimarse, y una vez más se interponen en el logro de esta empresa nuestras luchas internas, y tienen que emplearse estos buques en el bloqueo de Cartagena y Alicante (33). Pasado este incidente se sigue trabajando en su preparación final, y cuando ya estaban nombrados los oficiales, el capellán, el asesor, el fiscal, los médicos, la compañía expedicionaria, formada por cien hombres de gran fortaleza física, casi todos gente del campo, artesanos y de oficio y hasta la banda de música, y se esperaba zarpar a primeros de Mayo de 1844, surge de nuevo otro contratiempo; el Gobierno, después de haber pedido cuenta a Lerena en el mes de Abril de cómo iban los asuntos a él encomendados, sin motivo aparente le destituye, debiéndose ello a causas políticas. Nueva demora; cambio de Gobierno y problema marroquí que se interponen para prolongar más la marcha, y terminar, por último, disolviendo la expedición tan brillantemente comenzada y preparada.

1845-1846.—Expedición de Guillemard de Aragón-Usera.

Afortunadamente, los sucesos políticos de España no llegaron a hacer olvidar que teníamos pendiente el envío a nuestras pose-

(33) También la cuestión suscitada con el Sultán de Marruecos tuvo parte en la demora.

siones de Guinea de la malograda expedición de Lerena y se comienzan de nuevo los preparativos para otra, mandada por distinta persona; ese tejer y destejer continuo de España, en el que se va lo mejor de nuestros hombres y nuestros bríos. De todos aquellos buques que formaban parte de la primera solamente se destina a esta nueva expedición la corbeta «Venus», que debido, seguramente, a su empleo en los sucesos de Alicante y Cartagena, tuvo que ser reparada en astilleros, demorándose el viaje por el tiempo invertido en ello. Además se suprimió el carácter militar que tenía al principio y, por tanto, la compañía de voluntarios, quedando reducida al carácter de misional y político-informativa, pues transcurridos los cuatro meses en que se fijaba su duración, quedarían únicamente en Guinea los misioneros.

Formaban la tripulación de la «Venus» el comandante del buque, capitán de Fragata D. Nicolás de Manterola y Manterala; don Adolfo Guillermand de Aragón, que reunía la doble condición de cónsul de España en Sierra Leona y comisario regio de la expedición; D. Fabricio de Potestá, cónsul de Bayona, nombrado para formar parte del Tribunal Mixto de Sierra Leona; D. Juan José García Pons, comandante de Infantería, con el cargo de vicecónsul en Sierra Leona; D. Ricardo Villalba y Pérez, médico - cirujano; D. Jerónimo Mariano Usera y Alarcón, presbítero que había formado parte de la segunda expedición no realizada de Lerena, como primer capellán y teniente vicario general castrense, y D. Juan del Cerro, capuchino exclaustado, quedando reducidos a estos dos religiosos (34) los cinco o seis con que se pensó al principio irían a Guinea. La tripulación estaba compuesta por 125 hombres de mar, 27 hombres de la brigada de Artillería de Marina y seis guardiamarinas, mandada por seis oficiales. También iban en la expedición los negros crumanes Felipe Guir y Santiago Yegüe que trajo Lerena a España de vuelta de su viaje en 1843, que fueron bautizados el 1.º de Mayo de 1844 en la capilla del Palacio Real de Madrid, actuando de madrina en la solemne ceremonia ce-

(34) Según Fontán y Lobé, revista *Africa*, núm. 22, Octubre 1943, página 4; tres misioneros, según F. M.^a Castilla y J. M.^a de Areilza, ob. cit., página 240.

lebrada la Reina madre María Cristina y la Reina Isabel II, representadas por los duques de Santa Coloma y La Roca, en presencia del Patriarca de las Indias. Iban con el grado de sargentos de las recién creadas milicias de Fernando Póo, jurando la bandera el 4 de Junio de 1845, en la Península, firmando el acta D. Jerónimo Usera y Alarcón, D. Juan del Cerro, D. Adolfo Guillemard de Aragón, D. Jorge P. Lasso de la Vega y D. Pedro de Palacio.

Salió de la Península la corbeta «Venus» el 28 de Julio de 1845, pues tuvo que demorarse ocho días su partida a causa de una indisposición del señor Guillemard de Aragón, llegando el 2 de Agosto a la isla de Tenerife y el 5 al puerto de La Luz, en la de Gran Canaria, permaneciendo un total de cuarenta y cuatro días en las Canarias, tiempo bastante excesivo y que sólo pudiera estar justificado por reparaciones en la nave o a la intención de irse aclimatando en aquellos parajes. El 16 de Septiembre zarpan con rumbo a la costa africana, llegando el 4 de Octubre a Freetown, sede del Tribunal Mixto, donde permanecen cuarenta y un días, haciéndose al mar rumbo a Cabo Costa el 15 de Noviembre, arribando a este punto el 10 de Diciembre y deteniéndose hasta el 15 de dicho mes, en que ponen proa para Accra, invirtiendo un solo día en la navegación y otro en recalar, pues el 17 de Diciembre enfilan a la isla de Fernando Póo, tocando en Santa Isabel el 24 de Diciembre de 1845, día tan señalado como el de Navidad. Su estancia en la isla fué de cuarenta días, pasados allí consecutivamente, excepto los cuatro que invirtió en el viaje a la costa de Borry. Durante su permanencia realizó diversos actos, empezando el 10 de Enero de 1846 por dar un bando, cambiando por nombres españoles los que quedaban ingleses en la isla, excepto los de Clarence (ciudad, pico y bahía), que lo fueron durante el mando de Lerena. Fué oportuno dicho cambio, pues sirvió para que el almirante francés que iba a levantar el plano de la bahía de Santa Isabel recogiera dichos cambios anteriores ratificados por Guillemard de Aragón, al que consultó antes de realizarlo. El 26 del mismo mes comienza el acto de sumisión de los jefes indígenas —que ya Lerena había comenzado por vez primera en 1843

a bordo del bergantín «Nervión»—, a los que se obsequia y se les denomina con la palabra de origen cubano «cocorocos» en las relaciones españolas. El día 29 de Diciembre, según Usera, o el 2 de Febrero, según el pastor protestante Roe, se firma el convenio por el que los misioneros Baptistas abandonarán la isla dentro del plazo señalado (dos meses). También obtiene del obispo de Príncipe la cesión de su jurisdicción de Fernando Póo, y Annobón y Corisco, a la eclesiástica de España que se detallará más adelante. Por el contrario, autoriza, en su calidad de comisario regio, al contraalmirante francés comandante jefe de la escuadra francesa de las costas occidentales de Africa, Montagnes de la Roque, para establecer un depósito carbonero en la isla de Fernando Póo que abasteciera a la flota francesa de aquellas aguas. Este contraalmirante estaba a bordo de la fragata «Caraibe», anclada en la bahía de Santa Isabel, durante la estancia de Guillemard, al que en una carta de contestación le comunica su impresión sobre la isla el 4 de Febrero de 1846 (35). «La creo, pues, perfectamente situada para servir de base a una explotación comercial del Africa por unos negociantes españoles.»

El día 3 de Febrero del 846 zarpa la «Venus» con Guillemard de Aragón a bordo y rumbo a Corisco, de donde pasaría posteriormente a Cabo San Juan y Príncipes y Annobón (36). En Fernando Póo quedaron los misioneros Usera y del Cerro, acompañados voluntariamente del marinero Pablo Antonio y del artillero de marina Francisco Ramírez, realizando labor evangelizadora y de influencia española, tropezando con dificultades y recelos de los misioneros Baptistas e indígenas, hasta que el 16 de junio de 1846 llega a Liverpool, según comunica el embajador español en Londres, la fragata mercante de nacionalidad inglesa «Magistrate», procedente de Guinea con carga de aceite de palma y de maderas finas, a cuyo bordo regresaba el presbítero Use-

(35) Según ob. cit. de Guillemard de Aragón; pero que debe estar equivocada en fecha, pues el día antes, el 3 de Febrero, salió la corbeta «Venus» de Santa Isabel con rumbo a Corisco.

(36) Para lo relacionado con esta parte consultar A. de Unzueta, *Guinea Continental Española, e Islas del Golfo del Guinea*, del mismo autor.

ra, habiendo invertido en la navegación ochenta y tres días, según documentos de la corbeta «Venus» existentes en el archivo del Ministerio de Marina que cita D. Juan Fontán y Lobé. Quedó en la isla el misionero D. Juan del Cerro, que poco tiempo después abandonaba la isla.

Los fines conseguidos por esta expedición fueron:

- 1.º Afianzar nuestra soberanía en Fernando Póo, Corisco, Elobeyes y Annobón.
- 2.º Conseguir el abandono de Fernando Póo de los misioneros Baptistas ingleses, lo que, aparte de la unificación religiosa, tuvo efectos muy importantes en la población indígena, que logramos sustraer de su influencia política, si bien no totalmente, al menos en gran parte, sobre todo para el futuro aumento de población.
- 3.º Incorporar a la jurisdicción eclesiástica de España nuestras posesiones de Guinea que dependían de Príncipe.
- 4.º Castellanzar la toponimia fernandina.
- 5.º Notificar oficialmente a las autoridades francesas del Gabón, con el reconocimiento de éstas, nuestros derechos sobre las islas de Corisco, Elobeyes y el del territorio continental comprendido entre el río Campo y el cabo de Santa Clara.

Por el contrario, se le puede oponer:

- a) El peligro que podía encerrar para el futuro la concesión de la estación carbonera en la isla fernandina a la flota francesa, que pudo originar disputas sobre nuestra soberanía, caso de haberla hecho efectiva, como en el de la estación naval del Gabón.
- b) Que de una duración de la expedición de más de seis meses (ciento noventa días exactamente hasta Fernando Póo), solamente permaneció en dicha isla cuarenta días, mientras estuvo en Canarias cuarenta y cuatro días.
- c) El que quisiera dar más importancia que la que en realidad tuvieron sus hechos, según la réplica del presbítero Usero, ya entonces penitenciario en Cuba, en su obra *Observaciones al llamado opúsculo sobre la colonización de Fernando Póo*.

De una tripulación de 152 hombres, entre marinos y artilleros, pagaron su tributo inexorable 4 marineros y el maestro de víveres,

y a las diversas enfermedades: 13 oficiales, 7 guardiamarinas, 19 oficiales de mar, 21 artilleros y 118 marineros, haciendo un total de 178 personas enfermas, algunas de ellas de dos o más indisposiciones. No se libraron de ellas ni el capitán de fragata Manterola ni el comisario Guillemard de Aragón; el primero, con fiebre endémica desde Fernando Póo a Príncipes, y el segundo, con congestión cerebral e inflamación de un teste a causa de una caída de caballo.

1846.—Paso a la jurisdicción eclesiástica española de nuestras posesiones de Guinea.

Como en el Tratado de El Pardo no se consignó expresamente que la soberanía eclesiástica sobre los territorios cedidos se traspasaba también a España, esto dió lugar a una nueva regulación, al pretender el obispo de Príncipe, a cuya jurisdicción pertenecían estos territorios, siguieran dependiendo de él, como solicitaba en 1846 cuando la expedición de Guillemard-Usera, el que, aun llevando autorización temporal del Patriarca de las Indias de España para ejercer su ministerio en nuestras posesiones de Guinea, no era válida hasta que el Papa o el obispo de Príncipe la sancionasen.

Para solucionarlo, Guillemard de Aragón va a visitar al referido obispo portugués, recibiendo antes una invitación para almorzar del comandante del barco inglés «Hecate», el que pone a su disposición para este menester un bote con su tripulación negra mandada por un oficial, obsequiándole con 12 botellas de cerveza y 50 cigarros para la travesía el conde de York, comandante del «Albatros», que había almorzado con ellos. Durante el viaje en el bote, el toldo que lo cubría se rompió por culpa de un marinero, y como el calor era asfixiante, Guillemard de Aragón, para evitar una congestión, tuvo que refrescarse la cabeza con el taparrabos de uno de los marineros crumanes.

Llegado a Príncipe redacta el siguiente documento para obtener la cesión del obispo de dicha isla, el que después de vacilaciones y de ser persuadido por él lo acepta:

«Excmo. e Ilmo. Sr.:

En 1778, cuando la Corona de Portugal cedió por cambio esta isla a la de España, se olvidó hacer mención, en el acto de cesión, de los poderes espirituales en virtud de los cuales los obispos portugueses eran jefes de dichas colonias... y ruego a V. E. I. haga cesar la anomalía que existiría en el hecho de tener los misioneros que recorrer un obispado extranjero para obtener licencias espirituales, sobre actos que hiciesen en los dominios de la nación a la cual pertenecen. Si bien es verdad que una autorización del Excmo. Patriarca de las Indias podría considerarse como bastante, sería de preferir que V. E. I., convenciéndose de las razones que militan a favor de la petición que tengo el honor de presentarle, concediera y traspasase el poder que tiene dicho obispado al jefe de los misioneros establecidos en Fernando Póo... *Adolfo Guillemard de Aragón.*»

Después de leerlo «pareció poco decidido a concederme lo que le suplicaba. Pero después de una hora de conversación el prelado lo ejecutó y me entregó la autorización competente que está en el Ministerio de Estado».

1854.—(10 de Junio) (37). *Muerte del gobernador John Beecroft.*

El gobernador español, de nacionalidad inglesa, John Beecroft muere en esta fecha, después de haber ocupado el cargo de gobernador durante doce años, luego de haber sido nombrado por Lerena en 1843 (a quien abrió las puertas de su espléndida residencia a la llegada de la expedición, a la que los misioneros baptistas habían hecho el vacío, lo que les reconvino fuertemente) para un período de tres años solamente, siendo confirmado por la expedición de Guillemard de Aragón en 1845-46.

Fué enterrado en Santa Isabel de Fernando Póo al pie de

(37) Según inscripción del obelisco fúnebre, y Octubre, según Monfort, obs. cits.

una gigantesca ceiba, habiendo elegido a su memoria los fernandinos un pequeño obelisco con *inscripción en inglés* como *homenaje al gobernador español*, por extraña paradoja de nuestros gestas coloniales fernandinas; merece ser reproducido en español: «Bajo este monumento están depositados los restos de John Beecroft, gobernador español de la isla de Fernando Póo y cónsul de Su Majestad Británica en el golfo de Biafra (38), el cual murió el 10 de Junio de 1854, a la edad de sesenta y cuatro años. Este recuerdo fué levantado por los habitantes de la colonia de *Clarence*, como testimonio de su gratitud por los muchos años de paternal atención que prestó a su bienestar y a sus intereses, así como por sus incansables esfuerzos por elevar la felicidad y prosperidad de toda la raza africana.»

En el plano urbano de la moderna Santa Isabel se reseña el «Monumento a Berof» (39), elevado aproximadamente en el centro de la Punta Fernanda, paseo de la población que cierra por oriente la Bahía de Santa Isabel, separándola de la del Nervión.

El recuerdo que dejó de su prolongado mando fué inmejorable, tanto entre la población de color como en los europeos, bien fueran ingleses o españoles y su mejor elogio, de hombre que supo aunar magníficamente su triple calidad de súbdito británico, cónsul de su país en el golfo de Biafra y gobernador español de Fernando Póo y dependencias, está hecho por un misionero español, el presbítero Usera, que dice en su obra citada, escrita en 1848:

«La probidad de Beecroft, su buen juicio y discreción, juntamente con la dulzura y firmeza de su carácter, le han granjeado aquel aprecio y prestigio con que es mirado por todos los habitantes de la isla. Y si a estas dotes añadimos su estimación y afecto hacia todos los españoles, completamos al hombre, que con el mejor acierto escogió el señor Lerena para gobernar a Fernando Póo, a nombre de nuestra augusta soberanía».

(38) Cargo conferido el año 1849, a los siete años de ser Gobernador español.

(39) Que escribe así, con error, el Mapa Misional de la isla de Fernando Póo.

Su llegada a la isla debió de ser hacia 1826, dedicándose al comercio y siendo uno de los socios de la empresa «Dillón, Tenant y Cía.», viviendo en una bien alhajada casa, junto al mar y a unas dos leguas de Clarence o Santa Isabel. El retrato que de él nos hace Usera en su obra citada es el siguiente: «De estatura regular, robusto y de venerable aspecto, dando a su fisonomía una particular importancia en su cabeza canosa y poco poblada, representando unos cincuenta y cuatro años.»

1854-55.—Intento de nombrar un gobernador español.

Conocida en la Península la muerte del gobernador Beecroft se pensó en sustituirle en la persona del español *D. Domingo Mustrich*, hombre de negocios y socio de la razón social barcelonesa «Vidal, Mustrich y Cía.», que traficaba con el occidente de África, a lo que se opuso Inglaterra pretextando que se había dedicado a la trata de Udaí anteriormente, publicándose en Diciembre de 1855 (40) en *La Crónica Naval de España* esta noticia.

Debieron de ser otros los motivos que impulsaron a Inglaterra a negar su aprobación a este acto, pues ya un poco antes habían apresado, acusándole de negrero, al bergantín «Fernando Póo», mercante de la citada firma, llevándole a Sierra Leona. La intervención de nuestro cónsul en Sierra Leona, Guillemard de Aragón, y su representación en el Tribunal Mixto, consiguieron que se demostrase la inculpabilidad del buque, pero por efecto del poco cuidado que habían tenido del mismo los 20 negros que pusieron las autoridades inglesas para guardarle durante más de dos meses que duró el juicio —terminando el 3 de Noviembre de 1855—, se hundió inmediatamente de ser entregado a sus dueños, sin poder haber salido del puerto, notificándolo al Ministerio de Marina de España para su reclamación a Inglaterra.

El porqué de la presencia de buques españoles en aguas del occidente africano es fácil de señalar, pues poseyendo todavía las

(40) Erroneamente, 1885 el trabajo del Sr. Fontán, publicado en *Africa*, núm. 24, Diciembre 1943, pág. 3.

Antillas, el camino para América era el océano Atlántico, entre las costas africanas y americanas, y los catalanes, con su fino instinto comercial, propio de esa gran metrópoli mediterránea que es Barcelona, vieron claramente el triple negocio que era llevar a América productos españoles, comprar allí tabaco y aguardiente, revendiéndolo en Africa por aceite de palma y otros productos, principalmente aquél por ser muy solicitado entonces para la fabricación de bujías, que transportaban finalmente a la Península.

Un pariente de éste que pudo ser el primer gobernador español, D. Juan Mustrich, tenía una factoría en Badagry, en la región nigérica, en el año 1858, muriendo el 22 de Agosto de 1858 en circunstancias tales que se achacaron al envenenamiento, practicándose de orden del Gobernador Chacón y por el comandante de la goleta «Cartagenera» una información, remitiendo estos datos en una extensa comunicación fechada el 23 de Noviembre de 1858 el propio Chacón, según consta en la documentación guardada de la goleta «Cartagenera» en el Archivo Central de Marina.

1854-58.—Nombramiento del nuevo gobernador de Fernando Póo, el holandés J. B. Linslager o Lynslager.

A la muerte del gobernador efectivo John Beecroft, sucedida el 10 de Junio de 1854, pasó a ocupar su puesto interinamente el teniente gobernador J. B. Linslager, comerciante holandés, cuyo cargo ostentaba desde la época de Lerena en 1843, que lo nombró teniente gobernador interino.

Como no había residentes españoles todavía en la isla hubo de encargarse nuevamente un extranjero del mando. El nuevo gobernador era descendiente directo del opulento comerciante de Amsterdam, Mauricio Linslager. Durante su mando hizo honor a su cargo, pues fué hombre de espléndida hospitalidad y grandes dotes personales.

Su hijo William Linslager era agente de la Compañía de Navegación «Mala Real Inglesa del Africa Occidental» y comerciaba también con aceite de palma y otros frutos.

En honor del gobernador Linslager lleva su nombre la punta situada al Este de la de Europa, en la parte Norte de la isla.

El doctor Monfort dice que cuando arribó la expedición de Vargas a Fernando Póo en 1855 tributó honores al fallecido gobernador Beecroft y confirmó en su nuevo cargo a Linslager. Este ejerció su cargo hasta el año 1858 en que llegó a Fernando Póo el primer gobernador de nacionalidad española, capitán de fragata D. Carlos Chacón.

1854.—*Expedición oficial o viaje privado del español D. Rafael de Vargas.*

En un documentado estudio que sobre este asunto hace D. Juan Fontán (q. e. p. d.) en la revista *Africa* (41), se analiza la existencia real o figurada de esta expedición, que pone una nota interrogante sobre su realización, al igual que en los famosos y míticos viajes de Marco Polo.

De los diversos autores que sobre estos años tratan de los asuntos de Guinea, unos hablan de la misma y otros silencian el viaje, lo que induce a confusiones, como asimismo los datos personales del viajero que cita autor posterior.

En 1859, es decir, cinco años después de haberse realizado este viaje, el sacerdote D. Miguel Martínez Sanz, capellán de honor de la reina Isabel II, en su obra (42) dice textualmente en la página 87: «El año 1854 recibió una comisión, que ignoro, para aquellas islas, el señor *Don Rafael de Vargas*, que pasó a ellas, y en poco tiempo adquirió muy exactas y detalladas noticias.» Más adelante, en la página 94, describe: «Se dolía el señor Vargas de que fuésemos en la peor estación, cual es la de las lluvias»; en la nota de la página 96, dice: «El señor Vargas nos dijo que por precisión tendríamos que hacer escala en Sierra Leona, porque lo exigiría, no tanto nuestra salud, cuanto la de los marineros, que no podrían ya, a aquella latitud, soportar el tra-

(41) Número 23, Noviembre de 1943, págs. 20 y 21.

(42) *Breves apuntes sobre la isla de Fernando Póo en el Golfo de Guinea.*

tajo, y sería necesario reemplazarlos por negros.» La obra (43) del que fué secretario del gobernador Chacón —que marchó a la isla en una expedición oficial— teniente de navío Joaquín J. Navarro, publicada por la Imprenta Nacional en 1859, es decir, el mismo año que la del capellán D. Miguel Martínez Sanz, y que he consultado detenidamente, nada dice sobre el viaje o expedición de Vargas, a quien no cita para nada ni una sola vez. Sin embargo, dada la calidad del testimonio del doctor Martínez Sanz, en cuanto a su persona y a la claridad de sus referencias a D. Rafael Vargas hay que reconocer que este viajero existió y visitó realmente la isla, y que Navarro, por una laguna en sus informes sobre Fernando Póo, no cita.

Quince años después, en 1875, viene a repetirse el caso anterior, pues mientras el médico de la armada D. Luis Iglesias Pardo en su obra citada escribe: «En tal estado de imperdonable descuido permaneció la colonia hasta que ocho años más tarde, en 1854, vino *D. Manuel Martínez Vargas* con objeto de explorar la isla, y aun cuando se limitó a la parte que se trataba de colonizar, dió un excelente y favorable informe, cuyos efectos fueron, sin embargo, nulos.» El vizconde de San Javier en su obra reseñada vuelve a repetir el silencio de Navarro sobre *D. Rafael de Vargas* (del capellán Martínez Sanz), que se ha transformado en *D. Manuel Martínez Vargas*, según el médico Dr. Iglesias Pardo.

Hasta aquí la cuestión no es muy complicada, pues frente al silencio de los autores coloniales hay el testimonio claro y distinto de otros dos también de calidad, pudiendo achacar la no mención de aquéllos a falta de información. Pero los nuevos datos que aporta en 1901 el doctor D. Manuel Monfort («Abate Mendo», como seudónimo), en su libro «La Guinea Española»: El Gobierno acordó enviar otra *expedición*, la cual zarpó del puerto de Cádiz en Noviembre de 1854, siendo *mandada por D. Manuel Rafael de Vargas, capitán de fragata...*» enredan el problema, pues en las investigaciones practicadas por D. Juan Fontán —ya sobre aviso de la inexactitud de los datos de Monfort—, no aparece

(43) *Apuntes sobre el estado de la costa occidental de Africa.*

ningún capitán de fragata con los nombres de Manuel, Rafael, Manuel Rafael y de apellidos Vargas o Martínez Vargas en el Estado General de 1854 y años anteriores.

En cuanto a la partida del puerto de Cádiz, se están practicando averiguaciones para saber si consta en los archivos de Marina la salida en aquel año de algún buque con destino al Africa occidental.

¿De dónde tomó esos datos el doctor Monfort, y son ciertos los mismos? Lo que parece realidad es el viaje a Fernando Póo del referido D. Rafael de Vargas, si bien no en calidad de expedicionario oficial, sí como viajero explorador, al igual que en 1831 lo hizo el médico D. Marcelino de Andrés por toda la costa del Occidente africano.

1856 (14 de Marzo) 1857 (febrero).—Misión del capellán D. Miguel Martínez Sanz.

El capellán honorario de la Reina Isabel II, que era párroco de la iglesia de Chamberí, de Madrid, y cofundador con la venerable madre Soledad Torres Acosta de las «Siervas de María», por la lectura de un folleto que cayó en sus manos a primeros de 1855, en el que se aconsejaba al Gobierno de entonces que los sacerdotes opuestos a su política fuesen enviados a evangelizar Fernando Póo, fué movida, según propia confesión, a realizar voluntariamente aquello que se reputaba como un castigo. Al efecto, notifica sus proyectos a Isabel II y el Rey consorte Don Francisco de Asís, la que el 3 de Septiembre de 1855 da su aprobación a los mismos en carta dirigida al mismo, preparándose el viaje y saliendo la expedición compuesta del R. P. Miguel Martínez Sanz, nombrado primer prefecto apostólico de Fernando Póo, acompañado de algunos sacerdotes y catequistas y varias religiosas de la Congregación de «Siervas de María» y una colonia de obreros y varias personas más. El punto de partida fué Cádiz y Valencia y la fecha el 14 de Marzo de 1855, para el P. Martínez, llegando a Santa Isabel el 14 de Mayo, después de una estancia de quince días en Tenerife, en la «Leonor».

Ya en la capital de la isla funda la Misión y envía a Annobón algunos misioneros y Siervas de María (44), los que no pudieron seguir más allá de Libreville por carecer de embarcación (45). El 3 de Noviembre de 1856 recibe el P. Martínez Sanz carta del ministro Sr. Cantero llamándole a la península, adonde llega el 31 de Enero de 1857 (46), quedando el resto de la Misión hasta Febrero de 1857, en que volvieron a España sus últimos miembros, excepto dos jóvenes que se casaron. Duró, pues, un total de diez meses, aproximadamente, esta misión, teniendo que luchar con el mal ambiente que les habían hecho los misioneros baptistas entre la población indígena, principalmente, haciéndoles creer, entre otras cosas, que iban allí para llevarlos como esclavos.

A tal extremo llegó la prevención de los bubis que ni siquiera les hablaban ni comerciaban con ellos, surgiendo un altercado en la playa, intentando el abordaje de la goleta.

Las vicisitudes de la expedición fueron las siguientes:

En 1855 marcha a Roma para solicitar el beneplácito papal, que se lo concede, así como el nombramiento de prefecto apostólico de Fernando Póo, Corisco y Annobón, saliendo el 11 de Octubre de dicho año para Marsella al objeto de adquirir pertrechos en consonancia con las tierras tropicales adonde se dirigía la Misión.

De Marsella sale para Inglaterra, entrevistándose con el director de la Compañía de navegación que hacía el servicio de Plymouth a Fernando Póo, obteniendo una rebaja de la tercera parte. Conseguido esto va a París para adquirir objetos de culto, y de aquí marcha a Madrid para ultimar los detalles y elegir el personal.

Fleta en Valencia la goleta «Leonor», propiedad de D. Pablo Alzará, por 54.500 reales, a pagar a medias por la Misión y el

(44) El 3 de Junio de 1856 salieron para Annobón los sacerdotes D. Emeterio Soria y D. Ambrosio Roda, acompañados de 11 individuos. El 7 de Julio partió otra expedición para Corisco.

(45) A causa de enfermedad de casi todos, escribe *La Guinea*.

(46) Habiendo visitado Corisco, para donde salió el 28 de mayo acompañado de su secretario D. Plácido Gascón.

Real Patrimonio, invirtiendo un mes en los detalles del personal y pertrechos, preparándolo todo para salir en febrero de 1855.

El personal fué reclutado entre Madrid y Valencia, siendo sus componentes: cinco sacerdotes, un diácono, ocho catequistas, un maestro carpintero, con su mujer y su madre; dos aprendices de carpintero, un sastre, un zapatero, dos albañiles, un alpargatero y cuatro labradores, y 12 «señoras en clase de beatas para enseñar a los niños y asistir a los enfermos». Iba también el doctor don Emeterio Soria, encargado por Isabel II de la educación de los indígenas que pensaba traer a España, pagando de su patrimonio los gastos.

El 22 de Febrero de 1856 embarcaron por la tarde dispuestos a salir, pero el temporal desatado lo impidió, cundiendo el pánico y los rumores de que el barco no tenía condiciones, desembarcando por este motivo la gente.

La noticia le llegó al P. Miguel Martínez a Cádiz, adonde había partido por tierra, acompañado de cuatro personas, el mismo día que iba a zarpar la goleta, para ultimar el embarque de lo adquirido en Marsella y París, allí depositado. Regresado a Valencia por la noticia mandó reconocer oficialmente el buque para seguridad de los expedicionarios, y como el informe fué favorable, éstos embarcaron de nuevo, zarpando, al fin, del Grao, mientras el P. Martínez y sus cuatro acompañantes se dirigían a Cádiz, donde embarcaron a bordo del «Colón» el 12 de Marzo, llegando a Tenerife sin que hubiese llegado la goleta «Leonor», pues debido al temporal arribó el 25 de dicho mes.

Para dar un descanso a los expedicionarios bajaron a tierra unos días; mientras tanto, se adquirían objetos necesarios para la expedición y más noticias sobre las islas, que a cuatro de los encargados de la enseñanza y del hospital, así como a algunos otros expedicionarios no debieron parecerles halagüeñas, unido a que el barco no llevaba médico ni botiquín, y decidieron quedarse en Canarias. El resto, después de un consejo habido entre los sacerdotes de la Misión, embarcó el 31 de Marzo, y el 1.º de Abril siguiente, a las siete de la tarde, se dieron a la mar, despidiéndoles una comitiva temerosa y doblando las campanas al des-

pedirles; tal era el concepto que de Fernando Póo tenían los tinerfeños. Al final, el 12 de Mayo de 1855 avistaron la isla y el 14 fondearon en la bahía de Santa Isabel, a las tres y media de la tarde, inaugurando una capilla provisional el 22 de Junio y saliendo el día 6 de Julio la primera procesión, haciendo las salvas un barco francés anclado allí. En 1857, el gobernador Luislager prohibió a los misioneros baptistas el bautismo en el río Cónsul y otros actos públicos; en Septiembre también les prohibió actuar en los matrimonios fernandinos. Manda celebrar el cumpleaños de Isabel II, pues hasta entonces sólo se festejaba el de la Reina de Inglaterra. El 16 de Julio fundan una ermita provisional al pie de la gigantesca cuba de Pta. Fernanda, dedicada a la Inmaculada Concepción, bendiciéndose el día 24 la ermita y cementerio anexo, diciéndose la misa ante un cuadro del Pilar al aire libre.

El P. Martínez Sanz nació en 1811 en Zaragoza y murió en Carabanchel el 25 de Agosto de 1890. Sus restos aguardan la resurrección en el coro bajo del Convento Asilo de las Siervas de María, en la plaza de Chamberí, de Madrid. Fué el primer español que rigió la Prefectura Apostólica de Annobón, Corisco y Fernando Póo, creada por el Papa en 10 de Octubre de 1855, adjudicando a esta Prefectura las islas Elobeyes en el 16 de Diciembre de 1857, por petición hecha por el P. Irisani en el mes de Septiembre. Cabo San Juan fué agregado el 4 de Enero de 1860 por petición del prefecto a la Santa Sede, hecha el 25 de Diciembre de 1859. Para esto hubo que segregarlo del Vicariato de las dos Guineas.

1857 (27 de Agosto).—*Apresamiento inglés de la goleta mercante "Conchita"*.

En esta fecha fué apresada en el puerto de Ajudá («Whidah»), por el crucero inglés «Fireflay», dedicado a la represión de la trata, la goleta mercante «Conchita», propiedad del comerciante Barcelonés D. José Vidal y Ribas, que además poseía la «Mariana». Procedía el barco en cuestión de Barcelona, de donde salió a fina-

les de 1856 para Bahía (Brasil), y de allí cargado de aguardiente y tabaco, tocar en la costa africana para su cambio por aceite de palma, que transportaría a España. Toda su documentación estaba en regla, con los visto buenos ingleses y varias visitas de reconocimiento de cruceros ingleses de represión de la trata, efectuadas ya en la costa africana, que no encontraron nada delictivo, certificándolo oportunamente. Además, durante una parte de su viaje por el occidente africano, llevó a su bordo al cónsul español de aquella zona, que quería reconocer de «visu» el terreno de su jurisdicción. También las características de la nave: poco sollado y su escasa trijulación, no la hacían apta para dedicarse al transporte de esclavos, avalando sus fines comerciales de otra índole los anteriores documentos. Sin embargo, ello no fué óbice para que, apresada en Whidah, mientras efectuaba sus transacciones comerciales, fuere llevada a Sierra Leona, no sin antes haber cometido el capitán del crucero el hecho inhumano de dejar abandonados en el lugar a ocho marineros españoles, a pesar de sus protestas, pues querían seguir en el barco con el resto de la tripulación. El juicio fué rapidísimo, a diferencia de lo acostumbrado, y celebrado por el Comité Mixto, que lo era solamente inglés, pues habiendo muerto nuestro representante español en el mismo, D. Alejandro de Creus, no permitieron defendiera nuestros intereses el cónsul francés, en quien se había delegado mientras llegaba nuestro nuevo cónsul, el que lo realizó tres días después de dictada la sentencia, que fué el 5 de Noviembre de 1857, siendo ésta condenatoria y tan arbitraria e injusta que conmovió profundamente a España, debido principalmente a la campaña que hicieron *El Comercio*, de Cádiz; el *Diario Español*, *La Discusión* y la *Crónica Naval de España*, que reprodujo un magnífico artículo de D. Juan Mañé y Flaguer, en que magistralmente hacía historia del asunto (47). También por este tiempo esta misma publicación se hacía eco del rumor de que había sido apresada la corbeta «Taimada», de la casa «Carlos Montagud y Compañía».

Frente a un perjuicio estimado al «Conchita», lo mismo que

(47) Para mayor detalle consultar el trabajo de J. Fontán, *Africa*, núm. 25. Enero, págs. 2 a 6, 1944.

antes al «Fernando Póo», de 60 a 70 mil duros en cada caso, la indemnización dada al primero, según norma establecida, era de 25 libras esterlinas.

1858 (19 de Abril).—Expedición del primer gobernador español, D. Carlos Chacón.

Desde que en 1846 abandona la isla la expedición político-religiosa de Guillemard de Aragón-Usera, hasta ésta del capitán de Fragata D. Carlos Chacón, también de carácter administrativo y religioso, han transcurrido doce años, en que la isla fernandina ha vivido bajo la autoridad de dos gobernadores españoles, pero de nacionalidad inglesa, el primero, y holandesa el segundo, por no residir en la misma español alguno, y sin visita de autoridades españolas. Después de Guillemard de Aragón-Usera visita Fernando Póo, seguramente con carácter más bien particular, D. Rafael de Vargas, en 1854, es decir, ocho años después, siguiendo luego, en 1856, la expedición (principalmente misionera) del primer prefecto apostólico de Fernando Póo, D. Miguel Martínez Sanz, el que tuvo buena parte en la organización de la expedición jesuíta dispuesta a zarpar en 1857. Como ésta no pudo efectuarse en dicho año por las razones ya expuestas, se realizó en 1858, pero ya más ampliada, pues de simple expedición misional se convirtió también en político-administrativa, realizando juntas el viaje la Misión jesuíta y la autoridad nombrada por el Gobierno de España para la isla. También influyó en el envío de la misma y de los buques de guerra el entorpecimiento que los cruceros ingleses ponían a nuestro comercio, bajo el pretexto de que se dedicaban a la trata.

Estaba compuesta por el vapor «Vasco Núñez de Balboa», el bergantín «Gravina», la goleta «Cartagenera» y la urca «Santa María», que no zarparían al mismo tiempo, sino escalonadamente. Así, el 19 de Abril de 1858 parte de Cádiz el «Núñez de Balboa» y luego los demás buques de vela que conducían los pertrechos y material de la expedición: un barracón-hospital para 40 enfermos y víveres y medicinas para seis meses.

Al frente de la misma y con el doble cargo de jefe y de gobernador de la Colonia, primero nombrado de nacionalidad española, iba el capitán de Fragata D. Carlos Chacón, al que acompañaban un jefe de Ingenieros de la Armada con dos maestros mayores y elementos para reconocer los montes de Fernando Póo y hacer un examen de sus maderas; el jefe de sanidad de la expedición D. José Pérez Lara y la misión jesuíta y el capitán de Fragata D. José Benito Piñeyro.

A bordo del «Vasco Núñez de Balboa» iba Chacón, llegando el 22 de Mayo de 1858 (48) a Santa Isabel, haciéndolo el 10 de Junio la goleta «Cartagenera», al mando del comandante Enrique Páez; el 12 del mismo mes el bergantín «Gravina», y el 15 la urca «Santa María» mandada por el teniente de Navío D. José Fernández Caro, debiendo regresar a España, según órdenes que llevaban, los barcos «Vasco Núñez de Balboa» y «Santa María» en el momento que quedase instalado el hospital que se pensaba establecer.

El 26 de Mayo de 1858 D. Carlos Chacón se hace cargo del mando de la isla, leyendo las Reales Ordenes que le autorizaban para ello y le nombraban gobernador, relevando de sus funciones al holandés Linslager, durante una ceremonia oficial celebrada en Santa Isabel, a la que asisten los oficiales españoles y los comandantes y oficiales de dos vapores ingleses surtos en el puerto y el cónsul inglés y dos vecinos de la capital. En este acto el gobernador saliente, Sr. Linslager, al despedirse de sus gobernados les incita a acatar al nuevo gobernador Sr. Chacón, mientras en el puerto los cañonazos de los buques ingleses saludaban a la nueva autoridad. Y bien necesitaban los vecinos influyentes de Santa Isabel esa exhortación de Linslager, pues desde el primer momento de llegar la expedición española las misiones baptistas vieron el peligro que para ellos representaba y se dieron otra vez a correr infundios entre la población de color para soliviantarla, diciendo que iban a llevarla como esclavos a Cuba y Puerto Rico.

(48) 22 de Mayo según J. Fontán, *Africa*, núm. 24, Diciembre 1943, pág. 4, y en algunos pasajes de otros colonistas.

El día 27 da Chacón, ya en funciones de gobernador, el siguiente bando, a bordo del «Vasco Núñez de Balboa»:

Artículo 1.º La religión de esta Colonia es la católica, apostólica romana, como única que se profesa en la nación española, con exclusión de toda otra, ni es permitida ni tolerada otra predicación que la de los misioneros de la misma religión.

Art. 2.º Los que profesen otra religión que no sea la católica, podrán únicamente ejercerla en el círculo privado de sus casas o familias, limitándose a los miembros de las mismas.

Art. 3.º Mr. Linslager queda nombrado interinamente teniente gobernador de la Colonia, hasta la resolución de S. M.

El nombramiento de Linslager para el cargo de teniente gobernador interino fué una medida de las más acertadas, pues sirvió para no dejar en situación desairada al antiguo gobernador, y al mismo tiempo para que le asesorase en el despacho de los asuntos, sin romper bruscamente los métodos, auxiliando también el Sr. Linslager con sus braceros a las faenas de preparación del terreno para instalar el barracón-hospital, que se inauguró el 19 de Diciembre de 1858, disponiendo la R. O. de 13 de Febrero del siguiente año, por indicación del gobernador, que se admitiese en el mismo a todos los extranjeros que lo solicitasen. Antes de estar instalado el hospital se habilitó a estos efectos la urca «Santa María», con 18 camas el sollado, falleciendo el 1.º de Octubre a causa del clima el primer oficial de Marina español, teniente de Navío D. José Fernández Caro. A su regreso del viaje por las demás islas, Chacón encontró la enfermería bastante llena y es por lo que mandó habilitar la «Santa María», siendo la causa de las enfermedades, principalmente, la escasez de víveres frescos en el rancho.

Sin embargo, no eran suficientes estos braceros para todos los trabajos a realizar, pues el 15 de Agosto marchaba a la Península el «Vasco Núñez de Balboa», remolcando a la goleta «Cartagenera» hasta la costa del Kru, adonde iba en busca de braceros, volviendo el 10 de Septiembre con 46 crumanes, a los que se unieron 10 procedentes de Corisco y Gabón, que reforzaron los otros 10 facilitados por el Sr. Linslager, que trajo una balandra inglesa.

Chacón estuvo en Fernando Póo desde su llegada, el 23 de Mayo, hasta el 2 de Julio, en que marchó rumbo a Corisco, Elobeyes, Cabo San Juan y Annobón, a bordo del «Vasco Núñez de Balboa», acompañado de la «Cartagenera» (49), regresando posteriormente a Santa Isabel. Durante su ausencia de la isla, de veinticuatro días, quedó al mando de las fuerzas navales el capitán de Fragata D. José Benito Piñeyro.

Realizó Chacón, además de la instalación del hospital, terminado en 1897-98 por una Sociedad belga, la construcción de un camino que comunicaba directamente la Casa del Gobierno —situada en la plataforma de la bahía isabelina— con la playa, salvando el desnivel existente. Este camino, más hermozeado, hoy día subsiste, siendo conocido vulgarmente con el nombre de «Cuesta de las Fiebres». Hizo también el censo de la población, que arrojaban 858 habitantes, levantó el plano de la capital y rotuló las calles de la misma; restableció también el Consejo de Justicia creado en tiempos de Lerena, quedando ahora formado por el gobernador y cuatro vocales, que eran los colonos míster Samuel Johnson, Mr. Scott, Mr. Samuel Brew y Mr. Peter Nichol (o Nicoll, castellanizado), turnándose ambos, de dos en dos, en el ejercicio del cargo, y un secretario sin voz ni voto. La disposición que creaba y regulaba este organismo fué de 15 de Octubre de 1858, debiendo celebrar sus reuniones todos los sábados, de doce a una de la mañana.

Acometió también la empresa de erigir una farola en Punta Fernanda, construir un muelle y cercar el cementerio, adquiriendo del doctor Stammore, agente de la Casa Horsfall y Cía., de Liverpool, por la cantidad de 850 libras, la casa de su propiedad, donde instalar la residencia del Gobierno general, sirviendo aun hoy día dicha construcción para Jefatura de Policía, si bien ha sido empiazada en otro lugar de la capital.

Su mandato como gobernador terminó el 16 de Diciembre de 1858, en que fué nombrado nuevo gobernador el brigadier

(49) Para lo referente a las demás islas y Continente ver Ad. de Unzueta, *Guinea Continental Española*, págs. 33-34 y 253-259, e *Islas del Golfo de Guinea*, del mismo autor.

don José de la Gándara; pero Chacón permaneció en la isla hasta el 28 de Agosto de 1859, en que llegó a Santa Isabel la nueva autoridad, para darle posesión del cargo. Así, pues, la estancia de Chacón fué de quince meses en nuestros territorios de Guinea.

El estado en que encontró Fernando Póo el gobernador Chacón lo refleja el siguiente párrafo: «inglesa la lengua, inglés el comercio, ingleses los barcos que fondeaban las bahías e inglesa también la moneda que circulaba» (50).

1858 (22 de Mayo)-1872.—Misión jesuítica de Fernando Póo.

Los preparativos para la instalación de los jesuítas en la isla se remontan al año 1852, en que el Gobierno se puso al habla con el Superior de la Orden Jesuítica para que, al igual de los misioneros a las Antillas y Filipinas, fuesen también a Fernando Póo, lo que no se llevó a efecto debido primeramente a escasez de misioneros y posteriormente a los trastornos acaecidos durante el llamado bienio progresista.

Más tarde, en 1856, cuando dejó el Poder el partido liberal, estando en la isla la misión del capellán de la Reina D. Miguel Martínez Sanz, fué llamado por ésta para someter a su consejo el proyecto de enviar una nueva misión encomendada a esta Orden religiosa, lo que pareció muy bien al citado capellán, y así, el 16 de Junio de 1857, firma Isabel II un decreto a propuesta del ministro de Estado y Ultramar, D. Pedro J. Pidal, por el que se encarga al Colegio de Loyola, de la Orden Jesuítica, las Misiones de los territorios del Golfo de Guinea, con cargo de los gastos al presupuesto del Ministerio de Ultramar.

Por Real Orden de 6 de Julio de 1857 se comunica este Decreto el Padre comisario, procurador* de las Misiones de la Compañía de Jesús en Madrid, notificándole que los componentes de la Misión debían ser seis o siete hombres, para establecerse en Santa Isabel, de los que tres serán sacerdotes, el resto legos, y al menos dos Padres conocerán el inglés, debiendo evangelizar a

(50) «Segunda Memoria Misional». 1911.

los indígenas y crear escuelas y talleres. Con ello se pretendía lograr, entre otras cosas: disminuir el número de religiosos de esta Orden, que habían aumentado en España, destinando algunos de sus componentes a Guinea. Dicha R. O. facultaba al jefe de la Misión jesuítas para relacionarse directamente con el Gobierno español, dando cuenta a su vez al Ministerio de Estado y Ultramar, pero luego se convino en que las comunicaciones se harían a través del gobernador de los territorios para una mayor coordinación de mando.

Quedaron designados para la Misión el navarro P. José Irisarri, como superior y con la investidura de Prefecto Apostólico de nuestras posesiones de Guinea (51); los PP. Juan Manuel Vega, asturiano, y Mariano Melquiades Acevedo, toledano; el primero con residencia de varios años en Cádiz y el segundo casi recién terminado su noviciado en la casa-matriz de Loyola, uniéndose ambos al P. Irisarri en el Convento de San Francisco de Paula, del Puerto de Santa María (Cádiz), lugar designado por el Gobierno como punto de partida de la Misión. Formaban parte de ella los hermanos coadjutores Tomás Araujo, Juan María García y Benito Garayoa.

Estaba todo preparado para que se emprendiera el viaje en la primera quincena del mes de Octubre de 1857, según decía la «Crónica Naval de España» de dicho mes, a bordo del vapor «Pizarro», pero hubo de demorarse hasta el año 1858 por no estar en debidas condiciones el buque. En dicho año de 1858, y el 19 de Abril, salieron del puerto de Cádiz a bordo del «Vasco Núñez de Balboa, formando parte de la expedición enviada por el Gobierno al mando de Chacón.

Su llegada a Santa Isabel fué el 23 (52) de Mayo de 1858, empezando desde ese mismo instante las rencillas y resquemores entre protestantes *baptistas* y *jesuítas españoles*.

(51) A la que había renunciado el 6 de Mayo de 1857 el Rvdo. Sr. Martínez, aceptándola en Santa Sede el 28 de Julio.

(52) Según Fontán y Lobé, *Africa*, núm. 24, Diciembre 1943, pág. 5, y día 22 según la Segunda Memoria de los Misioneros del Inmaculado Corazón de María.

Durante su primer año de estancia en la isla hicieron nueve expediciones entre los bubis, y ya a finales de 1862, es decir, a los cinco años, habían visitado 32 poblados bubis para misionarles, y también Corisco, Cabo San Juan y Annobón. Este mismo año de 1862 se pretendían establecer en Rebola, construyéndose al mismo tiempo en España. Una casa para Cabo San Juan y Annobón.

En Mayo de 1861 se habían establecido en Banapá el padre Campillo y el hermano Araujo con el consentimiento del jefe Baloco, el que sintiéndose enfermo, y a pesar del recelo que tenía, como todos los demás bubis, a los misioneros españoles, llamó a los jesuitas para que le curaran, lo que consiguieron los padres Campillo y Apráiz.

El 13 de Febrero de 1859 se dicta una R. O. aprobando la compra, por 250 libras esterlinas, de las casas de los misioneros protestantes, y el suplemento de la «Crónica Naval de España» de 20 de Junio de dicho año da cuenta de que ha sido donado por don Rafael Benjumea un cuadro de asunto místico y de grandes proporciones para la primera iglesia que se edifique en la isla de Fernando Póo. El 2 de Agosto de 1861 se aprueba por el Gobierno el proyecto y presupuesto de 119.020 reales para construir en Santa Isabel una iglesia de mampostería que sustituya a la pequeña capilla de madera construída por el doctor Martínez Sanz en la casa de los misioneros españoles (53). La primera piedra de la nueva iglesia se colocó el 19 de Noviembre de 1861, quedando terminada el 12 de Noviembre de 1862 e inaugurada el día 19, fiesta de Santa Isabel; un fuego la destruyó bastantes años después (12 Octubre 1881), y hoy en su lugar se levanta la catedral. Los planos fueron debidos al capitán de Ingenieros Sr. Tejero, quien dió comienzo a la obra, que terminó el comandante de Ingenieros D. Francisco Osorio; era de una sola nave, en estilo griego y con un campanario nada estético, según testimonio del Vizconde de San Javier (54).

(53) Parece ser en el lugar que ocupaba en 1921 «La Catalana», inaugurándose el culto el día 22 de 1856.

(54) En 1863 se trasladan de la calle de Jesús a la Plaza de España, donde

Hasta Julio de 1869 siguieron disfrutando de la subvención otorgada por el Ministerio de Ultramar, que en este año la llamada «revolución del 68» les retiró la misma (55), continuando la Misión cada vez con vida más lánguida, hasta que en 1872, a los quince años de su estancia, los pocos jesuitas y hermanos que quedaban regresaron a la Península (56).

Las sumas invertidas por el Estado durante ese tiempo para entretenimiento de la Misión fueron de más de millón y medio de reales, y parece ser que no lograron un resultado tan apetecible en la misión confiada, al igual que su magnífica religión del Paraguay y otros lugares de antaño en América, por cuanto el Decreto de 17 de Diciembre de 1869, por el que se retira la subvención, comienza con el siguiente preámbulo: «ni un indígena o bubi conquistado a la civilización, permaneciendo todos ellos como hace doce años».

En catorce años murieron en total 20 jesuitas misioneros.

Al decretar el gobernador Chacón, el 27 de Mayo de 1858, la exclusión de otro culto que no fuese el católico apostólico romano, los baptistas abandonaron Santa Isabel, yendo a establecerse en la isla de Anibos Bay, frente al lugar que llamaron Victoria en honor de la Reina de Inglaterra. El jefe de los misioneros baptistas, Mr. Bycher, marchó para Abibos Bay en el mes de Agosto.

En 1869, al estallar la revolución en España, un grupo de familias fernandinas escribe a la Sociedad baptista para que envíe de nuevo misioneros, pues existía ya libertad de cultos. En 1870 llegaron a Santa Isabel los pastores metodistas R. W. Burnett y

levantan por su cuenta y con autorización del Gobierno una Casa-Misión con escuela. El 5 de Agosto de 1863 llega de regreso a España el prefecto con tres Padres más y cuatro hermanos para suplir las bajas y ampliar las Misiones, habiéndole sustituido desde su partida en 1862 el P. Sanmartín, por enfermedad.

(55) Creándose por Decreto de 12 de Noviembre una parroquia en Santa Isabel con un párroco y un vicario o coadjutor. En 1869 se abandonan las Misiones de Basupu y Corisco, quedando sólo la de Santa Isabel con tres Padres y tres hermanos.

(56) Quedando entonces la Iglesia de San José, así llamada, reducida a una parroquia bajo el gobierno de un párroco coadjutor y luego al de los capellanes castrenses de Marina. El solar de «La Catalana» sirvió luego para ensanchar la iglesia.

Henry Poe, acompañados de sus esposas, formando la Misión. En Agosto de 1871 salen de Santa Isabel el jesuíta P. Berasain y los hermanos Saratea y Gómez, quedando los PP. Pablo Esteban (superior) y Fernando Torre, con los hermanos Francisco Calleja, en espera del párroco nombrado, D. Manuel García Sanromán, que lo hace en Mayo de 1872, *regresando ese mismo mes a España los Padres y hermanos jesuítas restantes*. De 1858 a 1872 habían muerto 12 Padres y 8 hermanos, de 19 y 17, respectivamente, enviados.

1858 (16 de diciembre)-1862.—Gobierno del brigadier D. José de la Gándara.

El brigadier D. José de la Gándara es nombrado gobernador de Guinea el 16 de Diciembre de 1858, tres días después de haberse promulgado el primer decreto orgánico de la Colonia, y como sustituto de Chacón; fué el segundo de los gobernadores españoles. Empezó sus preparativos en la Península para trasladarse a Fernando Póo, y así el 23 de Mayo de 1859 hacen el viaje de Barcelona a Cádiz, llegando a esta ciudad dicho día, a bordo del «Vasco Núñez de Balboa», el brigadier Gándara y la compañía de Infantería destinada a la isla, dotada posteriormente de dos capitanes para que el «clima» no la dejase sin mando.

Los preparativos finales para la marcha estaban ya realizados el 10 de Junio de 1859, en que una R. O. del Ministerio de la Guerra y Ultramar disponía que en esta fecha zarpase para Santa Isabel la urca «Santa María», llevando a su bordo al nuevo gobernador y a los colonos españoles que iban allí destinados, para cuya recluta se habían dirigido previamente a los gobernadores provinciales circulares en el sentido de que diesen a conocer las ventajas concedidas a los enrolados como colonos, para conseguir el número que se había dispuesto. Dificultades surgidas impidieron la salida en la fecha fijada, y así, el 15 de Junio de 1859, la *Gaceta de Madrid* da cuenta de que con esta fecha notificaba el gobernador Gándara que embarcaba para la colonia a bordo de la corbeta «Ferrolana», uno de los buques dispuestos para el

viaje y que aun no había zarpado, habiéndolo hecho ya anteriormente el resto de los allí destinados, entre los que iban la urca «Santa María» y la goleta «Caridad», cuyo segundo comandante era el teniente de Navío D. Fernando Aguilar, siéndolo el primero el también teniente de Navío D. José Caabeyro.

Acompañaban al gobernador su esposa y sus dos hijas, Rosa y María; comandante de Ingenieros, D. Manuel Pujol; capitán de Ingenieros, D. Luis García Tejero; comandante de Artillería, D. Teodosio Noeli; capitán de Artillería, D. Manuel Corsino; segundo capitán de la compañía de Infantería, D. José Estrada; comisario de Fomento, D. Julián Pellón y Rodríguez; administrador general, D. José Muñoz Gaviria, Vizconde de San Javier; el médico de la Armada, D. Luis Iglesias Pardo; el secretario del Gobierno, D. Atilano Calvo Iturburu; dos primeros ayudantes de Sanidad Militar, una sección de Artillería, cuatro misioneros jesuítas, todos los demás empleados civiles y militares, la compañía de Infantería y 128 colonos de ambos sexos y de variadas edades. El total de las fuerzas militares era de 166 personas, con jefes y soldados. No todos fueron en el mismo barco que Gándara, pues que algunos expedicionarios salieron antes de la Península en la urca «Santa María» y en la goleta «Caridad». Las clases militares iban ascendidas al empleo inmediato, que habían de consolidar a los tres años de residencia en Guinea.

El 28 de Agosto de 1859 llegó a Santa Isabel el nuevo gobernador, tomando posesión de su cargo y haciendo su vida familiar a bordo de la corbeta «Ferrolana» y luego en la fragata «Santa Isabel», que relevó a aquélla, por reunir mayores comodidades que el alojamiento en tierra. Sin embargo, sus hijas y esposa no pudieron resistir el clima y tuvieron que regresar al puerto de Tenerife, en las Canarias, en el mes de Marzo de 1860, a los siete meses de su estancia en Santa Isabel.

También el resto de los expedicionarios hacían vida a bordo de los buques por consideraciones higiénicas; pero el error persistente de emplear como braceros y para faenas rudas, en pleno trópico, a colonos blancos, iba mermando rápidamente sus efectivos, siendo tal la cantidad de enfermos que hubo que ha-

habilitar la urca «Santa María» como hospital; pero fué tan considerable el número de los ingresados, que se tomó el acuerdo de enviar a la Península a los que no resistiesen el clima, y así, a los diez meses de la llegada no quedaban en la isla más que tres colonos, de los que solamente restaba uno en 1874. Es de recordar que ya la urca «Santa María» sirvió de hospital provisional en la expedición de Chacón, mientras se habilitaba el barracón-hospital, que quedó inaugurado el 19 de Diciembre de 1858, tres días después de ser nombrado gobernador el brigadier Gándara, pero estando en funciones de gobernador en la isla Chacón, el que asistió a la ceremonia religiosa de su inauguración, juntamente con el superior de la misión jesuítica, oficiales y marinería, y tropa de los buques españoles, cónsul británico y oficiales de la misión exploradora del Níger residentes en Santa Isabel. Como decimos, fué tal el número de enfermos de la expedición de Gándara, que no bastando ya el hospital terminado, hubo que habilitar de nuevo el sollado de la «Santa María».

J. Navarro, en su obra citada, dice que los colonos eran 120 (57), procedentes de Valencia, y que el Estado español presupuestó a tal efecto para gastos de instalación y demás cincuenta mil duros, de los que avaramente sólo se gastaron de nueve a diez mil, albergando en chozas a los nuevos colonos, los que tuvieron que trabajar en las más rudas faenas, alimentándose sólo de frutas, cebándose en ellos las fieras y luego la muerte, hasta que los supervivientes, excepto cinco (58), que quedaron en la isla, volvieron a España, difundiendo la leyenda de insalubridad, que no fué otra cosa que falta de organización.

Siguen las bajas entre los expedicionarios, y el 1.º de Abril de 1859 la revista *Crónica Naval de España* da cuenta de la muerte del misionero (español) jesuítica P. Juan Manuel de la Vega,

(57) J. Fontán, en *Africa*, núm. 26, Febrero 1944, pág. 45, escribe que ocho colonos fueron en el mismo barco que Gándara, y que según el médico de la Armada D. Luis Iglesias Pardo el total de colonos que llegaron fueron 128. La diferencia entre ambas fuentes de ocho colonos pueden ser los que marcharon con Gándara y no tuvo en cuenta Navarro.

(58) En otros autores, tres.

primer misionero español que pagó su tributo a Guinea, aunque las causas de su fallecimiento fueron debidas a una afección pulmonar y no al clima, como previsoramente escribía dicha revista para evitar suspicacias.

En el aspecto político no se descuidaban las ocasiones que podían facilitar nuestra penetración cerca de los indígenas, y así la *Crónica Naval de España* da cuenta el 1.º de Diciembre de 1859 que procedente de La Habana había llegado a Cádiz «un joven negro, hijo del Rey de los Congos, el cual, según parece, después de haber recibido una excelente educación, viene a España con objeto de que se le destine a nuestras colonias de Fernando Póo, cuyas costumbres conoce y cuyo dialecto habla perfectamente». Por carta expedida en Fernando Póo en el mes de Septiembre de 1860 se escribía: «El 5 se anunciaron al gobernador la mayor parte de los reyes o cocorocos de la isla, con objeto de hacer su presentación oficial. Efectivamente, verificaron su entrada, trayendo cada uno su respectivo contingente de fuerza, armada toda de lanzas de madera muy afilada, y la mayor parte de ellas también con su respectiva espindarga, que, por cierto, nos llamó mucho la atención el especial cuidado que ponían en la conservación de su cazoleta, perfectamente cubierta con una zapatilla de cuero, con objeto de preservar su cebo de la lluvia y de la humedad. Formados en varias familias hicieron sus ejercicios, pasando y repasando por delante del gobernador, entonando a grandes voces sus cantos guerreros, haciendo varios movimientos y saltos con sus picas. Finalizando estos agrestes ejercicios, les mandó distribuir el señor gobernador aguardiente, tabaco y telas, que fueron recogidos con avidez y distribuídos por cada rey, relativamente, a su cohorte» (59).

A medida que pasa el tiempo las enfermedades se van cebando en las fuerzas expedicionarias, lo mismo que antes en los colonos, recurriéndose al sistema de trasladar la tropa a la isla de Corisco, como más saludable, aprovechando la fragata «Perla», que, procedente de la Península, había tocado el 3 de Abril de 1861 en Santa Isabel. Sin embargo, no se consiguió gran cosa

(59) J. Fontán, *Africa*, núm. 26, Febrero 1944, págs. 4 y 5

con ello, según testimonio del médico de la Armada D. Luis Iglesias Pardo y el informe del médico de la fragata, D. Diego Latorre, que decía: «Las condiciones de salubridad de Corisco eran semejantes a las de Fernando Póo.» A tales extremos llegó la mortandad, según referencias del Vizconde de San Javier, que vió morir en el hospital «más de la mitad de la compañía especial... y al médico de la isla, D. Marcelino Pérez Llanos» (60), que en 28 de Mayo de 1861 propone el Gobierno a la autoridad de la isla estudie el medio de sustituir la mitad de la guarnición fernandina con negros emancipados cubanos. Y esto se producía a pesar de tener las fuerzas de guarnición un cuartel, «magnífico edificio de madera, de dos cuerpos, planta baja y alta; la planta baja destinada para la tropa y la alta para los oficiales..., que es el mejor edificio en su clase en la costa de Africa, fuera de los castillos de Cabo Costa, Acora y Elmira» (61).

El 30 de Junio de 1862 cesa en su cargo el gobernador Gándara, por nombramiento del brigadier D. Pantaleón López Ayllón para el mismo cargo, embarcando rumbo a Canarias, pero enfermando de fiebre amarilla a la altura del río Benim, logrando, al fin, alcanzar el grado inmediato que preveía su nombramiento.

1870 (17 Diciembre).—*Intentos de abandono de Fernando Póo.*

En esta fecha se nombra otra Comisión para que estudie la conveniencia de abandonar la isla o seguir nuestra permanencia, y demos gracias a que siguió venciendo la desgana de nuestra Administración; que de mostrarse esta vez activa a lo mejor decide el abandono, pues el plazo de un mes que se le dió para resolver lo dejó pasar sin decir nada. En el preámbulo del Decreto se decía taxativamente: «La necesidad de abandonar eventualmente la colonia, en la que, gastados más de 50 millones de reales, ni se había civilizado a ningún indígena ni se habían realizado trabajos o colonizaciones de interés... y si el país reunía

(60) Ob. cit.

(61) José Muñoz Gaviria, Vizconde de San Javier, ob. cit.

condiciones bastante favorables para crear una nueva provincia española, o, por el contrario, valdría más la pérdida de lo gastado».

1875-1877.—Visita de Iradier a Fernando Póo.

El 8 de Enero de 1875, el explorador español Manuel Iradier y Bulfy embarca en Cádiz a bordo del «Africa», correo entre la Península y Canarias, con destino al Muni. Llegado el 12 de Enero a Santa Cruz de Tenerife, visita la isla y se traslada a Gran Canaria, en cuyo puerto de Las Palmas, en la madrugada del 24 al 25 de Abril de 1875, embarca en el vapor inglés «Loanda», de la British African Steam Navigation, rumbo a Santa Isabel de Fernando Póo, donde arriban el 16 de Mayo de dicho año, a las siete de la mañana, anclando en la bahía, donde estaban la goleta de guerra «Hedetania», el pontón «Trinidad» y una urca y una goleta francesa. Después de visitar al gobernador, D. Diego Santiesteban Chamorro, y al secretario, D. Anselmo Gazullas, que era un comerciante allí establecido, siendo invitado a comer por el comerciante portugués D. Laureano Acuña, parte el mismo día para Elobey Chico, adonde llega el 17 de Mayo.

La situación de la isla en aquel año de 1875 era catastrófica, según relata Iradier las manifestaciones del secretario del Gobierno: «El cúmulo de riquezas que produce no las aprovecha la metrópoli. No tenemos recursos ni para pagar a los trabajadores de color..., el hospital está en ruinas... y España nos tiene abandonados...»

Después de fructuosas exploraciones desde su base elobeyana a la isla de Corisco y al territorio del Muni, encuentra a su llegada a Elobey una carta del gobernador de Fernando Póo invitándole a regresar a la isla, en contestación a una carta de Iradier. El 24 de Enero de 1876 embarca con su esposa, su cuñada y su hijita, nacida en Elobey, en un buque inglés rumbo a Santa Isabel de Fernando Póo. Allí creyó encontrar las compensaciones debidas a sus amarguras del Muni; pero dejemos al mismo Iradier que nos relate la realidad: «Cuando llegué a Fernando Póo, quemado del sol, demacrado, destrozado, tembloroso, creía

que había terminado la época de los sufrimientos y comenzaba la de compensaciones... Sesenta y seis ataques de fiebre sufrí en Santa Isabel, treinta y siete mi esposa, dieciséis mi cuñada y quince mi hija, nacida en Elobey. Mi casa fué un hospital, y muchas veces nos encontramos todos postrados en cama en un mismo día. La alegría había huído, el silencio vino a reinar por completo, la anemia hacía progresos. Ya no veía fisonomías animadas, rostros alegres; la sonrisa había sido sustituida por la melancolía..., la muerte nos acechaba. Y el 28 de Noviembre de 1876, mi adorada Isabelita, elobeyana de nacimiento, cayó herida por la última fiebre. Aquellos hermosos ojos se cerraron para no abrirse más...» (62).

Durante sus quince meses de permanencia en la isla fernandina no los pasó ociosos en los días que la fiebre le dejaba, realizando numerosas excursiones a diversos lugares. El inteligente africanista José María Cordero Torres (63) resalta muy acertadamente que, a pesar de la importancia que tenían estas exploraciones isleñas y, sobre todo, como datos históricos para el futuro, Iradier no las concede importancia, y en sus Memorias pasan casi inapercibidas, sin consignar detalles; todo lo contrario del Muni, que le atraía con fuerza irresistible, dejando abundantemente relatados sus pormenores. Por encargo del gobernador, que le brindó su ayuda oficial, Iradier, a las tres semanas de su llegada, empezó a visitar la isla con la siguiente cronología:

- 7 de Febrero de 1876: Bahía de la Concepción.
- 24 de Febrero de 1876: Basilé.
- 9 de Abril de 1876: Costa Noroeste (Punta Europa).
- 17 de Abril de 1876: Basilé y contornos.
- 13 de Mayo de 1876: Islote Horacio.
- 2 de Junio de 1876: Costa Oriental (hasta proximidades Punta Alicia).
- 15 de Junio de 1876: Costa Oeste (hasta bahía San Carlos).
- 28 de Agosto de 1876: Costa Oeste (hasta bahía San Carlos).

(62) *Africa*, págs. 344-46. Iradier (Manuel).

(63) *Iradier*, pág. 121

- 12 de Septiembre de 1876: Parte Central (desde Santa Isabel-Basilé al pico O'Wassa) (64).
- 24 de Noviembre de 1876: Costa Norte (desde Punta Frailes a la de Ceiba).
- 13 de Diciembre de 1876: Mesetas Centrales.
- 26 de Diciembre de 1876: Valle de la Teka.
- 14 de Enero de 1877: Curso del arroyo Cónsul.
- 19, 23, 25 y 29 de Enero y 1 de Febrero de 1877: Alrededores de Santa Isabel, en un radio de varios kilómetros.
- 13 de Abril de 1877: Pico de Santa Isabel (acompañado de Gazulla y de Strathers).

Entre la excursión de Basilé y la visita a Punta Europa tuvo un acceso de fiebre que le retuvo en cama mes y medio, volviendo de nuevo a sus exploraciones. El viaje del 13 de Diciembre de 1876 a la antemeseta de Basilé fué hecho ya bajo la triste impresión de la muerte de su hija. Y ¡qué Navidades más tristes las de ese año!, con el recuerdo lacerante y recientísimo de su pequeña, muerta en aquel clima, pasadas solo, lejos de su mujer y familia, sin más compañía que la de dos guías bubis en el Valle de la Teka. Su ascensión al Pico de Santa Isabel, tercera o cuarta de las efectuadas por españoles, pasa también sin darla importación; igual que su rasgo de acudir en ayuda inmediata de la expedición del que fué secretario temporal del Gobierno, el comerciante Anselmo Gazulla, amigo de Iradier, que fué a visitar la costa oriental hasta Punta Eureka, y del que no se tuvo noticias durante varios días hasta la llegada de un indígena a Santa Isabel con nuevas alarmantes. Al oírles, y sin esperar la organización de una caravana de socorro, partió solo en su busca con 40 indígenas. En su excursión al Pico de Santa Cecilia, Iradier se encontró con una nutrida expedición de 30 personas al mando de dos europeos, que hacía ya quince días habían empezado la ascensión, y él la alcanzó solamente a los tres días de marcha, acompañado de cuatro morenos. Bien es verdad que el seguir las huellas de los anterio-

(64) Es de notar que León Martín Peinador, en su ob. cit., dice llamarse así la isla fernandina.

res expedicionarios le dió rapidez de movimientos; pero la causa principal de su rapidez fué la ligera impedimenta que llevaba.

Atacado por las fiebres, perturbado por el recuerdo de su hijita, tuvo que regresar a la Península, habiendo enviado anteriormente a Canarias a su esposa y cuñada por consejo de los médicos. Solo en la isla, pretendía resistir, olvidándose con las exploraciones, pero no pudo; «antes estudiaba itinerarios, levantaba planos, seguía con interés las indicaciones de mis instrumentos meteorológicos. Después, no supe caminar sino en una misma dirección. No supe descansar sino en un mismo punto. La tumba de mi hija..., situada al pie de un gigantesco caobo, me atraía con irresistible acción» (65). A poco embarca en Santa Isabel de Fernando Póo para Canarias, y en el mes de Junio de 1877, acompañado de su esposa y cuñada, regresaba a España, llegando a Cádiz después de una exploración por la isla y el continente de «ochocientos treinta y cuatro días, recorriendo 1.876 kilómetros», repleto de datos y cubierto de gloria anónima; arruinado, sin propósitos para el porvenir inmediato y con todos los suyos enfermos. Nadie le esperaba al llegar a Cádiz, ni nadie se preocupó de anunciar su llegada (66).

1884-1886. Expedición de Iradier, Ossorio y Montes de Oca.

a) Preparativos.

Se constituyó en 27 de Marzo de 1876 la Sociedad Geográfica de Madrid, como resultado de una reunión el 2 de Febrero de 1876 a propuesta del geógrafo D. Francisco Coello, de D. Eduardo Saavedra, D. Joaquín Maldonado y otros varios colonistas, geógrafos y catedráticos, mientras todavía Iradier está en África, en su primera expedición, sirviendo de poco sus sacrificios y exploraciones, pues éstos no habían trascendido, no ya a la masa española, sino a sus representantes destacados en estas materias,

(65) M. Iradier, *Africa*, pág. 346.

(66) José María Cordero Torres, *Iradier*, pág. 126. Para más detalles consultar esta obra y la del propio M. Iradier *Africa*.

pues nada menos que Coello, nombrado vicepresidente de la nueva Sociedad Geográfica, en la sesión preparatoria del 2 de Febrero hablaba de la *ausencia* de los exploradores hispanos en Africa; en la reunión de constitución ni siquiera se mencionó a Iradier, y solamente el 10 de Julio de dicho año, en otra reunión, el presidente de la Geográfica, D. Fermín Caballero, habla de «un señor Iradier que había hecho una excursión por territorios cercanos a Fernando Póo y que procuraría buscar el contacto con él».

Bien pudiera ser debido este conocimiento escasísimo de su primer viaje y méritos a modestia de Iradier, que le perjudicaron a él y a su obra y de rechazo a España, o a falta de curiosidad e inquietud de la «élite» colonial española, aunque no puede justamente achacársele este defecto, pues durante aquella época dió muestras de sentir intensamente —ya que no en todas las ocasiones con un sentido auténticamente práctico—, el problema africano. Creemos, pues, sinceramente que la poquísima difusión de las exploraciones de Iradier fueron debidas —aparte de la actuación política de España, recién salida de su guerra civil entre liberales y carlistas— principalmente al carácter particular y local que tuvo su primer viaje de exploración, continuación ampliada de los que por tierras alavesas hiciera la «Joven Exploradora». Repetimos: el carácter particular de la exploración y la falta de publicidad adecuada restaron al mismo la gran importancia que tuvo.

Ya de regreso a España, se va conociendo poco a poco y mejor su obra, y así en la Junta de la Geográfica de 11 de Septiembre de 1877 ya no es simplemente «un señor Iradier» al referirse a sus viajes, y por sus ofrecimientos en amplio artículo publicado en la *Revista de las Provincias* es admitido como socio. En Abril de 1878 el BOLETÍN DE LA GEOGRÁFICA da cuenta detallada de su viaje, a base de fragmentos de su diario, debido este trabajo al geógrafo Francisco Coello.

Pocos años después, en 1883, la Sociedad Geográfica, por iniciativa de Joaquín Costa, celebra un Congreso de Geografía Colonial y Mercantil invitando al mismo a «La Exploradora», renacida con Iradier y de la que éste era presidente, como en su primera época. Envía Iradier un nuevo plan de exploraciones que

se inserta en el BOLETÍN DE LA GEOGRÁFICA; tiene este segundo trabajo de notable sobre el primero, preparado para la exploración en 1879 (segunda época), en que aquél no mencionaba para nada a la isla de Fernando Póo —pues el punto de partida para la expedición continental era Corisco, por su mayor proximidad— mientras el segundo, además de lo que se refiere a la vecina costa, proyectaba instalar una estación central de primera clase para la exploración en Santa Isabel, y otra en Elobey Pequeño; una secundaria en Corisco y otras de menor importancia en el continente y en San Carlos, Concepción, Oisilé y Tapula, en la isla de Fernando Póo. Enfermo de fiebres, Iradier no pudo defender su plan en el Congreso, en el que nadie, a excepción de D. Luis Molero y D. Guillermo Riemán, habló de él, ni siquiera el congresista D. José Montes de Oca, gobernador de Guinea y futuro compañero de expedición. Por fin, el 9 de Noviembre de 1883 se acuerda pedir al Ministerio de Ultramar resuelva favorablemente el proyecto del explorador D. Manuel Iradier, recomendado por la Sociedad Geográfica. Mas de este Congreso no había de nacer el viaje segundo de Iradier.

En el citado Congreso, el Sr. García Martín propuso se constituyera una Sociedad Española de Africanistas, lo que se realizó, siendo su presidente el geógrafo Coello y director de exploraciones Costa, y después del famoso mitin de la «Alhambra» dirigió, con más éxito que antes lo había hecho al omnipotente Cánovas, una circular a destacadas personalidades para que aportasen su concurso económico, dejándonos D. Gonzalo de Reparaz sabrosos comentarios de la tacañería y estrechez mental de algunos de nuestros «próceres» de la sangre, del dinero y de la política (Duque de Fernán Núñez, Marqués de Larios, ex ministro federal Felipe Cután, Sabas Muniesa y Cumella, entre otros). Como siempre, el rasgo inconfundible de España: un modesto médico de Vegadeo (Asturias), D. Amado Ossorio, que luego sería el compañero de Iradier, aporta 5.000 pesetas, ofreciéndose voluntario para el viaje, sin retribución alguna.

Enterado Iradier, que estaba en Barcelona preparando el viaje futuro, del nuevo proyecto de la Sociedad de Africanistas, más

modesto que el del Congreso, se puso al habla en Madrid con Coello y Costa y aceptó la dirección de la expedición al Golfo de Guinea, por cuenta de la Sociedad Africanista, para adquisición de los territorios africanos de la costa occidental, aun sin ocupar.

b) *Salida.*

La expedición estaba compuesta por D. Manuel Iradier Bulfy y D. Amado Ossorio Zavala, que saldrían de la Península, a los que se unirían en Fernando Póo el gobernador de la isla, D. José Montes de Oca. Preparada para salir de Barcelona en Mayo de 1884, lo hace el 1.º de Agosto, en Cádiz, llegando el 6 de dicho mes a Santa Cruz de Tenerife, donde a causa de una cuarentena sanitaria impuesta a los barcos tuvieron que demorar su salida, pasando el tiempo en Orotava, La Palma, Las Palmas y Lanzarote y Funchal, donde embarcaron el 23 de Agosto de 1884 en aquel puerto a bordo del vapor inglés «Lagos», arribando el 28 de Septiembre a Santa Isabel de Fernando Póo, veintiocho días más tarde de lo calculado, que habían de ser fatales para nuestra soberanía en Camarones (67).

Como siempre, la inoportunidad de nuestras cosas. La falta de publicidad que tuvo el primer viaje de Iradier y que perjudicó grandemente a España —pues suscitando ese interés particular y oficial hace diez años no hubiéramos tropezado con los intereses de Alemania, Inglaterra y Francia, principalmente la primera, que nos privó luego de Camarones—, la tuvo en exceso la dada al segundo, que motivó el que terceras potencias nos tomaran la delantera, por no haberlo llevado en secreto, o al menos sin tantos detalles.

Una vez llegados a Santa Isabel sufrieron nueva cuarentena en el inmundo barracón de El Cayo, del que salidos no encontraron embarcación para trasladarse al Continente, pues la goleta «Ligera» no podía hacerse a la mar «a consecuencia de un viaje realizado a Santo Thomé para hacer un empréstito —pues la Colonia, según costumbre, se hallaba sin dinero—, quedó tan

(67) A. de Unzueta, *Guinea Continental Española*, págs. 46-48.

malparada que no podía navegar. No había carbón, ni palo, ni algodones, ni aceite para la máquina. Que la lancha cañonera tenía la máquina estropeada. Que en la isla no había otras embarcaciones capaces de llevarnos a Elobey» (68). En vista de ello pensaron embarcar en una balandra que hacía agua por todas partes y propiedad del moreno «Tomás Smit», despreciando los peligros a que se exponían, pero la llegada a Santa Isabel del vapor inglés «Quisembo» les evitó travesía tan peligrosa. Quedó formada la expedición del modo siguiente: Iradier, como jefe y con el cargo de «gobernador español»; Ossorio, como comandante; Bernabé Jiménez Blázquez, notario y asesor de la Colonia, como «segundo» y con la misión de levantar las actas a celebrar, y el cabo de mar Antonio Sanguñedo, de la goleta «Ligera», que prestaba accidentalmente sus servicios en el crucero «Castilla», primer voluntario para esta expedición de los 80 marineros que se ofrecieron.

Ya en el Muni, realizaron diversos itinerarios (69), hasta que vencidos por las fiebres Iradier y Sanguñedo fueron reembarcados por Ossorio a Elobey, de donde por su gravedad tuvieron que pasar a Santa Isabel, ordenando el médico de la Armada el regreso a la Península de Iradier, mientras continuaba su obra el doctor Ossorio y el notario Jiménez Blázquez. Llegó Iradier el 20 de Diciembre de 1884 a Santa Cruz de Tenerife «destrozado, con el estómago perdido, el hígado infartado, víctima de una fiebre cotidiana», y el 30 de diciembre hace su entrada en Madrid, donde en la estación no hay nadie esperándole para tributarle el recibimiento merecido, excepto un viejo amigo, pues Coello, presidente de la Sociedad de Africanistas, a quien telegrafió desde Santa Cruz de Tenerife comunicándole los resultados, había marchado a Berlín a la Conferencia Internacional del Congo, y Costa tampoco estaba en Madrid. Empezaban los desengaños y sinsabores. Sólo en el humilde pueblo de Tardienta, donde estaba su fa-

(68) Iradier, *Africa*, pág. 430.

(69) Consultar para ello, y en conjunto para los dos viajes de Iradier, las «Memorias» de éste, relatadas en su obra *Africa*, y el libro de José María Cordero Torres *Iradier*, buena obra de exposición y antecedentes.

milia, encontró el homenaje que le negó la capital, con un banquete del Ayuntamiento en que el brindis del alcalde fué «por el hombre que ha conquistado para España tierra de moros». En la España popular, todas nuestras empresas en Africa tenían que ser con moros, pervivencia de su espíritu en la Península.

Mientras tanto, Ossorio continuaba sus exploraciones revelando un gran temple moral y material, pues a pesar de haber recibido en la selva la noticia de la muerte de su padre, allí continuó realizando proezas, como la de recorrer descalzo y sin medios la Sierra de Cristal. Después, y por orden del Ministerio de Ultramar, el gobernador Montes de Oca fué a reunirse con él para continuar juntos las exploraciones, que terminó otra vez solo el doctor Ossorio, pues Montes de Oca tuvo que regresar gravemente enfermo a Santa Isabel. Hay que rendir un justo tributo de homenaje al doctor D. Amado Ossorio, que fué el realizador, en parte, del sueño de Manuel Iradier, cerebro que concibió tamaña empresa.

1882-1885. — Establecimiento de los Misioneros del Inmaculado Corazón de María.

La Misión jesuíta a cuyo cargo estuvo la isla, subvencionada por el Gobierno hasta 1868, vivió lánguidamente hasta que en 1872 los pocos Padres y hermanos que allí seguían embarcaron para la Península, dejando la isla solamente atendida en el aspecto religioso por el capellán castrense.

Años después, el Ministerio de Ultramar invitó a las Ordenes Religiosas españolas a que se encargasen de las Misiones de Fernando Póo, acudiendo a la misma en nombre de los Misioneros del Inmaculado Corazón de María —fundados por el P. Claret bajo el reinado de Isabel II— el Rvdo. P. Xifré, y con fecha 9 de Agosto de 1882 recibe una comunicación del Gobierno español el superior de esta Congregación, encargándole oficialmente de las Misiones de Guinea con iguales prerrogativas que las Misiones de Filipinas. Con esa misma fecha se comunica también al go-

bernador de la isla fernandina prepare y acondicione alojamiento para los misioneros.

Se acuerda que el superior de la Misión quede investido, al igual que en la anterior Misión jesuíta, con el nombramiento de prefecto apostólico de la Guinea española, siéndolo el P. Ciriaco Ramírez, que murió en Banapá el 30 de Agosto, al que por R. O. le autorizan le acompañen 12 misioneros y se ordena se construya en la Colonia un edificio para estos fines. Preparada ya la expedición, salió ésta el 5 de Octubre de 1883 del puerto de Barcelona en el vapor «Coruña», a cuyo bordo iban los misioneros procedentes de la barriada barcelonesa de Gracia, que eran los PP. Ciriaco Ramírez (superior), Ramón Burgues, Pedro Frígola, Joaquín Pagés, Miguel Comas, Juan Pujol y los hermanos Gregorio Cuadra, Ramón Tonijuán, Santiago Miguel, Juan Prats, José Invonell y Francisco Puig. La travesía hasta Las Palmas la hicieron en este barco, y aquí tomaron uno inglés que los llevó a Santa Isabel, atracando en la bahía el 13 de Noviembre de 1883, saliendo a recibirles el gobernador de la Colonia, don Antonio Cano, las autoridades, Colonia y los «morenos».

Hasta su llegada estaba el cuidado de la iglesia y de los oficios religiosos el capellán castrense D. Manuel Robles. Este templo fué el de mampostería construído por el Estado para la Misión jesuíta e inaugurado y bendecido por el superior P. Iriarri el 19 de Noviembre de 1862, que se quemó el 12 de Octubre de 1888, siendo sustituído por otro. Una vez instalados los nuevos misioneros se les encomendó por el Ministerio de Ultramar la enseñanza en las escuelas primarias. El P. Prefecto hizo visitas a los poblados bubis de Banapá, Basilé y luego San Carlos y posteriormente al vicario apostólico del Gabón francés, Monsieur Laborre, visitando al regreso la isla de Corisco.

El 24 de Octubre de 1864, el P. José Xifré, superior general, después de una visita hecha a las nuevas Misiones, obtiene del Gobierno autorice la ida a Guinea de nueve misioneros más con otros nueve hermanos coadjutores y cinco hermanas Concepcionistas, procedentes los primeros de Barcelona; las hermanas Concepcionistas se reunirían en Cádiz, de donde partió la nueva

expedición en la corbeta la «Ferrolana», al mando de D. Francisco Romera, que también llevaba como pasajero al gobernador general, D. José Montes de Oca, llegando a Santa Isabel el 27 de Enero de 1865. Estos misioneros, unos fueron a Corisco, otros para Annobón, y a Cabo San Juan pasaron los PP. Agustín Soler, Antonio Busqué y Miguel Valle y los hermanos Roque Antón, Ramón Garcés y José Codina.

A medida que transcurría el tiempo fueron ampliando su radio de acción y construyendo talleres de zapatería, sastrería y carpintería, encargando a Bélgica una iglesia metálica para sustituir a la incendiada, inaugurándola el 19 de Marzo de 1890, siendo su tamaño pequeño y de un calor terrible al ser caldeado el hierro por el sol tropical. La nueva iglesia catedral son debidos sus planos al P. Segarra, siendo el constructor principal el Hermano Santiago Miguel; el Estado contribuyó con 20.000 pesetas y el resto fué aportado por donativos de la colonia y de los morenos, siendo construído el altar mayor en el Colegio Misional de Banapá.

1888 (Febrero).—Antecedentes de la colonización española de Basilé.

En esta fecha, D. Vicente López Pérez, en nombre de un grupo de españoles que vivían en Argelia, solicita de los Ministerios de Ultramar y Estado auxilios para trasladarse a fundar una colonia en Cabo de San Juan. A esta solicitud se contesta aceptándola, pero en lugar de ir a Cabo San Juan irían a Fernando Póo. Estando de acuerdo los peticionarios con el nuevo lugar se hacen los preparativos, y en Mayo de 1892 se trasladan a Basilé, situado a unos 450 metros sobre el nivel del mar, nueve o diez familias, con un total de unas cincuenta personas.

1892-1907.—Colonización española en Basilé.

Basilé, situado a ocho kilómetros de Santa Isabel de Fernando Póo, a 450 metros sobre el nivel del mar, regado por dos

arroyos de agua ferruginosa, dominando desde sus alturas el Océano, que se desarrolla a su frente con el Pico de Santa Isabel al Oeste y el de Camarones al Este, en el vecino continente, sometido a la influencia bienhechora durante casi todo el año de una fresca brisa, fué el lugar elegido por la Junta de autoridades de la isla, en 1892, para asentar a las diez familias (70) españolas que procedentes de Argel se trasladaban a Fernando Póo para colonizarlo por cuenta del Estado español. Estas magníficas condiciones naturales de Basilé están contrarrestadas por las espesas nieblas y excesiva humedad del lugar, sobre todo en las épocas de lluvias, que tanta influencia habían de tener sobre su desarrollo y aun como futura capitalidad de la colonia. El lugar adonde pensaban primeramente dirigirse los expedicionarios era a Cabo San Juan, pero el Gobierno no creyó fuese sitio adecuado y les propuso Basilé, a lo que accedieron.

Cuando fué elegido como residencia de los colonos contaba solamente con una pequeña choza, siendo ya paraje que gozaba de atención de los residentes en Santa Isabel por sus condiciones de salubridad, estando sus laderas, que miraban a la capital, cubiertas en gran parte por abundante vegetación.

A los primitivos colonos trasladados en 1893 vino a sumárseles en 1896 una nueva expedición, también de españoles avendados en Argelia, oriundos del Levante español, compuesta por seis familias. El Reglamento de Colonización de 1893 (71) estipulaba que el Estado español transportaría por su cuenta a estos colonos agrícolas, concediendo a cada familia una casa, dos hectáreas de terreno ya desboscado y plantado de 500 pies de café y otros 500 de cacao, libre de gravamen durante un cierto tiempo dicho terreno, útiles de labranza, dos negros crumanes para atender las faenas, durante tres años, corriendo en año y medio su manutención a cargo del Estado; 50 pesos para gastos de instalación y una pensión mensual para alimentación y

(70) Según la «Segunda Memoria Misional», pág. 120; nueve familias según la ob. cit. de Saavedra.

(71) Las Reales Ordenes de 2 de Abril y 24 de Diciembre de 1894 concedían tierras y subvención a las familias de agricultores trasladados a la isla.

demás gastos de 30 pesos durante los tres y medio primeros años. Como se ve, el proyecto resultaba bastante completo y generoso, aunque bastante caro.

La realidad fué otra. Como hubo que improvisar las construcciones para su alojamiento, la primera expedición de diez familias, con un total de 52 personas, se encontró solamente seis casas o chozas construídas, siéndolo al estilo del país, con bambú y calabo; las restantes tuvieron que arreglárselas como pudieron, habitando la de Castell, durante seis meses, la casa propiedad de la Compañía Trasatlántica hasta que construyó la suya. No pararon ahí los inconvenientes. Durante tres meses estuvieron sin pan y los víveres que tenían que adquirir para las necesidades de alimentación y los artículos de vestir alcanzaban precios bastante superiores a la subvención concedida, pues un kilogramo de arroz valía 2,50 pesetas; uno de habichuelas, 2 pesetas; un par de zapatos corrientes, 30 pesetas, y por herramientas y aperos se les dió un pico y una pala. De los crumanes prometidos hubo meses que solamente tenían diez, algunos ocho crumanes y otros sólo cinco, teniendo que pagar 15 pesetas al mes por su alimentación durante un año por todos los prometidos, a pesar de no contar casi nunca con la totalidad de los asignados. Fruto de la improvisación oficial fué el que tuvieron que esperar dos meses desde su llegada, para que, al fin, el 16 de Junio les entregaran en el Camino Viejo de Basilé una faja de terreno de 400 metros, cuando lógicamente debió estar todo preparado para su entrega inmediata al llegar a Fernando Póo.

Como los componentes de las expediciones eran familias, estaban formadas por gentes de diversas edades, habiendo algunos de sus miembros de bastante edad, y a ello hay que achacar el único fallecimiento ocurrido de 1892 a 1895, concurriendo además la circunstancia de que a pesar de su avanzada edad ya venía enfermo de Argel.

Durante su instalación les facilitó grandes ayudas D. Dionisio Shelli, y los misioneros subían al principio desde Santa Isabel a celebrar misa en las festividades, haciéndolo en la casa del alcalde, construyendo posteriormente una casa de madera con techado de bambú, que hacía las veces de iglesia y escuela. Como

consecuencia de la visita que hizo a la colonia en Abril de 1893 el Padre general de los misioneros del Corazón de María, se levantó en Basilé un edificio destinado a sanatorio misional, formado por dos cuerpos, uno de los cuales se dedicó a capilla pública, la que fué luego insuficiente por el aumento de población por la venida de nuevos colonos; el establecimiento en Basilé de un cuartel para soldados de la Península y el traslado a esta población del colegio para niños de las Hermanas Concepcionistas. La colocación de la primera piedra tuvo lugar el 1.º de Enero de 1898, en ceremonia presidida por el P. Prefecto y con asistencia del gobernador, D. José Rodríguez de Vera, quien colocó la piedra base. El motivo de trasladar su residencia las Hermanas Concepcionistas desde Santa Isabel a Basilé fué con motivo de nuestra triste guerra del 98 con los Estados Unidos, que nos costó la pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, y el gobernador de Fernando Póo, previsoramente, trasladó a las hermanas y a sus educandas a este lugar, más al interior, ante el fundado temor de que los norteamericanos bombardeasen y ocupasen la isla. Posteriormente la residencia dejó de ser accidental, transformándose en definitiva a causa de sus condiciones salutíferas, educando también a las hijas de los colonos españoles.

El número de colonos asentados en las dos expediciones y su clasificación fué el siguiente:

Colonos	15
Esposas	14
Hijos que llevaron	51
Hijos que allí nacieron	17
	—
	97
Entre los hijos de los colonos se celebraron seis matrimonios, de los que nacieron hijos.	15
	—
Total de personas	112
	—
Fallecidos (72)	24
Vivian en 1907	88 personas.

z

(72) Bravo Carbonell, en *Territorios Españoles del Golfo de Guinea*, escribe en treinta y cuatro años, pero de 1892 a 1907 van dieciséis años, pues

Los hijos de los colonos no nacieron ni se criaron muy robustos, efectos del clima; pero tampoco puede decirse que resultó la colonización un desastre, ni mucho menos, pues el porcentaje de defunciones al cabo de dieciséis años resultó solamente de un 20,40 por 100, cifra no muy elevada para estos climas, teniendo en cuenta la edad avanzada de algunos de sus componentes. Además, hubo colonos que permanecieron quince y veinte años en Basilé ininterrumpidamente sin quebranto para su salud, siendo típico el caso de D.^a Juanita Espinosa, que murió hacia 1928 en Basilé a los ochenta años de edad y después de permanecer durante cuarenta años sin interrupción en dicho lugar, donde llegó en la primera expedición colonizadora.

Otro caso, citado igualmente por Bravo Carbonell, es el de una señora fallecida también hacia esos años en Valencia, de más de ochenta años, habiendo residido en Guinea más de treinta. Esta D.^a Juanita, como cariñosamente era conocida por todos los coloniales, es un arquetipo de la colonización española que arraiga profundamente en el sitio adonde se traslada, pues a los veinte años de residir en Basilé pasó a la Península, donde residió durante un mes, volviendo de nuevo a su pequeño poblado, atraída ya por el ambiente, tan suyo. Siquiera una vez, el Estado español estuvo a la altura de su misión nombrándola conservadora de los edificios oficiales, piadoso recurso que la permitió llevar una vida holgada y tranquila a su vejez.

Las alternativas de prosperidad y decadencia del poblado de Basilé han sido debidas también a las preferencias de los sucesivos gobernadores, pues mientras algunos llegaron a residir habitualmente en el mismo en atención a su salubridad, otros, no creyendo reunir esas condiciones, prefirieron Santa Isabel, sufriendo aquél de esta preferencia, que le restaba la vida oficial. Pero principalmente el motivo de su decaimiento ha sido el que la mayoría de las familias de colonos se trasladaron a Santa Isabel después de variada suerte en su empresa colonizadora, pues

hasta este año vivían las 88 personas; él extiende el cómputo hasta 1926 para completar los treinta y cuatro años.

mientras algunos alcanzaron la riqueza, otros tuvieron que servir a éstos más favorecidos por la suerte. Hacia 1911 solamente residían ya en Basile cuatro o cinco familias, y la representación administrativa estaba compuesta por el puesto de la Guardia Colonial, un practicante, el Colegio de Hermanas Concepcionistas, la Misión y el Colegio de niños.

Relaciones de la Biogeografía y Bioclimatología en la explotación zootécnica de los animales

POR

D. CARLOS LUIS DE CUENCA Y GONZALEZ OCAMPO

Dr. en Veterinaria.

Del Instituto de Biología Animal.

Profesor de la Facultad de Veterinaria de Madrid.

Secretario de la Sociedad Veterinaria de Zootecnia (*).

Según las creencias actuales en Paleontología, el *Homo sapiens*, oriundo de las altiplanicies del Asia Central, se difundió en los primeros tiempos hacia el continente europeo. Sólo en el cuaternario y, dentro de éste, en el período neolítico o de la piedra pulimentada, el hombre comenzó a domesticar animales, y después se dedicó al cultivo agrícola.

Es indudable que el hombre, antes de domesticar animales, fué cazador. Como dice ORTEGA Y GASSET en su magnífico prólogo a la obra «Veinte años de caza mayor», del conde de YEBES, «muy a espaldas de la Historia quedan los vastísimos milenios de la Prehistoria, y en ella la Edad paleolítica, que ha sido el tiempo en el cual el hombre se ocupó sólo de cazar; los prehistoriadores suelen aseverarnos que las diversas etapas glaciales y post-glaciales fueron el paraíso del cazador; nos dan la impresión de que las piezas sabrosas pululaban en todas partes con soñada

(*) Conferencia leída en la Real Sociedad Geográfica el día 10 de Febrero de 1947.

abundancia, y al leerlos, la fiera que dormita en el fondo de todo buen cazador siente que se le aguzan los colmillos y se le hace la boca agua». Pero añade el mismo ORTEGA, con abundante documentación, que todas aquellas indicaciones sobre una soñada abundancia de la caza son «vagas y sumarias»; menciona que los yacimientos máximos conocidos, los de Solutré, en Francia, que dió nombre al período solutrense, inmediato antecesor del magdalenense y altamirano, con sus 10.000 restos de cadáveres de animales salvajes, y la Drachenhöhle, de Estiria, con sus 30 a 50.000 cadáveres de osos cavernarios (muertos no por cazadores, sino de óbito natural), no autorizan a creer que estas épocas prehistóricas fueran el paraíso del hombre cazador. Con respecto a la cueva de los Dragones, la Drachenhöhle antes citada, de Estiria, dice OBERMAIER: «Como en la cueva no convivieron al mismo tiempo nunca más de cinco o seis familias (de osos), es de suponer que la Drachenhöhle fué la morada constante de estos animales durante unos diez mil años.» «Esto es demasiado poco oso», dice ORTEGA, porque los 30.000 osos se nos reparten, entre los 10.000 años, en tres osos por año; caza escasa.

Fué, por tanto, la escasez de piezas la que produjo dos fenómenos paralelos, que subsisten hasta nuestros días: uno de ellos, la pasión por la caza; el otro, la necesidad de dedicarse el hombre a domesticar los animales, es decir, a cultivarlos en masa, por precisión de consumir sus carnes, utilizar sus grasas y sus despojos y vestirse.

Probablemente, si la caza no hubiera sido rara en número de piezas a lo largo de toda la historia del hombre, éste no se hubiera dejado atraer por la dificultad de atrapar animales; convertido el esfuerzo deportivo en una costumbre mecánica, no hubiera llevado dentro de sí ese cúmulo de esfuerzos que hacen necesario en el cazador un entrenamiento, cansancios extremados, peligros y muchas veces resultados nulos, además de una moral de la más excelsa calidad; para que la caza llegue a insertarse en las costumbres humanas con este complejo elevado, ha sido preciso nada menos que la aparición de la razón en el hombre; KURT LINDNER define la caza, en su libro «La caza prehistórica»,

como una «persecución razonada». Es palmario que el *Homo heidelbergensis*, o el hombre de Altamira, los más antiguos de los que tenemos vislumbre, «no inventaron la caza, sino que la recibieron de su antepasado prehumano, exento de esa cosa a que las gentes hacen con tanta facilidad referencia, como si fuera materia muy clara, y que llaman «razón». Es característico de la caza, como sigue diciendo ORTEGA, «el no haber variado apenas en su estructura general desde los tiempos más antiguos. La maravillosa escena de una batida de ciervos, que hay en la Cueva de los Caballos, y que pertenece a la Era paleolítica, no discrepa en nada importante de una imagen fotográfica hecha hoy en una montería allá por Valdelagrana o por Mezquetillas. La única diferencia está en el arma, que allí eran arco y flechas, mientras que aquí son rifles. Pero no cuente como esenciales variaciones las que se refieren al armamento, es decir, a una máxima eficacia en el toque de matar al animal. Porque si no nos atropellamos al iniciar esta meditación, caeremos en la cuenta de que no es matar el propósito exclusivo de la cacería. Hay cazas que consisten en cazar vivo al animal, y los hombres primeros que domesticaron animales procuraron apoderarse de ellos sin matarlos».

He aquí cómo, de una manera suave, inducimos que la domesticación del animal por el hombre fué una consecuencia natural de la aparición en él de la razón y de la insuficiencia patente del deporte venatorio para proporcionarle materiales animales para su sustento e industrias.

Podríamos evocar en la memoria la nomenclatura castiza y peculiar de la caza, que aun en nuestros días suena extraña a los oídos de los que no son monteros y no han monteado por las sierras y los vericuetos. Son estas emociones las que hacen decir a YEBES: «Es el paisaje, el aislamiento, la actuación personal, el perfume de la sierra, el olor de la candela de roble o de brezo, que nos recuerda al jabalí, o la de piorno, que nos trae a la imaginación lances con nuestra incomparable *Capra hispanica*.» Es el vocabulario, que muchos de vosotros no entenderéis: la raña, el latido de los perros, la rehala, el secretario, la berrea, el rece-

cho, los monteseros, la armada y la atalaya. Viejas voces, siempre vivas, que oiréis, y lo que es más asombroso, aprenderéis intuitivamente, e incluso «inventaréis», si el azar o la suerte os llevan a montar por las mismas sendas que siguieron nuestros semejantes paleolíticos.

Hemos de abandonar, si queremos ahorrar estos primeros minutos, la senda del deporte de la caza y entrar por la otra gran senda que relaciona al hombre, a lo largo de la Historia, con los animales. Porque la iniciativa humana, guiada y controlada en todo momento por la geografía y el clima, y operando sobre un sujeto vivo, biológico, el animal, es la que ha conducido a crear esas enormes fuentes de riqueza que se explotan intensivamente en los pequeños y esquilmados terrenos acotados de nuestra vieja Europa, o vagan en libertad absoluta por los enormes pastaderos de los países nuevos.

Sigamos, en un primer tiempo, los movimientos geográficos que condicionaron la definición de las razas actuales, de las masas explotadas por el hombre en nuestros días. Es natural que al pretender explicar los orígenes filogénicos de los animales utilizados por el hombre, los autores se hayan fijado en las emigraciones de éste para buscar los troncos primitivos de las especies domésticas. Citamos la hipótesis de AUGST, muy sugestiva. La distribución de los animales domésticos y sus troncos primitivos sigue fielmente a la conducta geológica de las partes emergidas de la corteza terrestre en el terciario y durante la época diluvial (períodos glaciales), debido a que la misma distribución del hombre, agente de la domesticación, se ajusta exactamente a dicha circunstancia. En el terciario, Asia, Europa y América constituyeron una zona emergida, si bien Europa y Asia estaban separadas por el mar de Obi, y América y Europa unidas por el frágil puente de Islandia. Africa estaba separada de Europa por el mar de Tethys, y de Australia, por el océano Indico. El período glacial extendió una masa de hielos desde el Polo, que sólo respetó el mar Caspio, y cuya zona limitante inferior era, por entonces, el macizo montañoso del Cáucaso. Los hombres y los animales vivieron entonces en donde se lo permitía la invasión de los hielos ;

al retirarse éstos hacia el Norte, avanzaron también en su pos. En esta época se encontraba el *Homo primigenius fossilis* en Europa, al Sur de Francia (hombre de Neanderthal), y en la Península ibérica (hombre de Cro-magnon, de cráneo dolicocefalo o cabeza alargada); ambos constituyen el tronco primitivo o más antiguo de las razas arias (*Homo europaeus fossilis*), que avanzó, como decimos, hacia el Norte, en cuanto se lo permitieron los hielos, y dió origen a dos subramas septentrionales, la germana y la celta, y una meridional, la mediterránea. Entre los celtas y los mediterráneos se estableció el hombre palafítico, tomando como núcleo el macizo montañoso de los Alpes, branquicefalo (*Homo alpinus*), que llegó en dos corrientes: una a través del Asia Menor, los Balcanes e Italia del Norte, y la otra por Ucrania, Polonia y Alemania, hasta confluir con la anterior en el macizo alpino; ambas son de claro origen asiático y puede situarse su foco primitivo en las estepas del Asia central o de la actual Mesopotamia.

A cada tipo humano correspondería, según AUGST, un tipo animal. Así, por ejemplo, en el caballo se distinguirían cuatro formas primitivas: dos de ellas compañeras del *Homo europaeus*, y otras dos del *Homo asiaticus*. Con respecto a las primeras, en el Sur de Francia y en España se han encontrado restos de dos tipos caballares: uno grande (predecesor del actual caballo nórdico), y otro más breve y fino (origen del actual tipo oriental); ambos fueron repartidos, respectivamente, entre los germanos y los celtas y domesticados por los arios en la Francia meridional.

En cuanto a los tipos asiáticos, AUGST admite dos: el caballo salvaje centro-asiático, que en el terciario se habría extendido por Asia y América, extinguiéndose en esta última (*Equus przewalskii*), y el mongólico. Así tendríamos, según AUGST, dos tipos de caballos para los hombres dolicocefalos europeos primitivos y otros dos para los braquicefalos de origen asiático.

Lo mismo sucedería con las demás especies domésticas.

Poco a poco, con las corrientes humanas emigratorias, que iban fijándose a la geografía y al clima, y constituyendo las razas, iban fijándose también a clima y geografía las razas ani-

males. El hombre progresaba incesantemente, y del quimérico artista altamirano, una máquina fotográfica en el cerebro y prodigiosos objetivos en sus retinas, que plasmaban escenas venatorias y sorprendentes vistas de los animales pre-domésticos en libertad, hasta nuestros días, en que, como después veremos, estamos abocados a hechos que han de parecernos maravillosos en explotación animal, ha pasado tanto tiempo, que éste ha venido a ser un término de relatividad. Tan relativo es, que este hombre del siglo XX, que por honor excesivo os dirige la palabra, vuelve humildemente a las líneas escritas por un clásico, VARRON, para definir de manera magistral y escueta el progreso de la humanidad en relación con la naturaleza: «Es de saber cómo la vida humana... ha llegado gradualmente a la edad y estado presente; como en el primer grado fué conforme a natura, viviendo los hombres de las frutas que espontáneamente y sin arte producía la tierra, y que de este primer estado fiero y salvaje, en que aprendió a cazar y comer a los animales, pasaron los hombres al segundo, esto es, a la vida pastoril, en la cual... en los animales encontraban cuanto pudiera serles útil, para cuyo objeto los capturaban, los encerraban y los domesticaban... Finalmente, los hombres de la vida pastoril pasaron al tercer grado, esto es, al de la agricultura, en la cual retuvieron muchas cosas de las dos edades precedentes... hasta llegar al estado actual.»

La primera de las etapas mencionadas por VARRON puede atribuirse al hombre más antiguo, al terciario y cuaternario diluvial. En el paleolítico inferior el hombre ya hacía vida nómada y cavernícola, alimentándose de la caza y la pesca y asando directamente al fuego sus alimentos. En el superior, perfeccionó sus armas de piedra, domesticó al perro, inició las primeras prácticas agrícolas y la fabricación de vasijas de arcilla y coció los alimentos en agua. En el neolítico domesticó a los animales de las principales especies, posiblemente por este orden entre las domésticas: oveja, cerdo, vacuno, reno; el último fué el caballo; los utilizó como fuentes de alimentación; comenzó el cultivo de los cereales y se habituó a vivir en aldeas y palafitos. En la Edad de los metales (cobre, bronce, hierro) se desarrolló la horticultura

y olivicultura, la explotación y utilización de los animales, la industria de los lacticinios, la panificación y la constitución de grandes centros de población. La época histórica se inició poco después, si bien con diferencias notables, según los pueblos.

Podríamos seguir ahora la marcha del desarrollo de la cultura zootécnica a lo largo de las civilizaciones y de la historia de las naciones; pero, forzados por el tiempo y el tema que nos hemos fijado, debemos prescindir de ello, pasando a otros puntos más necesarios.

Diremos, como premisa a esta segunda parte, que, hasta nuestros días, clima y suelo, esto es, ambiente, fueron los grandes colaboradores del progreso zootécnico. Hoy mismo éste se considera definido por un triángulo: constitución genética, ambiente, intervención del hombre. El animal, por herencia recibida de sus antepasados, puede considerarse como una placa fotográfica impresionada que debe revelarse y después fijarse. El hombre revela la placa, afinando su destreza según su habilidad, su intuición o su civilización, hasta lograr los máximos contrastes. Pero el medio ambiente, tras la acción humana, fija el revelado en forma tal que la destreza del artista no hace nada si un fijado defectuoso vela la imagen cuidadosamente impresionada y revelada.

Las fórmulas hereditarias primitivas, pocas y muy constantes, fueron entremezclándose a lo largo de la historia y complicándose por actuar sobre ellas la fuerza evolutiva de la mutación y la adaptación; el hombre aprovechó de manera intuitiva, en sus primeros tiempos e incluso en los más recientes, esta sublime fuerza evolutiva, combinativa y adaptativa de las formas vivas sometidas a su soberanía. Hicieron falta milenios transcurridos en paciente observación para que el hombre, considerando insuficientes sus sentidos, les dotase de amplificadores que supliesen sus deficiencias: así nacieron los prodigiosos inventos actuales; la especie biológica, el *Homo sapiens*, no es probablemente una excepción a la regla de que aquélla, en el estado actual de nuestro pensamiento científico, no es un esquema estático, sino un proceso dinámico, cuya cuarta dimensión se desarrolla en el tiempo. La historia lo comprueba al señalar las diferencias morfológicas

e intelectuales que separan al hombre medio de la actualidad del hombre prehistórico; parece como si éste, dotado de unos sentidos limitados desde el momento en que cobró entidad de existencia, haya ampliado progresivamente el «mundo de efectos» de estos sentidos, perfeccionándolos constantemente, y que cuando este perfeccionamiento ha llegado al límite máximo que en un momento dado de la evolución humana es permitido, la inteligencia, ese valioso sentido adicional que es sólo facultad del hombre (al menos en el aspecto volitivo), le ha dotado de nuevos mundos de efectos que le son accesibles, bien directamente o quizá por medio de la abstracción mental (éste es el lugar de las poderosas concepciones de la filosofía, muchas veces suprahumanas en el sentido de su inaccesibilidad a la mentalidad media humana contemporánea) o bien por la concreción en técnicas y aparatos que suplen las limitadas sensaciones humanas, transformando las imposibles de percibir en otras perceptibles indirectamente: el espectroscopio, los rayos X, los portentosos avances en la recepción de sensaciones ópticas (células fotoeléctricas, microscopio, ultramicroscopio electrónico, detección de rayos infrarrojos y ultravioleta), acústicas (micrófonos, megáfonos, detección de ondas sonoras mediante células eléctricas especialmente sensible, radar), las mediciones objetivas del color y del olor mediante aparatos especiales; la contemplación de los lejanos astros con los telescopios y el registro dinámico de sus evoluciones mediante la cámara cinematográfica, el cálculo matemático de sus movimientos y hasta de su existencia previamente ignorada, no significan sino adiciones sucesivas al área de acción de nuestros limitados sentidos y pueden traducirse, en términos biológicos, como si fueran etapas sucesivas de una ininterrumpida evolución. Desde el hombre prehistórico al hombre civilizado de nuestros días hay una distancia mental enorme; no obstante, los problemas biológicos primarios permanecen activos entre nosotros como en los primeros días de la humanidad, y el hombre de hoy se extermina entre sí, utilizando sus maravillosos sentidos perfeccionados, como el hombre del paleolítico luchaba contra las tribus que le disputaban su espacio vital, empleando el hacha de piedra.

En la explotación de los animales, como seres vivos, ha hecho falta, como decimos, que transcurran milenios hasta que en 1865 descubriera MENDEL las leyes de la herencia, aplicables al hombre también, o en las primeras décadas del siglo actual la prodigiosa escuela mundial de MORGAN descubriera la intimidad de los fenómenos materiales que soportan en las células sexuales esa herencia. También ha sido preciso un lento decurrir de siglos hasta que el hombre manejara entre sus manos el átomo, ahora todavía como maneja los cohetes un sacristán a medios pelos en la fiesta mayor de su pueblo, con evidente peligro para sus convecinos, pero en el futuro, como una magnífica y esperanzadora promesa, no de destrucción, sino de creación fecunda. Han tenido que pasar miles de años para inventarse una química atómica, para descubrirse la constitución de los cromosomas, para inducir (creando) una mutación en un ser vivo o para fabricar una media de cristal. Y tan rápido ha sido en los últimos tiempos todo ello, que posiblemente cerremos un magnífico ciclo cultural que inauguró ARISTÓTELES en su placidez griega; él separó a las ciencias, unidas y empíricas hasta entonces, y creó sus ramas, que se dividieron fecundamente desde aquel entonces; hoy día, estas ciencias se buscan en sus ramificaciones terminales, y se vuelven a unir; se divisan sus fronteras mutuas, sus hombres necesitan hablar casi los mismos idiomas, y precisan unos de otros, porque en una sola inteligencia humana no cabe aunar la diversidad compleja de hechos y teorías; y todo ello es porque bomba atómica, cromosoma, mutación y medias de cristal están unidas por la base: duelo entre materia y energía en la primera, composición superatómica en los cromosomas, desviación de esta composición, ya conocida, por la mutación que inducimos con venenos o radiaciones, y magna superpoliamida de más de diez mil de peso molecular, que forjamos para construir una sola fibra de la media de cristal. Química, física, biología, confluyen; en nuestros laboratorios falta sólo (y nada menos) que el soplo de la vida para construir una fibra textil, esa maravilla que nuestras ovejas construyen a millones en su dermis, bajo el cierzo y las ventiscas y sudando en los descansaderos veraniegos. Nuestra flota de cien-

cias separadas arriba a un puerto desconocido, y los comandantes de sus naves, los cabezas de escuela de las varias ciencias, saludan al caudillo que se quedó en el puerto, al mítico ARISTÓTELES que creó la escuadra y, desde el acantilado tranquilo de su puerto de partida, atisbó su rumbo y, posiblemente, vislumbró, como avezado almirante, su reunión victoriosa en el puerto de arribada.

Pero volvamos otra vez al hilo de nuestro tema. Al final hablaremos de cómo el hombre, en su progresar constante, modifica ese triángulo de que antes hablamos, en que descansa el secreto de la mejora animal, y acorta caprichosamente sus lados y varía la apertura de sus ángulos, viva trigonometría ejercida sobre cuerpos vivos, que es la zootecnia. Y esa modificación descansa casi exclusivamente en acortar el lado del triángulo correspondiente al medio ambiente, en tal forma, que si en las explotaciones zootécnicas primeras de la humanidad, clima y geografía fueron casi las imperantes, ahora corren el peligro de reducirse en su intervención, tanto que pueden llegar a eliminarse; y en un infinito ideal podemos adivinar la imagen filosófica de que el triángulo, eliminando uno de sus lados y confundidos los otros dos en una sola línea, nos den el milagro de la actividad humana actuando exclusivamente sobre la constitución heredada, es decir, sobre el misterio más íntimo y entrañable de la Biología.

Es seguro que, sobre todo entre nuestros colegas que me escuchan, suene a utopía o herejía incluso esta afirmación. Iremos razonando de tal modo, que al final de estas palabras contemplemos horizontes que muchos no sospechan. Pero sin sentar plaza de profeta iluminado o de zahorí supersticioso, antes de llegar a ello no debemos olvidar que todo lo hasta ahora logrado por el hombre en materia de perfeccionamiento zootécnico lo ha sido a fuerza de clima y geografía, de alimentación natural, su resultante; poco ha sido lo debido al otro lado del triángulo, a la herencia, porque, como hemos dicho antes, hace un siglo se desconocían los grandes fenómenos de la biología hereditaria, y desconociendo la causa, mal podían dirigirse los efectos. En una palabra: el animal ha dependido, además del hombre con sus cuidados, del ambiente, con su clima, su geografía y su alimentación.

Así surgieron tres grandes ciencias: la Biogeografía, la Bioclimatología y la Nutrición, con todo su enorme aparato experimental y sus repercusiones de índole práctica.

Es precisamente en estos últimos siglos en donde el hombre, dirigiendo de manera empírica la reproducción de sus animales, es decir, su genética, manejó en cambio magníficamente su fuerza natural de adaptación: a climas, a estructura geológica de los terrenos, a posibilidades de pastos, forrajes y piensos que dependían casi exclusivamente de aquéllos. Y así nacieron las portentosas razas cultivadas que hoy día admiramos como fruto de la escuela inglesa, francesa, holandesa, escandinava, suiza, alemana. En ellas, sin embargo, aunque intuitivas en su origen, no estuvo ausente nunca el sentido común elaborado, la ciencia, en una palabra. Sin cultura al lado de la intuición, los BAKEWELL y COLLINS, los NORFOLK y ORLOF, los TESSIER y BAUDEMONT, los VERAGUAS, PERALES, BORNOS y MIURAS (nombres que a nosotros, zootécnicos, suenan como a vuestros oídos, geógrafos que me escucháis, los de STANLEY y LIVINGSTONE, de DUMONT D'URVILLE y GEOFFROY SAINT HILAIRE, de BURTON y COOK, de JUAN DE LA COSA, BALBOA, ORELLANA, es decir, como clásicos inmortales), crearon razas magníficas que poblaron mundos nuevos explorados por vuestros navegantes, y muchos de ellos poblados, civilizados, cristianizados y libertados a costa de nuestra sangre.

Clima y geografía crearon, en efecto, en España tres portentos: el caballo español, el merino español, el toro de lidia español. De ellos, es posiblemente este último aquel en que el ambiente colaboró en mayor grado con una necesidad utilitaria, en este caso pudiéramos llamarla deportiva si en la fiesta de toros no hubiera algo más tremendo, que resuena en el interior de nuestra sangre, que un mero deporte muscular o nervioso. Pero nuestro merino, aquel que, después de su evolución creadora, en la que no intervino el mercado, produjo la base material que financió con su riqueza nuestro imperio volcándose sobre el mundo, y la esplendorosa edificación jurídica y social que se llamó el Honrado Concejo de la Mesta; nuestro caballo español, flor y gracia nativa de nuestros campos, escultura viviente sobre nuestra geografía,

aquel que el eminente erudito portugués RUY D'ANDRADE llama en una publicación recentísima, en que le define frente a snobismos ridículos que nos lo ponen en trance de que se pierda, «raza nacional e inconfundible, que es como la bandera roja y gualda»; aquel merino y este caballo fueron la gracia de Dios hecha armonía, que cristalizó, fruto de clima y suelo, ante los ojos asombrados de nuestro pueblo, que no sabía, al colaborar con la naturaleza para explotarlos, nada de cromosomas, de herencia ni de mutaciones inducidas, pero que poseía, en los más recónditos parajes de su alma, un venero de emociones que se vierte sobre todas nuestras costumbres y nuestra tradición: el canon inmortal de la estética que nos legaron fenicios, griegos, celtas, góticos y árabes en una lección de siglos.

Pero si volvemos la mirada hacia nuestros campos, si vemos la forma en que es actualmente explotado nuestro ganado, especialmente el ovino y caprino en España, y en grandes extensiones de terreno también los de cerda, con sus montanesas; los de vacuno, con su vida semisalvaje en los riscos montañosos, y los de caballo, con sus tipos serranos, de pelaje erizado característico de las formas rústicas, veremos que su explotación no difiere en nada de la que empleaba el hombre con los animales en los albores de la civilización. Concretamente en el ganado lanar, y especialmente en lo que a medio ambiente, es decir, a suelo y clima se refiere, nada difieren los métodos de nuestros pastores y ganaderos contemporáneos de los que empleaba el hombre neolítico en su nomadear constante en busca de mejores pastos para sus animales.

Los que tenemos directa relación con las famosas explotaciones ganaderas lanares españolas sabemos cuán estrechamente están ligadas al clima y a la vegetación que nuestra naturaleza, siempre inconstante, trae cada año. En estos momentos, por ejemplo, estamos pagando las consecuencias de la gran sequía de 1945, de efectos desastrosos sobre nuestra cabaña lanar; estas consecuencias no son sólo de tipo alimenticio, o en el abastecimiento en materia prima de la industria textil, sino también sociales y políticas. En el orden económico, la población lanera española, que otros años de plétora y de protección gubernamental habían ele-

vado en 1944 a cerca de 25 millones de cabezas, tuvo una baja en 1945 de cinco millones, es decir, del 20 por 100; esta baja no sólo es cuantitativa, sino cualitativa, porque casi toda la cría, es decir, la fracción joven de la cabaña, el renuevo, pereció; las ganaderías que de 100 ovejas obtuvieron 40 corderos en 1945 pueden calificarse de excepcionales, y muchas hubo del 15 y del 10, y aun del 0 por 100; ningún cordero, a veces, podía verse en esas ganaderías que encontramos, al pasar rápido nuestro automóvil, por las carreteras; y no sólo ellos, sino incluso las madres, en un porcentaje aterrador, perecieron de hambre, de frío y de sed; de hambre, porque los pastos de otoño se agostaron precozmente; los de invierno, falta la tierra de semillas, no crecieron, y los de primavera se helaron precozmente. De frío, porque los animales hambrientos no tienen, y parece ello mentira, albergue donde cobijarse en nuestras grandes dehesas, en las cuales todavía el semifeudal propietario, millonario en muchos casos y bien provisto de medios de fortuna en los demás, carece él mismo de comodidades elementales que la vida moderna pone a nuestro alcance a poco precio; y de sed, porque no tenemos abrevaderos en esta España de aguas escasas; nuestras charcas, de aguas inmóviles en donde el ganado deposita sus excrementos y su orina durante todo el año, se secaron y los rebaños tuvieron que recorrer muchos kilómetros para beber un sorbo de agua, que les era disputado por otros ganados o vendido a precio de oro por sus propietarios; había que llevar borricos para subir a ellos, a mitad de camino, los corderos exhaustos. He aquí una influencia patente del clima en un ambiente zootécnico imprevisor y atrasado; he aquí la justificación de cómo nuestra explotación está al alcance y nivel de la del hombre neolítico, que no sabía nada de cosechas, que ignoraba que los animales necesitan abrigo, no obstante su rusticidad, y no sabía tampoco alumbrar aguas potables y sanas.

A este año terrible, consecuencias sociales también acompañaron: la falta de pastos acarrió una subida enorme de los arrendamientos rústicos, los pueblos pagaban al precio que se pidiese los raros pastos de que podía disponer, y la carne, ante la gran

demanda y la escasa cosecha, subió astronómicamente, y la lana igual, alcanzando el mayor valor de nuestra historia... y se pagaban muchos duros porque un rebaño durmiese una noche en un barbecho preparado para el año siguiente, cediendo a la tierra sus beneficiosos estiércoles; y la sequía hizo roturar muchas tierras que siempre han sido pastaderos, porque no tienen otra aplicación más remuneradora en extensas zonas de España en donde el suelo tiene sólo unos centímetros y el subsuelo es de pizarra o granito; y estas tierras, creadas por la paciencia del ganadero y el estiércol del ganado majadeando en ellas a lo largo de siglos, dieron una primera espléndida cosecha, pero quedaron inútiles para el cultivo futuro y tienen que aguardar quince, veinte o cincuenta años para volver otra vez a lo que fueron, al pasto, que nunca debió abandonarse. Y como consecuencia de todo ello, vino la inflación del campo; y campo inflado, con enorme poder adquisitivo, resta a la ciudad, al proletariado improductor de las grandes urbes, los materiales nitrogenados valiosos para su alimentación, y deprecia la moneda y coloca a la Patria en un peligro. Este es el resultado de aquel catastrófico año de 1945, que aun el medianamente aceptable y en parte frustrado de 1946 no pudo arreglar. Ved cómo, en nuestros días, en que parece que el hombre es orgullosamente independiente de los elementos, está a expensas del vaivén de las cosechas, de las precipitaciones, de los abonos, de clima y geografía, en suma.

Entremos ahora en una breve recapitulación de los factores de clima y geografía que afectan a la Zootecnia. Ya hemos señalado su situación, como factores importantísimos de uno de los lados de ese triángulo que constituye el objeto de la ciencia pecuaria. Señalemos ahora sus elementos.

Hablemos en primer lugar del clima: poco a poco, los animales han ido independizándose de sus influencias en forma tal, que en explotaciones modernas modelo, muy distintas a esas primitivas que hemos descrito, los animales disponen de un clima propio, artificial en cierto modo, que el hombre les proporcionó y que ha acarreado en ellos modificaciones interesantes.

La definición de HANN, cuya validez ha sido mantenida duran-

te toda la segunda mitad del siglo XIX, refería el concepto de clima al «conjunto de los fenómenos meteorológicos que caracterizan la condición media de la atmósfera en cada lugar de la tierra». Esta definición es insuficiente porque conduce a una media, a una abstracción desprovista de realidad, y abusa de los promedios aritméticos para caracterizar los elementos del clima; tiene además un carácter estático, artificial, no apreciando el devenir de los hechos en el tiempo el ritmo, que es uno de los factores esenciales del clima.

En un principio, los climas naturales, en cuya división no podemos entrar ahora, reglaron el reparto de los animales sobre el globo. Surgieron las adaptaciones y las faunas propias, sin más interrupciones o soluciones de continuidad que las impuestas físicamente por la geografía, es decir, por el reparto de mares y de tierras y las cadenas montañosas y corrientes naturales. No obstante, incluso las grandes formas vivas, transportadas por diversos medios, muy distintos, naturalmente, de la corriente marina que transporta el plancton en los océanos, a la aérea que lleva de un continente a otro las semillas vegetales, transplantaron especies grandes a países lejanos, en los cuales entraban en lucha adaptiva; si triunfaban, es decir, si las condiciones climáticas del nuevo habitat eran propicias, la especie, más o menos modificada en su somación exterior, persistía; si no, desaparecía. Conforme ha ido avanzando el nivel cultural de la explotación zootécnica, el clima de los grandes espacios dejaba de tener importancia en la práctica, porque eran los pequeños climas locales o regionales los que interesaban al hombre para aclimatar una especie o una raza. Avanzamos más aún, y las grandes estirpes animales se hacen cosmopolitas en cuanto al hombre le interesa obtenerles rendimientos productivos. Y si en el nuevo país de trasplante los climas locales son análogos a los del de origen, el hombre deja a los animales en un estado de libertad, y si eran contrarios, crea para ellos un clima tan reducido que bien puede calificarse de microclima.

Así, hablamos del microclima de una cuadra de vacas holandesas con un calor, una humedad, una tranquilidad, un filtro de ra-

diaciones luminosas a través de cristales especiales, una casi asepsia del ambiente, que proporcionan una serie de constantes médicas, de tipo higiénico, que el veterinario ha de exigir para que el animal que se explota se encuentre en unas condiciones fisiológicas tales que el organismo de aquél, que se ha hecho muy débil por su falta de rusticidad y el forzamiento productor a que se ve impelido, pueda soportarlas.

Los factores generales del clima (temperatura, humedad y presiones atmosféricas, luz, composición y electricidad del aire, etc.), han ejercido siempre su acción sobre los animales; algunos ejemplos clásicos nos servirán para ilustrarlo: la luz determina la pigmentación y engrosamiento de la piel y producciones dérmicas; los depósitos adiposos surgen en los países fríos como consecuencia de la baja temperatura. Los animales que viven en países septentrionales suelen ser de tonos claros; los de países cálidos, de colores fuertes y oscuros; los de países templados y continentales, de colores intermedios (gris, leonado, agutí, capas silvestres miméticas de casi todos los animales); estas acciones no son sólo consecuencia del mimetismo o adaptaciones de defensa contra los enemigos biológicos, sino contra los agentes de medio, cuya acción se atenúa mediante una pigmentación o una defensa adecuada de cualquier índole.

Los agentes de medio colaboran estrechamente con la mano del hombre, que dirige los cuidados y la selección; bajo esta acción combinada, han surgido las razas especializadas: las grandes ramas lecheras en vacuno y cabrío y en ovejas; las altamente especializadas en producciones lanares y pilosas diversas; los animales de carrera y tiro rápido, los grandes productores de carne y grasa en vacuno y cerdos. Es de señalar que estas acciones de medio han ido tan lejos que han modificado totalmente el fisiologismo animal, convirtiendo a los altamente especializados en animales prepatológicos, o muy propensos a la enfermedad e incluso a la deformidad. Las grandes estirpes de vacas lecheras son animales sumamente susceptibles a las infecciones; son fábricas de leche, a las que este apellido de fábricas sería totalmente correcto si no se tratara de un ser vivo, regido por leyes especialísimas, y que

es preciso mantener bajo vigilancia médica porque si no degeneran y perecen; son seres de fórmulas endocrinas desequilibradas y corresponden a un biotipo extremo, rayano con la patogenia constitucional. Lo mismo sucede con los grandes caballos de carreras: su hiperespecialización respiratoria, su tiroides exaltado, su sistema nervioso enfermo, irritable y alterable, su aparato digestivo, tardo y propenso a desarreglos fulminantes a consecuencia de la alimentación que exige su entrenamiento de atletas, precisan de una vigilancia clínica tan exquisita, que cuando entramos en una explotación de esta índole dudamos antes que nada en ser economistas o médicos.

Incluso al hombre llegan a conducir los agentes de medio, la alimentación, la artificialidad en que nuestra especie ha de vivir en la civilización, a extremos sorprendentes; el hombre y los grandes monos no son capaces, por ejemplo, de sintetizar en sus organismos ciertas vitaminas que los demás seres superiores sintetizan, y tienen que buscarlas en la alimentación; es una facultad perdida; el régimen omnívoro es una defensa de un organismo im-preparado, casi indefenso, que por sí propio no puede producir principios que necesita y que tiene que recogerlos de los dos reinos de la creación, buscando la mayor variedad alimenticia posible; en este sentido, el hombre es realmente el rey de la creación, pues de toda ella necesita para subsistir; nuestras proteínas, estas proteínas que igualmente constituyen nuestros músculos que dan asiento material a las grandes creaciones del genio en el cerebro, deben ser tan completas que no nos basta con ingerir una sola; debemos ingerir proteínas de vegetales variadísimos, de semillas, de huevos, de carnes y de pescados y, sobre todo, de leche, para que nuestro edificio disponga de todas las piezas complicadas que necesita para subsistir.

Podríamos citar aquí la sistemática de TAUSSIG, como la más autorizada para recoger todos los elementos de medio ambiente que actúan sobre los animales domésticos en las fases de explotación normal; ya veremos después cómo en las fases ultramodernas no pueden tenerse en cuenta, puesto que forjamos para los animales un microclima artificial. TAUSSIG toma en consideración,

para informar al zootécnico sobre el mundo circundante de sus animales, nada menos que los siguientes datos: agrupa los *factores ambientales* presentes en una área geográfica definiendo a la misma por continente, nación, territorio, sus límites, extensión y fecha de la encuesta. Considera en seguida los *factores naturales*, y en primer término los *climáticos*, con sus datos generales (clima continental, marítimo, tropical, templado, etc.), analizando sus factores: temperatura, higrometría, precipitaciones atmosféricas; su forma (nieve, lluvia, granizo, tormentas, etc.); días de precipitación; presión atmosférica; luminosidad; composición del espectro solar; corrientes aéreas; electricidad atmosférica, etc. Se requieren en el estudio la media anual de los últimos años, la máxima y mínima, y la media mensual respectiva.

A continuación analiza los *factores geológicos y pedológicos*: formación *geológica*, composición química del suelo, su estructura física; la *flora*, con su tipo de vegetación, la distribución de las principales especies vegetales, y observaciones sobre la influencia de determinadas de ellas sobre los animales domésticos; el tipo de *fauna* y su distribución e influencia de las especies vegetales salvajes sobre los animales domésticos.

Entra a continuación en los *factores de domesticación*, influencia del *hombre sobre el suelo*: trabajo agrícola, tipos de labores profundas o corrientes, prados, pastos y labores especiales; humedad del suelo y riegos; pastos y prados de secano y regadío; abonos; utensilios agrícolas; procedimientos de desecación y riegos, etc., en hectáreas y en porcentajes de la superficie total; influencia del *hombre sobre la vegetación*: roturación de la vegetación espontánea, tipos, épocas y procedimientos; cuidados a la vegetación espontánea; cultivos agrícolas y sus tipos; lucha contra plantas perjudiciales; influencia del *hombre en la fauna espontánea*: su destrucción, caza, períodos, especie, leyes, etc.; lucha contra los animales dañinos y protección de la fauna espontánea beneficiosa. Entra, por último, en los *factores indirectos*: situación topográfica (altitud, dirección y detalles sobre los relieves orográficos); distancia al mar; características del litoral; población humana, número de habitantes absolutos y por unidad

de superficie; distribución demográfica según sexos, razas y nacionalidades, profesiones, religión, etc.; situación de los centros urbanos y su proximidad y alejamiento; vías de comunicación; rasgos psicológicos de la población humana (tradicionalista, rutinaria, evolucionista, conservadora, revolucionaria, etc.); grado de civilización y dispersión de la propiedad agraria (régimen de latifundios y minifundios).

He cansado vuestra atención con tan fatigosa enumeración para demostrar el grado de complejidad que alcanzan los estudios sobre el medio ambiente en las explotaciones animales; en él se hallan comprendidos, como habéis podido apreciar, clima y geografía, aceptando siempre la dependencia de los animales frente a sus factores.

Analicemos, como final de esta segunda parte y dar paso al último trozo de nuestra disertación, ciertas consideraciones de tipo geográfico, que completarán más el cuadro. Fué FABRICIO en 1778, quien en su «Philosophie entomologique» indicó por vez primera la importancia de la temperatura sobre la distribución de los animales en la superficie del globo; en realidad, la vida animal está ligada sobre todo a la vegetación, ya que los vegetales son la base de la alimentación de los herbívoros y éstos de la de los carnívoros. Las asociaciones animales se deben estudiar, por tanto, en sus relaciones con las principales zonas de vegetación; el resultado es que la distribución geográfica primitiva de los animales estuvo en relación estrecha con los climas, a los que se unían otros factores de tipo geográfico y geológico, alguno de los cuales hemos apuntado ya.

La fauna de las islas, por ejemplo, es mucho más limitada y escasa, más uniforme y menos rica en especies que la de los continentes; en ellas faltan numerosas especies, pero también existen otras que habiendo desaparecido en las demás zonas del globo, subsistieron en ellas. Se comprende fácilmente que una cadena montañosa, un brazo de mar, el mismo desierto, pueden constituir barreras naturales que se oponen a la dispersión de determinadas especies. Esto, en cierto modo, no es estrictamente cierto más que para los animales terrestres, ya que los alados pueden

ser cosmopolitas. Esta es la causa por la que los archipiélagos de la Polinesia, desprovistos de mamíferos terrestres, tienen una fauna compuesta por aves y murciélagos. El hombre juega un papel importante en el reparto de determinados animales; aparte de los de orden zootécnico, la rata es un ejemplo típico, ya que le sigue a todas partes, incluso a sus barcos, y se ha hecho cosmopolita, a pesar de que en casi todas partes su importación es relativamente reciente.

No tenemos tiempo para detenernos en describir los fenómenos de aclimatación y ambientamiento; apremiados por el tiempo, hemos de pasar, para vuestra tranquilidad, a la última y deduccional parte de nuestras palabras.

Hemos sentado a lo largo de esta conferencia que los animales, en un principio dependientes exclusivamente de suelo y geografía, bajo la dirección del hombre, se han ido independizando en tal manera, que hoy día fabricamos climas especiales para ellos. El hombre es, pues, el gran modificador del medio ambiente de las especies domésticas. Tres son los grandes sistemas que normalmente emplea el hombre para la explotación animal: la estabulación, el pastoreo y el régimen mixto.

El *pastoreo* es el más antiguo de estos sistemas; es el más próximo a la vida natural y en algunas ocasiones idéntico a esta misma; en nuestra patria, y salvo contados casos, el régimen de pastoreo es el medio en que se desenvuelve toda la explotación durante el año, o a lo menos, durante grandes períodos de este último. Un perfeccionamiento en el pastoreo, sin grandes pretensiones, sin más deseo que proporcionar al animal clima de primavera y alimentación constantes, es la trashumancia, que tan añejamente suena en vuestro vocabulario español. Otro perfeccionamiento lo constituye el montañismo, *alpeggio* de los italianos, *alpage* de los franceses, y otro, la rotación del pasto, tan empleada en los últimos lustros. No podemos entrar a describirlos; la primera repercusión del régimen de pastoreo sobre los animales es que éstos dependen única y exclusivamente del clima natural y de las circunstancias alimenticias de los pastos; se trata, en general, de formas de piel robusta y bien desarrollada para prote-

gerlas contra las inclemencias del tiempo; pelo largo y basto, deslucido y sin brillo; colores variables, con tendencia a la capa del estado silvestre de cada tipo; metabolismo activo y poco propicio al engrasamiento, salvo en los casos de pletórea alimenticia; formas musculares bien desarrolladas; hábito montaraz y rústico: fuerte resistencia frente a las acciones nocivas ambientales.

Frente a este régimen, el de *estabulación* mantiene a los animales en un estado que pudiéramos llamar artificial, no tanto porque modifica las características del clima que actúa sobre aquellos (temperatura, luz, ventilación, etc.), sino porque acarrea un tipo de alimentación totalmente distinto al natural. La estabulación coincide con las altas producciones zootécnicas, logradas siempre a fuerza de condiciones climáticas óptimas y de una alimentación estrechamente calculada; las formas estabuladas son finas, redondas, de piel lisa y suave, propicia a la transpiración y los activos recambios epidérmicos; el animal está mal protegido contra los cambios ambientales, porque el clima artificial al que se le somete no permite grandes oscilaciones; el pelo es corto, liso, brillante, como el de los animales de los países cálidos, y no se presenta la muda invernal; el metabolismo es pasivo y propicio al engrasamiento; las formas musculares son redondas, poco enérgicas; el animal es en este caso un ser moldeable por el hombre, del que depende casi por completo, y el hábito es por ello línfático, pacífico y totalmente carente de rusticidad; el animal es muy sensible a las acciones nocivas ambientales y frecuentemente víctima de sus ataques.

El *régimen mixto* es una consecuencia de la combinación, a lo largo del año, del régimen de estabulación y del de pastoreo, justificado porque el animal, sometido durante la estabulación a una alta producción zootécnica, con mengua de su resistencia y salud, debe recuperarlas en el campo, volviendo temporalmente a las condiciones naturales. Es curioso que la sucesión del régimen libre y estabulado repercute en el aspecto y características fisiológicas de los animales, apreciándose períodos de transición muy acusados.

Se tiende, en las grandes producciones, a la estabulación. Ello equivale al microclima artificial, esto es, a la independencia del animal con respecto al medio. Ello si lo consiente la economía y también la geografía.

En efecto: en los grandes pastaderos, deposito y reserva del mundo (Argentina, Uruguay, Africa del Sur, Nueva Zelanda, Australia), los animales se explotan en grandes masas; está puesta la mesa y no tienen más que comer. La economía mundial ha manejado las masas animales en tal forma, que los países superpoblados han tenido que dedicar la mayor extensión de su territorio al cultivo para el consumo del hombre, reduciendo al máximo su ganadería, pero perfeccionándola de tal manera que con menos cabezas se obtienen más productos, en razón de rendimientos individuales mucho más elevados. De aquí las explotaciones intensivas del Viejo Mundo y de Estados Unidos en sus zonas superpobladas. En los países nuevos se ha desplazado hacia ellos la zona de producción; el mercado mundial ha impuesto sus gustos y sus necesidades, y aun a país que podía sentirse espléndido y derrochador, como la Argentina, los criadores de ganados, en vez de masas primitivas no mejoradas, mantienen ese maravilloso animal de carne que es el *baby-beef*, las razas *Shorthorn* y *Hereford*, verdaderos toneles con patas, casi todo el animal solomillo y carne de primera calidad; sus parroquias de la anteguerra, Inglaterra, Italia, impusieron estos tipos, que mantenidos por muchos millones de cabezas dan una impresionante visión de riqueza y prosperidad y también de esperanza.

Pero vamos aún más adelante: el hombre mejorará cada vez más las normas de la explotación animal, en tal manera, que en el futuro, incluso, caminamos hacia sorprendentes horizontes, que al principio anuncié, y que, en pocas palabras, voy a describir, terminando con ello esta conferencia. Ya no nos contentaremos en el futuro con el animal normal, fisiológico, sano. Comienza, en Zootecnia, la era del monstruo, que exigirá quizá más nuestros esfuerzos de clínicos que de economistas. Hasta ahora, como médicos veterinarios, hemos conservado animales de fisiologismo

equilibrado; en el futuro habremos de operar sobre animales de fisiologismo desviado.

Las grandes razas productoras son, como antes hemos dicho, propensas a la patología; pero aun las hipófisis alteradas, los tiroides pasivos o de excesivo tren funcional, los ovarios desaforados, y los timos, y las epifisis, y los hígados, y la flora de la panza, y la síntesis de los prótidos en el primer estómago, a base de bacterias y de úrea ingerida en la ración, y de todos los recursos fisiológicos, llegará un momento en que no sean suficientes para producir lo que necesitará la demografía mundial, hipertrofiada, en estos países que, como el nuestro, crecen extraordinariamente en número. No olvidemos que, a partir de nuestra guerra, España crece a razón de 250.000 habitantes por año, y que nuestras hectáreas cultivables no crecen, sino al contrario, se agotan sin abonos, y el reducido número de plantas de cultura agrícola no se incrementa ni los rendimientos suben al paso que deseamos; si en agricultura el cultivo artificial, en estufas, cámaras o armarios, con líquidos nutritivos y calor artificial puede ser la solución, en animalicultura lo será el cultivo del monstruo.

Conocidas son las experiencias a que aludimos en un principio sobre la inducción de mutaciones por venenos, estímulos químicos de diversa índole y radiaciones; en los animales de laboratorio empezó, y de la mosca del vinagre o el *Chironomus* se pasó a los vegetales; y la colchicina y otros alcaloides produjeron el milagro de la poliploidia, aumentando los tamaños somáticos de las plantas y conduciéndolas al gigantismo y exagerando el fruto que extraen a las mismas condiciones nutritivas del suelo. Y de ahí se pasará a los animales: seres de formas extravagantes, pero utilitarias, en los que la parte útil se haya hipertrofiado al máximo y la improductiva reducido o degenerado; de órganos duplicados, o de tamaño somático o rendimiento fisiológico desmesurados. Todo ello comprenderéis que no será posible hacerlo al aire libre, en nuestras dehesas o en nuestras condiciones paleolíticas, sino al abrigo de microclimas tan extremados, que será preciso entrar en ellos en condiciones de asepsia, tales como se

exigen hoy para entrar o salir en los laboratorios que manejan virus peligrosos.

Y aun vamos más allá; nuestra vida y la vida de todos los seres que empleamos en Zootecnia comienza en un microclima íntimo, entrañable, tibio y abrigado: en ese «pequeño estanque particular» que es el líquido amniótico de las placentas de nuestras hembras o el citoplasma de los huevos de nuestras aves. Pues bien: hasta ese microclima tiende a ser modificado e intervenido, en provecho nuestro.

El microclima del huevo de gallina ha sido ya modificado sexualmente; basta con injertar unas gotas de determinada hormona para que la constitución sexual genética de los huevos se modifique en forma tal, que en lugar de salir de la incubadora la proporción idéntica de machos y de hembras, salgan hembras sólo a voluntad; esto ha sido también conseguido en el sexo opuesto, en algunos roedores, especialmente en el cobaya. En los mamíferos superiores la investigación continúa, y ha sido tan irrespetuosa que no se ha detenido siquiera en la especie humana.

Se tiende, en efecto, a liberar a las hembras del esfuerzo de la maternidad. Ya sabéis todos cómo mecánicamente la fecundación artificial se emplea en nuestros animales tan corrientemente, que en los últimos años ha alcanzado el rango de una práctica zootécnica corriente y remuneradora. No podemos prescindir del macho, es verdad, pero utilizamos su potencia creadora en forma tal, que los efectos beneficiosos de los grandes sementales pueden extenderse a un máximo prácticamente ilimitado. Pero ello es totalmente mecánico, y la técnica quirúrgica de nuestros veterinarios lo realiza diariamente sin darle mayor importancia. Más recientemente, ha sido la hembra la afectada por los experimentos. Ovulos de ovarios de vacas muy lactíferas, que habrían sido relegados a la atresia por imposibilidad de que una vaca tenga más de una gestación cada nueve o diez meses al menos, han sido viabilizados por trasplante a otras vacas de menor capacidad lechera, pero que han servido de nodrizas a estos huevos y a los embriones resultantes hasta su conversión en terneras excelentes. Y aun más allá; como final microclima creado por el hombre

citamos el experimento último, o, mejor dicho, el penúltimo: ha sido obtenido el primer embrión de conejo fuera del claustro materno, mediante el cultivo, por así decirlo, de óvulo de coneja en un líquido especial, fecundado en el mismo por espermatozoides arrojados en él. Y, por último, hace pocos meses se obtuvo por el mismo procedimiento algo que nos deja suspensos, tanto en el orden científico como en el social, y aun más en el moral y teológico: el primer embrión humano, fuera del claustro materno, ha sido cultivado por una investigadora norteamericana; no sobrepasó, según nuestras noticias, de los primeros y más elementales estadios de su evolución, pero a estas horas es posible que se haya avanzado en este sentido, posiblemente de una manera desgraciada para la humanidad. La Biología, la ciencia que, según HUXLEY, siguiendo a DRIESCH, prometió con DARWIN más de lo que podía dar, y se expuso a un fracaso rotundo, puede llegar a dar, siguiendo esta ruta peligrosa, un fruto avellanado y seco, como el que Cervantes calificó, con la inmodesta modestia del genio verdadero, a su libro inmortal.

Las consecuencias de ello, que no queremos analizar, para la humanidad, por muchas razones, especialmente de delicadeza a nuestro auditorio y a nuestra sensibilidad, a la tradición teológica que pesa sobre nosotros como españoles, a pesar de la desnudez de nuestra ciencia, sí debemos analizarlas para los animales. Sabemos que los cultivos de tejidos, iniciados hace años, llevan un camino de éxito indudable. HUXLEY y otros filósofos neodarwinianos, que ven en los experimentos humanos peligrosos antes indicados un nuevo asidero para sus especulaciones materialistas, dicen que si pudiéramos lograr un microclima placentario para el cultivo de embriones humanos, bastaría que en grandes depósitos, verdaderas nodrizas de la humanidad, se mantuviesen en cultivo tejidos germinales ováricos y testiculares selectos, y sólo de ellos se obtuviera el material para las nuevas generaciones. Así, manejando las leyes de la herencia, obtendría el biólogo-sociólogo, a su voluntad, músicos, matemáticos, pintores, filósofos o soldados. Esta producción en serie, filocomunista, conduciría a la colmena. ¡Quién sabe si en un principio, las diligentes pero unifor-

madas abejas obreras, asexuadas y sin más que la ambición oscura de trabajar y aportar alimentos para la colonia, fueron libres insectos a los que el amor no estaba vedado, y con él, todas las ilusiones creadoras! En el néctar verían, además de una concentración azucarada determinada y de sus productos químicos nocivos o aceptables, la satisfacción del paladar, y en las corolas de las flores, en vez de imágenes elementales atractivas o repulsivas, colores y perfumes que matizarían su ambiente de poesía. Se hicieron comunistas, quizá a expensas de algún genio de su especie que creó esas incubadoras que son las colmenas; nació el exágono de la celdilla para ahorrar espacio, en igual forma que nacen en los países comunizados los kolj hoses, las empresas proletarias, los edificios cúbicos y el estajanovismo. Y, como todo régimen de esta índole, insensiblemente glorificaron como una paradoja la aristocracia, o mejor dicho, la autocracia sin piedad. Los humanos soviéticos precisan de un jefe de hierro, más tirano que los grandes caudillos políticos o militares de nuestro mundo antiguo; las abejas comunizadas necesitan de ese tirano absoluto que es la reina, tan rigurosa que el mismo zángano, que en un vuelo nupcial le dió, con amor oficial, la semilla, muere inmediatamente, y los demás, superfluos, inservibles, son sacrificados por el rojo ejército de las obreras que hasta el amor estajanovizan.

En la especie humana es de desear que los valores morales renazcan y ahoguen estas directrices, sustituyéndolas por los eternos y entrañables mitos: el amor, la poesía, la ciencia pura, el altruismo, la cooperación social, la idealización y el pensamiento de la idea divina. Pero en los animales podemos aprovechar sus frutos, y quizá en un futuro, en los microclimas de nuestros laboratorios podamos cultivar los tejidos germinales selectos que nos den, a voluntad, los animales de elevada constitución genética que proporcionen a la humanidad, cada vez más necesitada de elementos nobles para su nutrición, la leche, los huevos, la carne, la grasa, que necesita para su sustento.

No obstante, una barrera poderosa existe frente a nuestros intentos; el microclima podemos crearlo, y llevarlo desde el establo a la intimidad placentaria; lo que no podemos crear, ni hay nada

que lo aliente aun ahora en que la ciencia camina a pasos agigantados, es el elemento noble que se junta en el nuevo ser: la célula viva, el óvulo y el espermatozoide que crecen en los tejidos germinales de nuestros seres vivos. Dijimos antes que muy cerca está la superpoliamida de la media de cristal, que, por cierto, nada tiene de cristal, de remedar o copiar incluso la fibra elaborada por nuestras avejas. Pero sólo muy cerca, o muy lejos, según quiera aceptarse. Le falta, o mejor dicho, nos falta, infundir la vida a la cadena de aminoácidos que, en número, es igual al de la materia viva, pero que no vibra inefablemente, con ese temblor de lo viviente, con esa fuerza misteriosa, *vis essentialis*, que separa la frontera de lo vivo y lo inanimado.

Nuestra escuadra de ciencias está a la vista del puerto, con el recuerdo del aristotélico almirante que dispuso sus rumbos; esperan sus capitanes al reunirse, sorprender el eterno secreto; pero, posiblemente, en es mismo puerto un nuevo misterio los aguarda, y quizá se disgreguen a la voz de otro nuevo estagirita que ordene, al fin de nuestra civilización, estas primeras nociones que el hombre almacena enorgullecido en su cerebro; nuevas circunvoluciones harán falta en éste para que nuevas ideas se acumulen, y a otra nueva y monumental orden de partida, las naves errarán otra vez en el mar proceloso, eterno mar de la duda, buscando nuevo puerto. Siempre habrá un más allá, porque el término del camino, y el secreto de las cosas, y la solución de los misterios, y el porqué del navegar de las nubes, y del florecer de las rosas, y de todas nuestras ansias y nobles curiosidades, sólo lo tiene Dios.

El problema geográfico de "La Araucana" y la expedición de D. García Hurtado de Mendoza

POR

D. ANGEL GONZALEZ DE MENDOZA DORVIER

Teniente Coronel de Estado Mayor (*)

Excmo. Sr.:

Me parece obligado preliminar, al tomar la palabra ante tan ilustre asamblea y hacer sonar mi modesta voz en este histórico ámbito que ha reflejado ecos tan autorizados como eminentes, advertir que no está en mis posibilidades descubrir ante vosotros ningún hallazgo ni resolver ningún punto del problema que antes no haya sido estudiado por ilustres geógrafos e historiadores.

Mi ambición es mucho más limitada, y para probarlo haré un poco de historia —de historia menuda— de por qué me cabe hoy el honor de desarrollar aquí este tema, de título tan sugestivo y prometedor, pero que en su exposición tal vez defraudará vuestras esperanzas.

Cuando yo era niño hojeaba con delectación un gran libro que había formado mi abuelo con la famosa colección de grabados de la *Calcografía Nacional de Españoles Ilustres*. Cada grabado iba acompañado de una nota biográfica, y en la de D. Alonso de

(*) Conferencia pronunciada en la Real Sociedad Geográfica el día 17 de Febrero de 1947.

Ercilla y Zúñiga —al que todavía recuerdo con su Cruz de Santiago sobre la armadura y la vista perdida sobre el ejemplar original de *La Araucana*, en esa imagen tan popularizada— aprendí y quedaron grabados en mi memoria los cuatro primeros versos de la estrofa 29 del canto XXXVI:

«Aquí llegó donde otro no ha llegado
D. Alonso de Ercilla que, el primero,
en un pequeño barco deslastrado
con sólo diez pasó el desaguadero.»

Confieso que en aquellos años ignoraba dónde estaba el tal Araúco —pues no tenía más noticias de él, que es el apellido de mi madrina de bautismo, procedente de un señorío de la merindad de Uribe, en Durango—, y me propuse averiguar qué lugar era ese donde había llegado D. Alonso de Ercilla, que yo me imaginaba de intrincada selva virgen, poblada de toda clase de alimañas, y donde un ruido ensordecedor de agua, por aquello del desaguadero, haría aún más temerosos los peligros que yo imaginaba, pues no se les oiría llegar.

Y no sabía entonces que esta curiosidad, en mí infantil, había ya tentado a muchos sabios y que, como en toda asamblea que se estima, no habían llegado a un total acuerdo. Porque la naturaleza, avara de su secreto, recreció la corteza y secó las hojas del famoso árbol, pero no pudo marchitar las del libro, que sigue con la impasibilidad de una esfinge o la ambigüedad de un oráculo griego, como si quisiera dar la razón a aquel historiador chileno Leonardo Peña, que escribió: «Al rimar sus estancias belicosas sobre los orígenes y las luchas heroicas del pueblo chileno, Ercilla se convirtió en el Homero que meció su cuna. ¡Qué hermosa fe de bautismo, *La Araucana*, para Chile! La única nación moderna cuya fundación ha sido inmortalizada, como la de algunos grandes pueblos de la antigüedad, por un poema épico.»

Y entrando en materia y admitiendo sin discusiones eruditas que Chile derive de la palabra «Tchili», que quiere decir «frío», que aplicaron los incas al valle del Sur del Perú cuando se establecieron en Cuzco, recordemos qué representan los araucanos

en el conjunto del antiguo Chile, antes de acometer nuestro problema.

Los aborígenes de esta región, que los primeros conquistadores llamaron «flor y nata de la tierra», se dividían, en líneas generales, en: hombres del Norte, o «picunches», desde Copiapo al Bio-Bio; «pehuenche», o del Pehuen, entre el Bio-Bio y el río Valdivia; y «huiliches», u hombres del Sur, desde Valdivia al archipiélago de Chiloé. Y entre los pehuenches, núcleo central de Chile, el pueblo más destacado era el de los promaucas o araucanos (de la voz inca auca, que quiere decir pueblo libre), que se decían «Dueños de la Tierra y de las Aguas», y que por su altivez indomable y su decisiva influencia en la organización de la resistencia contra los incas primero, y contra los españoles después, de los que fueron dignos contendientes, hicieron extender a todos los chilenos el nombre de araucanos, y merecieron para su país esa épica fe de bautismo de *La Araucana*, en que Ercilla cuenta, con tanta sinceridad como admiración, las virtudes guerreras del enemigo, haciendo acudir a la mente el recuerdo de la frase genial del Gran Capitán: «... por mejores os mandé».

Y vamos con la expedición de D. García de Mendoza, sin detenernos demasiado en los antecedentes, siquiera los recordemos de pasada.

Después del relativo fracaso de Almagro cuando quiso extender a Chile la conquista del Perú, y de la muerte de Valdivia tras la batalla de Tucapel, y la expedición de Villagrán, dejando ya establecidos los jalones del futuro Chile, y ser designado como gobernador y sucesor de Valdivia Jerónimo de Alderete, que formaba parte de la diputación que aquél había enviado al Rey para darle cuenta de la marcha de la conquista; cuando éste enfermó y murió en la travesía, ya sabemos que el segundo Marqués de Cañete, D. Andrés Hurtado de Mendoza, Virrey del Perú, designó a su hijo, D. García Hurtado de Mendoza (luego cuarto Marqués), gobernador de Chile, a la edad de veintiún años.

Aunque los historidares tratan someramente el gobierno de don García, pues reconociéndole prudencia y sabiduría —y aun éxito en su empresa contra los araucanos—, en la historia de Chile su paso es efímero, la presencia entre su gente del capitán

Ercilla, y el haber dado lugar la expedición mandada por el gobernador al poema de *La Araucana*, le han dado entrada, con ella, en la inmortalidad.

El resumen de los hechos de la expedición de D. García pudiera hacerse así: Instalando su cuartel general cerca de Concepción, la ciudad incendiada por los araucanos, fué atacado por éstos, a los que rechazó con éxito y persiguió al otro lado del Bio-Bio, derrotándolos en varios encarnizados combates. Construyó una fortaleza en Tucapel, fundó la ciudad de Cañete, en honor y memoria de su casa, y volvió a Concepción, que se ocupó de reconstruir y repoblar.

Animado por sus éxitos, decidió explorar el Sur del país, llegando hasta el famoso desaguadero que cita Ercilla, y, después de fundar la ciudad de Osorno, en memoria y recuerdo de su madre, D.^a María Magdalena Manrique (hija de D. García Manrique, tercer Conde de Osorno), sin ningún incidente notable volvió a su Gobierno.

Y aquí es donde se plantea el problema: se ha querido ver por muchos, en el viaje de D. García, un intento de llegar por tierra al estrecho de Magallanes, y hasta algunos han querido ver en *La Araucana* indicios de que Ercilla había creído llegar a él.

El primero que ha planteado el problema con seriedad ha sido el erudito e investigador chileno D. José Toribio Medina en su obra *El viaje de Ercilla al estrecho de Magallanes*; y el mismo autor, en sus *Documentos inéditos*, presenta una cantera inagotable para el estudio de estas cuestiones. Thayer Ojeda, apoyado en Medina y en los *Historiadores de Chile* y el *Archivo Morla-Vicuña*, se ocupa también con detalle prolijo de tan interesante cuestión. Nada nuevo ni inédito os puedo yo aportar sobre ello si no es ocuparnos en España de esto con la atención que merece y un resumen de lo hasta ahora —por mí, al menos— averiguado.

Aparte otros detalles que puedan interesar a los profesionales, tres son los problemas geográficos fundamentales que plantea *La Araucana*:

- 1.º ¿Iba la expedición en demanda del Estrecho y creyó haber llegado a él?
- 2.º ¿Qué itinerario siguió?
- 3.º ¿Cuál era el desaguadero y, por tanto, el verdadero final de la expedición?

Todos los autores están conformes, y el propio Ercilla ha dado lugar a este convencimiento, en que el objetivo final de la expedición pudiera ser alcanzar el Estrecho por tierra; pues aunque se sabe que se encontraban a trescientas leguas de él y sin caminos ni guías, no eran éstas dificultades que pudieran amilanar a nuestros conquistadores.

Luego admitido que la primera idea hubiera sido ir en busca del Estrecho, lo que no puede aceptarse es ni que se creyeran próximos ni que pensaran que habían llegado a él. Y para afirmarlo así hay muchas razones.

La estrofa 9 del Canto VII de *La Araucana* dice:

«Por falta de piloto, o encubierta
causa, quizá importante o no sabida,
esta secreta senda descubierta
quedó para nosotros escondida:
ora sea yerro de la altura cierta,
ora que alguna isleta removida
del tempestuoso mar y viento airado
encallando la boca la ha cerrado.»

En lo que algunos han querido ver la confesión por Ercilla del fracaso de la expedición, que, encontrándose al lado del codiciado Estrecho, no fué capaz de descubrirlo.

Esta interpretación es a todas luces errónea, porque no sólo contrasta con la famosa estrofa del desaguadero, en la que otros han querido ver la afirmación de Ercilla de que sólo él, con diez, creyó haber pasado el Estrecho, sino que aun suponiendo que Ercilla confesara el fracaso de su expedición, no lo haría, lógicamente, en el Canto I y al comenzar el relato, sino más bien al final, y, después de consignar todas las incidencias, acabar declarando que no dieron con él.

Más lógico es, de acuerdo con la opinión de Errauriz y de Thayer Ojeda, que en esto se apartan de Medina, suponer que Ercilla se refería al fracaso de la expedición de Cortés Ojea; pues mientras se pensaba que Juan Ladrillero, enviado por el Virrey, había naufragado, siendo así que atravesó el Estrecho con dos naves y pasó dos años reconociendo las islas y canales y fué el que verdaderamente incorporó a Chile el Estrecho de Magallanes, Cortés Ojea llegó a Valdivia, de regreso, el 1.º de Octubre de 1557, habiendo llegado a los 52° 30' de latitud Sur, en que está el Estrecho, sin encontrarlo. Como Ercilla no salió hasta mediados de Diciembre del mismo año, pudo muy bien cambiar impresiones con Cortés Ojea, y al decir en su poema «quedó para nosotros escondida», referirse al conjunto de los españoles o al menos de los conquistadores, pues como Ladrillero no regresó hasta Enero siguiente, salió Ercilla sin saber aún que se había encontrado el Estrecho.

Por otra parte, la creencia de haber llegado al Estrecho, del que sabían que estaba al Sur del grado 52, no es fácilmente admisible, pues habiendo alcanzado D. García y Valdivia, próximamente, la misma latitud de 42°, y habiendo escrito este último al Emperador en 1552, hablando del Estrecho de Magallanes: «Yo me hallé este verano pasado a ciento cuarenta y cinco leguas de él» —lo que, como eran leguas de veinte al grado, representa siete grados y medio, o sea que Valdivia lo creía en los 49 y medio grados—, aunque esto represente un error de tres grados, no sólo conocía esa primera latitud D. García, sino que, como Cortés Ojea ya lo había navegado cinco años antes y conocía su latitud verdadera, no es creíble error tan grosero; máxime cuando Bernardino Ramírez, soldado de la expedición, según documentos de D. José Toribio Medina, declara que ésta se aventuró en tierra desconocida unas 25 leguas, es decir, ni la décima parte de la distancia al Estrecho; pues si bien habla Ercilla de «yerro en la altura cierta», no puede suponerse, en cambio, un error en los nueve décimos de la jornada. Que quien se propone recorrer, en números redondos, 1.200 kilómetros a pie, no piensa

que ha llegado cuando ha andado ya 140, que es lo que representa la declaración de Ramírez.

Y lo prueba el propio Ercilla en el Canto XXXVI, estrofa 17, al decir:

«Siguiendo la derrota del Estrecho
por los grados la tierra remarcando...»

O sea que al primer interrogante podemos contestar afirmativamente en cuanto al objeto de la expedición, y negativamente en cuanto a que creyeran haberlo alcanzado. Podrá argüirse que cómo habiendo alcanzado D. García el punto en que se volvió con relativa facilidad, en cuanto a la oposición araucana se refiere, renunció al objetivo que se había fijado; pero se olvida que después de los sangrientos desastres de sus antecesores, él llevaba moral de vencedor, que es flor de estufa la más delicada, y prevenido por Cortés Ojea, como hemos supuesto, de lo accidentado de la costa, y cogido cada vez más entre ésta y la cordillera, sin barcos para salvar grandes extensiones de agua, su acreditada prudencia le llevaría a no comprometer sus éxitos militares en una exploración que nada le obligaba a hacer personalmente. La misma impaciencia que transparenta en el Canto XXXVI de *La Araucana* al hablar Ercilla de la próxima llegada del invierno en la estrofa 25, y en la 30 de que le esperaban para partir, favorece nuestro aserto.

En cuanto al segundo punto enjuiciado, el itinerario, la cuestión se presta a tan largo debate que rebasaría, con mucho, los límites lógicos de este alegato, pues no hay acuerdo ni en los lugares ni en las fechas.

Haremos, pues, un somero examen de los que proponen los principales autores y aun nos aventuraremos a emitir una opinión personal como consecuencia del estudio.

Y para proceder ordenadamente, empezaremos por recordar las fechas y lugares que la crítica histórica admite sin discusión, por considerarlos probados:

En cuanto a lugares, hay constancia de que D. García fué de Cañete a la Imperial, «pasó de Villarrica al fértil llano», y por

el lugar del futuro Ósorno, puesto que lo fundó, avanzó para terminar en el famoso «desaguadero».

En cuanto a fechas, el 24 de Enero de 1558 estaba en Cañete; el 16 de Febrero empezó la primera jornada de las reseñadas en *La Araucana*; el 19 de Febrero encontraron a Tunconobal, y el 28 grabó Ercilla en el árbol la famosa estrofa.

Veamos ahora los títulos de nobleza de estas fechas y lugares, y así, una vez admitidas su legitimidad e inamovibilidad, podremos elegir entre la forma de cubrir los intervalos los distintos investigadores.

La fecha y lugar iniciales, 24 de Enero en Cañete, tienen una misma ejecutoria: una carta de D. García con ocasión de la fundación de la ciudad. Tal fecha debe, pues, considerarse fija; pero el Sr. Thayer Ojeda duda si esa fecha, que ha legado hasta nosotros, no es un error de copia, y el original rezaba 21; y fundamenta su hipótesis en que decía la carta, hablando de la batalla de Purén, que se libró el 20: «Agora me llegan nuevas de que dieron seis mil indios en obra de mil quinientas cabezas de puercos...», y como los que pelearon en esta batalla entraron en Cañete el 21, estima Thayer que no es lógico escribir «agora» al cuarto día de recibir la noticia, sino el día mismo de recibirla. Por otra parte, refuerza también la suposición haciendo notar que el Cabildo de la Imperial afirma que D. García estuvo allí quince días, lo que sería exacto habiendo salido de Cañete el 22, pero quedaría reducido a trece si aun estaba allí el 24.

En efecto, constan como hechos ciertos que D. García abandonó Cañete a los dos días de fundada la ciudad, y, por la fecha de la carta debatida, que ésta ya lo estaba el 24.

Admitiendo, pues, que saliera este día 24, entraría en la Imperial el 26, y, de acuerdo con el testimonio del Cabildo de ella de la estancia de quince días, seguiría hacia Villarrica o su término el día 10 de Febrero.

Pero, según declaración de Alonso de Reinoso, que iba con don Miguel de Avendaño cuando D. García le envió desde la Imperial en auxilio de Cañete —y que debió de llevar a esta ciudad la carta de D. García a su padre el Virrey, fechada en la Impe-

rial «a principios de Febrero»—, cuando regresaron a unirse a don García en la Imperial, *el 8 de Febrero*, había ya salido el gobernador en dirección de Villarrica, en cuyo territorio le alcanzaron el día 9.

Estas afirmaciones dan indudable fuerza a las de Thayer, y hacen pensar que, o en efecto la fecha de la carta de D. García era el 21, o que la afirmación del Cabildo era de orden general y que al decir quince días pudo darle el sentido actual de «un par de semanas», con lo que lo mismo pudo estar doce o trece días.

Para reforzar su afirmación hace Thayer un cálculo de jornadas de tanta lógica y que demuestra un estudio tan acabado de la cuestión, que no resistimos a seguirlo punto por punto.

El itinerario que atribuye al destacamento de Avendaño es el siguiente:

Salida de la Imperial, 1.º de Febrero.

Llegada a Cañete, el 4.

Asalto a Cañete, el 5.

Salida de regreso hacia la Imperial, **el 6.**

Llegada de nuevo a la Imperial, el 8.

A Villarrica o su término, el 9, y reunión con el gobernador.

Campamento en Mariquina, el 10.

Entrada en Valdivia, el 11.

Salida de ésta, el 13.

Campamento en las orillas del río Bueno, el 14.

Travesía del río Bueno y llegada al futuro Osorno, el 15.

Este itinerario descansa sobre la longitud de los caminos que unían las ciudades, y no sobre las distancias geográficas. Y midiendo los itinerarios en leguas castellanas de 5.569 metros, y dando a cada jornada de ocho a nueve leguas —o sea entre 40 y 50 kilómetros, media prudente cuando se trata de una larga expedición—, veamos si el itinerario propuesto por Thayer se ajusta a la realidad.

De la Imperial a Cañete, por la cuesta de Purén, había unas 22 leguas de camino, o sea casi tres jornadas; pero habida cuenta que Avendaño fué rodeando por la costa a causa de estar cortados los caminos por los indígenas, y que la primitiva Cañete

estaba siete leguas más al Nordeste que la reedificada en 1566, que distaba de 17 a 19, la distancia itineraria que hay que establecer es de 24 a 26 leguas.

De la Imperial a Villarrica hay que contar 17 leguas, o sea dos jornadas.

De Villarrica a Valdivia, según el cronista López de Velasco, eran 17 leguas, que son dos jornadas; pero como la Mariquina distaba de Valdivia ocho leguas, que es una jornada, es indiferente que acamparan o no en la Mariquina para computar dos jornadas en todo caso.

De Valdivia al lago Ranco, Mariño de Lobera cuenta 15 leguas, pero Thayer cuenta 10 hasta el río Bueno, porque supone que se detuvieron mucho antes del lago, y porque supone también que, cargados ya con todo el equipaje a hombros de indios, tendrían jornadas más cortas; pero como en todo caso, por uno u otro cálculo, resultan dos jornadas, vamos a resumir el total del itinerario de regreso de Avendaño:

Cañete-Imperial: tres jornadas.

Imperial-Villarrica: dos jornadas.

Villarrica-Valdivia: dos jornadas.

Valdivia-Río Bueno: dos jornadas.

O sea que siendo fija la fecha del 6 de salida de regreso de Cañete por Alonso de Reinoso, la cronología sería la siguiente:

6-7-8: de Cañete a la Imperial.

9-10: Imperial-Villarrica (o su término).

11: Villarrica-Mariquina.

12: Mariquina-Valdivia.

13-14: Valdivia-Río Bueno.

Y aceptando que pasaron el río el 15 y avanzaron ese día hasta el Rahue, y que éste sea el *límite de Valdivia y fin postrero*, entramos en la fecha del 16 para la primera jornada en terreno desconocido que señala *La Araucana*.

Pero, en cambio, hagamos notar que, salvo en la llegada el 8 a la Imperial, conforme a la declaración de Alonso de Reinoso, el cálculo por jornadas, basado en sus propios datos, no coincide exactamente con las estancias atribuidas por Thayer Ojeda, so

pena de forzar las jornadas hasta Valdivia, a cambio de detenerse en ésta todo el día 12, como luego veremos.

Por otra parte, aceptando la afirmación del Cabildo de la Imperial de que D. García estuvo allí hasta el 10, quedaría esta otra cronología:

Imperial-Villarrica (o su término): 10 y 11.

Villarrica-Valdivia: 12 y 13.

Valdivia-Río Bueno: 14 y 15.

Con lo que el 16 podría estar también a orillas del Rahue.

Y como la discrepancia arranca de que se contradicen Alonso de Reinoso en su declaración y el Cabildo de la Imperial en la suya; pero de ambas cronologías se deduce la posibilidad de que llegaran el 16 al Rahue, si éste es el «límite de Valdivia y fin postrero», por nuestra parte no vemos inconveniente en respetar la fecha de la carta de D. García: la del 16 de Febrero que se desprende de *La Araucana*; y la estancia de quince días en la Imperial, con salida el 10 que afirma el Cabildo. Pues siendo datos documentalmente históricos y que no se contradicen por imposibilidad, como creemos haber demostrado, todo lo que se base en su impugnación no puede pasar de conjeturas, pues si bien hay la declaración de Alonso de Reinoso, frente a la del Cabildo, histórica y oficialmente hay que dar más peso a ésta.

Pero hay, además, otra particularidad, y es que dejamos a los expedicionarios en la tarde del 15 de Febrero a orillas del río Bueno, con lo cual la jornada del 16, de Ercilla, también puede contarse a partir de éste en lugar del Rahue, pues, como dice el propio Thayer Ojeda, partidario de este último, el cálculo de las jornadas es más exacto a partir del río Bueno, y, nosotros añadiremos, con la ventaja de respetar, además, la parte documental histórica.

Por otra parte, y antes de decidirnos por alguno de los itinerarios de los distintos que propugnan los historiadores, establezcamos la cronología que se desprende de *La Araucana*; no sólo porque siendo Ercilla uno de los expedicionarios hay que concederle entero crédito, sino porque también el objeto principal de nuestro análisis ya hemos dejado sentado que es el estudio del problema geográfico de *La Araucana*.

Dijimos, al fijar los jalones para la cronología, que la primera jornada más allá del límite establecido, sea éste el Bueno o el Rahue, fué el 16. Así se desprende de la estrofa 11 del Canto XXXV, que dice:

«Ya del móvil primero arrebatado
contra su curso, el Sol, hacia el Poniente,
al mundo *cuatro vueltas* había dado,
calentando *del pez* la húmeda frente,
cuando, al bajar de un áspero collado,
vimos salir diez indios de repente
por entre un arcabuco y breña espesa
desnudos, en montón, trotando apriesa.»

Es decir, que señala claramente que ese día, cuarto de la expedición, en que encontraron a Tunconobal, entraba el Sol en el signo de Piscis, y como el Concilio de Nicea fijó la fecha para el cómputo del equinoccio en los Almanagues en el 21 de Marzo, es sabido que, astronómicamente, entra el Sol en Piscis el 19 de Febrero en los años comunes, como era el 1558, y el 20 los bisiestos, y por tanto el encuentro, y cuarta jornada, fué el 19, por lo que no ofrece duda que la primera fué el 16 de Febrero. Más datos cronológicos aporta Ercilla a lo largo de su poema:

En la estrofa 26 del Canto XXXV, al decir:

«Siguiéndonos los indios dos jornadas,
dando vuelta después por otra senda
dejándonos al indio en encomienda»,

nos manifiesta que Tunconobal y los suyos les acompañan durante las jornadas del 19 y 20.

En la 29 del mismo canto dice:

«... Así ufanos, alegres y contentos
pasamos tres jornadas, la primeras;
pero la cuarta, al tramontar el día,
se nos huyó la temerosa guía.»

Es decir, que las tres primeras jornadas del guía fueron: 19, 20 y 21; y por tanto que éste se evadió en la mañana del 22.

La estrofa 40 del citado Canto XXXV dice así:

«Siete días perdidos anduvimos
abriendo a hierro el impedido paso,
que en todo aquel discurso no tuvimos
do poder reclinar el cuerpo laso;
al fin una mañana descubrimos
de Ancud el espacioso y fértil raso,
y al pie del monte y áspera ladera
un extendido lago y gran ribera.»

Esta estrofa plantea dos importantes cuestiones: la de la fecha de la llegada al llano de Ancud y, como consecuencia de ésta, desde cuándo cuenta Ercilla los siete días de extravío. A primera vista, si suponemos que se consideran extraviados desde la fuga del guía, que hemos visto fué en la madrugada del 22, siete jornadas perdidos representaría que descubrieron el llano de Ancud en la mañana del 1.º de Marzo. Ya veremos que esto no es posible, pues la fecha indubitada es la de la inscripción del verso de Ercilla en el árbol, que tiene hasta la hora.

En efecto, continuando la cronología araucana, la estrofa 11 del Canto XXXVI afirma:

«Esforzados así de esta manera,
y también esforzada la esperanza,
se comenzó a marchar por la ribera
según nuestra costumbre en ordenanza.
Y *andada una gran legua*, en la primera
tierra que pareció cómoda estancia,
cerca del agua en reparado asiento
hicimos el primer alojamiento.»

O sea que después de descubierto el llano de Ancud, sólo caminaron menos de una decena de kilómetros y acamparon a orillas del agua.

Pero la estrofa 17 del mismo Canto aclara:

«Llevábamos el rumbo, al Sur, derecho
la torcida ribera costeando,
siguiendo la derrota del estrecho
por los grados la tierra demarcando.»

Es decir, que, después de ese campamento al borde del agua, se siguió ruta hacia el Sur, en la jornada siguiente. Pero llegamos a la estrofa 22, y se aclara definitivamente el recorrido total, después de la salida de los breñales, cuando dice:

«Pues otro día que el campo caminaba,
que de nuestro viaje fué el tercero,
habiendo ya tres horas que marchaba
hallamos por remate y fin postrero,
que el gran lago en el mar se desaguaba
por un hondo y veloz desaguadero,
que su corriente y ancha travesía
el paso por allí nos impedía.»

Y este tercer día de viaje queda, como dijimos, definitivamente fijado, cuando en la famosa estrofa 29 de este Canto estampa el conocido:

«Aquí llegó donde otro no ha llegado»

... que termina con el cuarteto:

«... el año de cincuenta y ocho entrado
sobre mil y quinientos, por Hebrero,
a las dos de la tarde el postrer día,
volviendo a la dejada compañía.»

Por consiguiente, podemos establecer, claramente, que en la mañana del 26 de Febrero tuvo que descubrirse «... de Ancud el espacioso y fértil raso», y como consecuencia de ello dar a la afirmación del primer cuarteto de la estrofa 40 su verdadero valor: que Ercilla considera que fueron perdidos desde que encontraron a Tunconobal; y sentado que éste apareció en la mañana del 19, los siete días perdidos son del 19 al 25, lo que cuadra perfectamente con la llegada a Ancud el 26.

Y refuerza esta hipótesis el tenor de la estrofa 10 del Canto XXXV, que inmediatamente antes de fijar en el 19 el encuentro con Tunconobal, afirma:

«Caminamos sin rastro algunos días de sólo el tino por el sol guiados, abriendo pasos y cerradas vías, rematadas en riscos despeñados; las mentirosas fugitivas guías nos llevaron por partes engañados, que parecía imposible al más gigante poder volver atrás, ni ir adelante.»

De donde se desprende que los guías con que salieron, al llamarles «fugitivos», les habían abandonado cuando encontraron a Tunconobal, y por tanto que, en su mente, desde este momento caminaron perdidos, hasta llegar al llano de Ancud.

Podemos, pues, establecer una cronología segura, como de actor, desprendida de *La Araucana* —a partir del «límite de Valdivia y fin postrero», que a su tiempo analizaremos, y que fué atravesado el 16 de Febrero—, que es la siguiente:

Travesía del límite, el 16.

Encuentro con Tunconobal, el 19.

Marcha extraviados siete (jornadas), hasta el 25.

Llegada al llano de Ancud (jornada de una legua), el 26.

Marcha costeando, el 27.

Llegada al desaguadero, el 28.

Lo que daría, para la expedición de D. García, en nuestra opinión, la siguiente cronología:

24 de Enero de 1558: Sale D. García de Cañete.

26: Llega a la Imperial.

1.º de Febrero: Sale Avendaño para Cañete.

4: Llegada de éste a la misma ciudad.

5: Asalto de Cañete.

8: Sale Avendaño de Cañete hacia la Imperial.

10: Salida de D. García de la Imperial, y llegada de Avendaño y los suyos, cuando ya había partido el gobernador.

11: Llega D. García a Villarrica, o su término, y se le reúnen Avendaño, Ercilla y los suyos.

12: Campamento en la Mariquina.

13: Llegada a Valdivia.

15: Llegada al río Bueno.

- 16: Paso del Bueno (o del Rahue) y primera jornada relatada en *La Araucana*.
 19: Encuentro con Tunconobal.
 22: Escapa el guía prestado por Tunconobal.
 26: Llegan a lo que Ercilla llama Ancud, y marchan una legua por la costa occidental.
 27: Avanzan una jornada al Sur, y visita Ercilla tres islas.
 28: Atraviesa Ercilla el *desaguadero*, y termina la expedición a las dos de la tarde.

Esta cronología discrepa ligeramente de la Thayer Ojeda, que establece, fundado en la declaración de Reinoso, la salida de Avendaño y los suyos, de Cañete hacia la Imperial, el 6; la llegada de éstos a la Imperial, el 8, habiendo ya salido el gobernador; al que hace acampar, el 9, en Villarrica o su término, donde le alcanzan Avendaño y Ercilla. El 10, en el campamento de la Mariquina. El 11, la entrada en Valdivia. El 12, reposo en Valdivia, que es lo que nos hizo antes discrepar; pues aceptando el cálculo de jornadas y la cronología de Thayer, simultáneamente, nos resultaría:

Cañete-Imperial (tres jornadas), 6, 7 y 8.

Imperial-Villarrica (dos jornadas), 9 y 10, con lo que ya no podrían alcanzar a D. García el 9 en Villarrica.

Villarrica-Mariquina, el 11 (en lugar del 10).

Mariquina-Valdivia, el 12 (en lugar del 11).

Pero como necesita que salgan el 13 para llegar al Bueno el 14, después de forzadas las etapas les hace descansar el 12 en Valdivia, tras la prisa primitiva; siquiera, para atenuar un poco la consecuencia, suponga que en ese día, perdido, sale la vanguardia llevando el bagaje a hombros de indios. A partir de la llegada al Bueno o el Rahue, las cronologías coinciden, como derivadas de *La Araucana*.

Pero la que discrepa francamente es la cronología derivada de la historia de Góngora Marmolejo, recogida en el tomo II de los *Historiadores de Chile*; la que partiendo de que D. García sólo permaneció cuatro días en la Imperial y, sin pasar por Villarrica, siguió a Valdivia y, de aquí, por los Llanos, al lago de

aquel nombre, «que atravesó por un río que nace en las cabezadas de él», la establece así:

25 de Enero: Sale de Cañete D. García.

27: Llega a la Imperial.

28: Sale Avendaño para Cañete.

31: Llega a la ciudad.

1.º de Febrero: Asalto de Cañete y salida de D. García de la Imperial.

2: Salida de Avendaño de Cañete y llegada de D. García a las inmediaciones de Villarrica.

6: Alcanza Avendaño a D. García en Villarrica.

7: Campamento en la Mariquina.

8: Entrada en Valdivia.

9 al 15: Marcha hasta el lago Llanquihue, desde donde sigue la cronología de Ercilla.

Varias objeciones suscita esta cronología, tan dispar de las generalmente admitidas. De ellas, las principales son: que contradice, tanto las declaraciones de Reinoso como la afirmación del Cabildo de la Imperial, que son las opuestas para afirmar las otras cronologías establecidas; pues el primero afirma que el asalto a Cañete fué unos veinte días después de la salida del gobernador, y Góngora lo sitúa el octavo día; al propio tiempo que los quince días de estancia en la Imperial, que fija el Cabildo, los deja en cinco. A ello hay que añadir que después de decir que no entró en Villarrica «por no rodear camino», le detiene acampado en las inmediaciones cuatro días; y, por último, que extraña a primera vista que habiendo recorrido más de 90 leguas en los dieciséis primeros días, tardaran luego trece jornadas en las seis a ocho restantes.

Todo ello nos apartará de seguir la cronología de Góngora Marmolejo, si bien haciendo observar que los veinte días de intervalo que señala Reinoso entre la salida del gobernador y el asalto a Cañete, tampoco se cumplen en las otras cronologías, pues probado por la carta de D. García que estaba en aquella ciudad el 24 de Enero, y admitido generalmente, y probado por D. José Toribio Medina en los *Documentos Inéditos*, que el asalto a Cañete tuvo lugar el 5, sólo habían pasado trece días; pero aun no dan-

do como exacta la fecha del 5 para el asalto de Cañete, el propio Reinoso se contradice en el plazo de los veinte días, pues al decir que Avendaño salió el 6 de Cañete (después del asalto) y alcanzó el 8 al gobernador, demuestra que el debatido asalto no pudo tener lugar veinte días después de la partida de aquél.

Por eso, en nuestra cronología proponemos que no se respete la fecha del alcance el 8, y por varias razones:

1.^a Respetar la afirmación del Cabildo de la Imperial, de que D. García permaneció hasta el 10.

2.^a Respetar el acertado cálculo de las jornadas propuesto por Thayer Ojeda.

3.^a Que es un poco extraño, desde un punto de vista puramente militar, que Avendaño emprendiera el regreso el 6, habiendo sido el asalto el día 5, sin pararse siquiera a tomar conocimiento de las disposiciones subsiguientes para dar cuenta al gobernador; y

4.^a Que si admitiéramos que los veinte días que cita Reinoso no se refieren a los que llevaba de ausencia el gobernador cuando se realizó el asalto —cosa que ya hemos visto que no es posible por declaraciones del mismo Reinoso—, sino a cuando le alcanzó Avendaño con Ercilla, nuestra cronología resultaría exacta y conciliaría todos los puntos de vista, pues en ella, cuando se incorporan Avendaño y Ercilla, han pasado diecinueve jornadas desde la salida del gobernador.

Establecida esta cronología de la expedición, que refuerza nuestra primera afirmación de que nunca pudo creer Ercilla que había recorrido 250 leguas en trece días, dos problemas más nos quedan aún por determinar, además del itinerario seguido: el «límite» famoso de donde partieron, y cuál fué, en definitiva, el célebre desaguadero.

Empecemos por la ruta desde la Imperial:

Es éste el primer punto que se suscita, pero aunque las pruebas documentales no sean abundantes, es lógico pensar que seguirían las vías naturales de penetración, coincidentes con los primitivos senderos, y que habrán servido de base a las modernas vías de comunicación. Y esto sentado, antes de entrar en el debate de los puntos recorridos, conviene recordar que hay gran

discrepancia entre los historiadores sobre si el itinerario general seguido fué por el llamado valle Central, entre los Andes y la cordillera de la costa; por las faldas de aquéllos o por la de ésta. Y la discrepancia de principio conduce a la de detalle y plantea el primer problema: el del paso por la ciudad de Villarrica,

El propio poema de la Araucana ha facilitado, a unos, argumentos en pro, y a otros, en contra; principalmente la estrofa 46 del Canto XXXIV, que dice:

«Pasó de Villarrica el fértil llano,
que tiene al Sur el gran volcán vecino
fragua según afirman de Vulcano,
que regoldando fuego está contino;
de allí volviendo por la diestra mano
visitando la tierra, al cabo vino
al ancho lago y gran desaguadero,
término de Valdivia y fin postrero.»

base de la mayor parte de los debates, porque reuniendo, como dijimos al principio, la impasibilidad de la esfinge y la ambigüedad del oráculo, deja a cada uno tomar la ruta de su fantasía. Y los problemas que plantea concretamente la famosa y sencilla estrofa son los siguientes:

- 1.º ¿Pasó, o no, D. García por la ciudad de Villarrica?
- 2.º ¿Estuvo, o no, en la ciudad de Valdivia?
- 3.º ¿Cuál es el ancho lago y gran desaguadero?
- 4.º ¿Qué interpretación hay que dar a la frase: «Término de Valdivia y fin postrero»?

A nuestro juicio, para poder contestar, con más o menos aproximación, a estos interrogantes no hay que considerar aisladamente esta estrofa, sino en relación con otras que pasan mucho más inadvertidas. Y principalmente la anterior y posterior, que dicen:

«Mas si me dais licencia, yo querría
para que más a tiempo esto refiera
alcanzar si pudiese a D. García,
aunque es diversa y larga la carrera:

el cual en el turbado Reyno había reformado los pueblos de manera, que puso con solícito cuidado la justicia y gobierno en buen estado.»

la 45, y:

«Donde también llegué, que sus pisadas sin descansar un punto voy siguiendo, y de las más ciudades convocadas iban gentes en número acudiendo pláticas en conquistas y jornadas: y así el tumulto bélico creciendo en sordo son confuso rimbombaba, y el vecino contorno amedrentaba.»

la 47.

Ya hemos visto que está probado documentalmente que Avendaño y Ercilla alcanzaron a D. García en Villarrica; luego la expresión «alcanzar si pudiese a D. García», no hay que tomarla sólo en su sentido poético o de imaginación, sino que, sin duda, Ercilla se refiere también al alcance material en Villarrica, momento desde el que, con un criterio un tanto subjetivo, relata la expedición.

Sin caer en la opinión de Suárez de Figueroa, el cronista del Marqués de Cañete, cuando afirma que «el conveniente rigor con que D. Alonso fué tratado causó el silencio en que procuró sepultar las ínclitas hazañas de D. García, a pesar de los favores que de él tenía recibidos»; pues, como dice Antonio Sancha en el prólogo de su admirable edición de *La Araucana* de 1776, «no nos persuadimos que entre aquellos favores cuente el de haberle sentenciado el Marqués a ser degollado pública e injustamente», no puede negarse, sin embargo, que en la segunda y tercera partes del poema, en que él es actor, Ercilla tiene la natural tendencia a referir los hechos a su actuación personal. Por ello pensamos que, en efecto, alcanzaron a D. García en Villarrica, que el Gobernador estuvo efectivamente en la ciudad, y que Ercilla, aunque se refiere a D. García, dice «pasó de Villarrica el fértil llano» porque empieza a contar los hechos, desde que él, Ercilla, figura en la expedición. La estrofe 47 nos confirma esta opinión, cuando

afirma con cierto énfasis que «sus pisadas sin descansar un punto voy siguiendo», por una parte, y por otra, que las gentes acudían «de las más ciudades convocadas», lo cual hace pensar que D. García, aunque no fuera más que como una rudimentaria propaganda, pasaba por las ciudades. Es decir, que a la primera y segunda interrogantes formuladas respondemos que, en nuestra opinión, pasó D. García tanto por Villarrica como por Valdivia, y por este orden.

Y vamos con el tercero y cuarto interrogantes, pues aunque los hemos formulado por separado, resuelto uno lo estará el otro. Creemos en cuanto a este punto que sólo dos cuencas hidrográficas pueden disputarse la elección: la del Bueno y la del Maullín, pues el Rahue, por el que se inclina Thayer Ojeda, forma parte de la cuenca hidrográfica primera.

En contra del Maullín juegan muchos argumentos. En primer lugar, la citada declaración de Bernardino Ramírez de que avanzaron veinticinco leguas en terreno desconocido. Si observamos que la confluencia del Bueno y el Rahue —o Ragüelgüe, como escribe Lázaro Ribera— está aproximadamente en los $40^{\circ} 20'$ de latitud Sur, y el canal de Tautil que, como veremos, es el fin verosímil de la expedición, en los $41^{\circ} 40'$, la diferencia es de $1^{\circ} 20'$, ó 26 leguas, según el cálculo de nuestros conquistadores, pues ya dice Ercilla «la tierra por los grados demarcando», lo que concuerda con la declaración de Ramírez, actor de la expedición.

El Maullín, en cambio, dista del seno de Reloncaví solamente unas diez leguas, lo que contradice la citada declaración.

Por otra parte, Ercilla define la región de que se trata como «término de Valdivia y fin postrero», dejando en la duda si se refiere a la persona, la ciudad o la provincia. Thayer Ojeda, muy acertadamente, afirma que habiendo llegado Valdivia y Villagra hasta los 42° , o sea el golfo de Ancud, no es lógico interpretar este «término de Valdivia» como el de sus expediciones, y se inclina por interpretarlo como el término de las tierras de Indios sometidos, y repartidas, por lo que apunta, la región al Sur del Rahue.

Nosotros creemos haber podido puntualizar más exactamente. Si nos fijamos en el poema histórico de la primera mitad del si-

glo XVII —es decir, menos de cien años después de la expedición—, titulado *Las guerras de Chile*, publicado y comentado en 1888 por D. José Toribio Medina, hay una estrofa, que conocía Thayer Ojeda, que decía literalmente:

«De Valdivia el distrito fenecido
el de Osorno comienza y se dilata:
Treinta leguas al Sur corre extendido
y al fin en los Ancudes se remata.
Es gente aquesta digna del olvido
que con los brutos y las fieras trata;
son los chaucarabíes diferentes,
belicosos, políticos, valientes.»

Tres afirmaciones importantes se pueden obtener de esta estrofa:

- 1.^a El límite de Valdivia (distrito) era el comienzo del de Osorno.
- 2.^a Este cubría unas treinta leguas de Norte a Sur, hasta Ancud.
- 3.^a Los habitantes de la región eran conocidos con el nombre de «chaucarabíes».

Por la primera consecuencia obtenida vemos que Ercilla pudo muy bien referirse al «fin postrero» del distrito de Valdivia.

Por la segunda, y dado que el canal de Chacao está a los 41° 50' de latitud, y que treinta leguas representan un grado y medio, el límite de Valdivia estaría en los 40° 20', latitud de la cuenca del río Bueno.

La tercera nos enseña que las anteriores afirmaciones son exactas, pues en el siglo XVI, el río Rahue, que se llamaba de las Canoas, regaba la provincia de Chaucaraví, y el Bueno, la de Guadalafquen o Gualabquen —repárese la curiosa formación arábiga del nombre—, por lo que no es probable que fuera el Rahue el límite de los de aquella denominación.

Pero es que, aparte los argumentos de tipo literario, hemos encontrado otros más fundadamente geográficos.

El antes citado Lázaro de Ribera, ingeniero voluntario del Rey Carlos III, en el mapa I del Atlas de la provincia de Chiloé,

lo que prueba nuestros asertos y concilia nuestra teoría con la de Thayer Ojeda.

Creemos, pues, que el «ancho lago y gran desagadero» son: el río Bueno, pues es el único que de la cuenca va al mar, y el lago Ranco, por ser el más «visible» para los habitantes de Valdivia; con lo que, a nuestro juicio, puede contestarse la tercera interrogante; y en cuanto a la cuarta, ello mismo dice que en nuestra opinión es la cuenca del propio Bueno, prolongada por el Rahue.

Y con estas afirmaciones, provisionalmente admitidas, pasemos ya al establecimiento de hipótesis sobre el itinerario.

Según puede verse en el croquis, el terreno entre Valdivia y Chiloé presenta en líneas generales: la cordillera de la costa, al Oeste; las estribaciones volcánicas, y pudiéramos decir lacustres, de los Andes, al Este, y un valle central, determinado por el Rahue y el río Negro o Maipué, cortado por las alturas septentrionales de la cuenca del Maullín. Como consecuencia de esta configuración, las comunicaciones hoy existentes siguen, en general, el valle central, indudable línea de mínima resistencia, y las escasas transversales, las cuencas de los ríos o las faldas de los macizos. Pero el ferrocarril, la más sensible a las dificultades del terreno, sigue los valles del Rahue y el Negro, una vez atravesado el río Bueno, y buscando el alto Maullín va a parar al seno de Reloncaví.

Quiere decir este análisis geográfico que parece lógico pensar que esta línea de mínima resistencia sería la que tenderían a seguir nuestros exploradores. Pero es que creemos poder aportar pruebas documentales en apoyo de nuestra hipótesis. En el Mapa de la República Argentina y Chile de *Petermann*, formado en 1875, la única comunicación que figura es la carretera de Valdivia a Vindumes, sobre el Maullín, siguiendo también el valle central, y en el plano de los Puertos de Valdivia y Chiloé, por el ingeniero jefe D. Mariano de Pusterla, gobernador de la plaza de Valdivia en 1791, figura el camino, que es el antepasado indudable de la citada carretera.

Es éste un documento interesantísimo, que figura en el Archivo del Servicio Geográfico del Ejército, y que, a nuestro juicio

cio, ayuda poderosamente a aclarar el punto del itinerario, pues su leyenda parece confirmar las afirmaciones de Ercilla en *La Araucana*. Dice así:

«Plano que comprende los Puertos de Valdivia y Chiloé con la costa intermedia según la Carta de la Mar del Sur últimamente corregida: en él se manifiesta el nuevo camino de comunicación entre ellos abierto el año de 1789 de orden de S. M. por dirección del Ingeniero en Jefe de los Reales Ejércitos D. Mariano de Pusterla, Gobernador de la Plaza de Valdivia, y arreglado por los rumbos que ha observado y número de leguas que ha computado el Ingeniero extraordinario D. Manuel Olaguer Feliú en el reconocimiento que él acaba de hacer transfiriéndose de aquellas Islas en dicha Plaza.

»Los ríos que se hallan en el camino se manifiestan con dos líneas y con una los arroyos: de aquéllos los nombrados Angachilla, Río-Bueno, Pilmayquen, de las Canoas y Maypué se pasan en barca o canoa, y los restantes, que son quince, precisa establecerles puentes de madera, que construídos al uso del país serán de poco costo.

»Los ángulos y rodeos que se advierten en el camino no ha sido posible evadirlos por la irregularidad del terreno, más acomodado paso de los ríos, y dejar libres haciendas de los Indios que no han querido ceder —señalemos de pasada nuestro sistema de colonización—; pero al ensancharle para su perfección se evitarán las tortuosidades que en él se notan, como ya se practicó por parte de la provincia de Chiloé desde el número 1 al 2, y resultarán menos leguas de las cincuenta y seis computadas en el estado actual.

»A excepción de la distancia del número 3 hasta Valdivia, y de la que hay desde 4 a 5, que son de buen piso, en la generalidad llano y despejado y con sólo algunos trechos de Monte claro, es todo lo demás de espesísimo cerrado bosque de corpulentos árboles, cañas bravas, quilas y variedad de arbustos, que forman un tejido casi impenetrable; el terreno, sin embargo, es consistente y sólo tal cual trecho de barro y greda, que necesitan plancharse con maderas en la inmediación de los Ríos y Arroyos.

»La Escala no permite designar la configuración del terreno.

además que la espesura del Monte impide las correspondientes operaciones geométricas, pues aun verificado el ensanche siempre quedarán ocultos los contornos, sin ser posible detallarlos, y sólo, como ahora, con la brújula se podrá demarcar las direcciones que se enmienden al perfeccionar el Camino.—Valdivia y Enero 10, de 1791.»

La sola objeción que pudiera hacerse a esta expresiva leyenda es que habla del «nuevo camino de comunicación», lo que pudiera hacer creer que es una nueva ruta, y que los conquistadores pudieron seguir otra diferente. Pero esta duda la aclara otro documento no menos valioso que se conserva en la Biblioteca Central Militar, que, anterior a éste y a la construcción del camino, pues es de 1787, se podría titular Plano de la exploración del antiguo camino de Osorno, y cuya leyenda dice: «Plano que manifiesta los derroteros que siguieron la primera y segunda exploración de la situación y planta de la ciudad de Osorno y su antiguo camino carretero que desde el partido de Carelmapo de la provincia de Chiloé conducía a dicha arruinada ciudad, executadas ambas expediciones en el año 1787 de orden del Sr. Don Francisco Hurtado, Gobernador Intendente y Comandante General, y a conseqüencia de R. Orden.»

La circunstancia de ser anterior, la de afirmar que se «explora» el *antiguo camino*, lo que en el siglo XVIII quiere decir que ha de tener más de un siglo al menos, y nuestros expedicionarios lo habían recorrido ciento noventa y nueve años antes, y el figurar en ambos itinerarios las ruinas de Osorno, fundado por D. García, nos parecen datos más que suficientes para afirmar que la dirección general del itinerario era la del valle central. ¿Pero cuál fué el tal itinerario? He aquí una pregunta que sólo puede contestarse por conjeturas.

Pero vamos a intentar hacerlas a la luz del análisis geográfico. Creemos que puede admitirse que pasaron el Rahué en su confluencia con el Bueno, y esto sentado, es lógico que remontarían el Rahué por su orilla meridional, como vía más fácil de penetración, y más si aceptamos la afirmación de la estrofa 10 del Canto XXXV de las «pérfidas guías». Avanzaron así cuatro jornadas, que calculadas a unas cuatro leguas, ya que el terreno no

se prestaba a la marcha normal, hacen 16 leguas hasta el encuentro con Tunconabal, o sea que podían encontrarse a seis u ocho leguas del lago Rupanco, metidos ya en las fragosas estribaciones de los Andes; el guía que en la estrofa 24 del Canto XXXV les ofrece Tunconabal es a causa de:

«Que por la banda diestra del poniente
dejando el monte del siniestro lado
había un rastro cursado antiguamente
por la nacida yerba ya borrado.»

Es decir, que les invitaba, sin duda, a dejar las estribaciones de los Andes y volver al valle central, por donde también iba el antiguo sendero. Y admitiendo esto, admitiremos también, de acuerdo con la estrofa 26 del mismo Canto, que dice:

«siguiéndonos los indios dos jornadas,
dando vuelta después por otra senda»

que alcanzaron, en las dos jornadas, la cuenca del río Negro, y que por esta misma, y hacia el Norte, se volvieron Tunconabal y los suyos,

«dejándonos al Indio en encomienda.»

De acuerdo con el poema y con la cronología que antes establecimos, el indio les acompañó otra jornada más hacia el Sur, escapando luego; lo que nos hace suponer que les abandonó al llegar a las estribaciones que cierran por el Norte la cuenca del Maullín.

Claramente muestra Ercilla que en este punto empezaron las mayores dificultades, por lo que imaginamos que encontrándose el paso cerrado al Oeste por la cordillera de la costa, y al Sur por la elevación septentrional del Maullín, decidieran volver de nuevo hacia el Oriente. Pero a partir de este momento hay que calcular una disminución de la marcha. «Nunca con tanto estorbo a los humanos — quiso impedir el paso la natura», dice la estrofa 32 del Canto XXXV, y

«También el cielo en contra conjurado
 la escasa y turbia luz nos encubría
 de espesas nubes lóbregas cerrado,
 volviendo en tenebrosa noche el día»,

la 33 del mismo.

Y esto es muy importante, pues habida cuenta de que estaban en Febrero, es decir, próximos a su equinoccio de otoño, hay que suponerles unas trece horas de día, y descontando dos de los crepúsculos, unas once horas útiles para la marcha. Pero en las circunstancias de la estrofa recordada, y en las que estaban hombres y caballos, no es aventurado suponer que había que conformarse con ocho horas útiles de las once. Mas como además marchaban: «abriendo a hierro el impedido paso», e incluso aquejados por el hambre, sí recordamos que el ganado en terreno montañoso no anda más de cuatro kilómetros por hora, y reducimos, por las condiciones de la marcha, esta velocidad a su mitad, vemos que en la jornada no harían mucho más de 16 kilómetros, o sea unas tres leguas, por lo que hemos señalado en el croquis, en la forma que puede verse, las jornadas del 22, 23, 24 y 25, a todas luces las más duras de la expedición.

Puede notarse así que es natural que en la mañana del 26 descubrieran «de Ancud el espacioso y fértil raso» — «y al pie del monte y áspera ladera un extendido lago y gran ribera».

Y hagamos todavía un paréntesis. Muchos autores han supuesto que este último verso se refiere exclusivamente al Golfo de Ancud, que repetidamente los expedicionarios llamaron lago. ¿Pero no podría querer decir también que divisaban simultáneamente el lago de Llanquihué y el seno de Reloncaví?

Es ésta duda que sólo podría aclararse situándose en el indudable collado por donde pasa el ferrocarril y comprobando si desde el primer punto en que se divisa el Golfo de Ancud puede también verse el lago.

Pero sigamos a nuestros viajeros. La mañana del 26 les llena de esperanza, al abrirse el terreno ante sus ojos, y la naturaleza les ofrece otra compensación para calmar su hambre. La estrofa 44 del Canto que comentamos dice:

«Mas con todo este esfuerzo a la bajada de la ribera en partes montañosa hallamos la *frutilla coronada*, que produce la murta virtuosa.»

Y queremos señalar, sin más valor probablemente que el de una pura coincidencia, que la estación del ferrocarril al borde del lago Llanquihué, en la región por donde suponemos pasaron los expedicionarios, se llama hoy Frutillar. ¿Guarda alguna relación el nombre con la frutilla de la murta que cita Ercilla? Sólo los naturales del país podrían contestar satisfactoriamente a esta pregunta. Mas lo que resulta indudable es que en la mañana del 26 coronaron el collado de la divisoria del Maullín, y, después de arrodillarse para dar gracias a Dios, salieron, «presto al agradable llano», acampando después de avanzar una legua larga por la orilla.

La jornada del 27 es relativamente fácil de cifrar. Teniendo en cuenta que afirma Ercilla que el 26 anduvieron, desde la llegada a la orilla, una larga legua, y que el 28 se detuvieron frente al desaguadero, a las tres horas de camino, o sea a unos 15 kilómetros de jornada ordinaria, si restamos de los 47 kilómetros que tiene la orilla occidental del Seno de Reloncaví los 21 antes cifrados, quedan 26 kilómetros para el día 27, es decir, entre cuatro y cinco leguas, cifra muy normal.

En este mismo día 27 visita Ercilla tres islas, ya que dice en la estrofa 19 del Canto XXXVI: «en una presta góndola metido — pasé a la principal isla *cercana*», y en la 21: «Entré en otras dos islas, paseando — sus pobladas y fértiles orillas».

Estas islas supone Thayer Ojeda que son las de Tenglo, Maillén y Huar, dato muy importante, como ahora veremos, para impugnar su propia tesis de que Ercilla terminó la expedición en la isla de Puluquí.

Es la estrofa 22 la que plantea el término de la expedición, como apuntábamos al hablar del cálculo de la jornada del 27, al decir:

«Pues otro día que el campo caminaba que de nuestro viaje fué el tercero, haciendo ya *tres horas* que marchaba hallamos por remate y fin postrero que el gran lago en el mar se desaguaba por un hondo y veloz desaguadero que su corriente y ancha travesía el paso por allí nos impedía.»

Y al pintar en la 23 la tristeza de la gente al ver cortado el camino, puntualiza: «que los caballos de cabestro a nado no pudieran romper la gran corriente, — ni la angosta piragua era bastante a comportar un peso semejante». Pero no es eso sólo lo que acongoja a los expedicionarios, sino que no pueden seguir adelante ni se encuentran con fuerzas bastantes para desandar el terrible camino andado, por lo que asegurando Ercilla que «un joven Indio, al parecer ladino, — alegre se ofreció que nos daría — para volver otro mejor camino», hay que sacar tres consecuencias de esta afirmación:

- 1.^a Que volverían costeano, por donde hoy lo hace la carretera, para ganar, atravesando el Maullín, el valle central.
- 2.^a Que Ercilla no atravesaría el Canal de Chacao.
- 3.^a Que no llegaron a ver la isla de Chiloé, puesto que pensaban que el Seno de Reloncaví se abría al mar.

Pero volviendo a la estrofa 22, nos dice que el día 28, a las tres horas de marcha, encontraron el desaguadero. Esto ya nos dijo que habían andado unos 15 kilómetros ese día y que se encontrarían frente a la isla Puluquí. Y aquí se plantea el principal y más apasionante interrogante de *La Araucana*, el de su más famosa estrofa, la 29 del Canto XXXVI, con que hemos empezado esta disertación:

«Aquí llegó donde otro no ha llegado
D. Alonso de Ercilla, que, el primero,
en un pequeño barco delastrado
con sólo diez pasó el desaguadero:
el año de cincuenta y ocho, entrado
sobre mil y quinientos por Hebrero,
a las dos de la tarde, el postrer día,
volviendo a la dejada compañía.»

Aparte la afirmación de ser el último día de Febrero, que tanto ha ayudado a fijar la cronología de la expedición, hay aquí dos cuestiones de máximo interés:

- 1.^a Asegura Ercilla que «pasó el desaguadero».
- 2.^a Grabó su estrofa a las dos de la tarde.

Veamos el partido que puede sacarse de esto.

Algunos quisieron ver en la afirmación de Ercilla que creyó haber pasado el Estrecho de Magallanes; pero esto ya hemos visto que no merece ni discusión, pues afirma poco antes que el desaguadero les cerró el paso.

Otros, entre los que hay quien incluye a Mariño de Lobera, Suárez de Figueroa y Escobar, quieren que haya pasado a la isla de Chiloé; pero ello no es creíble, porque o pensaron que era isla, y en tal caso no hubieran afirmado que Reloncaví desaguaba en el mar en vez de en el golfo, o hubieran pensado que era el propio Continente, y hubieran tratado de seguir adelante.

Thayer Ojeda también niega que pudiera Ercilla haber pasado a Chiloé, pues no hubiera tenido tiempo para llegar a las dos, y añadimos nosotros, no sólo su dirección no hubiera sido la de cruzar el desaguadero, sino que, si desde su punto de estacionamiento hubieran divisado Chiloé, no hubieran pensado que aquél les cerraba el paso, sino que hubieran seguido costeano para tratar de cruzar el canal de Chacao. Por ello se inclina Thayer a pensar que lo que atravesó Ercilla fué el canal de Tautil y que desembarcando en la isla de Puluquí grabó allí la famosa estrofa.

A esta opinión, como antes anticipábamos, pueden hacerse varias objeciones. Es la primera, que ya hemos señalado, que Ercilla afirma rotundamente haber pasado el desaguadero; luego mientras no se demuestre la imposibilidad de haberlo hecho, es aventurado suponer que se conformó con desembarcar en una isla.

Es la segunda que, el día anterior, dice haber visitado tres islas, lo que prueba que se daba cuenta de que lo eran, y además da al hecho muy poca importancia, pues ya hemos subrayado las frases «cercana» que dedica a la primera, y «paseando sus pobladas y fértiles orillas», que dedica a las otras dos. En cambio, al hablar de la supuesta travesía del desaguadero, dice en la estrofa

26 «reforzando una barca de remeros — pasé el *Gran brazo* y agua arrebatada — llegando a zabordar *hechos pedazos* — a puro remo y *fuerza de los brazos*». Es decir, que ya no describe una navegación de paseo, como a las islas, sino que no solamente se prepara reforzando los remeros, sino que afirma que llegan hechos pedazos.

Veamos, pues, si es posible que cruzaran la entrada del Seno de Reloncaví. Si el día 28 se pararon después de tres horas de marcha, estando como estaban en Febrero, que en esa latitud es equivalente al fin de Agosto, no es aventurado suponer que amaneciera entre las cuatro y cinco de la mañana, y, por consiguiente, que la marcha comenzase entre cinco y seis. Admitiendo que fuera a las cinco y media, llegarían al punto término de la expedición sobre las ocho y media; de modo que embarcándose Ercilla a las nueve o las nueve y media de la mañana, disponía de cuatro y media o cinco horas para llegar al otro lado. Según la actual cartografía de Chile, y aun los mapas exhibidos del siglo XVIII, la entrada del Seno tiene de 22 a 24 kilómetros, y teniendo en cuenta que una barca de varios remos puede hacer, en crucero, de cinco a cinco y medio kilómetros por hora, hubiera tardado en los 24 kilómetros, en el caso más desfavorable, cuatro horas y media, o sea que saliendo a las nueve y media es muy probable la llegada a las dos de la tarde.

Ello nos hace inclinarnos a afirmar que *es muy posible que Ercilla pasara el desagadero* y que llegara, en efecto, al otro lado del Seno de Reloncaví. Si ello fuera así, habría desaparecido la incógnita geográfica, y cualquiera de los árboles seculares que estén a media milla de la costa hubiera tenido el honor de ser el grabado, si aun existe.

Es claro que esta afirmación es muy difícil de probar; pero si tuviéramos la fortuna de que nuestra voz fuera lo suficientemente autorizada para atravesar el Océano, proponíamos que la correspondiente Sociedad Geográfica Chilena emprendiera la expedición de atravesar a remo, en el mes de Febrero, el Seno de Reloncaví, partiendo de la punta septentrional a las nueve de la mañana. Y si la llegada tenía lugar a las dos, creemos que la prueba sería concluyente. Pues aunque D. García afirmaba que

el desaguadero tenía de 10 a 12 leguas, y le hemos supuesto la mitad, nada tiene de particular que una apreciación a la estima la haya hoy corregido la cartografía.

Y supuesta la prueba concluyente, aun nos atreveríamos a soñar más. Dando por sentado que ya se había identificado la zona de desembarco de Ercilla, la Sociedad Chilena de Historia y Geografía y esta Real Sociedad Geográfica podrían celebrar juntamente, en 1958, el cuarto centenario de la expedición, inaugurando el 28 de Febrero, a las dos de la tarde, un monumento en el lugar identificado, que podría consistir, sencillamente, en un obelisco de piedra de los Andes, en cuya cara principal se inscribiera en letras de bronce, bajo los atributos de ambos países y los blasones de Cañete, Osorno, Ercilla y Zúñiga, la famosa estrofa 29 del Canto XXXVI, y en la otra cara esta otra estrofa por mí formada con varios versos del Himno Nacional Chileno:

«Ha cesado la lucha sangrienta,
ya es hermano el que ayer invasor
con su sangre el altivo araucano
nos legó por herencia el valor.
Alza Chile, sin mancha, la frente
conquistate tu nombre en la lid
siempre noble, constante y valiente
te encontraron los hijos del Cid.»

Ello sería el más bello recuerdo de la gesta hispanoamericana, a cuya exaltación y estudio se ha querido unir hoy mi modesta voz, aventurando hipótesis y sugerencias tan atrevidas por su contenido como por haberlas formulado ante tan docta asamblea.

He dicho.

Sesión solemne inaugural del Curso de 1946-47 dedicada al recuerdo de Palos y la Rábida en el descubrimiento de América el lunes 14 de Octubre de 1946

I

DISCURSO DE D. RODOLFO REYES OCHOA

Vengo en este acto a ser un telonero o introductor nada más, que ya mi distinguido y valioso compatriota continental Sr. Barón se ocupará a fondo del tema de Palos y la Rábida, y el insigne profesor que preside esta Sociedad, cuyo nombre tiene tanto abolengo como propio prestigio en estas materias, cerrará el acto, explicándonos el desarrollo de la iniciativa que provoca esta reunión.

Hace pocos meses tuve, en efecto, el honor de ocupar esta tribuna, y en ella, al referirme a la tradición americana, hice alusión a la dolorosa sorpresa recibida en una excursión por los lugares colombinos, viendo una placa que señalaba el nombre oficial del punto de arranque de la genial y fecunda aventura de Colón como «Palos de la Frontera», cuando nosotros los americanos siempre lo conocimos, y la historia también, como «Palos de Moguer». Y, a la verdad, sentí lo mismo que hubiera sentido quien en un viaje por Tierra Santa viera cambiado el nombre de Belén, ya que esos dos pueblos humildes son los dos lugares de más preclaro simbo-

lismo humano, como arranque topográfico de lo más trascendental de la humanidad; que, si el labio de Jesús dió al mundo otro espíritu, lo nave de Colón le señaló otro destino; también sentir ver asolvada la rada de donde partieron las humildes carabelas que llevaron el bautismo de la civilización occidental cristiana al Nuevo Mundo.

Y hoy, en el día de la Raza, de Colón, de la Hispanidad o Ibérico, que de todos estos modos puede decirse, esta Sociedad tiene a bien darnos cuenta de cómo acogió esa sugestión, y tras estudios propios de sus dedicaciones, oídos dictámenes profundamente eruditos, ha llegado a conclusiones que dan satisfacción a nuestros anhelos americanos, y cómo ha concretado sus altos empeños para que Palos vuelva a ser *Palos* oficialmente, siquiera sea a secas, aun cuando nosotros los americanos y la historia le añadamos «de Moguer», y para que su rada sea dragada y exhiba un símbolo recordatorio de la inigualada hazaña.

Pocas satisfacciones he tenido en mi luchadora vida, tan consagrada como el mejor tónico de un espíritu combativo, a ser integralmente hispano-americana, a fundir en su alma toda la devoción a lo que le dió tipo y ser a nuestro actual América hispánica, como esta que experimento al ser oído por una alta autoridad académica española al pedirle el respeto para una tradición que nos da raíz, ya que ella es necesaria, aun cuando nos diferenciamos como es natural y nos preparemos para ser reserva del quebrantado mundo. Confiemos, pues en que esta doctísima Sociedad logrará, sin duda, que no se falsifique por preocupaciones burocráticas, por olvidos o por falta de utilitarismo, lo que para nosotros los americanos es símbolo y gratitud y para vosotros los españoles legítimo orgullo y visible prueba de vuestra grandeza.

¡Palos!, ¡Moguer!, siempre tienen ecos seguros en nuestra historia; los Pinzones, tan olvidados y tan valiosos, de allí eran; ellos completaron a Colón, siendo éste el genio soñador y vidente, y ellos los técnicos y organizadores; por eso no podemos pensar en uno sin pensar en los otros, y ellos son consustanciales de ese terruño, de esa rada escogida por el águila del genio para arrancar su vuelo.

Lugar de peregrinación para nosotros los americanos integral-

mente abarcados tiene que ser Palos, y la labor de esta Sociedad, conservándole su nombre original, facilitando que la rada no esté asolvada y guarde un símbolo de las carabelas, aseguro que será profundamente estimado en todos los pueblos de América, de Alaska al Cabo de Hornos, que si a nosotros los iberoamericanos la obra hispanolusitana nos formó integralmente, los anglosajones también reconocen las huellas de los Adelantados y saben de Cabeza de Vaca, Junípero Serra, Hernando de Soto, Ponce de León y tantos otros, que encendieron con fe, con valor y con civilización las primeras luces, que hoy son antorchas que iluminan otra interpretación de la civilización occidental cristiana, que solo España y Portugal iniciaron en el Nuevo Mundo.

Es preciso no olvidar que el hombre se encuadra en sus ambientes, que el recuerdo supone el cuadro de los hechos realizados, así como la Geografía modifica las actuaciones de los grupos humanos. El gran Queiroz en su bello epistolario decía a un ingeniero que le hablaba del trazo del ferrocarril a Jerusalén «pronto se dirá: «Monte de los Olivos veinte minutos para comer», y a las arenas del desierto Sagrado se mezclará al polvo sutil de las locomotoras; ¡maldito sea ese progreso!». Sin llegar a tanto, porque no hemos de condenar a Palos de Moguer a detenerse en su vida, los americanos pedimos que se conserve ese punto de arranque de nuestro bautismo de civilizados.

Cuando la triste humanidad demuestra que, contra lo que suponíamos los hombres de formación decimonónica, el progreso puede divorciarse de la civilización, cuando la barbarie ilustrada aparece en vivísimas formas y logra triunfos definitivos, cuando se motorizan los salvajismos técnicos, y la química y todas las ciencias se ponen al servicio de la muerte; cuando Europa se ve rudamente amenazada de una regresión, y Atilas y Gengis Khanes la avizoran perfectamente modernizados, volvamos los ojos a nuestros orígenes; digamos los americanos a España que si un día salieron de Palos sus carabelas para llevarnos el pan de su cultura, la luz de su fe, la armonía de su lengua, pueden volver hoy sus trasatlánticos para ir a buscar en nuestras grandes extensiones, en nuestras feraces campiñas, en nuestras inexplotadas riquezas, amparo para su humani-

dad, que si es auxiliada y si allá encuentra acogida, no será sino algo a cuenta de lo que le debemos, porque el saldo acreedor de España hacia nosotros sólo podrán discutirlo los ingratos y los ignorantes.

Ese día de agosto en que Palos vió salir los tres pequeños inmortales buques que empujaba un genio y dirigían marinos avezados y nobles hijos en general de esa misma región, nacimos nosotros a la civilización, y lo mismo que en el portal de Belén la humanidad tuvo nuevo espíritu cuando nacía un niño Divino, ese día de agosto, desde esa pequeña rada, la humanidad trazó un camino nuevo y nuestra común civilización encontró un refugio y un trasplante que puede ser que signifique su glorioso avatar en esta triste hora en que todo la está amenazando en este Viejo Mundo.

La benemérita Sociedad Geográfica ha querido que mi voz, que inició la gestión que ella hoy realiza en pro del simbolismo al que vengo aludiendo, abriera este acto, y para prólogo ya es bastante con lo dicho ¡Gloria eterna a Colón y a sus compañeros inmortales, recuerdo siempre vivo de la cuna de su vuelo que es la rada de Palos, y fe en nuestro inmortal espíritu ibérico, en sustancia el mismo aquende y allende el Atlántico y depositario vigoroso de una civilización occidental y cristiana que todos sabremos defender.

II

DISCURSO DE D. RODOLFO BARÓN CASTRO

Señoras y señores:

En los años postreros del siglo xv, la inmensa y agitada extensión del *Mar Tenebroso* parece aguardar el milagro que le arrebate la custodia de su inmemorable secreto. El hombre intuye la magnitud del mundo, pero se halla muy lejos de abarcar su realidad. ¿A qué pueblo estará destinada la gigantesca tarea?

Una línea ideal —un camino luminoso— ha de vincular unas y otras tierras. ¿Quién ha de trazarla? Desde varios siglos atrás, un pueblo nórdico ha lanzado sus puntiagudas embarcaciones des-

de la vieja Europa para enfrentarse con el misterio. Se trata de los vikingos, que en atrevidas navegaciones han llegado a descubrir, e incluso a poblar, trozos de la tierra incógnita. Islandia es el primer bastión que arrancan al enigma oceánico, sirviéndoles de punto de apoyo para nuevas empresas. Descubren después otra tierra más al Occidente, la que el año 983 bautiza Erico el Rojo como *Tierra Verde*, es decir, Groenlandia. Las expediciones, esporádicas, se suceden, y consiguen estos audaces navegantes sentar su planta más al Sur. Está destinado a Leif, hijo de Erico el Rojo, ser el primero en visitarlas, dándoles los nombres de *Tierra de Piedras* (Helulandia), *Tierra de Arboles* (Marklandia) y *Tierra de la Vid* (Vinlandia), situadas en el septentrión del Continente americano.

Pero estas expediciones de hielo a hielo —de las frías regiones del Viejo Mundo a las correspondientes del Nuevo— no tuvieron posteriores consecuencias, quedando en el definitivo establecimiento islandés, pero fracasando en las subsecuentes. La línea próxima del círculo polar no habría de ser, desde luego, la que juntara las dos porciones más importantes del globo.

De la audacia nórdica se pasa al ímpetu mediterráneo. Los viajeros italianos de finales del siglo XIII se arriesgan por el gran Océano, en zonas de cierto más propicias a arrancarle el secreto de su opuesta orilla. Como consecuencia del viaje de los hermanos Vivaldi, de Génova, perdidos en el anchuroso piélago al intentar su periplo africano, el también genovés Lancerotto Marocello redescubre en la centuria siguiente las Islas Afortunadas —es decir, las Canarias—, de las que ya tenía noticia la antigüedad por expediciones de fenicios y cartagineses, dejando a una de ellas su nombre (*Lanzarote*). Lancerotto edifica un castillo y entabla comercio con los aborígenes, pero no sigue adelante su aventura. Otros italianos —en el mismo siglo XIV— se adentran en la inmensidad atlántica, tocando en las islas Azores y Madera.

Mas resulta innecesario enumerar los intentos que éstos y otros pueblos del Viejo Continente hicieron para desvelar el gran misterio, y no hemos de regatearles la magnitud de su aportación. Pero ésta más estriba en los móviles que en las realizaciones, salvo en el caso muy peculiar de los normandos. En efecto,

a partir de la muerte de Gengir Jan o Kan, en 1227, que marcó la primera etapa en el ulterior desmoronamiento del imperio mongol que era su obra —con lo cual Europa respiró tranquila al ver disiparse un positivo peligro en el Oriente—, comenzaron a establecerse relaciones pacíficas entre el mundo occidental cristiano y el oriental. Así, tenemos la misión de Fr. Juan de Plano Carpini, monje franciscano, que en 1246 —he aquí una conmemoración olvidada y, en verdad, un sugerente séptimo centenario— fué enviado por el Papa Inocencio IV a la sede del Gran Kan, quien le recibió en su palacio de verano. Siguiéron las mandadas por San Luis en 1253, y otras, que pronto se transformaron de políticas en comerciales, y de allí tenemos el célebre viaje iniciado en 1260 por los mercaderes venecianos Nicolo y Maffeo Polo, siendo acogidos con esplendidez por el Kan Kublai. Nueve años más tarde repiten la aventura, llevando esta vez al joven Marco Polo —hijo del primero—, quien habría de escribir una obra memorable en los anales de la Geografía, y de positiva influencia en la evolución de esta ciencia.

Y son éstos y otros viajes terrestres los que incitan las imaginaciones para llegar al mismo destino por la ruta marítima. El propósito de Vadino y Ugolino Vivaldi no era otro que el de arribar al Oriente bordeando la costa africana. Más tarde se le había de ocurrir a otro genovés la idea de hacerlo atravesando el *Mar Tenebroso*. Pero lo cierto es que durante los siglos XIII, XIV y XV, las intenciones no pasaban de establecer contacto con las tierras del Kan —por vía marítima— y comerciar con sus habitantes, para retornar con productos de aquellas regiones, que los difíciles viajes terrestres volvían extremadamente raros, y como tales, apreciados. Ello sin olvidar los móviles políticos y religiosos —enlazados ambos— como los de ayudar al Preste Juan de las Indias —mítico monarca cristiano de Oriente— o, como un autor moderno supone, tal vez con el propósito de ser ayudados por él. ¿Quién no soñaba en aquellos tiempos con los imperios de Cipango y Catay —divulgados por Marco Polo— y con las grandes ciudades de Kambalik y Kingsay, conceptuando a ésta última como la mayor del mundo?

Mas no sólo prevalecía la atracción del Oriente, es decir, de

los países que —al fin y al cabo y pese a todas las dificultades— podían visitarse por tierra, sino otras más nebulosas que en el fondo podían acomodarse al calor de cada imaginación. Existía la sugestión de las tierras incógnitas —las *Ilhas perdidas*, de los portugueses—, las cuales no habían de pertenecer forzosamente a China y el Japón. Todos los viejos portulanos, por ejemplo, contienen la tierra de San Brandán, y el globo de Martín Behaim, justamente del año 1492, explica que en 565 después del nacimiento de Cristo, San Brandán arribó a esta isla, que examinó maravillado, permaneciendo en ella siete años. Y juntamente con la tierra de San Brandán —situada muy al Oeste de las Islas Británicas, y supuesta en ella la puerta del Paraíso—, existía la noción de otras dos: Brasil y Antilia. La una la contienen un mapa del atlas Médicis, de 1351, el portulano de Pizigani, de 1367, el mapamundi mallorquín de 1375 y el mapa de Andrea Bianco, de 1436; la otra, una carta de la biblioteca de Weimar, de 1424, y los citados mapa de Andrés Bianco y globo de Martín Beheim. Esta última —Antilia— se suponía poblada por un arzobispo de Oporto, quien justamente con seis obispos y algunos fieles de ambos sexos habíanse establecido en ella, huídos de la dominación árabe en la Península ibérica.

Naturalmente, estas islas de fábula reflejan un imperfecto conocimiento de la realidad, llegado de alguna manera y deformado por la leyenda. Pero no faltaba quien arriesgara la existencia por arrebatarse a la fábula sus secretos, si bien ésta se vengaba de los atrevidos haciéndoles pagar tributo en la dura moneda del desencanto. No faltaron las expediciones para descubrir la isla de San Brandán, y, lo que es más curioso, llegó a organizarse una todavía en 1721, desde Canarias. No menos sucedió para ir hacia las de Brasil y Antilia, para la primera de las cuales salieron diversos navegantes de las islas Británicas, a partir de 1480, y zarpando con esperanzado rumbo a la segunda una expedición portuguesa de 1486, con el deseo de ponerse en contacto con sus supuestos pobladores cristianos.

Así, por la realidad hecha mito de lo que existía en Oriente, y por el mito con base real de lo que había en Occidente, el europeo del siglo xv, en el límite ya de su inquietud marinera,

conseguiría ensanchar un mundo que le resultaba estrecho, dando lugar al nacimiento de una nueva era: la oceánica.

No constituía entonces la cultura europea —como hoy no debe constituirlo la universal— campo fragmentado por obstáculos insuperables. Ninguna cortina —ni de humo ni de acero— dividía a los pueblos, e incluso la débil que oponían en ocasiones las rencillas de príncipes y señores, no era difícilmente salvable. Podía un hombre, y más si era entendido en algo y poseedor del común instrumento de lenguaje, es decir, del latín, viajar de uno a otro extremo de Europa, lo que significaba, lisa y llanamente, moverse dentro de una unidad espiritual.

Traigo a cuento lo de semejante unidad porque en el estado actual de los conocimientos sería absurdo hablar del descubrimiento de América como empresa individualista, díscola e insolidaria. Son las quillas normandas que llevan el cristianismo hasta Groenlandia, de donde a fines del siglo XIII llegan a Roma donativos al Papa para la Cruzada; son las quimeras de San Brandán, Brasil y Antilia; son los viajes terrestres a Cipango y Catay; los descubrimientos de genoveses y venecianos en el Océano; las gentes magníficas de don Enrique *el Navegante* en sus periplos africanos; la expedición de Bartolomé Díaz descubriendo el Cabo Tormentoso —luego de Buena Esperanza— y por ende confirmando la unión del Atlántico y el Indico, o séase la ruta marítima de la India, en 1488; es todo esto, y son las cartas y portulanos, la brújula y el astrolabio, es decir, los elementos técnicos de la navegación, traídos, llevados, perfeccionados y comentados por nautas, astrólogos, cosmógrafos, etc., incluídos los más eminentes de la España medieval —Alfonso el Sabio y Raimundo Lulio—, dejando el primero sus *Libros del astrolabio llano*, y el segundo su perdido *Arte de navegar*.

Y es por todo ello por lo que en el año 1485 puede arribar al Monasterio de Santa María de la Rábida con un extraño bagaje de ambición y desesperanza, y llevando de la mano su única ilusión viva —el propio hijo—, un errante marino genovés que de Portugal pasa a España en busca de mejor fortuna, y que, por lo pronto, halla algo que mucho vale: cobijo, apoyo y consejo.

¡Cuántas veces, colocado en el propio lugar de la escena, he

pensado al contemplar el maravilloso fresco donde Vázquez Díaz la ha fijado, que al abrir las puertas a quien invocando el nombre de Dios y del seráfico San Francisco pidió alimento para su hijo, se abría —física y exactamente— un período nuevo en la historia del mundo!

Pero no es la escena sentimental —por mucho que seduzca— la que más convenga poner de relieve, ni siquiera la escena grandiosa, o mejor, grandilocuente, donde puede hacerse resaltar cómo aquel pequeño acontecimiento —cotidiano en la vida del monasterio— habría de tener para el mundo tan señaladas consecuencias. La que importa, a mi modo de ver, es la escena espiritual.

Se ha pretendido —de preferencia por autores del pasado siglo— presentar a Colón como inocente e innecesaria víctima de una general hostilidad, salvada apenas por algunos rasgos aislados que indican la buena disposición de contadas gentes. Y parece, en el fondo, como si todos los que frecuentaron su trato debían estar de antemano tan convencidos como él mismo de que se podía ir a la India por el camino del mar, atravesándolo abiertamente.

No habían sido escasos, como hemos visto, los buscadores de islas de San Brandán, de Brasil, de Antilia y de otras no menos fantásticas como las de Roillo, Mano de Satanás (*Man Satana-xio*), Bacalaos (*Stocafixa*), etc.; pero justamente por esos años, en que los descubrimientos de los portugueses y las navegaciones de muchos españoles habían revuelto nuevamente la imaginación de las gentes de mar —y aun las de tierra adentro—, no resultaba nada extraordinario que un marino extranjero, llegado justamente de Portugal, tuviera también su proyecto. Y está por ello dentro de lo absolutamente normal que no se echaran las campanas al vuelo el mismo día que lo explicara.

Y justamente, lo admirable del clima espiritual de la España de entonces consiste en que este hombre —extranjero, exhausto de recursos, desconocido, al fin y al cabo, y por añadidura afe-rrado a un proyecto temerario, es decir, un hombre a quien hoy en día difícilmente se habría admitido como simple inmigrante en cualquier país—, consiga ser oído y, lo que es más, atendido.

Pero la escena de Colón en La Rábida, limpia de todo ornamento retórico —la escena espiritual a que aludo— nos ha sido transmitida por uno de los hombres que primero entraron en contacto con su principal personaje: el físico de Palos Garci Hernández. Al testimonio suyo, que consta en los pleitos de Colón, pertenecen estas palabras:

«... que sabe que el almirante Don Cristóbal Colón, viniendo a la arribada con su hijo Don Diego, que es agora almirante, a pie se vino a La Rábida, que es Monasterio de frailes en esta Villa, el cual demandó a la portería que le diesen para aquel niño, que era niño, pan y agua que bebiese; y que estando allí ende este testigo, un fraile que se llamaba fray Juan Pérez, que es ya difunto, quiso hablar con el dicho Don Cristóbal Colón, e viéndole disposición de otra tierra e reino, ajeno en su lengua, le preguntó que quién era e dónde venía».

Lo que sobreviene después no es difícil de imaginar. El extranjero, de noble porte y conversación al par poética y grave, desenvuelve sus tesis a medida que advierte la atención de sus oyentes, mezclando citas de la Sagrada Escritura con nociones de Ptolomeo y relatos de Marco Polo, a las que acompaña gran número de observaciones directas, o recogidas de la propia boca de navegantes italianos, portugueses, españoles o de otros países. El tema está en el ambiente, y Colón se halla, además, en uno de los lugares donde más puede interesar.

Y es por ello por lo que la llegada del genial visionario a España no puede suponerse obra de un simple azar. Su traslado lleva una finalidad concreta y obedece al imperio de una idea obsesionante, por mucho que influyeran otros motivos, recogidos, comentados y depurados por sus biógrafos.

Pero esta idea ha germinado en gran medida por los datos que pudo proporcionarle un piloto, justamente originario de Huelva, llamado Alonso Sánchez, el cual naufragó en la isla de Madera —donde entonces residía Colón—, cuando regresaba de una larga travesía en la que tuvo la fortuna de tocar tierras incógnitas, posiblemente la isla de Santo Domingo, y que moribundo hizo partícipe del secreto a quien le acogió caritativamente en su morada. La escena supera en interés dramático a otras de la vida

del descubridor y se presta, naturalmente, a la fantasía. Pero si se ha fantaseado bastante acerca del contacto de Colón con Alonso Sánchez, no deja de ser cierto que recoge Gonzalo Fernández de Oviedo la noticia —sin citar el nombre de aquél—, como sucedido que se contaba «entre vulgar gente» en su tiempo, y por otro lado la refiere también, mencionándolo, Garcilaso de la Vega, el Inca, quien la oyó narrar a su padre. Añádase a esto que en Huelva —y valga siquiera a título de notable curiosidad—, a fines del siglo pasado, todavía existía la tradición oral del suceso —recogida por Baldomero de Lorenzo y Leal—, la que, para mayor abundamiento, también se conserva en la propia isla de Madera —donde aquél se sitúa—, como ha sido puesto de relieve en nuestros días. Lo que circulaba «entre vulgar gente», en tiempos de Gonzalo Fernández de Oviedo, o del padre de Garcilaso, es hoy leyenda secular, coincidente en el puerto andaluz y la isla portuguesa.

No se trata, desde luego, de crear ni de deshacer leyendas de ningún color, en este caso, sino pura y simplemente de mencionar hechos recogidos por cronistas e historiadores, y que la crítica moderna aprecia contradictoriamente. Cierta en totalidad o en parte la relación del futuro descubridor del Nuevo Mundo con el piloto de Huelva —lo que muchos estiman verosímil—, los relatos y papeles de éste debieron, en tal caso, servirle, por encima de todo, para confirmar sus ideas previas, aclarándolas con la certidumbre que le daba quien moría después de haber posado la vista en la tierra incógnita; o, en otro supuesto, para abrir nuevos horizontes a sus nociones geográficas, precisando lo fabuloso, es decir, dándole elementos de juicio para poder hacer real lo imaginado. No en manera alguna para iniciarle de un modo total en unos secretos que corrían de boca en boca, encandilando entre otras imaginaciones la suya. Debido a ello —es decir, a la posible conexión entre el marino genovés y Alonso Sánchez— se explica más claramente la absoluta seguridad con la que expone aquél sus planes a quienes estima se hallan capacitados para contribuir a su logro.

Se ha dicho que La Rábida es la cuna del descubrimiento. La imagen no por usada deja de ser menos exacta. Fué Fr. Juan Pérez

quien quiso hablar —como atestigua el físico de Palos— con el extranjero. De La Rábida salió Colón para Sevilla, y de allí a Córdoba, donde se hallaba la Corte, dejando en el convento a su hijo Diego, y yendo bien provisto de cartas de recomendación para personajes influyentes. Su estancia en la antigua capital del Califato fué infructuosa, y sus proyectos no merecieron la debida atención. Otros problemas —el esencial de la unidad española estaba para liquidarse— absorbían el pensamiento de los Reyes, y se estimaba en el fondo poco práctico distraer energías en la consecución de objetivos tan remotos como quiméricos. Colón vive como solicitante durante algunos años, con alternativas de protección y desamparo, siguiendo en ocasiones a la Corte en sus mudanzas y permaneciendo dos años al servicio del Duque de Medinaceli. Durante estos tiempos de prueba se celebran algunas juntas más o menos nutridas —o con mayor exactitud, sesiones de una misma Comisión— para examinar sus proyectos; pero no puede en modo alguno afirmarse que el futuro descubridor fuera víctima de absoluto y persistente menosprecio, pues en tal caso hubieran sobrado aquellas reuniones.

La pintura histórica del siglo XIX se sintió arrebatada por los temas colombinos, y a los manuales escolares ha pasado —reproducida de uno de los grandes maestros de la falsificación en el lienzo— la patética y dolorosa escena de un Colón visionario y magnífico, a quien dejan solo teólogos y cosmógrafos en la amplitud de la sala donde se han reunido para examinar sus proyectos. Aparecen los sabios de España abandonando aquélla, lentos y burlescos, rebosando mal disimulado desprecio. Y aun, para colmo, ha puesto el pintor un fraile que, apoyada la cabeza en el respaldo del banco donde Colón se encuentra sentado, le mira con extrañada curiosidad, brillando en sus vivaces ojillos cierta dosis de lástima hacia el pintoresco expositor de absurdos y quimeras. Esto, según el cuadro de Nicolás Baravino que figura en la Galería Orsini, de Génova, y lleva el expresivo título *Cristóbal Colón escarnecido por los doctores de Salamanca*, pretende representar la famosa junta tenida en la ilustre ciudad del Tormes, donde los eminentes hombres de ciencia de España se asombraban de que el genovés les hablara de islas ignotas, como si nunca hu-

bieran oído hablar de San Brandán, Brasil o Antilia; de que la tierra era redonda, lo cual era noción aceptada, etc. De ser cierta esta reunión —o al menos en la forma en que se la describe—, habrá que decir, con Pereyra: «Hubo objeciones. Pero eran precisamente las de la ciencia contra la tradición, y no las de la tradición contra la ciencia.»

De la junta tenida en Córdoba, la reconocida autoridad de Ballesteros Beretta nos presenta un cuadro completamente distinto al supuesto de Salamanca, ya que los sabios astrólogos, astrónomos y cosmógrafos convocados —según el veraz testimonio del cura de Los Palacios— estuvieron en mayoría de acuerdo con Colón. «Es decir —comenta Ballesteros Beretta—, que si hubo una minoría discrepante, su parecer no se atendió.»

Mas por unas u otras razones no conseguía Colón sus propósitos, y aunque recibió en diversas ocasiones fondos del tesoro real para subvenir a sus necesidades, desesperanzado emprendió el camino hacia Huelva, parando una vez más en La Rábida. De nuevo hemos de recurrir al testimonio del físico de Palos Garci Hernández, para aclarar esta nueva estancia de Colón en el monasterio, no menos importante que la primera. He aquí sus palabras:

«Que el dicho Cristóbal Colón, viéndose su razón disuelta en tan poco conocimiento de lo que prometía de hacer e de cumplir, él se vino de la Corte e se iba derecho desta Villa a la villa de Huelva para hablar y verse con un cuñado, casado con hermana de su mujer, e que a la sazón estaba, e que había nombre Muliarte; e que viendo el dicho fraile [Fr. Juan Pérez] su razón, subió a llamar a este testigo, en el cual tenía mucha conversación de amor e porque algunas cosas sabía del arte astronómica, para que hablase con el dicho Cristóbal Colón e viese la razón sobre este caso del descubrir; y que este dicho testigo vino luego e hablaron todos tres sobre el dicho caso, e que de aquí eligieron luego un hombre que llevase una carta a la reina Doña Isabel (q. h. s. g.) del dicho Fr. Juan Pérez, que era su confesor, el cual portador de dicha carta fué Sebastián Rodríguez, un piloto de Lepe, e que detuvieron al dicho Colón en el Monasterio hasta saber respuesta de la dicha carta de S. A. para ver lo que por

ella proveían, y así se hizo, e donde a catorce días la Reina Nuestra Señora escribió al dicho Fr. Juan Pérez, agradeciéndole mucho su buen propósito, e que le rogaba e mandaba que luego, vista la presente, pareciese en la Corte ante S. A., le escribiese; e vista la carta a su disposición, secretamente partió, antes de media noche, el dicho fraile del Monasterio y cabalgó en un mulo e cumplió el mandato de S. A.»

Lo anterior explica de un modo claro, contundente y preciso la relación del Monasterio de La Rábida con el descubrimiento del Nuevo Mundo. No se trata, pura y simplemente, de dar cobijo a Colón, oír sus proyectos, recomendar su persona y, cuando todo está listo, bendecir la salida de las naves. Ello significaría mucho; pero el Monasterio de La Rábida tiene una conexión más íntima aún con la gesta descubridora. Si acoge al extranjero a su llegada, le anima a persistir en la demanda, y le brinda cuanto apoyo y protección puede ofrecerle, le detiene cuando desesperanzado busca la marcha hacia otras tierras, o tal vez el simple contacto con otros marinos —como el concuñado que busca en Huelva, casado con una hermana de su difunta mujer—, para tratar de organizar la empresa de otra forma, o desistiendo de ella, consagrarse a diversa actividad marinera. Pero en La Rábida, como dice el testimonio fehaciente de Garci Hernández, «detuvieron al dicho Colón en el Monasterio hasta saber respuesta de la dicha carta de S. A.»

A partir de este momento los acontecimientos aceleran el ritmo y el camino se hace cada vez menos arduo. El alcalde de Palos, Diego Prieto, entregó, de parte de la Reina, con una carta a Garci Fernández, veinte mil maravedises en florines «para que los diese a Cristóbal Colón para que se vistiese honestamente y mercase una bestiezuela e pareciese ante S. A. [e] que dicho Cristóbal Colón recibió los dichos veinte mil maravedises e partió ante S. A.». El símbolo dual de La Rábida y Palos queda aquí perfectamente logrado.

No creo que tenga un mero valor retórico decir que en la gesta del descubrimiento el espíritu español estuvo representado por La Rábida y la técnica por la villa de Palos. O al menos que el Monasterio y la población marinera supieron jugar dignamente el papel

para el cual la historia había de señalarles, como presintiendo que la mirada del mundo siglos después se posaría curiosa sobre el punto de arranque de la línea que unió por fin, de modo claro, limpio y definitivo, el Viejo y el Nuevo Mundo.

De no existir coincidente en ambos —convento y puerto— un ánimo idéntico, capaz de inflamarse ante las grandes empresas, pudieron quedar sus nombres, a la postre, como simples etapas en el errar de un visionario genial, dando entonces tinte veraz a la imagen falseada de un Colón escuchado con sorna y despedido con escarnio. Pero el modo cómo el Monasterio de La Rábida y el Puerto de Palos penetraron en la historia no puede ser de más transparente limpidez. Fr. Juan Pérez supo representar no sólo la universalidad de su orden y sabiduría que le caracteriza, sino la hidalguía española. La puerta abierta al extranjero y la acogida cordial, volando por encima de las centurias, puede tenerse como símbolo de lo que habría de ser el Nuevo Mundo, cuya grandeza labrarían hombres de todas las razas. El físico Garci Hernández, «que algunas cosas sabía del arte astronómica», y los muchos marinos de Palos que ayudaron al insigne genovés —vencida una primitiva actitud hostil y recelosa, gracias a la habilidad de fray Juan Pérez—, valora suficientemente la aportación de aquel pueblo, que supo responder magníficamente a su destino histórico. Y cuando a él atribuyo la representación de la técnica española en la gesta del descubrimiento, lo hago pensando en los nombres insignes de Martín Alonso y Vicente Yáñez Pinzón, sin cuyo concurso —y muy en especial el del primero— su realización no se habría hecho posible.

No es el Puerto de Palos el sitio que se escoge únicamente por razones prácticas —como el de estar obligado a servir a la Corona con un número de carabelas cada cierto tiempo—, pues ello no basta para justificar la elección de un modo total. En los finales del siglo xv son los marineros de Palos de los mejores de España, que es decir, llanamente, de los mejores que podía haber. Familiar les era el viaje a las islas Canarias, y habíanse arriesgado incluso hasta las costas de Guinea. Naturalmente, al citar a los marinos de Palos debe la mención extenderse a todos los puertos situados en los ríos Tinto y Odiel o próximos a su des-

embocadura, ya que constituían un grupo de localidades en rápido y permanente contacto, orientadas al gran Océano y encaradas diariamente con él. Por ello, con Palos es obligada la mención de Moguer, Huelva, Lepe y Ayamonte. Pasma además, comparando la pequeñez de la zona que abarcan y más aun la exigüidad de sus poblaciones en aquel entonces, con la inmensa proporción que todos esos lugares dieron no sólo a la gesta del descubrimiento —al nutrir las tripulaciones de las carabelas—, sino en los subsecuentes descubrimientos. Verdaderos *clanes* embarcaron en la expedición colombina. De los Pinzones, a más de Martín Alonso y Vicente Yáñez, capitanes, respectivamente, de la «Pinta» y la «Niña», iban Diego Martín Pinzón, *el Viejo*, con su hijo Bartolomé Martín Pinzón; Francisco Martín Pinzón y Arias Martín Pinzón. Por el estilo, el caso de los Niño, de Moguer, embarcando Juan Francisco y Pero Alonso (dueño de la «Niña», el primero, y su piloto, el segundo); Alonso, Andrés, Francisco, Cristóbal, Bartolomé Niño y Alonso Pérez Niño. Hacer una somera relación a los naturales o vecinos de Palos, Moguer, Huelva, Lepe o Ayamonte —por sólo citar los de los puertos— que tomaron parte en los descubrimientos indianos sería casi hacer mención, si no a todos, al menos a los más importantes. Baste como dato sintomático el indicar que la expedición de Juan de Grijalva, que descubrió Méjico, constaba de cuatro embarcaciones, pilotadas tres de ellas por mareantes de estos lugares, a saber: Antón de Alaminos —descubridor de Yucatán con Hernández de Córdoba y antiguo marino a las órdenes de Colón—, de Palos; Juan Alvarez, *el Manquillo*, de Huelva, y el llamado Sopuesta, de Moguer. El cuarto era también andaluz: el trianero Camacho.

Y es de este modo cómo en la evolución de los grandes acontecimientos de la Humanidad la línea que había de trazarse del Viejo al Nuevo Continente, intentada por tantos pueblos y a lo largo de tantos siglos, habría de iniciarse al Sur de la Península ibérica, en un portezuelo ribereño del Tinto, cuyos cenceños y curtidos marineros habrían de tener el excepcional privilegio de ver reflejarse en su retina la primera visión del mundo inédito, caído el milenario misterio que frente a ellos no supo guardar

más tiempo el *Mar Tenebroso*. Y quiso la Providencia que la mágica palabra que expresara la epifanía del encuentro de un mundo fuera dicha en castellano. No es por ello con petulante énfasis, mas sí con la llaneza con la que han de expresarse las grandes y permanentes verdades, que Francisco López de Gómara inicia la dedicatoria de su *Historia general de las Indias* al Emperador Carlos V con estas palabras: «La mayor cosa después de la creación del mundo, sacando la encarnación y muerte del que lo crió, es el descubrimiento de Indias, y así las llaman Mundo Nuevo » He dicho.

III

DISCURSO DE D. PEDRO DE NOVO

En esta sesión sólo me corresponde, como Presidente, el deber grato e imperioso de expresar mi gratitud a los señores Ministros de El Salvador en España y de Venezuela en Suiza, que nos favorecen con su presencia, así como al Almirante Ibáñez de Aldecoa, que representa en este acto al señor Ministro de Marina, y de saludar a D. Rodolfo Barón de Castro y a D. Rodolfo Reyes.

El jurisconsulto mejicano D. Rodolfo Reyes, apellido ilustre en la política de su país, también lo es hace muchos años en el nuestro, por su actuación profesional y cultura y por su españolismo consciente, cuya calidad nadie acierta a definir mejor que él lo ha hecho en varias ocasiones al llamarse amante de España por ser profundamente mejicano, y, como tal, agradecido a nuestra Patria e impregnado de su espíritu.

Don Rodolfo Barón de Castro, diplomático salvadoreño, representante de su nación en la O. N. U., tuvo la gallardía de que fuese la suya la primera voz que se alzó a favor de España en borrascosas sesiones de aquella entidad, tan discutidora como discutida; actitud que hemos de agradecerle siempre, y producto de alma elevada y de cerebro mucho y bien cultivado.

Don Rodolfo Reyes, en interesantísima conferencia que aquí pronunció el curso pasado con el título «América; presentimien-

to, realidad y esperanza», llamó nuestra atención acerca de un hecho que había atraído la de los hispanoamericanos que se reunieron hace justamente un año, con motivo de la Fiesta de la Raza, en la residencia para estudios hispanistas, inaugurada en La Rábida. Dijo que a todos les sorprendió saber que el nombre oficial del próximo puerto de Palos, es hoy Palos de la Frontera, cuando en el Nuevo Mundo lo denominan Palos de Moguer. Esa observación conjunta de los visitantes del puerto y monasterio famosos motivó que propusiera don Rodolfo Reyes en su conferencia que nuestra Sociedad pidiese al Gobierno rectificara la designación ahora oficial.

Identificados todos con dicha proposición, decidimos tratarla inmediatamente en Junta directiva, y, buscando mejor asesoramiento, invitamos para que asistiesen a los dos ilustres hispánicos a quienes acabáis de oír.

Expuesto el asunto y discutido, se encomendó su estudio a nuestro consocio don José Gavira, el cual informó en mayo último, con la pericia y esmero en él habituales (los que, por cierto, le granjean la encomienda de demasiados informes).

Su dictamen dice así:

«1.º En los más antiguos repertorios toponímicos hasta la mitad del siglo XIX, la entidad municipal cuyo nombre se discute figura con el de *Palos* solamente.

2.º También lleva dicho nombre en la cartografía hasta finales del pasado siglo; por ejemplo, en los mapas de Tomás López.

3.º En la correspondencia cruzada entre el Descubridor, Colón y los Reyes Católicos acerca de los preparativos de primer viaje, se cita siempre la *villa de Palos*, sin aditamento alguno.

4.º Son los historiadores de Indias, López de Gómara y Fernández de Oviedo, los primeros que (aun no mediado el siglo XVI), al citar la villa de Palos, dicen *Palos de Moguer*.

5.º Este nombre, *Palos de Moguer*, no figuró nunca de modo oficial ni en mapas, ni en ningún nomenclátor, sino que se trató de un apelativo arrastrado por cercanía de la villa de Moguer, cabeza del condado de que dependía Palos.

6.º El nombre de *Palos de la Frontera* debió de ser concedi-

do a dicha villa hacia 1855, y es el que hoy lleva en el nomenclátor oficial de España.

7.º La concesión de este apelativo *de la Frontera* (mal dado, porque la antigua frontera de los reinos cristiano y árabe pasaba muy lejos de aquel punto) debió de hacerse a petición del Ayuntamiento de Palos, y obedeció, seguramente, a motivos de rivalidad local, ya que Moguer había perdido su importancia antigua, y, en cambio, es Palos cuna del Descubrimiento.

8.º Se deduce de todo lo dicho que no es oportuno solicitar que cambie el nombre de *Palos de la Frontera* por el de *Palos de Moguer*, supuesto que este último nombre fué expresión popular y nunca tuvo carácter oficial. Lo que sí procede es solicitar se suprima el apelativo *de la Frontera*, falso e inoportuno, y que la villa recobre, simplemente, el nombre de *Palos*, que es como se llamaba cuando Colón salió de allí.

9.º Conviene advertir que no hay en España ninguna otra población con el nombre de *Palos*, que pudiera confundirse con la famosa de Huelva.»

Como se ve, Gavira atribuye a celos locales la modificación conseguida por la villa de Palos; al afán de no quedar subordinada a la de Moguer, como parecía indicarlo el nombre de la primera referido al de la segunda. Estuvo el error, primero, en no darse cuenta de que, conservando el antiguo de Palos a secas, desde el punto de vista oficial obtenían lo deseado; pero más que en nada erraron al no admitir, con filosofía, que el popular, al menos en América española, no será otro que Palos de Moguer, que allí, con o sin justicia o razón, es el de uso corriente, y aun añadiré el que también hemos aprendido mucho aquí, cuando, por primera vez, estudiamos historia, ya que tal nombre ha llegado a nuestros libros de texto.

Muchísimo más injusto es el de América, y, sin embargo, perdura y perdurará.

Nuestra Sociedad se dirige al Gobierno, glosando el informe de don José Gavira, en forma muy análoga a como acabo de hacerlo, y solicitando que la gloriosa villa vuelva a denominarse Palos, sin apelativo alguno.

Entro ahora a comunicaros otra simpatiquísima iniciativa, también relacionada con la cuna del Descubrimiento y también a nosotros confiada.

Durante la antedicha reunión del año último en La Rábida, todos convinieron en lo oportuno y lo grato que sería el que en aguas de Palos se meciesen de continuo las tres carabelas, y, como esto supone la necesidad de dragar aquel puertecito, llevaron su entusiasmo incluso a proyectar que, entre nuestra nación y las suyas, sufragasen los gastos de ambas clases de obras.

Me apresuro a decir que la Sociedad (refrenando un tanto fantasía y ambición y atendiendo a lo factible) comprende que sería magnífico, pero muy costoso, construir ahora las tres carabelas, y ha gestionado con el señor Ministro de Marina que ésta reproduzca de nuevo, y, por lo pronto, la «Santa María». Nos acogemos a su promesa verbal y repetida, seguros de verla pronto realizada.

En cuanto a tenerla fondeada en Palos, nos ha manifestado también el señor Ministro que la mayor dificultad y costo no están en reproducir el buque, sino en conservarlo a flote, pues esto supondría, sobre el contar con personal fijo y no vigilado (cuestión que, al fin, pudiera resolverse), el arriesgar que, con malos tiempos, las anclas garreasen o las amarras se rompieran, y, además, el casco padece siempre, y no digamos en la desembocadura del río Tinto, de corrosivas aguas cupríferas. El señor Ministro de Marina nos dió, junta con la dificultad, la solución al recordarnos que los ingleses conservan el navío «Victory» (tan tristemente célebre para nosotros) empotrado en una especie de dique seco.

Lo dicho no quita para que durante cierto tiempo estuviese a flote en Palos la «Santa María». Flotando tiene que llegar allí, donde es obligado que se celebre una gran fiesta náutica, ya en el Día de la Raza o el 3 de agosto de un año... que desearíamos fuera el próximo.

Todas estas razones aconsejan que se drague aquel puertecito lo bastante para tales fines. Llevamos este pleito a Obras Públicas; entidad representada, para el caso, por el Director general

de Puertos, don Manuel Menéndez Boneta, cuyo nombre es garantía, según su natural inclinación a complacer y su cariño a esta Sociedad, bien probado, cuando hizo posible que se celebrase aquí el brillante curso relativo a los puertos españoles. Por fortuna, ha tranquilizado nuestro temor diciéndonos que es factible y no cara con exceso la obra propuesta.

Pero, como también es posible dificultad para la conservación de aquel puertecito, rápido enarenamiento procedente de tierra, ello nos induce a suplicar a la Dirección General de Montes que estudie la conveniencia de que se rearbole todo aquel trozo de costa, con lo que, a la vez que se conjurase el peligro, quedara el país como cuando llegaron Colón y su hijo a las puertas del Monasterio.

En 1892, cuarto centenario del Descubrimiento, se hizo la primera reconstrucción de la «Santa María», la cual condujo a Nueva York, y luego a Chicago, por el San Lorenzo, el ilustre marino don Víctor María Concas (pocos años después, uno de los héroes de Santiago de Cuba, como Comandante del crucero «Infanta María Teresa»).

Empleó en la navegación de Canarias a las Antillas treinta y seis singladuras, o sea, por raro capricho de la suerte, exactamente lo mismo que Colón. Los tripulantes fueron reclutados entre los de la corbeta «Nautilus», entonces novísima escuela de guardias marinas, y entre sus oficiales figuraba el hoy Almirante retirado e ilustre político Marqués de Magaz, el cual, como artista, contribuyó a decorar la cámara.

La reproducción del buque debió de ser muy notable, siguiendo dibujos de Monleón, dirigida por don Casimiro Bona, General de Ingenieros Navales, y bajo la guía histórica y arqueológica de don Cesáreo Fernández Duro.

No he de entrar en comparaciones con la magnífica reproducción que todos hemos visto, hecha en 1928, para la Exposición Ibero-americana de Sevilla, y perdida el año último. Dirigió su construcción el Ingeniero naval don Juan Campos Martín, y desde el punto de vista arqueológico, nuestro bibliotecario don Julio Guillén, Director del Museo Naval. Conozco a fondo su acabado

estudio, y puedo apreciarlo mejor; pero creo que fueron por igual dignas de encomio esta reproducción y la del año 92.

Pero, a propósito de aquel viaje, deseo destacar varios hechos salientes, y que nos importa conocer; uno de ellos, el ya dicho, de que, aunque la nave fué construída para quedar en España con carácter de monumento, pudo llegar al Nuevo Mundo navegando a la vela.

La propia idea de construirla, y, luego, el viaje y sus incidencias, denotan el entusiasmo que dominaba con tal motivo en el país, por el admirable instinto nacional para apreciar la importancia de los hechos y cosas que nos honran y convienen.

Otro dato curioso es que los norteamericanos construyeron por su cuenta, las carabelas «Pinta» y «Niña», y que, contra lo que suele creerse siempre de aquel país, lo realizaron con economía, ya que, en vez de hacer, como España, buques nuevos, según planos cuidadosamente estudiados, se limitaron a transformar faluchos modernos adquiridos en Barcelona. Pero debe consignarse, en justicia, que, si no dieron importancia a la construcción, concedieron muchísima al viaje, como representativo del Descubrimiento, y que aquella nación, o, al menos, el Gobierno Harrison, mostró elevadísimo espíritu de deferencia a España, patente en muchas ocasiones, como en la de gestionar y conseguir que tripulasen sus carabelas, lo mismo que la «Santa María», marinos de nuestra Armada.

Señalado triunfo supuso para España el viaje, durante el cual, en Europa y en América, tributaron todas las marinas de guerra los máximos honores navales, como salvas de cañón sin respuesta, a la nave, en la que saludaban a la España grande del siglo xv.

Fuera interesantísimo consignar otras circunstancias, pero exigiría larga conferencia, y hecha por quien estuviese mejor preparado que yo. Sólo diré que, a juicio de Concas, testigo mayor de toda excepción, fué error grandísimo regalar a los Estados Unidos el que era, al fin, un buque de guerra. Como suele ocurrir cuando se hace un presente demasiado espléndido y no obligado ni esperado, el público no lo estimó en lo que valía.

El generoso y no bien meditado obsequio precedió muy de

cerca a dos hechos de contradictoria correspondencia por parte de aquel país.

Fué uno la compañía política que originó la militar del terrible año 1898, y acerca de la cual procederemos ahora... como si todo estuviese dicho.

En cambio, quiero destacar otra circunstancia, inadvertida al principio, pero que, con el tiempo, será más trascendente. El año 97, en plena efervescencia hispanófoba en los Estados Unidos, apareció allí el generoso libro de Samuel L. Lummis, «Los exploradores españoles del siglo xvi». No quiero incurrir en blasfemias o herejías históricas, y menos en esta casa, y por eso declaro que hablo sin rigor si digo que por su forma cordial, aunque documentada, considero primera reivindicación de España en el Nuevo Mundo aquella obra, hecha entonces contra viento y marea, pero que no cayó en el vacío (dicho sea para honra de los historiadores norteamericanos). Fué conocida en España años más tarde, primero por iniciativa del gran patricio don Juan Cebrián, y, después, por consejo de la excelsa hispanista doña Blanca de los Ríos (hoy la dueña de nuestro idioma), quien convenció al inolvidable General don Miguel Primo de Rivera para que hiciese una gran edición de la obra; edición que hizo desaparecer el Gobierno de la República.

Otros escritos más doctos, posteriores y anteriores, integran la actual doctrina ortodoxa, la escuela de hispanófilos por convicción, no sólo en la gran república del norte, sino en todas las hispánicas y en Europa; pero la cordialidad, el sentido humano del libro de Lummis, movió los espíritus para que luego actuaran los cerebros, incluso en España.

Si esto parece exagerado, advertiré el abismo que separa la mentalidad española de hoy acerca de Descubrimiento, Conquista y Colonización, de la triste, injusta y derrotista que se manifestó el año 1892, a remolque de una historia contrahecha, pero aplaudida en sesiones solemnes; unos extranjeros que repetían tópicos denigrantes, ya entonces desmentidos por la docta crítica; unos portugueses que aquí, en Madrid, nos hablaron en francés de sus navegaciones, gemelas de las nuestras (en vez de

hacerlo en su hermoso idioma, tan grato siempre a nuestros oídos), y un público español que oía en silencio porque ignoraba la historia verdadera. Unos cuantos fulgores de justicia procedentes de los pocos que conocían los temas a fondo quedaban anegados entre la aquiescencia creada por el desconocimiento.

Con esas raras y honrosas excepciones, tristeza e indignación produce leer muchos de los discursos, folletos y libros publicados en aquella fecha, cuando se comparan con todo lo desde entonces conocido por la labor benemérita de historiadores propios y extraños, cuyos nombres no cito por temor de que mi poca doctrina cometiera demasiadas omisiones. Sí citaré la obra colectiva de la Real Academia de la Historia, de esta propia Sociedad, de la Unión Ibero-Americana de Madrid y Sociedades similares de provincias, y, sobre todo, las recientes del Museo Naval y de los Institutos «Histórico de la Marina», «González de Oviedo» y «Juan Sebastián Elcano», en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

El magnífico adelanto logrado, este que pudiéramos llamar cambio de postura del alma hispánica, motiva que hoy, todos, los de allá y los de aquí, deseemos, agradecidos y orgullosos, ver balancearse en aguas de Palos los cascos de las tres carabelas que de allí salieron.

Recreémonos con la idea de que los pinos que protejan y ordenen el dragado fondeadero, cobijarán una Rábida, también reintegrada al que podemos imaginar su ser en el siglo xv. La Residencia allí construída está discretamente oculta, en forma que no defrauda como anacronismo, y, en cambio, cumple altísima misión.

Media legua río arriba, en el Puerto de Palos, aparecerá la «Santa María», que, si está sola, podrá imaginarse que aguarda, por haberse adelantado a fondear, a las otras dos naos que con ella navegaban de conserva.

Todo esto merece aquel lugar, tan glorioso, como cuna del Nuevo Mundo.

Fué allí, y allí debió ser.

Hoy sabemos que no por ciega suerte, sino por excepcionales condiciones políticas, geográficas y científicas, descubrieron Por-

tugal y España el hemisferio occidental. Sabemos también lo que en los adelantos de la navegación representaron las portuguesas, tan científicas y metódicas; está probado que éstas fueran imposibles sin la navegación astronómica, y ésta, sin que España aportase su ciencia en ese ramo, cuyos monumentos representativos son, entre otros muchos, los «Libros del saber de Astronomía», de Alfonso el Sabio, y el «Almanach Perpetuum», de Zacuto.

No se olvidan ni desdeñan las náuticas italiana, catalana y mallorquina, maestras de la Peninsular; mas si la audacia de los catalanes fué tanta que en el siglo XIV y aun antes (datos Gavira) dejó mapas famosos del Atlántico, y en uno de ellos representado el lugre de Ferrer, al sur del Senegal (datos Gavira), la primera navegación transatlántica habían de hacerla hombres ribereños de aquel océano. No lo fueron los no peninsulares, porque sus países no estaban entonces en adecuadas condiciones; pudieron serlo, con los portugueses, los españoles todos, desde Vasconia al Estrecho, y, entre ellos, lo fueron los de Palos, aparte conocidísimas razones de policía, porque aquel puerto, inmediato a Portugal, se hallaba en las arriesgadas rutas de los nautas lusos; quienes, con sus proezas, despertaban la emulación de los nuestros, de cuya pericia responden los nunca bien rehabilitados Pinzones, y tampoco deja de ser significativo que, en íntima relación con ellos, se hallara piloto y cartógrafo tan extraordinario como el cántabro Juan de la Cosa.

Reconstituyamos nombre, nave, monasterio, puerto y hasta paisaje de aquel lugar único, donde cada día han de afluir más pensamientos y personas; no sólo por mera justicia histórica, sino porque los grandes hechos perduran en hechos nuevos. Hoy vemos a España fiel a sus fines sinceramente sentidos; tan fiel y sincera, que defiende, en esencia y aun en forma, lo mismo que defendió en sus Siglos de Oro.

Embajada extraordinaria de España en la transmisión de poderes de S. E. el Presidente de la República Argentina

POR EL

EXCMO SR. D. SALVADOR MORENO FERNANDEZ (*).

Almirante Jefe de la Escuadra.

Excmo. Sr. Presidente, Excmos. Señores, Señoras y señores:

No se me ocurrió nunca pensar en que una inesperada contingencia de mi vida habría de inspirar al Sr. Presidente de esta Real Sociedad la idea de que pudiera interesar a un público tan culto y distinguido como el que a ella concurre, no diré que una conferencia, ni aun siquiera una "charla" de persona cual la mía, que entregada por completo a sus quehaceres profesionales no sólo tiene poco que contar, sino que abriga la certidumbre de que lo que pudiera decir —en todas las actividades hay siempre algo que gusta conocer a los demás— habría de resultar, para sus oyentes, un castigo. Alguno de los aquí reunidos quizá me conozca; otros habrán oído más de una vez mi nombre, ya que, por suerte o por desdicha, sonó mucho en los periódicos; los primeros no achacarán, sin duda, a modestia mis palabras; los que sólo saben de mí por referencia y aquellos que acudieron a esta sala seducidos por el deseo de oír hablar a un Almirante Embajador, deben prepararse para recibir una fuerte impresión de desengaño.

(*) Conferencia pronunciada en la Real Sociedad Geográfica el día 20 de Enero de 1947.

Hecha esta advertencia, a la que concedo gran importancia porque no me gustaron nunca las exhibiciones voluntarias, quiero corresponder a la gentileza y amabilidad de la Real Sociedad Geográfica —y de un modo particular a la de su Presidente y Secretario perpetuo, mis buenos amigos los Sres. Novo y Torroja— haciendo la promesa formal de no dejarme dominar por la emoción que siento al verme ocupando un sitio reservado a hombres de ciencia y elevado prestigio, y de poner de mi parte todo lo posible para no cansar a las señoras y señores que me honran con su presencia en este acto.

Y para dar exacto cumplimiento a mi promesa, doy por terminado este exordio entrando en el desarrollo del tema que se ha considerado pudiese interesar a ustedes, “Mi viaje a Buenos Aires a bordo del crucero “Galicia”, en calidad de Embajador extraordinario de España con motivo de la exaltación a la Presidencia de la República Argentina de la ilustre figura del General Perón”. Perdonen ustedes la premiosidad de mi lengua, los lapsus en que seguramente voy a incurrir y, sobre todo, la falta de amenidad que ha de caracterizar mi charla. Mil gracias, Sr. Embajador (1), por su asistencia a este acto; es un honor que aprecio y valoro. Huelga decir que mis palabras y conceptos quedan sometidas a su gentil censura.

* * *

Después de una época de intensa labor, en destino de la Marina cargado de, para mí, desconocidas preocupaciones, me sorprendió el mes de Mayo de 1946 en pleno descanso en mi domicilio de El Ferrol del Caudillo. Por primera vez saboreaba las delicias de la vida patriarcal siempre añorada a lo largo de mi carrera; y acariciando planes veraniegos, que, pese a su vulgaridad, no pude nunca desarrollar, sentía verdadero horror ante esas llamadas telefónicas, que, practicadas con especial nervosismo, indican claramente que se trata de una conferencia interurbana. Mediaba el día undécimo del mes de las flores —que en Galicia suele ser muy distinto al que ustedes disfrutaban en esta españolísima capital— cuando mi presencia al teléfono era reque-

(1) El de la Argentina, Excmo. Sr. D. Pedro Radío, que honró el acto con su asistencia.

rida desde Madrid; acudí un tanto desconcertado. "Madrid, Madrid..." "Madrid al habla. ¿El Almirante Moreno? El Sr. Ministro de Marina desea hablarle."

El Consejo de Ministros, por indicación expresa de S. E. el Jefe del Estado, había decidido algo sobre mi persona: algo así como una comisión fuera de España; discretamente no cabía puntualizar más; debía emprender viaje lo antes posible para recibir instrucciones del Ministerio de Asuntos Exteriores.

Pese a mis ansias de tranquilidad, he de confesar que la noticia no me desagradó; no hacía mucho que la prensa venía anunciando para el 4 de Junio la transmisión de poderes del Presidente de la República Argentina, General Farrell, al General Perón, triunfante en elecciones cuyas vicisitudes se habían seguido en España con particular interés; y, naturalmente, pensé en Buenos Aires como objetivo de mi viaje. Sin embargo, se me antojaba tardío el aviso para tal misión y no poco probable que se tratase de otra en lugar más cercano.

Muchas cábalas durante el viaje a Madrid, y, por fin, el día 13 me presentaba al Sr. Ministro de Asuntos Exteriores. ¡Buenos Aires, en efecto! Embajador extraordinario de España para asistir a la toma de posesión del ilustre General, y actos subsiguientes. Viaje en avión a emprender en fecha no determinada, pero inmediata. ¿No sería mejor enviar un buque de guerra? Imposible. ¡Qué lástima! Mi séquito lo integrarían señores cuya designación estaba entre manos; se me darían instrucciones; pero amablemente se me invitaba a manifestar mi previa conformidad. No dudé un momento en aceptar, agradecido, el honroso encargo, aun reconociendo mi falta absoluta de dotes para ejercer cargos diplomáticos de tamaña altura, pero animado quizá por la idea de que, con ocasión de mis andanzas por todo el mundo, como Comandante de buque había tenido ocasión de probar mis fuerzas en misiones de ese tipo, aunque, como es lógico, de menos envergadura, y alguien me aseguró que no lo había hecho del todo mal. Pero, además, en forma alguna cabría renunciar a tan señalada deferencia.

Una vez en el hotel empezaron mis preocupaciones. ¿Salida inmediata?; pero, ¿cómo? Necesitaba ocho días, por lo menos, para hacer mis preparativos, e inexcusablemente regresar a El Ferrol y recoger allí no sólo mis indispensables uniformes, sino también esa abrumadora variedad de adminículos y de "cosas" que requiere la presentación

en las grandes solemnidades y actos oficiales en toda su variedad. No es corriente venir a Madrid preparado para todo evento, y menos en casos como el mío, para los que estaba indicadísima la utilización del billete de ida y vuelta.

¿Serían ya conocidos los nombres de mis compañeros de misión? Necesitaba ponerme en contacto con ellos; hacer planes, pulsar opiniones, documentarme. El tiempo apremiaba por igual a todos, pero no era cosa de molestar más a las personalidades, que bastante tenían con improvisar nuestro viaje.

DECISIÓN: Pedir un coche al Ministerio de Marina y desplazarme a El Ferrol; todo lo demás ya se arreglaría. Y, en efecto, previa la adopción de medidas que garantizaran la información necesaria, después de diez horas de loca carrera por tierras castellanas, leonesas y gallegas, daba vista a la capital del Departamento Marítimo norteño.

Prisas sin cuento, pero el teléfono en calma. Por fin el día 27 se me comunicó que la salida de Madrid tendría lugar el día 20 en el avión de Lisboa, donde transbordaríamos a otro de la línea a Buenos Aires, vía Dakar-Natal. Interesante dato: pero me faltaban otros muchos que no podían todavía serme precisados.

Mas el hombre propone y Dios dispone. Diez horas después, a las veintiuna treinta del mismo día 17 (viernes), llamó Madrid urgentemente. Era el Sr. Ministro de Marina que deseaba hablarme. ¡Notición! El Consejo de Ministros que se estaba celebrando había acordado en principio enviar a Buenos Aires al crucero "Galicia", surto en el Arsenal de El Ferrol; debía yo prepararme para embarcar a bordo; la Misión se incorporaría en Las Palmas. ¿Posible? La salida habría de tener lugar en la madrugada del domingo. Deseaba el Almirante Regalado conocer mi opinión, que hube de dar en sentido absolutamente favorable, a reserva, como es lógico, de las dificultades que pudieran surgir por cuestiones relacionadas con el grado de alistamiento de crucero, que yo, oficialmente al menos, ignoraba, y con su autonomía. Navegando a velocidad económica —o sea la que permite hacer un determinado recorrido con mínimo de consumo de combustible— bastaría una sola escala en Cabo Verde para alcanzar el Río de la Plata; pero la travesía en tales condiciones exigía un mínimo de catorce días; demasiado tiempo. La fecha conveniente para la llegada era, según se me dijo, la del 1.º de Junio; se consideraba como tope la del 3. Acep-

tar esta última sobre la base de una exactitud cronométrica exenta de toda posibilidad de retrasos que en la mar no cabe soslayar, implicaba lanzar el barco a una aventura peligrosa, en la que nadie pensó. Se imponía, por tanto, recurrir a velocidades relativamente elevadas, sin dar importancia al consumo de "fuel-oil" (que, como es sabido, aumenta exageradamente al exigir mayores potencias), a reponer en dos o tres puertos convenientemente elegidos. Procediendo así, podría cruzarse el Atlántico con seguridad en un plazo de diez a doce días, incluyendo las veinte o treinta horas que habían de suponer las operaciones de aprovisionamiento en puerto.

Rápidamente se concertaron detalles. La presencia en Madrid del Capitán de Navío Nieto Antúnez, que muy pocos días antes había hecho entrega del mando del "Galicia" y el decidido empeño que el jefe del mismo empleo, Sr. García Freyre, que le sustituyó, puso en solventar dudas y reparos momentáneos, contribuyó poderosamente a facilitar la decisión del Gobierno, que tres horas más tarde era firme y quedaba resumida en la siguiente orden: "Se comisiona al crucero "Galicia" para conducir a Buenos Aires la Embajada extraordinaria que preside el Vicealmirante Moreno. El buque debe hacerse a la mar, a ser posible, en la madrugada del domingo 19 y dirigirse a Las Palmas, adonde se transmitirán nuevas instrucciones. Necesario limpiar fondos antes de salir."

Debe hacerse notar cómo el "Galicia", interrumpidas sus actividades normales por la escasez de petróleo que afecta a todos los sectores de la vida nacional, se encontraba amarrado en el Arsenal del Departamento de El Ferrol desde cinco meses atrás. Su existencia de combustible era muy escasa a la sazón y fué preciso tomarlo de otros buques de la Escuadra para facilitárselo en cantidad que le permitiese alcanzar desahogadamente el Puerto de la Luz (Gran Canaria). La operación comenzó apenas recibida la orden de salida, y se prolongó toda la noche y mañana siguiente. Suspendida a mediodía para facilitar la entrada del barco en dique, hubo de continuar en pésimas condiciones (y con olvido de precauciones que normalmente se observan con toda escrupulosidad) una vez el casco en seco. Entre tanto se limpiaban y pintaban los fondos, en bien de una economía de combustible que en todo caso ha de obtenerse y a título de elemental previsión, y se efectuaba el embarque de los víveres necesarios para el consumo de la

dotación durante un mes; de los cientos de toneladas de agua que exige el relleno de los tanques de calderas y consumo de la dotación, y de la infinidad de pertrechos y efectos que se juzgaron precisos para evitar innecesarios gastos en el extranjero. Presenciando yo aquella sucesión de faenas activísimas en que se ponía a prueba el espíritu y resistencia de Oficiales y marineros, no pude menor de recordar aquellos inolvidables fervores característicos de los días de nuestra guerra, que culminaron en la milagrosa improvisación de una flota que tan decisivos servicios había de prestar a la Causa Nacional.

Todo se hizo con extraordinaria rapidez; pequeños percances en la poco corriente faena de "petrolear" con el buque en seco, y la presentación de averías en una de las bombas de achique del dique en continuo trabajo cotidiano, impidieron que la salida a la mar tuviese lugar exáctamente a la hora prevista, imponiendo un retraso de ocho horas. A las doce quince del 19 de Mayo, el crucero con su dotación forma en correctísimo "Babor y estribor de guardia" y arbolando insignia de Vicealmirante, abandonaba la dársena del arsenal. Treinta minutos más tarde navegaba a régimen de veinte nudos, dejando por su popa las alturas que coronan la entrada de la ría de El Ferrol, con rumbo a Las Palmas; primera escala fijada por el Estado Mayor de la Armada e impuesta por la escasa cantidad de "fuel-oil" que nos pudo facilitar el Departamento.

De El Ferrol a Las Palmas.—Para el Comandante del "Galicia" y desde luego para mí ofrecía esta primera singladura un particular interés. Las largas permanencias en puerto sientan muy mal a los barcos: sus instalaciones y servicios, complejos en demasía, tienden a oxidarse, pese a los cuidados que se les prodigan, y nadie tendría razón al extrañarse ante la presentación de pequeños percances que, a veces, traen consigo fracasos irremediables. No estábamos tranquilos: en cualquier momento podía surgir en el puente la figura de cualquiera de los jefes de Sección o de Servicios —probablemente la del jefe de máquinas— con noticias desagradables. Y téngase en cuenta que una arribada impuesta por la necesidad de reparar cualquier minucia de las que a bordo no tienen arreglo, al despertar la desconfianza en el Ministerio de Marina, habría de traer consigo, irremisiblemente, la revocación del acuerdo y el derrumbamiento de nuestras ilusiones. Entre tanto todo era alegría en el barco, y aun éste mismo —los barcos, se-

ñores, tienen también su personalidad y hasta su lenguaje— parecía querer decir a sus hombres: “no dudéis de mí; estoy más contento que vosotros; pero mimadme y cuidadme bien; tengo fama de bonito y quiero presumir”.

Nada ocurrió de particular: con tiempo espléndido doblamos el Cabo Villano y muy pronto las tierras de España se perdieron bajo el horizonte. A las ocho de la mañana del martes 21, o sea cuarenta horas después a la salida de El Ferrol, previo acuerdo radiotelegráfico con la autoridad naval de las islas Canarias, aumentábamos la velocidad a veinticuatro nudos, para alcanzar el Puerto de la Luz exactamente a la hora que se me había indicado como más conveniente: tres de la tarde, o sea las “cuatro” en los relojes peninsulares. Sobre el muelle de atraque esperaban las autoridades civiles y militares de la provincia y de la isla: saludos, invitaciones, que sólo en parte podía aceptar, y facilidades máximas para proceder al embarco de combustible. A la vista de los datos facilitados sobre los pormenores de esta operación, quedó fijada como hora de salida la de las doce de la noche.

Momentos después de amarrar se presentaron a bordo los miembros de la Misión que debían acompañarme y cuyas respectivas personalidades me habían sido anunciadas en radiograma expedido por el Sr. Ministro de Asuntos Exteriores y recibido en la mar. Habían llegado a Las Palmas la víspera a bordo de un avión militar y eran portadores de las Cartas credenciales que en día me acreditarían como Embajador extraordinario ante el Presidente de la República, así como de otros documentos, para mí y para el Comandante del crucero, de sumo interés.

La Misión quedó desde ese momento constituida como sigue:

Ilmo. Sr. Subsecretario de Educación Nacional, D. Jesús Rubio y García Mena.

Coronel del Ejército del Aire, Sr. D. Alfredo Gutiérrez López.

Teniente Coronel de E. M., D. José María Otalaurruchi y Tobías.

Catedrático, secretario particular del Subsecretario Sr. Rubio, don Antonio Tena Artigas.

Capellán de Auxilio Social, Reverendo Padre Cantero.

En calidad de ayudante personal, del que dada mi situación especial de descanso carecía, hubo de incorporarse por especial deferencia del Sr. Ministro de Marina, un hijo mío, Teniente de Navío, al que la

noticia había sorprendido en Cádiz, y de cuyo equipaje siento no haber obtenido algunas fotografías: lo que buenamente tiene cabida en el armario —llamémosle así— de una lancha rápida.

Todo estaba preparado a bordo para recibirles, y su instalación no exigió mucho tiempo.

Pasamos en Las Palmas horas muy agradables: recibidos con el cariño a que nos tienen acostumbrados, nuestros compatriotas insulares no ocultaban su satisfacción ante la decisión del Gobierno de enviar un buque de guerra a la Argentina. En la Comandancia General de la Base Naval de Canarias, durante la fiesta con que nos obsequió el Almirante Pastor, tuve ocasión de establecer contacto con el Cónsul de la Argentina en el archipiélago, de quien, por su calidad de antiguo colaborador del Presidente electo, esperaba útiles orientaciones; y, efectivamente, con gran amabilidad y franqueza, y en distintos "aportes" expuso en líneas generales la situación de su país, aportando datos y juicios sumamente interesantes cuya exactitud pude comprobar más tarde.

Después de una simpática cena, a la que asistimos invitados por las autoridades de la isla, regresamos a bordo. Todavía no se había recibido la totalidad del combustible y hasta la una de la madrugada no pudimos hacernos a la mar.

Nos dirigíamos ahora a Puerto Grande, en la isla de Santiago, del grupo occidental de Cabo Verde, segunda escala prevista para nuestro aprovisionamiento de "fuel-oil". Travesía normal a velocidad de 25 nudos, de la que el barco no pareció enterarse; el tiempo continuó mostrándose en extremo benigno, circunstancia que permitía a mis compañeros de Embajada curiosear su nueva, y para ellos extraña, casa habitación con la misma tranquilidad que si se tratase de un hotel en plena Gran Vía.

No habían transcurrido treinta y cinco horas desde nuestra salida de Las Palmas cuando los teléfonos del puente de mando anunciaban la presencia por la proa de la isla de recalada, cuya costa "barajábamos" poco después en demanda de la bahía de Porto Grande. ¡Fondo! Las doce horas del segundo huso occidental.

Inmediatamente se personaron a bordo el Delegado en la isla del Gobernador General del Grupo a que pertenece, con residencia en San Vicente; el Comandante de Marina, un Oficial comisionado por el

General Gobernador Militar y el Cónsul de España. Todos me brindaron su apoyo incondicional para cuanto pudiésemos necesitar y se mostraron deseosos de agasajarnos dentro de las escasas posibilidades que ofrece su aislamiento. Les hice presente la necesidad de reanudar el viaje sin pérdida de tiempo, a poder ser antes de la puesta del sol, circunstancia que me impediría desembarcar; mas como insistieron en sus pretensiones, salté a tierra en unión del Sr. Subsecretario y del Comandante del buque, para efectuar una excursión al Norte de la isla, que terminó en la residencia consular, donde nos esperaba el General Gobernador y varios Jefes del Ejército.

Tierras áridas y puede decirse que desiertas, sólo la existencia de alguna que otra granja enclavada en pequeños oasis da la sensación de vida. El núcleo principal de población (unos 20.000 habitantes, en su mayor parte negros) gira alrededor de las actividades portuarias, bastante intensas dada la situación de la isla en relación con las derrota de América Central y del Sur. No tuvimos tiempo a visitar el caserío y corresponder, ya fuese sólo con nuestros saludos, a la simpática curiosidad del vecindario. La conversación sostenida con las autoridades acerca de España y de su actitud en los momentos actuales, comprendida y elogiada, duró largo rato y nos obligó a regresar al "Galicia" directa y apresuradamente.

A las veinte horas, embarcadas las toneladas de nafta previstas, algunos víveres frescos y todo el tocino que se pudo encontrar —que no fué poco—, abandonamos la bahía. La incógnita que representaba la posibilidad de rellenar de nuevo en "Bahía de Todos los Santos" estaba ya despejada —me lo había comunicado así la víspera el Estado Mayor de la Armada— y, por tanto, nada se oponía a que iniciásemos la tercera etapa: "Porto Grande-Bahía". Las 2.028 millas que separan ambos puertos fueron navegadas, sin el menor incidente, a régimen de 22 a 23 nudos.

El domingo, 26 de Mayo, a media noche, cortamos la línea ecuatorial por los $31^{\circ} 17'$ de longitud, celebrándose con este motivo las fiestas tradicionales en un ambiente de gran expectación creado por profanos y noveles. Por cierto, yo que me consideraba viejo amigo de Neptuno y exento en consecuencia del pago del impuesto a que han de someterse quienes por primera vez se internan en sus dominios, fui severamente tratado y reprendido por la cómica majestad, que se dignó

tacharme de recalcitrante espía... y, lo que es peor, de viejo curioso e impertinente.

Dejamos por estribor las tierras de Fernando Noronha, y durante la noche del mismo día 26 los destellos de la Farola de Olinda (Pernambuco) señalaban la proximidad del Continente al que España sacó de la nada para prodigarle sus cariños maternales y encender sobre sus tierras vírgenes la antorcha de su fe: de su fe en Dios y en sus destinos providenciales, que nadie ni nada conseguirá extinguir.

Preparativos de entrada en puerto. Tiempo en calma...: prisa por llegar. ¡Cabo San Agustín! Bahía: Entramos cerrada ya la noche del 27 y atracamos al Muelle Comercial por la proa y a dos metros de un submarino norteamericano: el "Didion". Al pasar por su costado, la dotación del "Galicia", cuya bandera alumbra un proyector, adopta la posición de firmes: la del submarino se concentra en la proa y corresponde: seguidamente saltan a tierra cuatro hombres para tomar nuestras "estachas" y auxiliar la faena de amarre. La prestación de mutuos auxilios es costumbre inveterada entre los hombres de mar.

La presencia a bordo de nuestro Cónsul Sr. D. Manuel Manzucos nos alegra a todos. Las autoridades locales envían sus representaciones, a pesar de la hora; como pienso en que podremos salir a las siete horas del día siguiente, no habrá visitas oficiales.

El Teniente de Navío que me trae los saludos del Almirante Jefe del Distrito Naval es un muchacho sumamente agradable que se considera feliz entre nosotros: ha recibido instrucciones para invitarme a enviar a tierra la marinería franca de servicio; acepto agradecido; la más elemental discreción aconsejaba que la propuesta no partiese de mí. Las autoridades consideran conveniente que una patrulla de Infantería de Marina desembarque al mismo tiempo en evitación de cualquier desmán. No es necesario: la dotación sabrá hacer honor a la hospitalidad que se le brinda.

Entre tanto, sobre el muelle un público numeroso contempla el crucero con recelo y respeto: está constituido por gente de color, casi exclusivamente. Ni un gesto, ni una palabra molesta, simplemente curiosidad estática y muda. En el barco se han tomado discretas medidas de seguridad y sólo se permite la entrada a proveedores y compatriotas que lo desean.

Asistí, con una parte del séquito y Comandante del buque, a una

cena en casa del Sr. Cónsul. La señora de Manzuco nos abruma a preguntas: ¡España! ¡España! ¿Cómo está España? Hablamos largamente: no es preciso exponer allí la verdad acerca de nuestra situación interior y exterior, sobradamente conocida por nuestro representante. Pero sí tuvimos la satisfacción de escuchar de sus labios que, dentro del ambiente hostil que en la población civil crea y sostiene la prensa extremista y patrañas adversarias, los dos mil españoles que integran nuestra colonia se muestran agradecidos al régimen y de un modo particular a S. E. el Jefe del Estado por haber sabido evitar la intervención de España en la guerra; pienso yo en que no será ésa la única razón. Falta allí propaganda; se quejaban de ello nuestros compatriotas, que consideran cosa fácil aumentar rápidamente el número de adeptos. La Radio Nacional está prestando inestimables servicios, pero "les sabe a poco", como vulgarmente suele decirse. Libros y revistas, periódicos, estadísticas, noticias y datos concretos acerca de nuestra reconstrucción y progreso en los órdenes industrial y social, etc., producirían sin duda efectos óptimos. Hay mucha ignorancia. Un sacerdote secular español que lleva cuarenta años ejerciendo su sagrado ministerio en Bahía preguntaba a bordo si era cierto que en España se perseguía a la Religión Católica: fué directamente conducido a la capilla para que se mostrase ante el Santísimo Sacramento permanentemente reservado; visitó varios camarotes y vió cómo en ninguno faltaba un cuadro, fotografía o imagen de la Virgen del Carmen; cambió impresiones con el Capellán... Pueden ustedes figurarse el asombro del buen Padre de almas; no creo vuelvan a atormentarle preocupaciones de esa índole. Y este mismo señor, con mejor intención que acierto, preguntaba poco después en la cámara de Oficiales antes un grupo de Alféreces de Navío, siempre dispuestos a tomar a broma las cosas más serias: "¿Pero todos ustedes son efectivamente franquistas?" Las risas se oyeron en la toldilla. Me dijeron que al salir del barco parecía rejuvenecido.

Al tocar de nuevo en Bahía durante el viaje de regreso a España, varios periodistas de la localidad solicitaron una entrevista con el Comandante del barco. Una "interviú", como hemos dado en decir. "¿Es verdad que España pasa por una crisis de hambre?" "En España están ustedes, señores. —replicó el Comandante—, pidan lo que quieran, sin limitación alguna; es casi seguro que les podré complacer." "Está

bien que usted diga eso, claro; pero..." "Pero, pero... ¡eso no vale!" "Pidan, pidan, de lo contrario les consideraré rendidos." Y salieron por la tangente, asegurando que se lo dirían a la U. N. R. R. A. Y como estos casos otros muchos cuya narración omito ante el temor de resultar pesado.

La mayor parte de la colonia es gallega: de Pontevedra y su provincia más del sesenta por ciento. Es curioso. Gente adinerada, vive dedicada al comercio (ferreterías, ultramarinos y bares, son sus especialidades predilectas) y están bien considerados en la ciudad, que cuenta con trescientos cincuenta mil habitantes, en su mitad negros o mulatos. Se encuentran allí establecidas varias comunidades religiosas: Padres Agustinos, del Corazón de María, Mercedarios y algún convento de monjas. ¡Lástima que la urgencia de la comisión no nos haya permitido un más amplio contacto con todos ellos en apoyo de su labor españolista! De todos modos, la presencia del barco —al regreso permaneció allí tres días— produjo muy buena impresión, que no dejará de ejercer cierta influencia aun sobre las gentes del país más contrarias al nuestro. Claro está que será difícil convencerles de que el "Galicia" fué construído en Ferrol hace ya varios años y no recientemente, en Alemania, como creen y hacen creer a los demás.

Retrasada la salida por no haber entrado a bordo durante la noche más que ochocientas cincuenta toneladas de petróleo a cuenta de las mil doscientas cincuenta y cuatro solicitadas a la casa "Anglo-Mexican Petroleum Company" que abastece el puerto, a las nueve treinta recibí la visita del Almirante Jefe del Distrito Naval, a la que correspondía minutos más tarde. Entrevistas sumamente cordiales y, como ustedes han de suponer, discretas. También fuí saludado por el Comandante del submarino norteamericano "Didion", quien, después de una conversación sobre temas profesionales, bebió una copa de jerez por "España, su Marina y la felicidad de nuestra comisión". Simpático muchacho: joven, pero muy versado en diplomacia. Uno de mis Jefes le devolvió la visita.

A las doce cuarenta y cinco, listos del todo, desatracamos del muelle entre la más respetuosa expectación del personal obrero e infinidad de curiosos, sin que algunos cientos de pañuelos, agitados en diversos edificios, dejasen de dar la nota cariñosa y simpática en nuestra despedida. Los himnos brasileño y norteamericano interpretados por la

banda del crucero en el momento de zarpar, fueron escuchados con absoluta indiferencia por el público. El nuestro no tuvo, lo supondrán ustedes, mayor éxito. Sólo la dotación del submarino correspondió al saludo, manteniéndose en correcta posición de firmes.

Una vez fuera de malecones se estableció, sin pérdida de tiempo, el régimen de 22 nudos, que habría de permitirnos recalar en el Río de la Plata con las últimas luces del 31 de mayo. Una reserva de velocidad de 11 nudos y combustible suficiente garantizan ya, salvo imprevisto contratiempo, la puntual entrada en Buenos Aires.

Canal de los Abrahos; arrecifes del Cabo Santo Tomé, Golfo de Santa Catalina... ¡Frío! El barco cambia el aspecto: los trajes blancos vuelven a los armarios y surgen de nuevo los chaquetones y chubasqueros. Los ventiladores sometidos a dura prueba durante diez días entran en período de descanso y mil manos tocan instintivamente los radiadores porque nos parece que calientan menos de lo que necesitamos. ¡El invierno llama a las puertas del hemisferio Sur!..., lo que no hace mucha gracia a mis compañeros de misión... ni a otros muchos que no forman parte de ella. Nuestras pinturas están flamantes: será una pena que comiencen los rociones dulces y salados que tanto teme la coquetería del "Galicia".

Pero no; el tiempo se muestra de lo más amable: ligeros "bandazos" causados por esa mar que llamamos "boba", y nada más. Al contrario de lo que se espera, desaparece casi por completo al entrar en el Golfo de Santa Catalina, famoso por sus tormentas y sorpresas entre los ya escasos capitanes de veleros.

¡Cabo Polonia! ¡Tierras de Santa María! Todo marcha bien; son las tres de la tarde del día 31. ¿Y esa tierra que surge sobre el horizonte? ¡Isla de los Lobos! ¡Recalada! Pasa un crucero norteamericano salido del Río de la Plata: ¡Señales! "Crucero... Bienvenidos". "Crucero español "Galicia": ¡Buen viaje, adiós!"

La luz del sol es sustituida por el guiño monótono, sistemático e incansable de las farolas que alumbran la costa Norte de la desembocadura del Plata. La de Cabo Santa María se va perdiendo por la popa; son ahora la de Isla de los Lobos, Punta Negra e Isla de las Flores las que balizan la derrota del "Galicia", que ha dejado caer su velocidad a 15 nudos. Sin mirar cuento: ¡uno, dos, tres... destello!, ¡uno, dos...!: es que acaba de venir a mi imaginación el recuerdo, ya

muy lejano, de toda una guardia de alba que pasé siendo Guardiamarina, muerto de frío, en la cofa de la "Nautilus", purgando no sé qué travesura cometida en la playa de Pocitos de Montevideo la víspera de abandonar el puerto.

Dejamos por estribor los magníficos resplandores de la capital uruguayana y gobernamos sobre el barco-faro, donde esperaba el práctico del canal dragado que conduce a Buenos Aires.

He convenido con el Embajador residente en la Argentina que la entrada en puerto tenga lugar a las tres de la tarde del día primero. Se nos prepara un gran recibimiento y conviene sacar todo el partido posible de la circunstancia de ser sábado. Sobra tiempo, y remontamos perezosamente el río. A las seis de la mañana fondeamos en las proximidades de La Plata. El costado del barco se cubre de guindolas (tablas-asientos, suspendidos de la borda, cuya altura sobre el agua se regula "arriando" más o menos "amarra"). Es preciso retocar los costados y dejarlos relucientes: inspeccionar la policía del barco desde fuera; pero, además, hay que dormir un rato. Al mediodía se leva el ancla y se pone la proa a la capital; hacemos tiempo reduciendo más y más el andar. Son las dos y cincuenta de la tarde y tenemos por el través de babor la extremidad del espigón abrigo de las dársenas. La dotación ha cubierto ya sus puestos en "babor y estribor, de guardia". Las formaciones de cubierta se me antojan impecables. Silencio absoluto, que rompen los altavoces de cuando en cuando repitiendo órdenes del mando. De pronto, un toque de corneta: ¡atención general! ¡Firmes! Se va a rendir homenaje a la bandera argentina antes que la proximidad de edificios impida saludar al cañón. ¡Rompe canasta! ¡Fuego! El pabellón celeste y blanco se despliega en el tope mayor y suena el primer disparo de honor; emoción: es la Madre que llama a la puerta lejana de una de sus hijas. Van a sucederse escenas cuya descripción merecería una pluma más brillante que la mía, hartamente modesta, pero no por ello menos atrevida.

Exactamente a las tres se encontraba el buque entre los dos malecones que limitan la dársena Norte, en la que el buque debía ser momentáneamente amarrado al solo objeto de dar mayor realce al recibimiento.

Un inmenso gentío, entre el que destacaban un sinnúmero de banderas y pancartas, cubría la extensa zona que rodea los muelles; sobre el

andén del que nos estaba destinado, y al que a duras penas cerraba el paso la Policía, se alineaba, correctísima, una compañía de Infantería de Marina encargada de rendir honores. Los gritos de “¡Franco, Franco...!”, “¡Viva España!”, “¡Franco sí, comunismo no!”, “¡Perón sí, Stalin no!”, lanzados insistentemente por la multitud, eran percibidos con claridad, resultando muy difícil a los Oficiales de Sección contener a sus hombres —deseosos de asociarse al homenaje— en actitud militar o atentos a la maniobra.

A medida que nos acercábamos a la línea de ataque aumenta el clamoreo en tierra, haciéndome pensar en una prematura e incontenible invasión del barco, si la Policía, como era de temer, resultaba arrollada. Por un momento, y previa orden transmitida por los altavoces, se permitió a las “Brigadas” agitar ordenadamente los gorros a título de correspondencia al saludo; esta demostración elevó al máximo el entusiasmo de las masas, que, redoblando sus gritos y estribillos, daba al aire pañuelos, sombreros y banderas.

Es interesante hacer notar que nuestro vecino más próximo habría de ser minutos después, un vapor tipo “Liberty” en cuya popa ondeaba el pabellón soviético. Sus hombres debieron de pasar un mal rato, pero sin duda consideraron más prudente no darse por aludidos, porque no se observó la menor alteración de orden y compostura en su cubierta: y no lo dejé de observar un momento.

La faena de ataque se hizo con rapidez. Inmediatamente pasaron a bordo, con el Sr. Embajador de España, Conde de Bulnes y personal diplomático y militar a sus órdenes, el Sr. Ministro de Marina, Vicealmirante Pantín, que prefirió acudir personalmente a darnos la bienvenida en nombre de la Armada Argentina; un ayudante del Presidente Farrell, portador de su saludo; un Coronel del Ejército, en representación del Presidente electo, General Perón; el Subsecretario de Asuntos Exteriores, Doctor Lucio Moreno Quintana, enviado por el Gobierno; Jefe de la Escuadra de Mar, Contraalmirante Martínez; Jefes del Ejército que acudían en nombre de las autoridades militares, emisarios del Alcalde y otros cargos locales; Presidentes de nuestras principales entidades, Casinos, Centros y Hospitales establecidos en la capital; la Junta directiva de los Caballeros del Pilar y Santiago Apóstol; otras muchas personalidades españolas y argentinas sin misión oficial y, por último, un buen número de periodistas y fotógrafos.

Las jerarquías más destacadas fueron recibidas con los honores de rigor; después, no hubo ya forma de entenderse sobre cubierta. Mis deseos de mantener, dentro de un orden relativo, las debidas distinciones, y que se habían traducido con anterioridad en una serie de medidas y consignas, acababan de fracasar rotundamente. La cámara del Almirante se vió invadida, hasta el extremo de hacerse imposible todo movimiento en su interior y en los pasillos que le dan acceso. A todos ofrecí, como pude, una copa de jerez, entre abrazos, apretones de manos, elogios a la decisión del Generalísimo de enviar un barco de guerra a la Argentina, y frases de admiración por la "magnífica velocidad" desarrollada por el "Galicia" en su viaje y que algunos sobreestimaban en tal forma que le suponían cruzando el Atlántico de un solo salto y en cinco días.

Conocía yo de antemano los deseos del Gobierno argentino de que lo antes posible me trasladase con toda la Misión al Hotel Plaza, dispuesto para alojarnos —seguramente para evitar que se prolongase demasiado la manifestación pública en los muelles— y todo estaba dispuesto al efecto. Y abreviando la recepción cuanto estuvo en mis manos, a las dieciséis saltaba a tierra en unión del Sr. Ministro de Marina, Embajador residente, Subsecretario Sr. Rubio y más personalidades del séquito y Capitán de Navío de la Armada argentina Sr. D. José A. Dellepiane, puesto a mis órdenes, en calidad de Ayudante, apenas amarrado el barco.

Pasada revista a la compañía de honor, abandonamos la zona del muelle reservada para, a través de una calle abierta entre la multitud y fuertemente acordonada por la Policía y retenes de Marinería armada, dirigirnos al lugar donde permanecían estacionados los coches. Y ocurrió entonces lo que tenía que ocurrir: el gentío, tanto tiempo contenido, rompió el cordón de agentes y separándonos unos de otros, nos rodeó, apretó y repelió después, para terminar aislándonos en tal forma que todo intento de avance resultaba inútil; y ello a pesar de la enérgica actuación de la Policía, que varias veces hube de rogarle moderase. Todos querían abrazarnos o estrechar, al menos, nuestras manos; de un modo particular, y por lo que a mí se refiere, el sinfín de gallegos y gallegas allí concentrados que decían conocerme y que a todo trance deseaban hablarme de sus lares, familias y nostalgias. A los vivas a España, a Franco y a Perón seguían otros a Galicia o al "Ga-

licia", con "muertas" intercalados al comunismo y a Rusia. Entre aquella masa electrizada por la exaltación de sus sentimientos patrióticos o de afinidad de raza, surgió la figura de un hombre joven que hacía grandes esfuerzos por abrirse camino y llegar hasta donde yo me encontraba detenido por la avalancha; pedía paso y me llamaba por mi nombre; fué detenido por los agentes, mas al ver éstos que yo le tendía la mano, le dejaron acercarse: se trataba de un cabo de Artillería expulsado de la Armada, antiguo subordinado mío, que reflejando en sus ojos una gran emoción quería saludarme y "ponerse a mis órdenes". Como este muchacho había, sin duda, muchos presentes; todos olvidaban sus rencores para aplaudir y agasajar al grupo de españoles que les llevaban un saludo de su Patria sin reparar en el pasado de cada uno.

Lloraban hombres y mujeres: muchos me miraban sin atreverse a pronunciar una sola palabra; les extendía mis manos y caían de rodillas para besarlas. Quise proteger a dos ancianos arrollados por la masa y alguien gritó a mi lado: "¡Déjelos, déjelos, hoy no les importa morir!"

De muchas escenas de tipo análogo, presenciadas por mí o por los demás miembros de la Misión, podía dar noticia a ustedes, algunas singularmente emotivas por referirse a madres que nos mostraban a sus hijos para que nos "cepillasen" (acariciar nuestros uniformes querían decir) o hacernos saber a gritos que aunque nacidos en la Argentina eran españoles y querían a España y a Franco. Pero no debo extenderme demasiado, ni es tampoco necesario, ya que, a mi juicio, basta lo dicho para dar una idea de lo que fué el recibimiento y cuáles las fuerzas que movían a aquellos miles de almas —gentes modestas en la mayor parte— conmovidos por la presencia inesperada de un barco de guerra "franquista", como allí se dice, representante para muchos de lo que más quieren y añoran; para otros, de lo que odian y detestan, pero que al fin y a la postre respetan y admiran ya sea allá, muy en el fondo de sus conciencias, puestas momentáneamente al descubierto.

Por fin pudimos reanudar la marcha hacia los coches, y escoltados por una sección de Policía motorizada llegábamos a las dieciséis treinta al hotel.

Entre tanto, el crucero "Galicia" abandonaba su fondeadero accidental para trasladarse a la dársena del Puerto Nuevo, adonde quedó

definitivamente amarrado. En sus proximidades se encontraban las siguientes unidades de guerra:

ARMADA ARGENTINA:

Cruceros.—“Argentina” (insignia del Jefe de la Escuadra de Mar) y “25 de Mayo”.

Destruyores.—“Entre Ríos” (insignia de Capitán de Navío mandando División), “Cervantes”, “Garay”, “Rioja”, “San Luis” y “Corrientes”.

Torpederos.—“Tucumán”.

ARMADA BRASILEÑA:

Destruyores.—“Mariz e Barros” (insignia de Capitán de Navío mandando División), “Marcilio Dias” y “Greenhalgh”.

ARMADA PARAGUAYA:

Cañonero de Río.—“Paraguay” (insignia de capitán de Navío mandando División).

La misma tarde de nuestra llegada, y previo acuerdo verbal, visité al Sr. Ministro de Marina, Vicealmirante Pantín, que dos días después debía hacer entrega del cargo al Capitán de Navío Fidel L. Anabon. No sólo cumplía yo con un deber elemental de cortesía, sino que deseaba agradecer la gentileza del Ministro al acudir en persona a darme la bienvenida. La entrevista, exenta de todo protocolo, se desarrolló en un ambiente de gratísima cordialidad. Hablamos, como es lógico, del viaje que acabábamos de rendir y comentó elogiosamente la prueba de resistencia a que se había sometido al barco, así como la rapidez de su alistamiento, congratulándose de la ausencia de toda avería o percance, siempre de temer cuando “las cosas” se hacen con prisa. Le habían advertido que llegaríamos por vía aérea y “mi sorpresa fué grande —dijo— cuando conocí la salida del “Galicia” con tiempo tan escaso”. El estado de la construcción naval en España le interesaba sobremanera y creo haber dejado ampliamente satisfecha su curiosidad. Nos despedimos hasta el día siguiente porque conocía muy bien el Sr. Ministro cuánto agobio de tiempo implicaba el programa de actos preparado para la Misión.

De regreso en el hotel sostuve una larga conversación con el diplomático argentino Sr. Sáenz de Briones, miembro de enlace entre la representación española y el Ministro de Asuntos Exteriores, que continuó más tarde al encontrarnos de nuevo en la Embajada de Es-

paña, donde los Condes de Bulnes nos obsequiaron con una comida de gala.

La lectura de los periódicos de la tarde y los juicios y comentarios escuchados al referido diplomático, más o menos ligeramente contrastados durante la sobremesa, me permitieron formar un primer juicio acerca de la situación política en la Argentina, personalidad y popularidad de sus principales figuras, estado de relaciones con España y posibles causas del "equivoco" latente en ciertos sectores del país sobre nuestro régimen.

A la misa celebrada el domingo día de 2 de Junio a bordo del "Galicia" concurrieron varias personalidades argentinas, atraídas por la curiosidad que desde los primeros momentos despertó el crucero. Nada extraordinario se había preparado ni cursado invitación alguna; durante la comida en la Embajada que, como queda dicho, tuvo lugar la víspera, se habló de la especial solemnidad que de ordinario revestía el acto a bordo, y como la Condesa de Bulnes demostrase interés en presenciarlo se convino en que iría yo a recibirla y en que le acompañarían el Ministro consejero Sr. Zulueta con su señora y los agregados militares y diplomáticos que lo deseasen, con las suyas; mi sorpresa fué grande cuando, momentos antes de comenzar el Santo Sacrificio, me anunciaron la llegada del General de Brigada, Comandante de la Segunda División del Ejército, Vicario General Castrense, Ministro Sáenz Briones, varios Jefes y Oficiales de todas las Armas y Cuerpos, periodistas y fotógrafos. Cómo se enteraron no lo supe ni me pareció discreto preguntarlo; a todos se les prodigaron las máximas atenciones compatibles con una preparación insuficiente, pero el hecho en sí me desagradó por cuanto pudo dar lugar —ignoro si en realidad ocurrió así— a que alguien pensase en omisiones contrarias al más elemental protocolo: particularmente los Comandantes de los barcos de guerra que nos rodeaban en la dársena.

Ese mismo día, después de un almuerzo ofrecido por el Sr. Sáenz de Briones, se celebró en la Embajada una gran recepción. Conocí allí a muchas personalidades españolas residentes en Buenos Aires y a los miembros más destacados de nuestra colonia, entre ellos el famoso Presidente del Centro Gallego, al parecer no muy adicto al régimen y del que se me dijo era la primera vez que acudía a la casa oficial de España; extremé con todos mis deferencias y hasta creo que llegué a

simpatizar con mi rebelde paisano, quien, a pesar de su cautela, me pareció hombre fácilmente recuperable.

Acudieron también a la Embajada los Ministros salientes de Relaciones Exteriores y de Marina, el Comandante Jefe del Ejército, Almirante de la Escuadra de Mar, varios ex Ministros y algunos miembros de Misiones extranjeras, entre ellos el Sr. Rubén Darío, enviado especial de Nicaragua, y el del Perú, Sr. Ministro de Asuntos Exteriores Doctor D. Enrique García Sayán, además de varios representantes de Institutos Armados pertenecientes a las mismas.

La fiesta resultó muy agradable y para la Misión sumamente útil en el orden de las relaciones que todos deseábamos establecer. Un Almirante ya en la reserva, persona de gran prestigio y sereno criterio, mostró su acentuado interés en hablar conmigo, y expresándonos con franqueza, tratamos de la situación de España sobre la base de la información que él tenía y a la que yo hube de aportar poca cosa, porque lo encontré muy bien orientado y decidido partidario nuestro; de sus labios recogí juicios del mayor interés. Algo muy parecido ocurrió con otros altos Jefes militares, aunque, naturalmente, la conversación hubo de ser mantenida en términos más discretos y protocolarios. Otras muchas impresiones recogimos aquella noche que abrió, por decirlo así, el camino para otros contactos de mayor importancia.

VISITA AL MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES.

Para las diez del día 3 estaban citadas todas las Misiones extraordinarias al objeto de simplificar la presentación obligada al Doctor Cooke y hacer entrega de la copia de las respectivas Cartas credenciales, cuyo original habríamos de poner en manos de S. E. el Presidente Farrell a las cuatro de la tarde. Acudí, acompañado del Embajador residente, diplomático de enlace Sr. Sáenz de Briones y toda la Misión, en traje de etiqueta. Y ocupamos nuestro puesto en el salón de espera ateniéndonos al criterio, con anterioridad establecido, de dar preferencia al orden de llegada a Buenos Aires; nos correspondió el duodécimo lugar, que conservamos desde entonces en todos los actos oficiales. Inmediatamente antes se encontraba la Misión paraguaya, presidida por el Ministro de Defensa Nacional Ge-

neral de Brigada Sr. D. Amancio Pampliega, con quien crucé breves palabras de afectuosa cortesía. Seguía la Misión de la República de El Salvador, con su Embajador especial al frente, Sr. Subsecretario de Relaciones Exteriores Doctor D. Manuel Gutiérrez Serrano.

La ceremonia no ofreció particularidad alguna. Desfile por turno, saludo del Jefe de Misión al Ministro, obligadas frases de cortesía por ambas partes, entrega de la Carta credencial, presentación del séquito y retirada. Ningún detalle de interés que no sea la cariñosa acogida por parte del público que esperaba a la salida del Ministerio y que a fuerza de repetirse llegó a sernos habitual.

PRESENTACIÓN DE CREDENCIALES AL PRESIDENTE FARRELL.

Se celebró esta ceremonia en la llamada "Casa Rosada" (Palacio del Gobierno) a las dieciséis horas del mismo día 3 de Junio.

El protocolo fué idéntico al observado en la visita de la mañana al Ministro de Asuntos Exteriores. A S. E., que vestía uniforme de General del Ejército, le acompañaban todos los Ministros salientes y miembros de su Casa Militar. Al saludarle en nombre del Generalísimo y hacerle entrega de la Carta credencial se mostró particularmente afable, insistiendo mucho en la satisfacción que le producía nuestra presencia y de un modo especial en su agradecimiento por el envío de un barco de guerra: "ya nos veremos —añadió—, pero quiero que anticipe estos sentimientos míos al General Franco". Presentados los respetos de la Misión y contestadas algunas preguntas sin importancia en relación con el viaje del "Galicia", se adelantaron los Ministros para estrechar mi mano y pasó a ocupar nuestro puesto la representación de El Salvador. Terminado el desfile de las Misiones, el Eminentísimo y Revdmo. Sr. Nuncio de San Santidad saludó al Presidente en nombre de todos, leyendo al efecto un interesante discurso, al que contestó S. E. con breves palabras muy bien meditadas y mejor dichas. Grandes aplausos y concentración de miradas en un grupo de diplomáticos que permanecían imperturbables mirando para el techo, donde sin duda observaban algo anormal; esta escena había de repetirse en posteriores ocasiones.

La ovación del público al salir la Misión, por ser grande la con-

currencia en los alrededores de la Casa Rosada y muchos los personajes que esperaban sus coches para retirarse, resultó esta vez más significativa. Pudo pasar incidentalmente inadvertida la pequeña banderita española que en unión de otra argentina ostentaban nuestros automóviles, pero no ocurrió lo mismo, en ningún caso, con los colores de mi banda del Mérito Naval, siempre objeto de manifestaciones de la más viva simpatía o, por lo menos, de curiosidad respetuosa.

COMIDA Y RECEPCIÓN OFRECIDA A REPRESENTACIONES EXTRANJERAS EXTRAORDINARIAS Y PERMANENTES POR EL PRESIDENTE FARRELL.

A la hora anunciada no se podía dar un paso en los reducidos salones de la Casa Rosada, tal era la aglomeración de invitados a la fiesta ofrecida por el Presidente saliente para despedirse de las Misiones ante él acreditadas. Exactamente a las veintiuna treinta hacía su aparición la más alta autoridad de la República en traje de uniforme y acompañado de su hija, encantadora muchacha de dieciocho años; le seguía el Presidente electo con su señora D.^a Eva Duarte. Todos los Jefes de Misiones extraordinarias y permanentes pasamos a saludarle: yo lo hice en unión del Embajador residente y Condesa de Bulnes, sosteniendo una conversación de circunstancias durante la que el General me indicó sus deseos de visitar el barco y hablar con tranquilidad un largo rato; su esposa se adhirió con viveza al proyecto, encargándome mucho no me ausentase del puerto sin que antes tuviese realización, "aunque dudaba ser admitida a bordo"; le contesté que dentro de unas horas estaría indirectamente en sus manos el cierre de la puerta de la dársena y, en cuanto a sus dudas, que estuviese cierta de que no habría de atreverme a detenerla en el portalón "si le permitían" alcanzarlo. Otras preguntas se disponía a hacerme, pero eran muchos los diplomáticos que esperaban y se impuso abreviar.

Al ocupar mi puesto en la mesa me encontré situado entre dos señoras embajadoras de Repúblicas americanas pertenecientes al grupo de las que nada quieren con nosotros; ambas, sonrientes, se miraron entre sí y me miraron a mí, que me apresuré a presentarme como Embajador de España: "¡Pero si tenemos las relaciones cortadas!", dijo una de ellas, en broma, dirigiéndose a su colega; "tan terrible decisión

—repliqué— no alcanza desde luego a las señoras; podemos, si a ustedes les parece, hablar, y hablar, ¿por qué no?, de España; estoy cierto de que así lo desean, ¿verdad? Los primeros compases del himno nacional argentino interrumpieron esta charla inicial provocada por un descuido de los secretarios encargados de estudiar el plano de mesa; menos grave, desde luego, que el que motivó que nuestra embajadora residente tuviese a su derecha al enviado especial de Méjico. Pues bien; diré a ustedes que mis ilustres y simpáticas vecinas no dejaron de hablar ni un solo momento de nuestras cosas, con verdadero cariño y hasta con emoción que no se recataron en exteriorizar.

En este acto no se pronunció discurso alguno.

Terminada la comida dió comienzo la recepción de todos los séquitos. La concurrencia fué tan numerosa y tan excesivo el calor, como para obligar a SS. EE. a abandonar los salones quince minutos más tarde.

EN EL CONGRESO NACIONAL.—JURA DEL PRESIDENTE PERÓN.

El día 4 de Junio, y aun cuando el cariz del tiempo la víspera dejaba bastante que desear, amaneció espléndido. Desde las primeras horas de la mañana se pudo observar una animación extraordinaria en las calles, gente del pueblo en general que se dirigía a ocupar el puesto que le permitiese presenciar las solemnidades que sucesivamente y sin interrupción iban a tener lugar: Presentación al Congreso del nuevo Presidente; entrega del mando por el General Farrell a su sucesor; desfile militar; saludo de las Misiones al Jefe del Estado. Las tropas que debían cubrir la carrera entre la Casa Rosada y el Congreso, muy bien presentadas por cierto, empezaron a desfilar, procedentes de todos los puntos de la capital, a las diez horas, entre vítores y aclamaciones.

Al mediodía nos reunimos en el Palacio del Congreso todos los Jefes de Misión con sus correspondientes séquitos, pasando seguidamente a las tribunas previamente asignadas al Cuerpo Diplomático. En los escaños se observaban bastantes claros, contrastando la rigurosa etiqueta exigida a las personalidades oficiales con la sencilla indumentaria de los Senadores y Diputados. A las doce treinta el Presidente

provisional del Senado, Dr. Ernesto F. Vavio, al que acompañaba en la Mesa el de la Cámara, Dr. Ricardo Guardo, abrió la sesión, procediéndose a dar lectura a los escritos cursados por la Asamblea al General Perón y futuro Vicepresidente de la República Dr. Quijano, en los que se les daba noticia del resultado de las elecciones e invitaba a aceptar los cargos que la "libre voluntad del pueblo" les confería; oídas asimismo las contestaciones afirmativas, se suspendió la sesión para que las Comisiones nombradas al efecto saliesen a recibir a los nuevos mandatarios. Breves momentos después llegaban al estrado presidencial el General Perón y el Dr. Quijano, que ocuparon puesto a derecha e izquierda, respectivamente, de las autoridades legislativas. Invitado por el Presidente de la Asamblea, el General Perón pronunció reposadamente su juramento y, acallados los aplausos y aclamaciones de la Cámara, hizo el suyo en iguales términos el Vicepresidente electo. A continuación el General Perón, ocupando ya la Presidencia de la Asamblea, leyó ante el micrófono el interesantísimo discurso que todos los aquí presentes conocen por haberlo publicado la prensa. No me tomaré la libertad de comentarlo, pero sí he de manifestar que lo escuché con verdadero gusto y con mi imaginación puesta en España. Cuando en sus palabras finales aludió al "don preciado de la civilización dos veces milenaria que, bajo la advocación de la Cruz, nos trajeron los Caballeros de España", muchos diputados en pie y una gran parte del público aplaudió con entusiasmo; yo también, no sé si fuera o dentro de los usos y costumbres diplomáticos; creo que dentro, a juzgar por la actitud de Su Eminencia Reverendísima.

Al salir el Presidente, tengo entendido —no pude verlo— que fué objeto por parte del pueblo estacionado en las calles de apoteósicas aclamaciones.

Nuestra representación fué, como siempre, muy bien acogida, tanto al dirigirse al Congreso como después a la Casa Rosada, oyéndose con mucha frecuencia aplausos y voces de "¡España, España; ahí van los españoles!"

LA TRANSMISIÓN DE PODERES.

Reunidos en el Salón Blanco del Palacio del Gobierno a las catorce cuarenta y cinco las Misiones extraordinarias y representacio-

nes diplomáticas, Cuerpos legislativos, autoridades civiles y militares y numerosos grupos de Jefes y Oficiales de los tres Ejércitos, se presentó sobre el estrado dispuesto al efecto el Presidente Farrell, seguido de todos los Ministros de su Gobierno, y momentos después el Presidente Perón acompañado por los que se disponían a integrar el nuevo.

La ceremonia fué sencilla y breve: lectura y firma de actas, entrega del bastón de mando y de la banda Presidencial y una salutación dirigida por el General Farrell a su sucesor. Ambos Presidentes se abrazaron fuertemente y una vez retirado el General Farrell dió comienzo el acto de prestar juramento los Ministros.

El General Farrell después de la entrega de poderes se dirigió a su domicilio, cruzando a pie la Plaza de Mayo, invadida por la multitud.

DESFILE MILITAR.

Las tropas que habían de tomar parte en el desfile se encontraban en sus puestos desde las dos de la tarde. El crucero "Galicia", respondiendo a expresa invitación del Ministro de Marina saliente, envió una compañía de Marinería con bandera, que hubo de hacer un recorrido de cinco kilómetros a pie, entre incesantes vítores y aplausos, sin que se registrase el más mínimo incidente.

No me fué posible llegar a la tribuna dispuesta para el Cuerpo Diplomático. Apenas ocupó la suya el Presidente, el entusiasmo de la multitud alcanzó proporciones insospechadas; roto el cordón de tropas y policía, una mezcla de jerarquía y gentes de todas las clases obstruyó los accesos, resultando inútiles los esfuerzos de ayudantes y diplomáticos de enlace para abrir brecha. Resultaba peligroso permanecer en aquella situación y me retiré a la planta baja del palacio, donde está instalado el Ministerio de Marina; el Almirante Jefe del Estado Mayor y otros varios que allí se habían recluso, me hicieron objeto de las mayores deferencias, proporcionándome un hueco (bastante desfilado por cierto, dada la situación relativa de los despachos respecto al frente del edificio) para que pudiese presenciar el paso de las tropas. Muchos diplomáticos a los que ocurrió lo mismo deci-

dieron esperar en el interior de los salones presidenciales la terminación del acto.

Desfilaron en total unos diez mil hombres; en primer término, la compañía de desembarco brasileña, la del "Galicia" después, y a continuación las Escuelas de la Marina Argentina. Tras un breve intervalo, el Ejército, representado por las más brillantes de sus unidades.

El vestuario de las tropas argentinas llamó mi atención por su calidad y confección. Magnífica la Caballería en brillante exposición de ganado y atalajes.

La compañía del "Galicia" se comportó como yo esperaba. Sólo elogios recogí de su seriedad, buen porte y esmerada presentación. Me dijeron que a su paso ante la tribuna presidencial se produjo un movimiento de general expectación, que se propagó a través de calles y plazas hasta su llegada a bordo. Su Jefe se mostraba más tarde altamente satisfecho de la acogida encontrada en el público, relatando con gracejo los titánicos esfuerzos que costó al Oficial abanderado defender los paños de la enseña contra los continuos asaltos de los patriotas empeñados en repartírsela como recuerdo.

PRESENTACIÓN DE LAS MISIONES ESPECIALES A S. E. EL PRESIDENTE PERÓN.

Se celebró en la Casa Rosada inmediatamente después. El Presidente, acompañado de su esposa, recibió el saludo de los Jefes de Misión, que seguidamente hacían la presentación de sus séquitos. Acto puramente protocolario que no ofreció otra particularidad que el cansancio que denotaban todos los asistentes después de un día tan movido y para el cual se había previsto un programa sobrecargado, hasta el extremo de imponerse la renuncia al almuerzo por falta de tiempo.

BAILE EN HONOR DEL EX PRESIDENTE FARRELL.

Cenamos aquella noche en la Embajada de España y acudimos después al Casino Aeronáutico, donde se celebraba un gran baile en honor del ex Presidente. Pasé a saludarle al saloncito reservado puesto

a su disposición y sostuve con él una conversación que giró alrededor de la persona de S. E. el Generalísimo, “a la que —dijo— apreciaba mucho y admiraba más”. Parecía el General muy satisfecho del rumbo que tomaban las cosas en la Argentina, “cuya situación —dijo— es parecida a la vuestra, que considero como buena”. La entrada de nuevas visitas puso término a la entrevista.

BANQUETE OFRECIDO POR EL PRESIDENTE PERÓN A LAS MISIONES EXTRAORDINARIAS Y REPRESENTACIONES PERMANENTES.

Figuraba este acto en el programa oficial como último de los proyectados para solemnizar la iniciación de la nueva etapa presidencial, y estaban invitados, además de los Ministros y altas jerarquías argentinas, los Jefes de Misiones extraordinarias con sus señoras: próximamente trescientas personas. Tuvo lugar en el llamado Salón Blanco, convenientemente preparado. Me correspondió sentarme entre las Embajadoras residentes de Cuba (española y sevillana) y Estados Unidos; sostuve con esta última una penosa conversación en inglés, que nuestra compatriota cuidó de alegrar con las más agudas observaciones y comentarios.

Todas las señoras Embajadoras, así como los Jefes de Misiones extraordinarias, encontraron en sus puestos, sobre la mesa, estuches conteniendo espléndidos regalos. Al final leyó S. E. un discurso en el que, después de referirse al retorno del pueblo argentino a la plenitud de sus instituciones, hizo radicar el éxito o fracaso del concepto “libertad” en la justa apreciación de su contenido, extrañándose de que a propósito del tema se le habían atribuido inverosímiles leyendas incompatibles con los ideales que sostiene. Expresó después sus deseos de que el pueblo argentino viva honesta y dignamente en paz con todos los pueblos. Habla de los descubrimientos y dice: “nosotros, que no en balde somos ramas nuevas del viejo tronco, también hemos dado la vuelta al mundo con los gallardetes blanco y celeste al tope de nuestros mástiles y esparcido a los cuatro vientos el deseo de encontrar una ruta que nos lleve a ser amados sin dejar de ser comprendidos, porque la comprensión, más que el mismo cariño, es lo que, en verdad, une a los pueblos”. Termina rogando a los Embajadores pre-

sentos que, bien compenetrados con la sinceridad de sus sentimientos, lleven a sus pueblos la unánime decisión de los argentinos de gozar de la libertad que han recobrado; y la de su Gobierno de hacer respetar esa libertad, no sólo desde un punto de vista político, sino de justicia social; así como la afirmación rotunda del pueblo y gobernantes de vivir por los siglos de los siglos en paz con todo el orbe, empezando por vivir en paz con su conciencia. El Presidente es objeto de una gran ovación.

La contestación corrió a cargo del Delegado chileno, Sr. Ministro de Asuntos Exteriores, D. Joaquín Fernández y Fernández.

Durante la recepción que siguió a la comida, S. E. tuvo a bien concretar la fecha y hora de su visita al "Galicia", fijando la del martes 11 a las dieciséis horas: su esposa iría también, pero con independencia, tres minutos antes y acompañada por varias señoras.

VISITAS AL HOSPITAL ESPAÑOL Y CENTRO GALLEGO.

Estas visitas, que hubiera deseado efectuar en los primeros días, tuvieron que ser aplazadas, por falta material de tiempo, hasta la terminación del programa oficial. Las realicé el domingo 9. En el Hospital no encontramos a nadie, según nos explicaron después, y a mí se me comunicó por escrito, por no haberse recibido a tiempo el aviso que la Secretaría de la Embajada residente envió la víspera. En el Centro Gallego nos esperaba la Junta directiva en pleno, a pesar de la severa censura de que había sido objeto por parte de la Federación de Sociedades Gallegas, harto indignada ante la adhesión de aquélla a los agasajos organizados en honor de la Misión. Una gran parte de los socios del referido Centro —"Casa de Salud" debiera llamarse, ya que está destinada a la asistencia facultativa y hospitalización de los miembros de la colonia gallega— son enemigos del régimen; no lo hubiera sabido y me habría dado cuenta en el acto; sin embargo, o no se atrevieron a manifestarse como tales o existe entre ellos una gran división que obliga a sus directivos a "nadar entre dos aguas". Estuvieron atentos, desde luego, procurando soslayar toda conversación ideológica y presentarse única y exclusivamente como amantes de Galicia. Al principio me amoldé al ambiente, pero des-

pués decidí atacar. Pasamos por el salón de juntas y me detuve a curiosear algunos cuadros y fotografías que pendían de las paredes: “¿Cómo no tienen ustedes ninguna fotografía del Caudillo?: se echa de menos allí (señalando la presidencia)”. “Sí, efectivamente —contestó mi acompañante—; pero...”.

“¿Es que no la han encontrado? Yo se la puedo facilitar.” “No; sí... claro...”. “Pues es muy raro”, añadí por mi cuenta. Se miraron unos a otros y fuí seguidamente invitado a continuar la visita, “porque tenía el tiempo muy justo si deseaba encontrarme, como les había dicho, en el Club Naval a la una en punto”. Me ofrecieron una copa de jerez; el Presidente leyó unas cuartillas que, como ocurre siempre, sacó del bolsillo interior de su chaqueta y en las que sólo hacía referencia al desarrollo del Centro y a los servicios que venía prestando, con un párrafo final dedicado a ensalzar el altruismo de los médicos argentinos que colaboraban en la diaria labor. Y bebió por España y por “nuestra Galicia”. Le contesté diciéndole en primer término que me sentía orgulloso al comprobar una vez más cómo los gallegos honraban a España en todas partes con su trabajo, tenacidad y modestia; que el Caudillo conocía ya la importancia de la obra, pero que de todas maneras le hablaría de ella a mi regreso, ya que suponía sería ése el deseo de todos; que felicitaba a la Junta y a los médicos, etcétera. Y añadí: “Pero quiero decirles algo de España. Conocerán ustedes la obra magna que se trata de realizar y cuántas son las dificultades por unos cuantos hombres indignos, que jamás pensaron en cuanto se refiere a la campaña de calumnias y falsedades desencadenadas por unos cuantos hombres indignos que jamás pensaron en otra cosa que no fuese en su lucro personal; estoy seguro de que la rechazarán por infame y absurda; pero por si alguno tiene la más mínima duda, quiero decirles que estoy a la disposición de todos, y que tendré muchísimo gusto en desvanecer sus dudas con más razones que palabras. El pabellón, señores, está muy alto; no conseguirán hacerle descender un palmo.” Algo más dije sobre Galicia y terminé invitándoles a levantar sus copas efectivamente por “nuestra Galicia”, pero también por “nuestra España” y “nuestro Caudillo”. Me aplaudieron de mala gana, por compromiso; pero sus copas quedaron vacías una y otra vez y quiero creer que al acompañarme hasta la puerta se mostraron bastante más afectuosos que durante el recibimiento; me prometieron

Incluso ir a bordo y permanecer con nosotros un rato; ¿a recoger un poco de tierra de España o sólo de Galicia?: no me lo dijeron; pero salí de allí con pena.

COMIDA OFRECIDA AL PRESIDENTE POR LOS JEFES DE MISIÓN.

Entre los representantes extranjeros surgió la idea de testimoniar al Presidente electo el general agradecimiento invitándole a una comida que se pensó podía tener lugar en el salón de fiestas del Hotel Plaza. Su organización fué confiada a determinado personaje de origen latino y vino a demostrar una vez más cuáles son los resultados a que conduce el sistema de las delegaciones sucesivas. El Presidente y su esposa permanecieron de pie ante las puertas del comedor cerradas una hora justa, porque la mesa se encontraba a medio preparar; tras ellos entraron en tropel los invitados en busca de sus puestos, sobre los que no se había facilitado referencia de ninguna clase. El acto empezó hora y media después de lo debido. Menos mal que resultó muy ameno.

VISITA DE S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA AL CRUCERO

"GALICIA" EN LA TARDE DEL 10 DE JUNIO.

Culminó en este acto nuestra misión en Buenos Aires. Preparado minuciosamente en todas sus fases y detalles, cuidé mucho de que los Ministros de Marina y Asuntos Exteriores y el Almirante de la Escuadra argentina conociesen "a priori" las modalidades propias del ceremonial que reglamentariamente habría de observarse, evitando así al Presidente y a sus acompañantes situaciones desagradables. Todos sabían lo que tenían que hacer y en qué momento y, huelga decirlo, lo que pensábamos hacer nosotros. A las ocho de la mañana los Ministerios interesados tenían en su poder copia exacta de las palabras que yo había de pronunciar y una nota aclaratoria de la interpretación que convenía dar al hecho de que me permitiese ofrecer a Su Excelencia las insignias de la Gran Cruz del Mérito Naval.

Y todo salió bien: mejor aun de lo que cabía esperar, porque la

amabilidad del Presidente —de la que ya tenía buenas pruebas—, saliéndose de los límites del protocolo, imprimió a la visita un sello de españolismo y deseos de hacer con nosotros algo distinto a lo que en casos análogos suele hacerse cuando conviene “extremar la nota”, que no entraba, desde luego, en mis previsiones.

A las quince treinta la dotación del crucero adoptaba la formación de “Parada”: diez minutos después se izaba el engalado en todos los buques que se encontraban en la dársena, previamente invitados al efecto; en el palo de popa se largó la bandera argentina, que quedó flameando junto con mi insignia. Debo registrar el hecho de no tener asignado el Presidente estandarte. La entrada a bordo durante el día estuvo rigurosamente prohibida: sólo se hizo excepción con los periodistas y fotógrafos autorizados por el Ministerio de Marina o recomendados y garantizados por la Embajada de España; otros varios en quienes no concurrían esos requisitos solicitaron del mando del buque un permiso especial, que amablemente les fué negado invocando la obligación en que se encontraba de hacer cumplir a bordo las consignas dadas a la Policía en tierra. El público, como siempre muy numeroso, permanecía estacionado a prudencial distancia del costado tras un fuerte cordón de marinería argentina y agentes de todas clases.

A las dieciséis llegó la señora de Perón acompañada por las esposas de los Ministros de Marina, Güerra, Asuntos Exteriores y Ministro-Secretario Sr. Figuerola. Recibida por mí en el límite de “la plancha”, lo fué a bordo por la Condesa de Bulnes, Embajador de España residente, Comandante y Oficiales, previo el toque de “atención general”. Un grupo de Alféreces de Fragata se encargó de obsequiar a las damas, que fueron seguidamente invitadas a situarse en el lugar que en el “alcázar” tenían asignado.

Instantes más tarde entraban a bordo los Ministros de Guerra y Asuntos Exteriores, Ministro-Secretario y Secretario de Aeronáutica. A las dieciséis diez hacía su aparición en el muelle la comitiva presidencial escoltada por una sección de motocicletas y varios coches de Policía. Detenido el que conducía a Su Excelencia —a quien acompañaba el Ministro de Marina— al borde mismo de la pasarela, se hizo, en el momento de pisarla, el saludo reglamentario “a la voz” aumentado en un ¡Viva la Argentina! (los saludos “al cañón” dentro

del puerto, están rigurosamente prohibidos); la guardia militar y las brigadas de marinería formadas presentaron armas mientras la banda interpretaba el himno argentino. Saludado por mí el Presidente y puesto el crucero a sus órdenes, avanzó hasta la mitad de la plancha, donde mirando hacia popa rindió homenaje a la bandera del barco; entró, dió la mano al Embajador, Comandante, Jefes y Oficiales de servicio y terminada la presentación que hube de hacerle del resto de los de la cámara en formación, le invité a revistar las brigadas de marinería. Se dirigió a la toldilla, dió la vuelta en el coronamiento, para cambiar de banda, elogió la presentación de la gente y del barco en general, que dijo ser un "precioso crucero", añadiendo después: "Construído en España, ¿verdad?" "Construído y reformado al término de nuestra guerra; sí, Excelencia, es español desde el tope hasta la quilla; faltan algunas instalaciones como la del servicio de torpedos y catapulta; están a punto de terminarse." "Nosotros no llegamos a tanto —replicó—; las catapultas creo que sí, pero..." Alcanzamos en este punto la salida del callejón de estribor y al darse cuenta el público que curioseaba en tierra de la presencia del Presidente en cubierta, comenzó a vitorearle y aplaudir: "¡Esos son los descamisados!" "¡Pobres gentes!", exclamó. Y entramos en la cámara del Almirante; curioseó la bandera de combate depositada en especial vitrina, haciendo determinados comentarios sobre su escudo, cuyos detalles conocía a la perfección. Le indiqué entonces que el Caudillo, accediendo a mis deseos de que conservase un recuerdo de su visita al "Galicia", y a reserva, naturalmente, de su decisión —ya tomada— de condecorarle con el Collar de la Orden de Isabel la Católica, me había autorizado para que, de momento, lo hiciese yo con la Gran Cruz del Mérito Naval, como única cuyas insignias podía ofrecerle, siempre que en su calidad de soldado me permitiese olvidar por un momento el protocolo: "Orgullosísimo —me contestó—; vamos allá."

La ceremonia debía tener lugar en la toldilla, convenientemente resguardada de inoportunas curiosidades. Se encontraban allí concentrados los miembros de la Misión, el Comandante, Jefes y Oficiales del barco y un zaguanete integrado por ocho Alféreces de Fragata encargado de dar guardia de honor al Presidente. Las señoras rompieron el cuadro y se situaron donde les pareció mejor: en primera

fila, como pueden todos suponer. Solicitada la venia de S. E., di lectura al siguiente discurso:

“Señor Presidente:
”En nombre de Su Excelencia el Jefe del Estado tengo el alto honor de expresar a Vuestra Excelencia su más profundo y cordial agradecimiento por vuestra gentileza al dignaros visitar esta nave, especialmente comisionada para dar público testimonio de la alegría que siente España ante el feliz acontecimiento que ha estremecido al pueblo argentino, henchido de fe y esperanza en su porvenir, que acaba de confiar a vuestra sabia dirección y ejemplar patriotismo.

”Con singular emoción hemos visto y recibido el homenaje de vuestro saludo a la vieja y gloriosa bandera hispana, que hoy parece flamear con más gozo y ufanía al sentirse tan cerca de la que simboliza las grandes gestas y nobles anhelos del pueblo que es orgullo de una fecunda estirpe de hidalgos y caballeros.

”Nobleza obliga, señor: y, por ende, no olvidaremos nunca esta fecha histórica que, estampada en el Historial del crucero, hablará a los españoles de la firmeza de un amor que brota y seguirá brotando, del manantial inextinguible de una misma fe, de un mismo idioma y del común patrimonio integrado por los más altos valores del espíritu.

”Pero no basta, Excelencia, la perpetuidad que os prometo de este recuerdo para demostrar nuestra gratitud ante las innúmeras y delicadas atenciones por vos y vuestro pueblo dispensadas a la representación de España. Tan espontáneas y extraordinarias han sido que me hicieron pensar —quizá con olvido de las más elementales y obligadas normas protocolarias— que en forma más o menos espontánea y singular también, habría de ser patentizada nuestra correspondencia. Por razones de distancia y apremio de tiempo, un solo camino encontré para dar realidad a tales deseos: y fué solicitar del Jefe del Estado español para Vuestra Excelencia una condecoración tal que pudiera seros impuesta a bordo sin demora, como recuerdo de esta visita.

”No podía ser otra, de momento, que la Gran Cruz del Mérito Naval —tan estimada en la Marina de Guerra— por ser la única que en el caso de aceptación por parte de Vuestra Excelencia, podría depararme el señalado honor de imponérosela personalmente desprendiéndome con orgullo y emoción de la que hasta hoy ha venido honrando

mi pecho para que la abrillantéis con el lustre de vuestro nombre y la aureola de vuestro prestigio.

"Estoy seguro, Excelencia, de que en vuestra calidad fundamental de soldado, habréis de comprender la significación de mi propuesta y los sentimientos en que se inspiró el Generalísimo al aprobarla.

"Me permito rogaros que la aceptéis como especial homenaje de España a vuestra persona y al gran pueblo que tan dignamente representáis."

A continuación le hice entrega del estuche que contenía mi banda e insignas de la Orden del Mérito Naval.

El Presidente, emocionadísimo, me abrazó largo rato. No podía hablar, pero tratando de vencerse y en palabras entrecortadas se expresó así:

"Señor Almirante: Estoy muy emocionado por los sentimientos de afecto que acaba de testimoniarme. Agradezco en cuanto significa la concesión y entrega de esta condecoración, porque me considero ante todo soldado, y me doy cuenta de lo que representa ese gesto tan español de desprenderse de una devoción propia y tan estimada por la Marina española.

"Ahora que otras razas tratan de llevar la hegemonía del mundo, sólo dos naciones latinas, España en Europa y Argentina en América, se encuentran en condiciones de asumir y realizar una misión espiritual. Como Presidente de la República Argentina no puedo olvidar que España trajo aquí, con su idioma, su fe. España dió su sangre por la Argentina y, si fuese necesario, Argentina, llegada la hora, está dispuesta a luchar y morir por España.

"Nuestros ideales son hacer de la Argentina una Nación Libre... (no pudo seguir: se lo impide el estado emotivo que desde el principio ha ido visiblemente en aumento)". Y añade en tono que apenas se le percibe: "Pido perdón por mi emoción: es en esto en lo único en que me siento flojear."

De regreso en la cámara, habla con sus Ministros en voz baja, y volviéndose a mí, ruega que se le escuche de nuevo. Entre tanto las señoras han hecho acto de presencia.

Piensa el Presidente breves momentos y dice: "No he podido expresarme antes de acuerdo con mis deseos: ruego, señor Almirante, que me perdone. Para corresponder a su rasgo quiero decirle que lo

que más estiman los militares argentinos es esta espada, que se conserva igual a la que utilizó San Martín, el Gran Capitán de los Andes: se la entrego en correspondencia a su gesto y en recuerdo de esta visita."

Y desprendiéndose de su espada, la puso en mis manos.

"Excelencia —le contesté—, también yo me siento, más que emocionado, abrumado por su amabilidad y constantes muestras de su cariño a España. En nombre del Generalísimo le doy mis gracias más respetuosas y sinceras. Guardaré esta espada con devoción: ella me recordará mientras viva el alto aprecio que hacéis de las grandes virtudes características de la raza hispana y que, conservadas religiosamente por este gran pueblo bajo el signo de la Cruz de Cristo, constituyen el más firme sostén de su independencia. Muchas gracias, Excelencia." Sorprendido por tamaña delicadeza, no supe expresarme mejor: el Presidente lo habrá comprendido así.

A continuación se hizo entrega a la señora de Perón de una bandeja de plata en la que había grabado un botón de ancla y la inscripción: "Recuerdo de la visita al crucero español "Galicia" — Buenos Aires — 11 de Junio de 1946."

En la cámara de Oficiales fué servido un sencillo refrigerio. Mientras las señoras, formando grupos con los Jefes y Oficiales del barco, curioseaban detalles y cambiaban impresiones, el Presidente, sentado en uno de los ángulos, conversó animadamente con el Embajador Bulnes y conmigo, hasta que, acosado por sus ayudantes que le recordaban la necesidad de encontrarse en la Casa de Gobierno a las dieciocho treinta para recibir a la Embajada de Chile, se expresó así: "¡Que me esperen unos minutos, se está muy bien aquí!" Y seguidamente, se dirigió a mí para decirme: "Lo ve usted, ya no soy libre: tengo que marcharme; pero no dirán ustedes que ha sido una visita protocolaria." Más de uno de mis distinguidos oyentes se estará sin duda preguntando a sí mismo: "¿Y de qué hablaron?" Siento no poderle complacer; he prometido ser breve y me veo obligado a extraer más de lo que quisiera. A pesar de que el sol se había puesto a las diecisiete, se mantuvo izada la bandera y el engalanado para rendir honores a la salida. Se dirigió el Presidente al portalón y al pasar por delante de la formación de suboficiales me dijo: "Me gustaría estrechar la mano de uno de estos señores y la de un marinero. Es costum-

bre entre nosotros." El Comandante llamó en el acto a un Sargento y a un Cabo y se los presentó, les dió la mano y a continuación un abrazo.

Momentos después, se despidió muy efusivamente de todos, y acompañado por los Ministros abandonó el barco con los mismos honores que a la entrada. Un minuto más tarde lo hacía su esposa.

* * *

A los agasajos y actos de carácter oficial se sumaron otros muchos privada u oficiosamente preparados por Casinos, Clubs, Centros Culturales, Escuelas y Establecimientos Militares o por la amabilidad de los bonaerenses en todas sus clases y categorías, deseosos de testimoniar de alguna manera la simpatía con que veían nuestra presencia en la capital. No es posible ni aun siquiera enumerarlos; pero sí debo decir que en todas partes se nos prodigaron las más cariñosas distinciones y se habló de España con verdadera veneración.

Tanto el Sr. Subsecretario de Educación Nacional como los Jefes de los Ejércitos de Tierra y Aire, Catedrático Sr. Tena y Reverendo Padre Cantero, que me acompañaron en calidad de séquito, encontraron multitud de ocasiones favorables para el desarrollo de la tarea que les había sido encomendada; y lo hicieron con celo, discreción e inteligencia merecedores del aplauso de los buenos patriotas y, huelga decirlo, de mi admiración y agradecimiento. En todas partes han dejado recuerdos que nos honran y a gran altura el pabellón de España; es a ellos y al Comandante, Oficiales y dotación del "Galicia" —a la que haré muy pronto breve referencia— a quienes ha de atribuirse el éxito que en el orden privado —en el oficial no soy nadie para emitir juicio— tuvo sin duda la Misión.

LA DESPEDIDA.

Aproveché los últimos días para corresponder a tantas y tan estimables deferencias. En una serie de almuerzos a bordo del "Galicia" tuve el honor de sentar a mi mesa a los señores Ministros de Asuntos

Exteriores, Marina y Ejército del disuelto Gabinete y del que le sucedió, así como a las más destacadas personalidades argentinas y españolas con las que habíamos tenido alguna relación. Obsequié con una cena fría, también a flote, a los Condes de Bulnes y personal de la Embajada residente, Comandantes y Oficiales de los buques extranjeros surtos en el puerto, representaciones de los Ejércitos de Tierra y Aire y la de la Prensa que me fué indicada como más conveniente y de la que formaba parte, como no podía menos de suceder, el muy distinguido corresponsal de *A B C* y su esposa. Y, por último, en una gran recepción organizada en los amplios salones del Hotel Plaza, tuvimos la alegría de contemplar a más de 600 personas, entre ellas muchísimas de nuestra colonia, levantando su copa por España y su Caudillo.

Me pareció natural desperdirme de la personalidad del ex Presidente Farrell, ante el cual había sido acreditado, e hice lo necesario para obtener una audiencia. Me recibió a última hora de la tarde la víspera de nuestra salida, en su domicilio particular y acompañado de su hija: eran mis propósitos permanecer con él tan sólo unos minutos, pero no me permitió salir hasta transcurrida muy largamente una hora. Hablamos de mil cosas, pero en particular de la actuación del "Tucumán" en aguas españolas durante nuestra Guerra civil, emocionándose visiblemente al oírme decir que conocía y trataba a más de una familia que debía la vida de todos sus componentes a la generosidad argentina. Invitado a "tomar una taza de té", fué entonces su hija la que me emocionó a mí con sus preguntas y comentarios sobre la gran tragedia que llevamos en el corazón, y de la que nos mostramos tan orgullosos, los Oficiales de Marina.

En la mañana del 15 acudí con toda la Misión a la Casa Rosada, para ofrecer nuestros respetos a S. E. y despedirnos de los Ministros allí reunidos. Desde ese día honra mi pecho la Gran Cruz de la Orden "General San Martín" que el Presidente se dignó imponer personalmente, después de ofrecerme sus insignias en breves palabras que me apresuré a agradecer, un tanto confundido. Y como último acto, el Conde de Bulnes y yo nos reunimos con el Ministro-Secretario señor Figuerola en su despacho oficial para cambiar impresiones y sellarlas con un abrazo.

INVITACIÓN A REGRESAR A ESPAÑA.

Unos días antes del fijado para la salida, y previa la debida aprobación de mi propuesta, cursé a través de la Embajada de España residente una invitación a los españoles indigentes para regresar a España a bordo del "Galicia" y en condiciones que yo habría de cuidar fuesen las mejores posibles dentro del poco espacio disponible en el barco; primero fijé en diez el número de personas a transportar, pero posteriormente y por radio difundí la noticia de que podrían embarcar cuantos lo desearan, excepción hecha de mujeres. Muchos desgraciados, según supe después, o no se enteraron a tiempo o les fué imposible obtener la documentación precisa; contaba yo con estas dificultades, naturalmente, porque no hubiera podido admitir a más de 25 ó 30, y sólo se presentaron 14. Todos llegaron a España rejuvenecidos —en general rebasaban los sesenta años— y hasta elegantes; nadie puede darse cuenta de la alegría que experimentaron al sentirse cobijados por su bandera y mimados como jamás pudieran soñar: ni de su emoción al oír cantar al serviola: ¡Farola por la amura de estribor!: ¡Finisterre! ¡España!

SALIDA DEL PUERTO DE BUENOS AIRES.

A las dieciséis horas del sábado 15 de Junio, despedido el Embajador residente que se encontraba a bordo, con el muelle de atraque y su prolongación hasta la dársena Norte invadidos por un gran gentío de todas las clases sociales, se tocó "Babor y Estribor de guardia". Salté un momento a tierra para revistar la compañía de Infantería de Marina enviada para rendir honores, y decir adiós al Ministro señor Figuerola (al que vi llegar con su esposa) y de nuevo al personal de la Embajada; momentos después desatracaba el barco. Músicas, himnos, vivas, aplausos, sonidos de claxons, pañuelos, señales de banderas... y en faena muy rápida pasamos a la ante-dársena. Mucha gente trató de seguir al barco corriendo a lo largo de los espigones, y ya sobre el último, próximos a la boya de entrada a la Canal Dragada, vimos todavía a un hombre agitando una gran bandera española.

Como honor especial, previsto y autorizado por nuestros Reglamentos, al estar en franquía se largó a tope la bandera argentina y se la saludó con 21 cañonazos.

A las dieciséis veinte estábamos fuera del puerto.

LA PERSONALIDAD DEL PRESIDENTE.

Nadie la discute o, por lo menos, nadie se atreve a discutirla; todas las personas con las que traté, amigas o adversarias de su política, reconocen en él un buen patriota de cuerpo entero, muy inteligente, hábil y de buena fe; si acaso dudas inconcretas, temores de tipo egoísta o pusilánimes, y la consabida frase final: "pero, en fin, ya veremos: los hechos dirán".

Dentro de su sencillez y afabilidad, da la impresión de hombre sereno y decidido. Habla de "sus problemas pendientes" con gran naturalidad y sin que parezca preocuparle mucho el porvenir. Conoce perfectamente su país y es un enamorado de sus virtudes, que pone muy por encima de sus defectos.

Trabajador incansable, quienes con él colaboran directamente se muestran admirados de su resistencia física. Está, sin embargo, muy bien conservado: tiene cincuenta años y representa, a lo sumo, cuarenta y cinco.

ESPAÑA EN LA ARGENTINA.

Existe en la actualidad en el auténtico pueblo argentino —y al decir esto no creo descubrir ningún secreto— una corriente de afecto, o simpatía al menos, hacia España bastante intensa y fácilmente perceptible, no sólo en los medios cultos, sino entre la masa anónima: y ello a pesar de la influencia comercial y social norteamericana, de la cultura francesa —que podrá haber disminuído, pero no cesado— y de las campañas derrotistas de los enemigos de nuestro régimen en partes sostenidas, y en todo caso alentadas, por la multitud de españoles exilados, o acogidos "motu proprio" al pabellón argentino, que lejos de reconocer la derrota definitiva que sufrieron en España, sus

apetencias, egoísmos y pasiones —tratándose de esta gentuza no cabe hablar de ideales— esperan de un día a otro el momento de la revancha.

La actitud de España ante el mundo es admirada por muchísima gente y, en general, inspira respeto. En este orden de ideas, el envío de una Misión extraordinaria y, muy en particular, el de un barco de guerra, ha sido un gran acierto que puede incluso reportar consecuencias interesantes; no se nos consideraba capaces de asomarnos al mundo oficial y colectivamente ni de codearnos, por decirlo así, con los demás pueblos. Este concepto debía de encontrarse muy arraigado a juzgar por el asombro general que causó nuestra presencia y del que participaron los propios españoles residentes en la capital, despertando el orgullo de muchos, sentimientos de Patria muy dormidos en otros, y la indignación de algunos, muda en los primeros días, pero manifestada más tarde.

En los sectores cultos no se da crédito a las noticias tendenciosas de la prensa o de la "radio"; todo el mundo está ya "de vuelta", excepción hecha de los interesados en divulgarlas y de los "papanatas" que en todas partes abundan. En muchos aspectos considero que la campaña de difamación más bien nos favorece que perjudica: la farsa adquirió ya el desarrollo suficiente para que los más incautos puedan descubrir su trama.

Se habla del Generalísimo con devoción, y su labor desde comienzo de la Guerra civil es perfectamente comprendida y apreciada. Militares y marinos coinciden al apreciar que la posición de España ante el extranjero es fuerte y única. La prensa, en cambio —la de Buenos Aires al menos—, nos es desfavorable casi en su totalidad; los principales diarios (*La Prensa*, *La Nación*, *La Razón*) apenas nos hicieron caso; otros publicaron artículos tendenciosos —ninguno ofensivo, que yo sepa—, como, por ejemplo, el *Pueblo Español*, que recomendaba a sus lectores no se dejasen deslumbrar por las apariencias del "Galicia" y de sus hombres, pues debían saber que "desde el viejo Almirante hasta el último marinero, todos han sido objeto de rigurosa selección y en su mayor parte no son sino falangistas vestidos de uniforme militar". Sólo tres periódicos —aparte el *Nuevo Correo*, que tengo entendido edita, subvenciona o controla la Embajada de España—, *El Pueblo* (independiente y católico), *La Tribuna*

y *La Epoca*, órganos oficiosos de Perón, se ocupan de España y hacen labor apreciable a nuestro favor. Podré estar equivocado; quizá las cosas hayan cambiado; pero esto es lo que hemos observado y nos han dicho. Sobre la prensa debían ejercerse entonces presiones e influencias muy grandes.

Los medios eclesiásticos argentinos nos son adictos: sólo los sacerdotes vascos que en número de 60 a 70 residen en el país, laboran en contra del régimen, y tengo entendido que con bastante tesón.

Del ambiente que reina en las Sociedades y Centros benéficos o de cultura españoles, poca cosa puedo decir por falta de elementos de juicio. Me faltó tiempo para visitarlos uno por uno como hubiese sido mi deseo; aunque también es cierto que, salvo honrosas excepciones (Sociedad Española de Beneficencia de Buenos Aires y algunas otras de Mendoza, Córdoba, Rosario y Santa Fe), que sus Juntas directivas no opusieron el menor interés en que lo hiciese. Desde luego la Federación de Sociedades Gallegas es francamente adicta a Giral y sus secuaces, y me parece haber observado que tampoco entre los socios del Club Español, donde asistí a una fiesta de noche, predomina el amor a la España de Franco. Nos invitaron y fuimos, pero creo que hubiéramos hecho mejor en excusarnos.

Trabajan, en cambio, mucho a favor del régimen las Asociaciones de "Cruzados de Santiago" y "Caballeros y Damas de Nuestra Señora del Pilar", dirigidas por Padres del Corazón de María y Jesuitas, respectivamente. También hacen cuanto pueden las religiosas españolas establecidas en la capital.

No sé hasta qué punto se ha intensificado la propaganda en la Argentina, pero los nuestros piden que se haga más, sobre todo en lo que afecta a "legislación social", "obras en curso de ejecución", "labor cultural", etc. Los libros españoles se venden a precios prohibitivos y, como consecuencia, se leen poco. Tengo entendido que la situación en este orden de ideas mejorará en breve.

EL CRUCERO "GALICIA" EN AGUAS ARGENTINAS.

Gustó mucho. El público pudo visitarlo a diario y debo decir en su honor que, a pesar de la enorme aglomeración que se producía,

por las tardes particularmente, no se registró un solo incidente. Costaba mucho trabajo, eso sí, obligarle a salir para dar paso a una nueva avalancha o para cerrar los portalones al arriarse la Bandera, pero se consiguió siempre sin violencias. Excuso decir a ustedes que cantinas y repuestos de cámaras y camaretas quedaron totalmente agotados, y que una vez abandonado el puerto fueron precisos ocho días de continuo fregateo para que el barco volviese a su estado de limpieza anterior. Se calcula una entrada de más de 40.000 almas en los doce días que permaneció izado el gallardete con significado convencional de "autorizada la visita al público", circunstancia que exigió a la Policía del puerto extraordinaria e intensa labor.

El comportamiento de la dotación, irreprochable. Muy poseída del papel que le correspondía desempeñar, dió con su sensatez y compostura un soberano "mentís" a cuantos se habían hecho grandes ilusiones de encontrar en ella materia sobornable y fácil de explotar, por tanto, a los fines de una propaganda negativa. Se pusieron en práctica todos los procedimientos imaginables para conseguir deserciones en número que al no pasar inadvertido para el público habría de suscitar comentarios para nosotros muy desagradables y dar la sensación de descontento e indisciplina: ofrecimientos momentáneos de dinero, de colocaciones reproductivas para después, de bodas (llamémosle así) rapidísimas y de conveniencia, etc.; y como fracasasen en su empeño se recurrió al secuestro, porque secuestro es y no otra cosa, invitar a la marinería a fiestas, meriendas y comidas que se decían organizadas en su honor en Mar de Plata (a 250 kilómetros de Buenos Aires), o en otros lugares más o menos distantes, diciéndoles que se trataba de simples excursiones, perfectamente compatibles con su presentación a bordo a la hora fijada para el regreso de los francos: picaron algunos el anzuelo, pero al darse cuenta del engaño ya en pleno viaje se negaron terminantemente a seguir, adoptando al efecto actitudes tan violentas como lo requería la situación; hubo quien regresó a bordo montado en un burro; otros lo hicieron después de recorrer de 15 a 20 kilómetros a pie; y mil cosas más que sólo sirvieron para lograr efectos radicalmente opuestos a los que se buscaban; algunas de ellas trascendieron al gran público y no fueron pocas las felicitaciones que me valieron y que me apresuré a transmitir al Comandante del crucero.

LA EMBAJADA RESIDENTE.

Tanto el Sr. Embajador como la Condesa de Bulnes se desvivieron por hacernos fácil y grata nuestra comisión. Siempre que necesité un consejo, encontré en tan distinguido diplomático al amigo leal y experimentado. Debo asimismo hacer constar mi agradecimiento al Ministro Sr. Zulueta, Agregado Militar y Aéreo y a cuantos con ellos colaboran en nuestra representación; todos pusieron de su parte cuanto les fué posible para dar brillo y esplendor a nuestra función.

DE BUENOS AIRES A ESPAÑA.

La derrota fué fraccionada en tres etapas: Buenos Aires-Bahía de Todos los Santos-Islas Canarias (Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife)-El Ferrol, puerto este último designado por el Sr. Ministro de Marina para rendir viaje. No se presentó la más mínima anomalía. Por razones de economía y en cumplimiento de órdenes transmitidas por el Estado Mayor de la Armada, no se rebasó en toda la navegación la velocidad (económica) de 15 nudos.

En Bahía permanecemos desde las nueve del 21 de Junio hasta las seis del 23. Apenas amarrados me apresuré a devolver las visitas oficiales que, por falta material de tiempo, hube de dejar aplazadas en el viaje anterior. Fuimos muy bien recibidos por las autoridades y en particular por el Almirante Jefe del 2.º Distrito Naval, que nos obsequió con una fiesta en el Club Naval y otras deferencias que agradecemos. A bordo se sirvió un almuerzo al que asistieron: el referido Almirante, el Comandante en Jefe de la Guarnición del Estado de Bahía, Alcalde, Cónsul de España y los representantes de nuestra colonia.

Llegamos a Las Palmas el 1.º de Julio y pasamos allí dos días muy agradables. El 3 salimos para Santa Cruz de Tenerife, que nos recibió con su proverbial delicadeza y simpatía. El Capitán General de las Islas y el Comandante General de la Base Naval nos hicieron objeto de sus mejores atenciones.

El día 9 de Julio rendíamos viaje en El Ferrol del Caudillo, donde

arrié mi insignia para volver a la vida patriarcal de que les hablé al principio y que habría de durar ya poco.

* * *

Nada más, señores: perdonenme si he abusado excesivamente de la amabilidad de ustedes cansándoles sin provecho alguno. Quiera Dios que transcurrido un año pueda volver a esta tribuna para informarles de las impresiones recogidas durante un largo viaje a países exóticos con la Escuadra que hoy mando, y que ninguno de cuantos han tenido la bondad y la paciencia de escucharme esta tarde, falte a la cita. Buena señal será para todos, y, para España, magnífica. Les prometo para entonces ser más ameno... y más breve. Mil gracias, señor Presidente; mil gracias a todos y de un modo muy particular a ustedes, señoras.

He dicho.

El canal de Suez, puerta asiática del Mediterráneo

POR EL

EXCMO. SR. D. JOSÉ DE YANGUAS MESSIA (*)

Rara vez coinciden en un mismo acontecimiento histórico la trascendencia universal política y la geográfica. Lo fué el descubrimiento del Nuevo Mundo. Vino a serlo también, con un alcance mucho más limitado, pero de evidente significación en ambos órdenes —el mundo físico y el moral— la apertura del canal de Suez, vía navegable central en la confluencia de los tres viejos continentes. Por ello me ha parecido tema a propósito para disertar en esta Real Sociedad Geográfica, correspondiendo a la invitación con que he sido honrado, sin penetrar en campo vedado a un profano en la ciencia geográfica, y sin alejarme del terreno jurídico internacional, al que tengo consagrada mi vocación.

El 18 de Agosto de 1869 señala un momento trascendental en las comunicaciones marítimas intercontinentales: las aguas del mar Rojo se mezclan con las del Mediterráneo. Ya no se precisa el largo rodeo por el Cabo de Buena Esperanza para que el mundo occidental se comuniqué por vía marítima directa con la India y el lejano Oriente. Una nueva puerta asiática, de más lejano alcance geográfico que los Dardanelos, se abre para el mar

(*) Conferencia de D. José de Yanguas Messia en la Real Sociedad Geográfica, pronunciada el 5 de noviembre de 1945.

latino, y ensancha su misión aproximadora de mundos y civilizaciones.

El canal de Suez fué obra personal de Fernando de Lesseps. Descendiente de familia vasca francesa, que desde el siglo xvi había dado a su nación una verdadera estirpe de hábiles diplomáticos, también él representó a Francia como vicecónsul en Alejandría, y más tarde, como cónsul en Barcelona y en Madrid. A él se debió la salvación de numerosas vidas en la revolución española de 1842 a 1843, entre ellas la de trece oficiales condenados a muerte en Valencia, por los que se interesó Eugenia de Montijo, cuya egregia ayuda había de contribuir más tarde a facilitar a Lesseps la construcción del canal.

EL ESTATUTO DE EGIPTO Y LA CONCESIÓN DEL CANAL.

Para formarnos idea del medio en que Lesseps había de desenvolver su estrategia, a la vez política y financiera, recordemos los antecedentes del Estatuto de Egipto.

Mahomed Alí, bajá del Cairo, dependiente de la Sublime Puerta, en los comienzos del siglo xix recibió como agente secreto de Napoleón al padre de Fernando de Lesseps, y una estrecha amistad se estableció entre ellos, a la vez que nacía otra, cuyo influjo habría de ser con el tiempo extraordinario para la realización del canal, entre el propio Fernando y Said, el hijo menor de Mahomed Alí.

Sublevado Mahomed contra Turquía, en 1839, obtuvo por el convenio de Londres de 1840 la autonomía de Egipto, aunque sujeta por vasallaje a la Sublime Puerta. En acta aneja al convenio, el sultán concedió a Mahomed, para sí y sus descendientes en línea directa, la administración de Egipto, que continuaría formando parte del Imperio otomano y sin personalidad internacional.

El firman del sultán de 1867 concede al administrador vasallo el título de Jedive de Egipto, le encomienda la política interior y le autoriza la celebración de tratados comerciales. Dos interven-

tores de la Deuda egipcia, nombrados por los Gobiernos de París y de Londres, inspeccionarían todos los servicios.

Al heredar Said el virreinato de Egipto, uno de sus primeros recuerdos fué para Fernando de Lesseps, su amigo de infancia. Invitado como huésped de honor, fué acogido por el nuevo Jefe con singular afecto, y juntos hicieron el viaje de Alejandría al Cairo, con una escolta de 11.000 soldados y rodeados de la mayor fastuosidad.

Había concebido ya Lesseps la idea del canal, y aguardaba el momento propicio para exponerla a Said, y ganar a este fin su voluntad. Ese momento, hábilmente elegido, fué el de un alto en el camino, en el oasis de Morea, el día 15 de Noviembre de 1854. Lesseps explica su plan, y logra convencer a Said y decirlo a apoyar resueltamente, con su alta autoridad, el atrevido proyecto. Diez días más tarde, a la llegada triunfal al Cairo, Said anuncia solemnemente la adopción del plan. Y el 30 de Noviembre del mismo año le otorgaba la ambicionada concesión.

Por aquel firman, Said concedía «a nuestro sincero amigo, de alto nacimiento y elevado rango, el poder exclusivo para fundar y dirigir una compañía de apertura del canal de Suez».

En justa correspondencia a prueba tan singular de estimación, Lesseps dió más tarde el nombre de Port-Said al puerto mediterráneo del canal.

Una disposición adicional declaraba la necesidad de una ratificación del sultán de Turquía para poder comenzar los trabajos.

Parecía oficialmente consagrado el proyecto de Lesseps; mas aquello fué, no el final, sino el comienzo de una larga lucha, en cuyas incidencias el autor de la idea había de poner a prueba sus dotes diplomáticas, todavía más que sus aptitudes de hombre de empresa.

Favorable en un principio Turquía a la concesión, el panorama varió al dibujarse la oposición del Gobierno británico, primeramente manifestada frente a Said, y luego, cerca del Sultán, por recelo a la posición privilegiada que la concesión podía atribuir a Francia.

«No conviene a nuestro interés —decía lord Palmerston, ministro de Negocios Extranjeros, en 1858, ante la Cámara de los Comunes— que exista entre el Mediterráneo y el Océano Indico un paso marítimo en poder de otras potencias y no en el nuestro.»

En tres motivos principales fundamentó el Gobierno inglés su oposición al proyecto del canal: 1) Un motivo político: el temor a una excesiva colonia obrera francesa empleada en las obras del canal. Lesseps alegó que las cuatro quintas partes de la mano de obra era egipcia. 2) Un motivo humanitario: el régimen de trabajos forzados a que los obreros egipcios estaban sujetos. La Compañía, para atenuar la fuerza de este argumento, redujo los obreros egipcios de 20.000 a 6.000, les subió los salarios, llevó obreros de otras naciones, y, finalmente, para eliminar esta objeción, suprimió el régimen de trabajos forzados. 3) Un motivo jurídico: la concesión abarcaba, no ya solamente la faja del canal, sino una extensión considerable de terrenos incultos adyacentes, no precisos para su construcción, y la propiedad inmueble era cosa vedada a los extranjeros. La Compañía alegó que, aparte ser materia discutible la de su extranjería en Egipto, donde había obtenido la concesión y radicaba su negocio, no pretendía tener sobre los terrenos en litigio un derecho de propiedad, sino tan sólo de disfrute. Además, y para evitar a este propósito todo motivo de disputa, la cuestión fué sometida al arbitraje de Napoleón III, quien fijó los límites de la zona concedida, y resolvió que la Compañía devolviese al Gobierno egipcio 60.000 hectáreas, mediante indemnización.

Al propio tiempo que eran así desvanecidos los argumentos formulados contra la concesión, Lesseps, para salir al paso de los reparos de orden técnico, sometió el anteproyecto de construcción al estudio de una Comisión científica internacional, que emitió informe favorable a su viabilidad, después de haber realizado una visita a Egipto para estudiar la cuestión sobre el terreno.

El plan de construcción vino a quedar centrado en la idea de un canal marítimo sin esclusas, siguiendo la depresión Norte-Sur del terreno, y con el complemento de un canal de agua dulce.

El Jedive aprueba el proyecto, y otorga, en 1856, el firman de concesión, a reserva de la aprobación del Sultán, quien, al fin, y después de doce años de ininterrumpida lucha entre Lesseps y sus contradictores, desde la primera concesión de 1854, otorga su placet el 19 de Marzo de 1866, con introducción de ligeras variantes en el proyecto.

No había aguardado mientras tanto pasivamente Lesseps a que la concesión del Jedive se viera confirmada por la aprobación soberana del Sultán. Amparado en la concesión precaria del Virrey, y sin esperar a la consagración de la Sublime Puerta, comenzó los trabajos preparatorios con un criterio tan elástico que el 15 de Agosto de 1865 atravesó el istmo el primer convoy de trescientas toneladas de mercancías, llegando a Ismailia y luego a Suez por el canal de agua dulce.

El 17 de Noviembre de 1869 se celebró con extraordinario fasto la apertura del canal, asistiendo a la ceremonia la Emperatriz Eugenia. El acontecimiento sugirió el estreno de la ópera «Aida» en El Cairo.

El período comprendido entre la iniciativa de construcción del canal y su solemne apertura, que acabo de resumir, se caracteriza por estas conclusiones: realización del proyecto de Lesseps, fracaso inicial de la oposición inglesa, caminos de expansión abiertos a Francia por el espíritu emprendedor de uno de sus hijos, que se vieron, sin embargo, truncados por estas tres causas: la guerra de 1870, la política de la III República, el poder y la tenacidad de Inglaterra.

ESTATUTO JURÍDICO DE LA COMPAÑÍA DEL CANAL.

El animador de la empresa del canal sabía de sobra el interés internacional de su proyecto, pero le convenía ignorarlo, y enfocó el estatuto jurídico de la compañía concesionaria bajo el aspecto de una simple sociedad privada por acciones, abierta, eso sí, a la suscripción de las naciones todas.

La abstención de Inglaterra malogró la amplitud universal

que Lesseps, para mejor salvaguardia de su obra, quiso dar a la empresa del canal. Un 53 por 100 fué suscrito por capital francés, y tan sólo el 3 por 100 por el de otras naciones, adquiriendo el Jedive, en prueba de confianza e interés por la empresa, el 44 por 100 restante.

El capital social fué fijado en 200.000.000 de francos, distribuidos en 400.000 acciones de a 500. La concesión quedó establecida por noventa y nueve años, que vencerán el 1968. Fué adoptada la nacionalidad egipcia, con sede en Alejandría y domicilio administrativo en París.

El Comité directivo, el Consejo de Administración y la Asamblea general radican en París. El Agente superior y la Dirección, en Alejandría. El régimen de la Compañía es el de las sociedades anónimas, según la ley francesa.

La competencia corresponde a los Tribunales franceses para aquellas cuestiones referentes a la constitución de la sociedad o a litigios entre asociados, y a la jurisdicción local, según las leyes y usos egipcios, en las cuestiones entre la Compañía y los particulares, entre la Compañía y el Gobierno egipcio o en las que afecten a un empleado indígena.

El Jedive de Egipto quedó convertido en gran accionista de la Compañía, no obstante lo cual carecía de representación en el Consejo, y contaba con un máximo de diez votos en las Asambleas generales. Said Bajá había logrado, en todo caso, para Egipto, la realización del ambicionado canal, y se había reservado en la empresa una importante participación económica.

Menos prudente administrador, su sucesor, el virrey Ismail Bajá, contrajo deudas, cada vez más agobiadoras, hasta verse compelido a negociar la hipoteca de sus acciones sobre el canal de Suez al Banco angloegipcio.

Pudo todavía Francia aprovechar una opción sobre las acciones jediviales, ofrecida por un antiguo banquero de Alejandría a los banqueros franceses. Mas no se vieron éstos respaldados por su Gobierno, que temió enfrentarse con Inglaterra, y la última posibilidad francesa quedó así desvanecida. Mientras tanto, y aprovechando las vacilaciones del Gobierno de París, el jefe del

Gobierno de Londres dió al cónsul general británico en El Cairo, sin aguardar a la aprobación parlamentaria, orden telegráfica de comprar las acciones del Jedive a 568 francos acción. Un año antes se cotizaban a 674. La operación mercantil no era gravosa para Inglaterra. La jugada política revestía incalculable valor.

El embajador francés en Londres pidió tardíamente explicaciones, y lord Derby, ministro de Negocios Extranjeros, contestó: «El Gobierno inglés obra únicamente con la intención de impedir una mayor preponderancia extranjera en un asunto tan importante para nosotros... La compañía y los accionistas franceses poseen ya ciento diez millones sobre los doscientos que representa el capital de acciones. Es bastante.»

Por su parte, el jefe del Gobierno, Disraeli, declaró en 1876 a la Cámara de los Comunes: «El Gobierno considera el asunto, no como una operación mercantil, sino como un hecho político que fortifica al Imperio. El pueblo inglés ha reconocido la prudencia y la oportunidad de la medida, porque sabe que hemos obtenido una posición y un interés de primer orden, y nos hemos asegurado una gran ruta hacia nuestro Imperio indio.»

Avanzando por el mismo camino, Disraeli encargó a su amigo Rotschild dijese confidencialmente a Lesseps que el Gobierno inglés compraría sus acciones en condiciones que podrían interesarle. No llegó a feliz término esta negociación; pero el Gobierno inglés acertó a ganar nuevas posiciones por otros medios. De una parte, nuevos apuros financieros de Ismail determinaron préstamos del Banco angloegipcio, que comprometían el 15 por 100 de los beneficios del Gobierno de Egipto; de otra, Lesseps accedió a que en el Consejo de Administración figurasen tres consejeros ingleses.

El bloqueo del canal y el bombardeo de Alejandría por la escuadra inglesa, en 1882, provocaron la protesta de Lesseps frente a la realización de actos de guerra en aguas circundantes del canal. A la violenta reacción de la Prensa británica, Lesseps respondió acudiendo en Inglaterra a la tribuna pública y a las columnas del *Times*, para explicar su actitud y responder a la propuesta de la Asociación de Cámaras de Comercio y a la de

Constructores navales ingleses para la apertura de un segundo canal.

El firman de 1854 había atribuido a la Compañía «poder exclusivo» para la construcción del canal a través del istmo de Suez.

El Gobierno británico encomendó el estudio de la cuestión a los juristas de la Corona, y Gladstone reconoció la existencia del obstáculo legal. Inhibido el Gobierno, recomendó a los armadores que se entendieran con la Compañía; Lesseps dió una nueva prueba de su hábil flexibilidad en el Acuerdo de 30 de Noviembre de 1883.

Agréganse, por virtud de aquel Acuerdo, a los tres consejeros del Gobierno inglés, siete más de los armadores y negociantes; se crea en Londres un Comité de administradores y una oficina de la Compañía para facilitar los pagos; se suprimen arbitrios y se rebajan las tarifas de navegación proporcionalmente al aumento de los beneficios netos. La Comisión encargada de los trabajos en el canal sería en su mitad inglesa, y se procuraría la mejora en las condiciones de navegación, mediante la apertura de un segundo canal o el ensanche del ya construído.

Las conclusiones que lógicamente se desprenden de esta evolución operada en el estatuto jurídico de la Compañía son: Inglaterra no logra el monopolio, pero sí una intervención eficaz; Lesseps salva la existencia y la arquitectura general de la Compañía con ciertas concesiones; Francia queda prácticamente eliminada; Inglaterra tiene asegurada la ruta de la India.

ESTATUTO JURÍDICO DE LA SOBERANÍA TERRITORIAL

A la soberanía territorial fué reservada la policía de navegación y el derecho de ocupación de los terrenos adyacentes al canal para fines militares o administrativos (correos, aduanas, etcétera).

Las tarifas serían fijadas de común acuerdo entre la Compañía y el Jedive, según el firman de 1854; el de 1856 las declaró facultativas de la Compañía, a condición de no pasar de diez fran-

cos por tonelada (norma que en la práctica ha originado no pocas dudas y cuestiones), con igualdad de trato para todos los pabellones, y publicación de las tarifas tres meses antes de comenzar su vigencia, en las capitales y puertos mercantiles principales de los Estados interesados.

La participación del Gobierno egipcio en los beneficios del canal fué, por el firman de 1854 fijada en un 15 por 100. El de 1856 adicionó un 5 por 100 más a cada renovación.

En cuanto a la gerencia del negocio, por el primero de los anteriores Decretos se estableció que el Jedive nombraría el director entre los consejeros; por el segundo, el Jedive designa a Les seps, «nuestro amigo y mandatario», presidente y director por diez años, pasados los cuales el Consejo proveería estos cargos por elección.

No podían dejar de repercutir en el régimen del canal los sucesos políticos que, a partir de 1882, tuvieron por escenario a Egipto. La agitación de Arabí Bajá, el asesinato de europeos en Alejandría, el alzamiento de Mahomed Alí en el Sudán egipcio contra los europeos, el asesinato de Gordon en Kartum, determinaron el bombardeo de Alejandría en Julio de 1882 y la ocupación provisional de Egipto por las fuerzas inglesas en 1883.

El incidente de Fashoda vino a afirmar la posición británica en Egipto. La expedición Marchand, salida de Ubanguí, debía unirse en el Alto Nilo a otras expediciones, también francesas, procedentes del mar Rojo. El logro de este plan se vió truncado por el encuentro en Fashoda con la expedición Kitchener, que, después de castigar a los indígenas rebeldes en el Alto Nilo, había continuado hacia la región de los grandes lagos.

El gravísimo incidente promovido por esta confluencia física de dos expansiones contrapuestas —la francesa, de Occidente a Oriente, y la inglesa, de Norte a Sur, del Cairo al Cabo— tuvo por epílogo la retirada de las tropas francesas y el Tratado de 1889, por el que Inglaterra adquirió Bar el Kazar, el Darfur y la Nubia, y Francia quedó relegada al Occidente africano.

El Convenio de Constantinopla de 1888, cuyas normas de carácter internacional citaremos luego, no menoscabó los derechos

de la soberanía territorial, a la que se reconocía la facultad de fortificar el canal, con la condición de no amenazar su libre paso. El Sultán y el Jedive podrían tomar las necesarias medidas de defensa «por sus propias fuerzas» o acudiendo a las potencias firmantes del régimen internacional. Inglaterra formuló a este Convenio una reserva, basada en el estado de derecho «transitorio y excepcional» anejo a la ocupación, y aceptada por los demás Estados firmantes, con la que puso a salvo la «libertad de acción del Gobierno británico durante el período de ocupación de Egipto por las fuerzas inglesas».

La rivalidad anglofrancesa en Egipto quedó, finalmente, zanjada a beneficio de Inglaterra por el Acuerdo francoinglés de 8 de Abril de 1904, en virtud del cual Francia dejó a Inglaterra las manos libres en Egipto, e Inglaterra a Francia en Marruecos, con reserva expresa de los derechos de España sobre la zona costera africana del Estrecho de Gibraltar.

Aquella tradicional rivalidad entre las dos grandes potencias occidentales de Egipto tuvo, pues, estos tres hitos favorables a la Gran Bretaña: la compra de las acciones del Jedive y las posteriores reformas logradas en el régimen de la Compañía, que redujeron la ventajosa posición inicial de su competidora financiera; el incidente de Fashoda, que desvió de Egipto a su competidora militar; el Acuerdo de 1904, que consagró el apartamiento hacia el Africa occidental de su competidora política y diplomática.

DE LA GUERRA DE 1914 A LA DE 1939.

La alianza de Turquía con los Imperios centrales en la guerra de 1914-18 determinó la adopción de medidas de defensa en la zona del canal del Suez. La proclamación del protectorado inglés sobre Egipto vino a confirmar la situación de hecho creada por la ocupación y transformada en situación de derecho por los Tratados de paz.

El protectorado inglés produjo un efecto en el que la tesis británica no chocaba con la egipcia: la desaparición del vasallaje

nominal respecto a Turquía. La posición inglesa y la egipcia eran, en cambio, contrapuestas al señalar quién pasaba a ser titular de los derechos que el Convenio de Constantinopla de 1888 reconocía a la Sublime Puerta y a Egipto, sobre la zona del canal. La tesis británica partía del principio de que Inglaterra absorbía y hacía suyos, en virtud del protectorado, los derechos que aquel convenio atribuía al Sultán y al Jédive. La tesis egipcia afirmaba la personalidad internacional y la soberanía territorial de Egipto, considerando al protectorado un acto unilateral.

La independencia de Egipto es proclamada en 1922 por una declaración inglesa, en la que Gran Bretaña reconoce a Egipto la condición de «Estado soberano e independiente», y renuncia al protectorado. Esta renuncia no es, sin embargo, pura y simple. «La cuestión de Egipto, la del Sudán y la del canal —añade la declaración— forman un todo orgánico e indisoluble.»

En consecuencia, el Gobierno inglés consideraba absolutamente reservadas a su discreción hasta que recaiga acuerdo entre los Gobiernos de la Gran Bretaña y de Egipto: 1) La seguridad de comunicaciones del Imperio Británico en Egipto; 2) La defensa de Egipto contra toda agresión o injerencia extranjera directa o indirecta; 3) La protección de los intereses extranjeros y de las minorías; 4) El Sudán.

Ninguna de estas cuatro reservas fué aceptada por Egipto.

La declaración inglesa a que acabo de aludir, por su carácter unilateral y, sobre todo, por las cuatro reservas que contenía y que Egipto no aceptó, dejó la cuestión en suspenso y pendiente de un acuerdo, que por el momento no se vislumbraba.

La campaña italiana en Abisinia vino a crear un ambiente propicio al acortamiento de distancias entre la posición egipcia y la inglesa. Un doble peligro percibió entonces Egipto: 1) El de un posible ataque al canal; 2) El de un apoderamiento por parte italiana de las esclusas del lago Tana, con la amenaza subsiguiente de cortar o desviar las aguas del Nilo.

Al calor de aquella favorable coyuntura, cuajó el Acuerdo angloegipcio de 1936. Por él fué reconocida la independencia de Egipto, y le fué devuelta la administración. Cesa la ocupación

militar, excepto en la zona del canal. «El canal —decía el artículo 8.º— es un medio de comunicación universal, así como también es un medio esencial de comunicaciones entre las diversas partes del Imperio británico.»

Inglaterra conserva en este Acuerdo el derecho a tener en las proximidades del canal hasta un máximo de 10.000 hombres como fuerzas terrestres, y 3.400 como fuerzas de aviación, de ellos 400 pilotos, para la defensa de esta arteria vital, punto latente de fricción entre la soberanía territorial egipcia y las comunicaciones imperiales británicas.

Pieza esencial del acuerdo fué el pacto de alianza, definido en los artículos 5.º, 6.º y 7.º. «Cada una de las Altas Partes contratantes —decía el artículo 5.º— se comprometen a no adoptar en relación con Estados extranjeros una actitud incompatible con la alianza, y a no suscribir tratados políticos incompatibles con las disposiciones del presente Tratado.»

En aplicación a este principio, el artículo 6.º establecía estrecha unión entre las dos potencias aliadas para consultarse en caso de peligro de ruptura con otro Estado, y para buscar los medios pacíficos de arreglo. «Si, no obstante las disposiciones del artículo 6.º anterior —declaraba el artículo 7.º— una de las Altas Partes contratantes se encontrase envuelta en una guerra, la otra Parte contratante, bajo reserva de las disposiciones del artículo 10, que sigue, acudirá inmediatamente en su ayuda con la capacidad de aliado.»

La guerra mundial de 1939 puso a prueba la alianza anglo-egipcia, a partir de la entrada de Italia en guerra y del desembarco germanoitaliano en Africa. Cumplió entonces Egipto la obligación que había contraído en el acuerdo de 1936 de poner aeródromos a disposición de Inglaterra y darle otras facilidades militares.

Dos momentos de expectación hubo en el avance de las tropas del Eje por tierras africanas: la primera invasión, detenida en Sidi-el-Barrani, y la segunda, de Rommel, que llegó hasta el Alamein, a noventa kilómetros de Alejandría, en Octubre de 1942,

cuyo fracaso final fué definitivo en Africa y de extraordinario influjo en el resultado de la guerra toda.

A los problemas estratégicos y guerreros se entrelazaban la exégesis jurídica del alcance del pacto de alianza, en algunos momentos objeto de dudas, y la reacción psicológica de todos aquellos hechos, en el ánimo egipcio, inclinado quizá en algún momento a simpatías más o menos vagas por el Eje, como posible medio de obtener la anhelada independencia efectiva, y entregado abiertamente, en la fase resolutive de la contienda, a favor de Inglaterra y de la causa aliada, considerándola solidaria de su propio bien nacional.

Las conclusiones que de este período se extraen pueden resumirse así: La Compañía del canal de Suez queda definitivamente reducida a una empresa de explotación industrial; Inglaterra mantiene su postura de guardiana del canal; la alianza anglo-egipcia es un instrumento de seguridad frente a terceros Estados.

ESTATUTO JURÍDICO INTERNACIONAL DEL CANAL DE SUEZ.

El firman de 1854 había declarado que el canal es vía navegable para todos los navíos, y con tarifas de derechos iguales para todas las naciones, sin ventaja particular para ninguna. Más precavido, el firman de 1856 estableció que el canal estaría abierto siempre a todo barco *mercante*, como paso marítimo *neutral*.

Apúntase aquí ya la concepción jurídica de Lesseps en cuanto al régimen internacional del canal, mas por simple declaración unilateral, cautamente sugerida a su amigo el Jedive, y sin apelación a consagraciones diplomáticas que habrían retrasado considerablemente la realización del proyecto. También en esto, como en el comienzo de las obras, Lesseps se condujo con criterio realista.

«Cuando la realización de la apertura sea un hecho —escribía en 1855 a su hermano, director general en el Ministerio de Negocios Extranjeros—, cuando no haya ninguna probabilidad de paralizarse la empresa... el interés general, sin demasiado protocolo, impondrá la neutralidad del paso.»

El convenio de 1866 entre Egipto y la Compañía, aprobado por el Sultán, renueva el carácter universal del canal, y lo declara accesible a todas las naciones, en pie de igualdad.

La guerra ruso-turca de 1877 representó un peligro. Lesseps propuso al Gobierno inglés la neutralización, pero Inglaterra optó por la acción directa sobre Rusia, mediante una notificación formal en la que se le hacía saber que «cualquier tentativa de bloqueo o de aislamiento del canal sería vista por el Gobierno de Su Majestad como una amenaza para la India y como un grave daño para el comercio del mundo.»

Al propio tiempo que dirigía a Rusia esta seria advertencia, el Gobierno de Londres expresaba a Turquía y a Egipto su esperanza en que mantendrían una política de abstención. Y ningún acto de hostilidad se produjo por uno ni otro beligerante.

El convenio de Constantinopla de 1888 vino a definir el estatuto jurídico internacional del canal de Suez. Fueron Estados firmantes Alemania, Austria-Hungría, España, Francia, Gran Bretaña, Italia, Países Bajos y Turquía. La presencia de España respondía, no sólo a su condición de Potencia mediterránea, sino a la necesidad de sus comunicaciones con Filipinas y el Extremo Oriente.

Su artículo primero declara que «el canal marítimo de Suez estará siempre libre y abierto, en tiempo de guerra como en tiempo de paz, a todo navío mercante o de guerra, sin distinción de pabellón».

En esta enunciación inicial se condensan los tres principios inspiradores del convenio: libertad de navegación: igualdad de trato para todas las naciones; continuidad de este régimen en tiempo de guerra como en tiempo de paz.

La libertad de navegación tiene el complemento de la libertad de acceso, y la prohibición de entorpecer la circulación en el canal o un radio de acción de tres millas alrededor de su embocadura, ni aun con aquellas medidas que, como el bloqueo, es recurso lícito normal en la guerra marítima.

A la igualdad de trato, se le da valor contractual y diplomá-

tico. Ninguna potencia perseguirá ventajas territoriales o mercantiles ni disfrutará de privilegios.

Los barcos de guerra beligerantes no podrán aprovisionarse sino lo estrictamente preciso para proseguir su viaje. Efectuarán el tránsito en el más breve plazo posible. La permanencia máxima en Said y en Suez será de veinticuatro horas, salvo parada forzosa y con obligación de zarpar lo antes posible. Igual plazo de veinticuatro horas se fija para distanciar el paso de barco a barco enemigo. El canal, en fin, no podrá ser, bajo forma alguna, objeto de fines de guerra.

No se permite el estacionamiento de barcos de guerra en el canal ni en los lagos, en paz ni en guerra. Sin embargo, y a condición de que no sean beligerantes, podrán estacionarse en Port-Said o en Suez hasta un máximo de dos barcos de guerra por potencia.

La duración del convenio es indefinida, y no queda circunscrita al término de vigencia de la concesión. Las potencias no firmantes pueden acceder al convenio. Aun sin eso, disfrutan de libre tránsito y cabe la accesión tácita por el uso.

EL CANAL DE SUEZ Y LA SEGURIDAD COLECTIVA.

El régimen internacional acordado para el canal de Suez en la conferencia de Constantinopla de 1888, atravesó grave crisis al aparecer enfrentado con el sistema de seguridad colectiva y renuncia a la guerra que siguió al tratado de Versalles de 1919.

El pacto Briand-Kellog, de 19 de Mayo de 1928, expresión de aquella política, al margen ya de la Sociedad de Naciones, dió ocasión a la reserva formulada por el Gobierno de Londres, en la que transparentemente se alude al canal de Suez: «Existen ciertas regiones del mundo —declaraba la reserva británica— cuya prosperidad e integridad tienen una importancia especial y vital para nuestra paz y nuestra seguridad... Su protección contra cualquier ataque constituye para el Imperio británico una medida de defensa personal. Es preciso que quede bien entendido que el Gobierno de Su Majestad británica no acepta este nuevo Tratado,

sino con la condición expresa de que no cause perjuicio a su libertad de acción a tal propósito.»

Ya en 1924, Mac Donald, jefe del Gobierno laborista a la sazón en el Poder, había dicho estas palabras, que no dejan lugar a dudas: «La seguridad de las comunicaciones del Imperio británico en Egipto sigue siendo un interés vital para Inglaterra, y la seguridad absoluta de que el canal de Suez permanecerá abierto, en tiempo de paz como de guerra, al libre paso de los barcos ingleses, es la base sobre la cual reposa toda entera la estrategia de defensa del Imperio británico.»

Nuevo conflicto entre el régimen de puerta abierta del canal y el sistema de seguridad colectiva promuévese con motivo de la guerra italoetíope.

Una fuerte corriente de opinión propugna en la propia Inglaterra el cierre del canal, por estimar incompatible su ilimitada libertad de navegación con las obligaciones de solidaridad internacional frente al agresor, derivadas del sistema de seguridad colectiva. La actitud contraria estimaba, a su vez, incompatible el cierre con los términos absolutos del principio de libre navegación que fué piedra angular del convenio de 1888.

El Gobierno inglés llegó a vacilar ante aquella polémica, pero el 18 de Octubre de 1935 hizo, finalmente, pública declaración de que no cerraría el canal. El fragor de la controversia había, de otra parte, descendido, con el notorio fracaso del sistema de seguridad colectiva.

EL RÉGIMEN FUTURO DEL CANAL.

Las especiales características de la reciente guerra mundial a cuya liquidación asistimos, no planteaban cuestión acerca del criterio que hubiera de prevalecer en cuanto al régimen del canal, ni prácticamente se suscitó problema por vía marítima. La amenaza terrestre del Eje desde el occidente africano, como en la otra guerra de 1914-18 la amenaza apuntada por los Imperios centrales a través de Turquía desde el oriente asiático, no lograron yu-

gular las comunicaciones interimperiales británicas, a lo largo de la arteria vital que es el canal de Suez.

¿Qué suerte estará reservada en el futuro al régimen jurídico del canal? ¿Subsistirá el establecido en 1888 y que sus patrocinadores consideraron definitivo, o será declarada la incompatibilidad fundamental de aquel sistema con el concepto punitivo y la naturaleza solidaria de la guerra según la Carta de las Naciones Unidas?

Importa deslindar el aspecto jurídico y el político de esta interrogación. Jurídicamente, no parece existir incompatibilidad sustancial entre los dos textos convencionales, el de Constantino-
pla y el de San Francisco. Ni siquiera se emplea, en el referente al canal de Suez, la palabra *neutralidad* (usada por Lesseps y más tarde por los comentaristas), que podría suscitar serias objeciones a su concordancia con el sistema de obligada solidaridad frente al agresor, adoptado por las Naciones Unidas y equivalente a una verdadera revisión del tradicional concepto de neutralidad frente a un conflicto armado.

Los dos principios fundamentales del convenio de Constantino-
noplá, libertad de navegación e igualdad de trato, no pugnan con la Carta de San Francisco. Lo que sí pugnaría con esta Carta es la continuidad de aquellos dos principios en caso de agresión coercitiva ejercida por las Naciones Unidas para el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales. Mas ello no implicaría la derogación del convenio de 1888, sino, sencillamente, la conveniencia de introducir en su texto, por las vías jurídicas usuales, las necesarias limitaciones, a título excepcional, en previsión del caso extremo a que acabo de aludir.

Más difícil es responder a la interrogación antes apuntada, en el aspecto político. La accidentada historia del canal medular del Viejo Mundo, que hemos procurado evocar en sus líneas generales, pone de relieve el decisivo influjo que en su reglamentación jurídica ejercieron los factores de orden político y mercantil.

No aparecen ahora en el horizonte los peligros que en 1914 y en 1939 apuntaban desde la Europa central sus flechas sobre la ambicionada vía interoceánica; pero asoman, en cambio, otros

peligros provenientes del lado oriental, cuya aproximación o alejamiento de tan delicada zona ejercerán sin duda notorio influjo en su estatuto internacional.

Ya en 1893, la misión del coronel Arkanoff evidenció un interés ruso, que no es aventurado suponer pueda en circunstancias propicias revivir sobre la zona del mar Rojo, el Sudán y Abisinia. Claro es que el orden lógico y geográfico subordina esta posible aspiración a otra más inmediata: la salida moscovita al mar latino, en persecución de la cual suenan los albabonazos en los Dardanelos y en Trieste. No es de extrañar que la Gran Bretaña, en tanto se despeja el horizonte, camine con cautela y cuide de no abandonar posiciones de aquella zona sin antes dejar salvaguardada la navegación en vía tan esencial para su Imperio.

Si, para terminar, prescindimos de factores políticos contingentes y abarcamos el problema en su conjunto, lógicamente llegaremos a la conclusión de que los dos principios de libertad de navegación e igualdad de trato, ya establecidos, son los que mejor responden a la naturaleza interoceánica e intercontinental del canal de Suez; y sobre esos firmes pilares debe reposar en el mañana, como se asentó en el pasado, su reglamentación jurídica, para el mejor servicio del bien común universal.

Misiones

pro nigritarum australiensium conversione

(*Conclusión.*)

El ilustre historiador R. P. Agustín Barreiro, O. S. A., miembro distinguido de la Real Sociedad Geográfica, comenzó en 1935 la publicación de este interesante trabajo, que apareció en el número de Diciembre del citado año y en los de Enero, Marzo, Mayo, Junio y Julio del siguiente. Los azares de la guerra acabaron con la preciosa vida de nuestro excelente consocio e hicieron desaparecer, asimismo, el resto de la composición, ya preparada en la imprenta para el número siguiente, haciéndonos perder toda esperanza de poderla rehacer. Por una feliz casualidad, encontramos hoy —mayo de 1947— una copia del mismo y nos apresuramos a publicarla, después de tan largo paréntesis, para que pueda figurar el artículo completo en nuestra colección.

J. M. T.

De Missionibus apud Aborigenes Australianos habent «Acta et decreta Concilii Plenarii Australasiae, habiti apud y Sydney A. D. 1885, a Sancta Sede recognita» quae sequuntur.

Proposita quaestione en expediat districtum Kimberley, cum sede in oppido Derby, erigendum esse in Vicariatum Apostolicum pro nigris Aboriginalibus Australiae Occidentalis sexdecim Patres erigendum censuerunt, uno tantum habito suffragio negativo, et uno juxta modum.

De Vicariatu Apostolico pro nigris Aboriginalibus in Queenslandia Septentrionali actum est, affirmantibus Patribus omnino ex-

pedire ut ejusmodi Vicariatus Apostolicus erigeretur et ut Patribus Hispanis Ordinis S. Augustini qui apud Insulas Manillas florentem Missionem habent, committeretur. (Sexta Cong. Priv., pág. XXIX et s. q.) (233).

De propaganda fide inter Aboriginales.

Lugendum sane est longe maximam partem Aboriginalium in Provinciis Australianis adhuc lumen fidei nos aspexisse, sed in tenebris, sedere et in umbra mortis, in caligine ignorantiae et infidelitatis. Caligo autem haec eo funestior evasit, quod advenae ex Europa, licet Christiano nomine insigniti, non solum parum aut nihil de terrae incolis, sed mores eorum magis magisque in dies corruperunt, atque terrae thesauris inhiantes seipsos quidem ditabant, nobiliores vero thesauros, Christianae legis scilicet ac veritatis notitiam indigenis non communicabant. Succedente tempore in quibusdam locis tadem aliquid a Catholicis Missionariis tentatum, effectumque est, atque Aboriginales quidem in fide instructi et ad vivendi rationem magis cultam perducti sunt. Sic in New South Wales, sacerdotum soecularium cura non pauci ad fidem conversi sunt. In Nova Zelandia, Patrum Maristarum et aliorum opera plures ex egregia Maeriorum stirpe Ecclesiae adscripti sunt. In Insulis Fiji, in dem Patres egregiam operam in convertendis indigenis navarunt. In Australia Occidentali, egregia Patrum Benedictinorum industria et indefesso labore aliquot familiae Nigrorum in unum collectae vitae Christianae normam sequuntur. In Septentrione Australiae Australis, Patres Jesuitae praeclaro exemplo eidem muneri se dedicant. Initia sane pro Aboriginalium numero satis exigua sunt, attamen evincunt laborem iis impensum sine fructu non esse, nec dubium relinquunt illos ejus indolis esse

(233) Nuestra amada provincia, después de un examen detenido de las condiciones que imponían, no aceptó la oferta por las razones que expuso nuestro autor, Delegado del Venerable Definitorio, para el estudio sobre el terreno de las misiones que se nos encomendaban. La falta de independencia tenía que traer dificultades insuperables entre los Obispos de Queensland, Rockhampton y Cookstown y nuestros superiores o misioneros, y el modo obvio y suave de evitar disgustos fué la resolución que se tomó *a radice*, declinando la oferta, al mismo tiempo que se agradecía, entrañablemente, la atención que habían tenido con la Orden agustiniana y, en especial, con nuestra provincia.

atque ingenii, ut vitam sanctam ac Christianam doctrinam amplecti possint ac velint.

Ad promovendam spiritualem et temporalem vitam Aboriginallium curandum est ut dum in primis civilizationis elementis instituuntur, segregati a colonis albis degant, et providendum ut Missionis ad Aboriginales sufficientes terrae tractus habeant, a quibus albi exclusi sint.

Quum Aboriginales ut plurimum instruendi sint non solum in iis quae ad religionem, sed etiam in iis quae ad necessarias vitae artes spectant, maxime opportunum ducimus ad has missiones assumere Religiosas Communitates quae tum Sacerdotibus tum fratribus lacis constant.

Ut autem hujosmodi missionibus de necessaria pecunia provideatur, usquedum ipsae se sustentare valeant, collectio generalis quotannis die fixo fiat in singulis Australasiarum Dioecesium Ecclesiis.

Pecunia sic collecta statim transmittatur ad commissionem quae Eminentissimo Cardinali Archiepiscopo Sydneyensi et Reverendissimis Episcopis Maitlandensi et Gouiburnensi constat; cujus Commissionis erit pecuniam collectam distribuere variis missionibus.

Hanc nacti occasionem, Episcopi Plenarii Concilii protestantur adversus crudelem persecutionem quam Aboriginales a colonis albis praesertim in septentrionalibus Australiae partibus patiuntur, quae saepe nec sexui nec ulli aetati parcet, sed eos ad interjectionem usque persequitur. Eo autem confidentius Patres Concilii hanc protestationem emittunt, quod sciant nihil recentioribus temporibus ex parte Gubernii omissum esse ut hujusmodi quorundam iniquae agendi rationi finis imponatur. (Decret. dicti Conc. Syd. pág. 67-67.)

APPENDIX V

Relationes missionum apud Aborigenes.

De Missione apud Aborigenes Australiae Occidentalis in Nova Nursia.

Laboribus apostolicis apud Australiae Occidentalis aborigenes Monachi Sancti Benedicti operam navare coeperunt Mense Martio anni millesimi octingentesimi quadragesimi sexti.

Advenerant hunc in finem ex Europa viri quinque, qui estatim magno animo barbaros illos homines in sylvis circumvagantes comcomitare, pedetentim excolare ac Christo lucrifacere conati sunt sat longo tempore quidem ast fere frustra. Fructus enim labori impenso nulla omnino ratione respondebatt.

Quaesierunt itaque missionarii illi locum aptum, ubi pedem figere possent, quem et invenerunt ac postea Novam Nursiam vocaverunt.

Sed quomodo vitam sustentare in tanta solitudine infructuosa, quomodo alimenta insuper sylvestribus illis aboriginibus suppeditare; quos allicere quidem et excolere tentabant? Reverendissimus enim Episcopus Perthensis, cujus dioecesis omnem Australiae Occidentem complectebatur aperte dixerat: Quod si considerare ibi et aboriginalibus salvandis incumbere vellent, id ipsis quidem omnino integrum esse, verum ab sese juvamen ullum ne expectarent, sed ipsis sibi de re cuncta providendum fore.

Eo fere tempore Gubernium Coloniae pro hac missione agros (acres) viginti anglicos obtulit, qui et accepti sunt aerea pro ista regione quam exigua tam cultura difficilis utpote penitus sylvo-sa; fructus porro inde profecturi admodum exiles et utique post longum tandem temporis spatium colligendi.

Incredibile dictu quantas aerumnas sustinuerint viri isti optimi, easque nimis diu. Adeo quidem illud divi Pauli «in fame et in siti» expertisunt, ut sepentes et lacertas pro cibo vel delicias haberent; de rebus aliis imo de ipso pane ne cogitare quidem licebat. Haud mirum proinde quod tanta miseria duos e sociis abire compulerit, tertius vero inediae succubuerit, ita ut soli Patres Joseph Serra et Rudesindus Salvado aerumnis istis perferendis remanerent. Mox tamen levamen advenit.

Pollebat P. Salvado arte eximia ludendi in Pianoforte quod vocant, quam artom agregie in usum vertit. Profectus enim, in urbem primariam Perth coram magna multitudine populi specimen hujus artis exhibuit (Concert anglice vocant) indeque sat

magnam pecuniae summan collegit, qua vitae necessaria coem't et ita tandem aliqua ratione angustiae illae evanuerunt.

Verum enimvero manifestum erat hoc modo vivendi suscepta serius ocyus dilabi debere, nisi socios adsciscerent, qui ut Familiis Religiosis consuetum est, arduum opus continuarent perficerentque. Consilium hoc omnino probatum etiam Episcopo Perthensi est, atque ita factum ut P. Serra mox in Europam solveret socios operi incepto adducturus. Solvit initio anni millesimi cctingentesimi quadragesimi octavi et feliciter quidem ad Italiae cras appulit, sed ecce tibi! jam Augusto subsequente Roma avulsus a Missione nostra fuit, utpote Victoriensis Episcopus consecratus. Atque ita totum onus in unum P. Salvado devolutum fuit, ac omnis cura sollicitudo que Novae Nursiae ipsi remansit.

Facile intellige potest quam arduum fuerit adducere socios necessarios, familiam Religiosam componere atque cunctis providere de necessitatibus animae et corporis.

Incredibiles vero difficultates, obstacula omnis generis, contradictiones, prope dixeris persecutiones, quibuscum per viginti fere annos vix non constanter contendendum erat, nemo sane intelligit nisi ipse qui haec omnia expertus est, et Ille utique auscultans corda et renes in sua bonitate fortitudinem dedit haec omnia perferendi atque superandi.

Unde mirum videre haud debet, quod in tanta paupertate tantaque oblocutione admodum peuca effecta fuerint intra illos viginti annos, sive constructiones consideres, sive alia quaevis.

Longe aliter res se habuerunt, postquam haec tota Missio Novae Nursiae exempta vel separata a dioecesi Perthensi fuit. Erigi caepta aedificia Monasterii, habitationes que familiarum diversarum Aboriginum, scholas instrui pro pueris atque puellis et alia quoque vitae hujusmodi necessaria provideri.

Videre viros ac mulieres suis quosque officiis sedulo occupatas, discentes pueros non tantum in scholis sed maxime (id quod caput pro eorum vita) utiles a Fratibus laicis artes: hic fabrum lignarium, hic ferrarium, illic sutorem vel sartorem vel agros colentem, atque ita similiter in rebus suis sub magistra sua puellas.

Si quando attingunt juvenes aetatem et ita placuerit, matrimonio junguntur utique christiani et optimi quidem.

Familias quod spectat unaquaeque suam domum propriam habet. Omnes pro genio suo et voluntate laborant, et justam mercedem nanciscuntur, praeterquam quod de omnibus ad vitam necessariis, ut supra, cum magno caritate provideantur. Quivis e patribus-familias operam navans Missioni singulis hebdomadibus mercedem unius librae auri anglici summan recipit: summa profecto vix sufficiens pro iis aliquot familiis, qui jam ad septem usque sive filios sive filias susceperunt. Sed cum Missionis aera-rium plus supeditare in praesentiarum haud valeat, non testat nisi ut hujusmodi alibi operam locet pro majori mercede, id quod cuivis liberum est.

Numerabantur hoc anno millesimo octingentesimo octogesimo quinto familiae viginti duae, vel in toto numero Aborigenes Cestum quindecim: numerus parvus in se, verum magnus satis pro expensis necessariis.

Indolem Aboriginum nostrorum quod attinet haec pauca subjunxisse sufficit. In laboribus plerisque et artibus fere exaequant europoeos, optimis haud inferiores. In ludis omnis generis (praesertim quod vocant Cricket et hujusmodi) plane excellunt optimos Europoerum superantes. Quae ad artem telegraphicam spectant quidam egregie norunt tractantque. In musica item si rite instruantur facile evadunt aliorum aequales.

Atque haec de Aboriginalibus Novae Nursiae, Australiae occidentalis pro nostro quidem fine dixisse satis est.

Rudesindus Episcopus Portus-Victoriae.

Abbas Nullius Novae Nursiae. (Acta et Decr. Conc. Sydn. append., págs. 153-157).

El Sumo Pontífice Pío IX declaró *vere nullius* la Abadía de Benedictinos de Nueva Nursia el 12 de Marzo de 1867, nombrando primer Abad al Ilmo. Sr. D. Fr. Rosendo Salvado, Obispo de Puerto Victoria, O. S. B.

Ultimamente les donó el Gobierno de la colonia 16 millas cuadradas (equivalen a 10'240 acres ingleses, o sean unas 10'240 fanegas de tierra) para uso de la Misión.

En 1883, el Gobernador del Occidente de Australia visitó la Misión y todos sus establecimientos; y salió de allí deshaciéndose en alabanzas de los Benedictinos españoles, que han demostrado con evidencia ser posible sacar partido *de la raza negra*.

Estado de la Abadía de Nueva Nursia y sus dependencias.

NUEVA NURSIA

Ab. Ilmo. Sr. D. Fr. Rosendo Salvado, O. S. B.	1
Ab. con futura sucesión, R. P. Fr. Domínguez, O. S. B.	1
Vic. Genl. R. Y. Beltrán, O. S. B.	1
P. Presb.º R. B. Martínez, O. S. B.	1
Asistente R. E. Coll, O. S. B.	1
Hermanos legos, O. S. B.	59
<hr/>	
TOTAL	64

MURAH

Prior R. B. Goicoechea	1
Hermanos legos	6
<hr/>	
TOTAL	7

WYENING

Hermanos legos	3
----------------------	---

Los negros cristianos son unos 135.

Tienen una Escuela para niños y otra para niñas.

Los hermanos legos trabajan la tierra y enseñan a trabajar a los negros, pues el clima no impide a los europeos consagrarse a las faenas del campo.

Nueva Nursia está a los 30° de latitud Sur. El terreno es poco fértil, pero muy sano.

De Missione Societatis Jesu ad Aborigines in «Rapid Creek» prope Palmerston in Territorio Septentrionali Australiae Australis.

Septembris 24, 1882, tres Patres S. J. cum uno fratre coadjutore Palmerston appulerunt ea intentione missi, ut conversioni indigenarum operam navarent. Sedem figerunt in fundo a Gubernio dato die 10 Octobris ejusdem anni. Fundus totus silvestris erat, fertilis ceteroquin et satis irriguus. Non plus quam 320 agros continebat, sed postulante Missionis Superiore extendebatur magis a Gubernio et fere mille agros modo continet et usque ad mare pertingit, quod desiderandum videbatur ob piscationis opportunitatem. Moris est Aboriginalibus in nullo loco commorari diu, sed huc illucque migrari inter fines territorii cuique tribui longo tempore et usu assignati. Quum in hac vivendi ratione indigenarum omnis Missionariorum labor parum efficax et omnis conatus fere inutilis videretur, terra silvestris coli coepit et modesta habitatio construi. Diu tenuit, usquedum ex Aboriginalibus aliqui Missionariis sese jungerent, et hi pauci saepe inconstantes fuerunt. Attamen post quinque fere menses patientiae et laboris Aboriginales aliquomodo intellexerunt, majoris sibi commodi futurum, si ad vitam minus vagam assuefierent, et ex ipsa terra, quam incolebant et suam vocare amabant, fructum aliquem perciperent et vitam sustentarent. Durus quidem labor erat, praesertim hominibus ejusmodi labori nunquam assuetis; nihilominus post unius anni et aliquot mensium lapsum, quadraginta circiter agri culti et saepibus inclusi erant, et jam aliquod levamen afferrebant ad Aboriginales alendos. Hac eadem methodo et in posterum servata spes est, quantum ex initiis conjici potest, stationem ipsam, quae necessaria sunt, nob sibi suppeditaturam.

Cum labore instructio Aboriginalium conjuncta mox est. Quum linguae anglicae pene rudes essent, unus Missionariorum tempus omne studio indigenarum linguae dedit et post aliquot menses eam satis movit, ut solitas preces et hymnos quosdam in Nigrorum linguam transferre posset. Haec omnia puri puellae-

que in quinque sexve hebdomadis memoria tenebant tum verba tum melodiam, quum musices ope facilius fidei rudimenta tradi posse hominibus silvestribus usu satis constet. Majores natu dum lubenter parvulis contantibus auscultant et ipsi Religionis veritates docentur. Propterea singulis diebus in unum collectis omnibus religio traditur. Habetur etiam schola, in qua liberi in elementis iinguae et similibus erudiuntur.

Numerus baptizatorum per duos fere annos ad 35 circiter ascendit, quorum major pars parvuli sunt, liberi familiarum, quas Missionarii sperare poterant in Missione mansuras esse. Adulti, quamvis satis instructi vidantur, non illico baptizantur, quum constantia eorum bene probanda sit. Hucusque nonnisi in periculo mortis adulti baptizati sunt, qui et ad oeternam felicitatem, at confidimus, pervenerunt, et totidem fere infantes, universim circa duodecim.

Mores indigenarum minus corrupti sunt, quam quis supponeret in hominibus destitutis omni auxilio instructionis et omnis exterioris gratiae. Inest ipsis cognitio alicujus Supremi Numinis et vitae futurae tum felicitis pro bonis, tum miserae pro malis; norunt etiam aliqua principia legis naturalis, quamvis haec cognitio ad multa sese non extendat. Ingenii sunt docilis et sat perspicacis, religionis veritates haud difficulter percipiunt, et pietatis sensa haud obscure manifestant, ubi religionem melius cognoscunt. Sic de baptismi necessitate instructi baptizari petunt; ubi infirmantur, et Missionarios ad aegrotos vocant, ne sine baptismo moriantur.

Mirum esse non debet in his silvestribus hominibus multa reprobanda inveniri. Variis superstitionibus fidem adhibent, et quidem polygami sunt. Polygamia fere ad seniores et robustiores restringitur. His plures uxores permittunt, ut uxores virorum curam gerant: senioribus quidem, quod sibi ipsi providere minus possint; robustioribus vero, quia, etsi possint, non velint sibi providere, caeteris vero timorem incutiunt, quia uti sunt robustiores ita et audaciores, ut plurimum, et pigriores. In his jam innuitur onus providendi familiae inter illos ad feminas magis devolvi, quae non tam sociae maritorum quam eorum faemulae sunt. Hic

rerum status, quem infidelitas in getibus induxit, non nisi religione mutabitur. Jam fatentur, melius esse, si singuli singulas tantum uxores habeant, et Catholica doctrina de matrimonio ipsis placet. Quid de eorum matrimoniis censendum sit, non adeo manifestum est. Aliquam ceremoniam in eis contrahendis intercedere animadvertimus, et certum pariter est, eos severe punire, quando aliqua fidem fallat, imo de vita sua ejusmodi periclitatur. Parentes ad liberos multum afficiuntur, uti et liberi ad parentes, et aegre ferunt ad invicem separari vel ad paucos dies.

Ut plurimum corpore robusto et procero sunt, bona valetudine gaudent, et non tam morbis quam senio confecti et ad maciem redacti obeunt. Frustra aliquis ex eis vitae annos exquiret, quum hos non numerent; sed certe sunt, qui secundam generationem videant ipsi pollentes adhuc bonis viribus, quamvis viri matrimonium non soleant inire ante vigesimum annum aetatis, feminae juniores nubunt. Fortassis plura ex dictis otiosa videntur, sed eo tendunt, ut appareat, in moribus et consuetudinibus Aboriginalium nihil esse, quod patientia et Christiana religione aut tolli aut ita minui nequeat, ut fidei impedimento non sit.

In Territorio Septentrionali praeter Aboriginales circiter septingenti Albi et quatuor millia Chinensium habitant. Aboriginales non timent Chinenses eosque potius prae se parvi pendere videntur; albos vero multum aestimant, sibi longe praeferrunt, amantque cum ipsis esse. Dolendum sane, Aboriginales quos advenas Europei facile sibi conciliare poterant et utiles reddere, tot injuriis continuo peti, haberi in magno contemptu, quem albi male celant, et de ipsa vita periclitari multosque ea privari per summam iniquitatem et barbariem. Haec crimina in Aboriginales praeteritis annis commissa sunt et hoc anno committuntur. Ipsi rei haec negare non audent, imo quasi de benefactis palam gloriantur. Dolendum etiam, quod adventu Europaeorum mores indigenarum corrupti sunt. Plerumque, qui in illas terras immigrant, non sunt in matrimonii statu, nec passionibus suis dominantur, abutunturque paupertate Aboriginalium ad nefanda. Ab Aboriginalibus hoc responsum audire est, cur feminas tradant: «Novimus, malum esse, sed quid ageremus,

fame torquebatur.» Haec et similia per totam regionem jam dudum innotuerunt, et in omnium ore sunt.

Hinc optimum consilium videbatur et fere unicum, separare Aboriginales ab Albis, quantum fieri potest, et curare, ut tractus terrae eorum usui tribuatur albis inde exclusis. Sub his conditionibus Missio ad «Rapid Creed» data est. Octo, ni fallor, modo ibi familiae consistunt, nucleus quidem exiguus, granum sinapis, sed cui Deus incrementum dabit per ministerium duorum Patrum, qui cum Aboriginalibus illis manebunt et opus incoeptum prosequentur.

Duo alii Patres, qui modo supersunt, ad interiores partes tendant, ducentis fere passuum millibus a priore Missione remotas, ubi a Gubernio centum milliaria quadrata (64.000 agri) in usum Aboriginalium data sunt quamdiu eis opus erit.

Manifestum est successum harum Missionum post Dei auxilium et auxilio hominum indigere. Nam quum Aboriginales non tantum in doctrina Christiana instruendi sint, sed etiam inducendi ad silvestrem vitae modum paulatim mutandum et ad agriculturam exercendam; Missionarii ipsis providere debent, quae ad vitam vestitumque requirunt. Quo majus auxilium praestatur, eo pluribus tribubus succurri poterit; quum nova Missio latior sit, quam ut una tribus totam occupare et colere possit. Antonius Strele, S. J.—Sup. Miss. Terr. Sep.

Los PP. Jesuítas de Adelayda, capital del Gobierno de Australia del Sur, se establecieron en Octubre de 1882 en la ciudad de Palmerston, contigua a Port Darwin, en el territorio Norte del citado Gobierno, construyendo una pequeña capilla para el servicio de los pocos católicos de aquella localidad. Al poco tiempo trasladaron la capilla a una milla de distancia, siempre en la misma calle de Smith, donde se había levantado la primera, cuyo solar conservan para el porvenir.

Siendo su propósito dedicarse a la evangelización de los negros, obtuvieron del Gobierno 1.000 acres (fanegas) de terreno para las necesidades de la primera Misión, que establecieron en el sitio llamado *Rapid Creed*, a siete millas de la ciudad de Pal-

merston. Al principio eran tres PP. Sacerdotes y dos Coadju-
tores.

En Septiembre de 1886 fundaron otra Misión en *Daly River*, que dista 200 millas de Palmerston, conservando la anterior, donde repugnaban vivir los negros.

La tribu numerosa de negros que habitaban en *Daly River* llevan el nombre de *Moloch-moloch*. El Gobierno dió para esta nueva estación 100 millas cuadradas de terreno. Cerca de *Daly River* se han descubierto ricas minas de cobre, que explotan los europeos con trabajadores chinos.

Desde Julio de 1887 se halla en explotación el ferrocarril central de Australia, que pondrá en comunicación a Port-Darwin con todas las colonias de aquel vasto continente. Trabajan en él 6.000 culis (234) chinos con sobrestantes europeos, y podrá abrirse al servicio público antes de diez años. Concluído este ferrocarril, será Port-Darwin el emporio del comercio de Australia y centro de unión de sus relaciones comerciales con Europa, Asia, Archipiélago de Java, Molucas y Filipinas, China y Japón, y hasta con América.

Entonces la ciudad de Palmerston, que hoy tendrá unos mil habitantes de todas razas, será en breve plazo una población de primer orden; y los PP Jesuítas podrán organizar un gran Colegio de enseñanza y una casa profesa, aprovechando el solar de Smith Street.

En nuestro viaje de ida y vuelta tocamos en Port-Darwin, permaneciendo allí dos días; y tanto el P. Mariano, como yo, teníamos ardientes deseos de ver a los PP. Jesuítas, y no pudimos conseguirlo, aunque pusimos los medios.

Apena el ánimo el considerar que en Australia, ni el Gobierno de las colonias ni los particulares han hecho nada para civilizar a la desgraciada raza de negros aborígenes. Desde el principio de la ocupación del territorio por los ingleses se les viene haciendo una guerra de exterminio, considerándoles casi inferiores a las fieras. Estaba el país poblado por innumerables tribus de aborígenes, y hoy casi han desaparecido por completo en el

(234) Jornaleros (*coolies*).

Sur, quedando en el Norte unos 50.000, que no tardarán mucho tiempo en ser aniquilados.

Sólo se refiere en la historia de Australia que el año 1838 llegaron al país 30 luteranos alemanes (dos pastores y 28 catequistas) con sus familias, trayendo el propósito de consagrarse a la cristianización de los negros. Se establecieron en Moreton Bay (territorio de Queensland), y gestionaron con el Gobierno la adquisición de tierras para las Misiones. Este demostró la mayor indiferencia, y se negó a concederles cosa alguna oficialmente.

En 1839 el Dr. Lang, pastor protestante, celoso por la conversión de los negros, trató con el Gobierno de Nueva Gales del Sur y consiguió que se hiciese una colecta para poner otra misión de presbiterianos alemanes en Moreton Bay; hizo un viaje a Berlín y trajo otras 20 personas (clérigos y legos;) y éstos establecieron una nueva residencia bajo la dirección del Rev. Mr. Schmidt. El producto de la colecta, que sólo llegó a 517 libras esterlinas, apenas bastó para pagar el viaje de los nuevos misioneros.

Las dos Misiones se agregaron al Sínodo protestante de la Nueva Gales del Sur; y no pudieron hacer nada en favor de los negros, porque el Gobierno y los inmigrantes europeos se lo impidieron. Concluyeron estas Misiones sin haber dado resultado alguno favorable a los desgraciados negros. Un historiador protestante de Queenslans dice, con cruel ironía, de uno de los misioneros: «Mr. Handt estuvo veinte años predicando a los negros y sólo consiguió la conversión de uno».

De lo expuesto, resulta que solamente los Benedictinos españoles han hecho verdaderos sacrificios de todo género por la desgraciada raza aborígen de Australia, logrando su celo sacar algún partido de ella en obsequio de la religión y de la sociedad civil.

No me cansaré de repetir que la raza sajona lleva infiltrado en la masa de la sangre el odio de todas las razas que no le son afines, sean éstas salvajes, bárbaros o civilizados; y de ahí procede el que jamás se ha fusionado con ninguna. Si a esto se agrega el sistema utilitarista del Gobierno británico, informado

de las ideas protestantes, que tarde o temprano arrastran a sus adeptos al materialismo más positivista, se explicará más fácilmente la causa del exterminio de los desgraciados *pieles rojas* de la América del Norte, de la extinción de los infelices negros de Tasmania, de la disminución asombrosa de los indios polinesianos de Nueva Zelanda, de las Islas Fiji y de nueva Guinea, desde que las ocupó Inglaterra. En Nueva Zelanda, si quedan algunos indígenas, es debido al celo de los Misioneros Maristas franceses. Estos mismos misioneros trabajan con entusiasmo en las Islas Fiji; pero debe notarse que en 1874, en que tomaron posesión de ellas los ingleses, su población era de 274.000 habitantes y hoy (en diez y seis años) ya se hallan reducidos a 130.000. No deberá, pues, extrañarnos que los aborígenes de Australia sean reducidos a cero dentro de muy pocos años.

No veo, pues, que pueda prometerse honra ni provecho ninguna corporación religiosa en establecer Misiones para la conversión de una raza, cuyos dominadores se proponen extirparla sin remedio. Si los ingleses hacen promesas, es porque, avergonzados de su obra de destrucción, quieren ver si pueden justificarse de algún modo a los ojos del mundo civilizado, y sellar, salvando las apariencias, los labios de los hombres honrados, que harán que la posteridad estigmatize su conducta, como se merece, en los anales de la historia.

V O C A B U L A R I O

de la lengua de los negros del continente de Australia en una tribu de las cercanías de la ciudad de Brisbane, capital de la colonia de Queenslad.

A

Abrir.....	Nanla.	Amar.....	Car-rita.
Agua.....	Coong.	Andar.....	Yarman.
Aire.....	Burang.	Anzuelo.....	Quiling.
Alto.....	Culren.	Aquello.....	Balon.
Amigo.....	Daan.	Arbol.....	Too.
		Arco.....	Canay.
		Arena.....	Quira.

Armas de todas clases.....	Cudar.	Catala blanca.....	Quigun.
Asaetar.....	Bira.	Ceja.....	Tepender.
Asiento.....	Muquirna.	Cerrar.....	Tanggan-cambi.
Asentaderas.....	Cunden.	Cielo.....	Una.
Avestruz.....	Ngoroin.	Cinco.....	Murin.
Ayer.....	Tirumbabu.	Claro.....	Merang-olay.

B

Bailar.....	Bibay.	Cogote.....	Cunna.
Bajo de estatura.	Ngoyon.	Comer.....	Binda-dadin.
Barba.....	Yoal.	Concha.....	Yamar.
Barbas (las).....	Tarang.	Corazón.....	Tuco.
Bastón.....	Conlon.	Corta.....	Caca.
Beber.....	Ngayalo.	Corteza.....	Cambar.
Besar.....	Tamborna.	Costilla.....	Piqui.
Blanco.....	Madar.	Cristal.....	Quilay.
Boca.....	Tambur.	Cuatro.....	Panggan.
Bofetada.....	Uangon payid.	Cuchillo.....	Taqui.
Bosque.....	Yuldi.	Cuello.....	Ypigaua.
Brazo.....	Queneng.	Cuerda del arco.....	Bocor.
Bueno.....	Calangur-To.	Cuerpo.....	Quibir.
		Cuervo.....	Uá-uá.
		Culebra.....	Mundulum.
		Charco.....	Ngomma.
		Chino.....	Taang-laguren.

C

Caballo.....	Yarman.
Cabello.....	Tal-la.
Cabeza.....	Caam.
Calcaño.....	Toom.
Caer.....	Pumin.
Calor.....	Ngorondo-Marín.
Callar.....	Burunga.
Campana.....	} Tinggil-tinggil.
Campanilla.....	
Campo.....	Daa.—Yurmay.
Cangrejo del río	Ylay-ilay.
Canoa.....	Candol.
Cantar.....	Yauarapa.
Carnero.....	Monqui.
Carrillo.....	Uangum.
Casa.....	Tura.
Casado.....	Yram-naday.
Casarse.....	Tariman.

D

Dar.....	Uangadi.
Dedo.....	Biri.
Despertar.....	Miuay.
Día.....	Nogoron-galang.
Diente.....	Tangga.
Dios.....	Bral.
Dolor.....	Bam.
Color de cabeza...	Cumulan.
Dormir.....	Yirmay.
Dos.....	Punla.—Budla.
Dulce.....	Quigar.

E

Escalera.....	Uandaman.
Escarcha.....	Cunga.
Escudo.....	Cummarin.

Eso.....
 Esófago.....
 Espalda.....
 Esperezarse.....
 Estómago.....
 Estrella.....

Balon.
 Caray.
 Pondom.
 Cuinggan-gayar.
 Cunang.
 Diray.

F

Feo.....
 Flaco.....
 Flecha.....
 Flor.....
 Fosas nasales.....
 Frente.....
 Frío.....
 Fruta.....
 Fruto.....
 Fuego.....
 Fuente.....

Ngo-uarang.
 Palunguir.
 Canay.
 Yara.
 Mud-ro nanla.
 Ngolong.
 Ola-danga. Ualay-
 ualay.
 Binda.
 Binda.
 Bayulay.—Quira?
 Cunguran.

G

Gallina.....
 Gato.....
 Gordo.....
 Gritar.....
 Guerra.....

Uauon.
 Puti-puti. Taquiro-
 canin.
 Bangom.—Marum.
 Uiten.
 Payulay.

H

Hablar.....
 Herida.....
 Hermana mayor...
 Hermana menor...
 Hermano mayor...
 Hermano menor...
 Hermoso.....
 Hígado.....
 Hijo.....
 Hierba.....

Panda.
 Ondamon.
 Yabon.
 Naibar.
 Noon.
 Udong.
 Calangur.
 Tipani.
 Coma.
 Baan.—Coco.

Hoja.....
 Hombre.....
 Hombre joven.....
 Hombre viejo.....
 Hombro.....
 Hoy.....
 Hueso.....
 Huevo.....
 Humo.....

Orong.
 Taang.
 In-taang.
 Taang-urumbeng.
 Cur-ro.
 Talibaman.
 Mundo.
 Baam.
 Oloy.

I

Iguana.....
 Indio malayo.....
 Ingle.....

Uaroy.
 Tiuoy.
 Ninim.

J

Joven.....
 Junta.....

In.
 Calatauan.

K

Kanguru.....

Maldi.

L

Ladrón.....
 Lago.....
 Lamer.....
 Lanza.....
 Leche.....
 Lengua (la).....
 Leña.....
 Limpiar.....
 Luna.....
 Luz.....

Cairen.
 Púpua.
 Tatali.
 Canay.
 Ngamu.
 Tonom.
 Oloy-marbuen.
 Taranda.
 Babon.
 Mirang.

LL

Llorar.....
 Llover.....

Tunga.
 Yurong.

M

Madera.....	Uta.
Madre.....	Ugabang.
Malo.....	Taruey.—Uarang.
Mano.....	Pené.
Mañana (la).....	Tolorabo.—Noingo.
Mar.....	Bagán.
Matar.....	Calimabaye.
Media noche (la)...	Nirim.
Mediodía (el).....	Nirimba.
Mentira.....	Dácon.
Monte.....	Uayar.
Morder.....	Tangga cayen.
Morirse.....	Bálon.
Mosca.....	Tibing.
Mosquito.....	Pumba.
Mujer.....	Iram.
Mujer vieja.....	Maron.
Muchacho.....	Mogon.
Muela.....	Candon
Macho.....	Uingor.
Muñeca.....	Cundi.
Músculo.....	Tuin.
Muslo.....	Tarang.

N

Nariz.....	Mud-ro.
Negro.....	Mol-lo.
Nervio.....	Tuin.
Niño.....	Ngogoy.—Quilang- gan.
No.....	Uá.—Cabi.
Noche.....	Oon.
Nube.....	Una.

O

Oído.....	Nanla.
Ojo.....	Mii.
Ombigo.....	Borom.
Opossum.....	Coroy.
Oreja.....	Pinang.
Oscuro.....	Ooo.—Naar.

P

Padre.....	Babon.
Pájaro.....	Tepi.
Pantorrilla.....	Poyo.
Pecho.....	Pulim.
Pegar.....	Payulay.
Pelicano.....	Condoran.
Pellizcar.....	Quilindu-nauan.
Perro.....	Uatta.—Uaytta.
Pescado.....	Nganda.
Pestaña.....	Monon.
Pie.....	Tinagg
Piedra.....	Taqui.
Piel.....	Cubar.
Pinchar.....	Paua.
Piojo.....	Tulom.
Planta.....	Baan.
Poco.....	Tammaramay.
Pozo.....	Tar Nanla.
Puntapié.....	Tinango naroy.
Pupila.....	Mii-Mol-lo.

Q

Que.....	Uá.
----------	-----

R

Raíz.....	Pat-ta.
Rama.....	Daráng.
Rascar.....	Tarbalin.
Relente.....	Cunga.
Remo.....	Pirum-pirum.
Respirar.....	Naya.
Retorcer.....	Gungamma.
Río.....	Cunna.
Rocío.....	Cunga.
Rodilla.....	Bon.

S

Sabio.....	Tumarramii.
Saltar.....	Uaray.
Sangre.....	Caqui.

Seis..... Uingor.
 Selva..... Yuldi.
 Sentarse..... Ninay.
 Si..... Yauay.
 Sobaco..... Uangur.
 Sol..... Moron.—Ngoron.

T

Tapar..... Tanggan cambi.
 Tarde (la)..... Terumbre.
 Teta..... Ngamon.
 Tierra..... Taa.
 Trueno..... Mumba.
 Tirar..... Tinggan.
 Tocar..... Tubayin.
 Tonto..... Boraman.
 Tres..... Curbanda.
 Tripa..... Tungun.
 Tronco..... Uengor.
 Tú..... Ngeen.

U

Uno..... Calen.

V

Vaca..... Candol.
 Vena..... Bucor-caqui.
 Verdad..... Calangur.
 Vidrio..... Quilay.
 Vientre..... Tungon.
 Viruela..... Tica.
 Viudo..... Iran balon.
 Vivir..... Natuoanayo.

Y

Yo..... Uaingo.—Ngai.

E N S A Y O

de un vocabulario de la lengua que hablan los negros de las márgenes del río Endeavour, cerca de Cooktown, en el N. del Queensland.

A

Aguja..... Batod.
 Andar..... Tatara.
 Ano (el)..... Buca.
 Arbol..... Talpon.
 Azada..... Cana.

B

Bailar..... Carabre.
 Poca..... Barca.
 Brasa..... Uambo.

C

Cabar..... Tanggorgor.
 Cabello..... More.

Cabeza..... Ngapay.
 Carbón..... Uambo.
 Ceja..... Nginga.
 Cielo..... Tieri.
 Cogote..... Tiotior.
 Coser..... Bilanggor.
 Cristal..... Quilata.
 Cuello..... Manu.
 Chupar..... Maye.

D

Dedo..... Calpago.
 Dedo índice..... Cangurú.
 Diente..... Calpago.
 Dormir..... Moler.
 Umbol.

E		O	
Echarse.....	Unana.	Ojo.....	Mil.
Espalda.....	Moco.	Oreja.....	Melca.
Espujo.....	Ngiqui.		
Estómago.....	Cambul.		
Exonerar el vien-			
tre.....	Mangga.		
F		P	
Fuego.....	Yoco.	Palma de la mano..	Cambol.
		Pantorrilla.....	Ngongot.
		Pecho.....	Domo.
		Pene.....	Conol.
		Pestaña.....	Bilir-bilir.
		Pie.....	Damal.
		Piedra.....	Nambal.
		Planta del pie.....	Cambol.
H		R	
Hierba.....	Poor.	Rascarse.....	Morpon.
Hierro.....	Malal.	Reirse.....	Deichol.
Humo.....	Ngalcal.	Rodilla.....	Bonggo.
L		S	
Labio.....	Yambi.	Saliva.....	Polcol.
Lengua (la).....	Ngandal.	Sentarse.....	Tacaya.
		Sol.....	Ngalar.
LL		T	
Llama.....	Olanggor.	Teta.....	Cuyo.
Llamar a voces....	Cauál.	Tierra.....	Popo.
Llamar con la mano.	Tauilil.	Toser.....	Ngeque.
Llorar.....	Ungga.		
M		V	
Madera.....	Yulal.	Vientre.....	Yene.
Mano.....	Mangal.	Vomitar.....	Calyeyol.
Mejilla.....	Niumbol.		
Muslo.....	Coman.		
N			
Nariz.....	Butil.		
Niño.....	Yoro.		

N. B.—Ruego a quien esto leyere se digne tomar en cuenta lo difícil que es entenderse con los salvajes, y así juzgará benignamente estos breves ensayos de vocabulario, formados oyendo a un negro y una negra de las localidades que quedan citadas. No sé que los ingleses hayan publicado sobre la lengua de los aborígenes de Australia

más que unos ensayos de los dialectos que hablan las tribus que habitan el distrito occidental de Victoria, debidos a la laboriosidad de Mr. J. Dawson. Aunque procuré hacerme con estos ensayos no pude conseguirlo.

ESTADO

DEL VICARIATO APOSTÓLICO DE COOKTOWN EN 1889.

Fué creado este Vicariato en 1876, y comprende el N.E. de Queensland, que está situado entre los 138° y 146° y 30' de longitud E. del Meridiano de Greenwich, y los 10° y 18° y 30' de longitud Sur.

Vic. Apco. Rvdmo. P. Fr. Juan Hutchinson, D. D., O. S. A., Obispo titular de Maximianópolis, consagrado el 28 de Agosto de 1887.

IGLESIAS Y CLERO

Cooktown, *Santa María*.—Rvdmo. Dr. Hutchinson, O. S. A., Obispo; M. R. P. Fr. J. Domingo Murray, D. D., O. S. A., Vicario general y Párroco; R. P. Fr. T. Agustín Molloney, O. S. A., Secretario y Vicepárroco. Dos estaciones. Niños de la Escuela de ambos sexos, 95.

Religiosas de la Misericordia encargadas de las Escuelas de ambos sexos, cinco. Colegio de internas regentado por las religiosas de la Misericordia, uno.

Port-Douglas, *Santa María*.—R. P. Fr. Guillermo O'Flin, O. S. A. Estaciones, una.

Cairns, *Santa Mónica*.—R. P. Fr. J. P. Crane, O. S. A.; Reverendo Padre Funchion, O. S. A. Estaciones, dos.

Herberton, *San Patricio*.—R. P. Fr. J. D. Nolan, O. S. A.; R. P. Fr. T. Brady, O. S. A. Estaciones, dos.

Normanton, *San Agustín*.—R. P. Fr. M. N. Brown, O. S. A. Estaciones, una.

Croydon.—R. P. Fr. J. A. Maher, O. S. A. ; R. P. Fr. V. Landy, O. S. A. Estaciones, dos.

RESUMEN

Distritos	6
Estaciones	10
Iglesias	8
Sacerdotes regulares	10
Colegios de internas	1
Escuelas de instrucción primaria	1
Niños de la Escuela	95
Religiosas	5
Población católica	4.500

Nota de los sueldos anuales de los Gobernadores de las colonias del Imperio británico en Australasia.

	Libras esterlinas
Nueva Gales del Sur	7.000
Victoria	10.000
Australia meridional	5.000
Australia occidental	2.500
Queensland	5.000
Tasmania	5.000
Nueva Zelanda	7.500
Islas Fiji	5.000
Nueva Guinea británica	2.500

Apresamiento del galeón de Acapulco "Nuestra Señora de Covadonga" por el comodoro inglés Ansón. (30 de Junio de 1743.)

POR

FRANCISCO DE LAS BARRAS Y DE ARAGON

Una de las expediciones organizadas en Inglaterra en el siglo XVIII para hostilizar las posesiones españolas del Pacífico fué la de Ansón, quien, como recompensa a esta expedición, obtuvo el grado de Contraalmirante y que mucho más tarde, al fin de sus días, fué ascendido a Almirante. Murió repentinamente el 6 de Julio de 1762.

La expedición a que nos referimos es muy conocida y citada. Como cita fácil de encontrar para formarse idea de ella tenemos la obra histórica del conocido novelista Julio Verne, *Los grandes navegantes del siglo XVIII*, pero mucho mejor para conocer bien la expedición de aquel gran marino, que tanto daño nos hizo, es la edición española, hoy bastante rara, que formó parte de la "Nueva Biblioteca de Viajes Modernos, útiles e interesantes a la Juventud Española", de la que constiuye los tres tomos XIX, XX y XXI con el título de *Viaje alrededor del Mundo hecho en los años desde 1740 al 1744 por Jorge Antón, comandante en jefe de la escuadra de S. M. B. Traducido al castellano por D. Lorenzo de Alemany*. Madrid, Mayo de 1833. (En dieciseisavo.—Imprenta de D. Tomás Jordán, calle de Toledo frente a la del Burro.) Del viaje de Ansón sólo hemos de decir que la escuadra llegó al Pacífico muy quebrantada y mermada y que descansó para reponerse y curar a sus escorbúticos en la isla de Juan Fernández de más afuera. Después nos saqueó y quemó el puerto de Paita, en la

costa del Perú, y luego nos hizo no pocos saqueos y extorsiones en la costa de Méjico, donde esperaba apoderarse de un galeón de Acapulco, cosa que no logró. Pasó de allí a las Marianas, donde estuvo también repostándose y reponiéndose en la isla de Tinian, sin que pudieran nuestras autoridades de Guaján evitarlo.

Después pasó a China, donde en Cantón logró carenar el único buque que le quedaba, el navío "Centurión", y de allí marchó a Filipinas, logrando apresar al galeón "Nuestra Señora de Covadonga" cuando regresaba de Acapulco.

Nuestro propósito para dar cuenta de este suceso tan lamentable para España es dar a conocer unos cuantos documentos del Archivo General de Indias (Manila, 256), en que está comprendida su historia.

En 30 de Noviembre de 1743, el general D. Jerónimo Montero, que mandaba el galeón, dió un parte detallado de todo lo ocurrido, cuyo parte constituye la iniciación de la causa que se formó, y cuyos autos completos (encuadrados en pergamino con artísticas portadas tanto en el pergamino como luego en el papel, figuran en el citado legajo), merecen ser estudiados despacio por los infinitos datos que contienen, tales como la lista completa de tripulantes y pasajeros del galeón y los detalles que se encuentran en las numerosas declaraciones que se tomaron.

El final fué la absolución, si bien los encartados tuvieron que pagar las costas.

La toma del galeón se realizó el 30 de Junio de 1743. Con anterioridad a esta fecha hay dos curiosos documentos de los confidentes que nuestras autoridades tenían en Cantón, en que en fechas de 12 de Diciembre de 1742 y 16 de Marzo de 1743 se avisaba la presencia de Anson en aquella localidad, se daban detalles de su viaje y se prevenía del peligro que amenazaba.

No cayó esta noticia en el vacío, y con objeto de proteger la llegada del galeón se armó en guerra el navío "Nuestra Señora del Pilar", que había llegado de Acapulco poco antes y se le agregaron dos galeotas.

Iba al mando de esta pequeña escuadra el general D. Juan Domingo de Nebra, y salió al estrecho de San Bernardino a principios de Junio de dicho año de 1743. Navegaron hasta el 7 de Julio, en que fondearon en el puerto de Ticao sin haber encontrado nada.

Allí supieron que el día 17 de Junio un navío de alto bordo se avistó en las costas de Borogán, que disparó seis tiros y luego se hizo a la mar, sin haberse sabido nada más.

Como no hubo más noticias ni más novedad, el general Nebra se mantuvo allí con la armada hasta que creyó llegado el tiempo en que no se podía esperar el galeón "Covadonga", y, en conformidad con sus instrucciones, se retiró a Manila, creyendo que la "Covadonga" se había quedado a invernar en Acapulco.

La actuación del general Nebra es de indudable negligencia, porque al conocer la presencia de un navío enemigo debió salir a buscarlo, cosa que parece no hizo, y mientras él lo esperaba hasta el 10 de Julio, el 30 de Junio lo apresaba Anson tras duro y glorioso combate, en que la tripulación de la "Covadonga" se portó heroicamente, cayendo heridos el general y los jefes principales y teniendo una gran cantidad de muertos y heridos. En las causas de esta derrota influyó mucho la construcción y disposición del "Covadonga", según se desprende del escrito del general Montero, que lo mandaba.

La reacción que provocó la retirada de Nebra fué, como era natural, un proceso en el cual el fin fué la absolución, cosa que no nos parece tan lógica como en el de la "Covadonga". Nebra y su consejo de oficiales no estuvieron a la altura de las circunstancias, y si Anson, como debió ser, pues todo se hizo en tiempo oportuno, se hubiera encontrado con dos navíos y las dos galeotas, es casi seguro que en vez de ir triunfante con su presa a Cantón, hubiera sido él el que hubiera entrado en Cavite prisionero de los nuestros.

Otra de las consecuencias de la noticia de la toma del galeón fué el temor de que Anson, acaso reforzado con más buques ingleses, volviera en busca del próximo galeón o a realizar hostilidades en las costas de Filipinas.

Primero se pensó en mandar dos buques armados a las Marianas para que avisaran al galeón "Nuestra Señora del Rosario", que debía volver de Acapulco, para que alterara su rumbo a fin de evitar el encuentro con Anson, pero esto no tuvo lugar porque los vientos contrarios obligaron a este buque a volverse a Filipinas.

No por esto se renunció a hostilizar a Anson, sino que, por el contrario, se aprovechó este mismo galeón "Rosario", el patache "Pilar" y otros dos barcos de porte para que, armados en guerra, fueran a

Cantón y apresaron el navío "Centurión" de Ansón. Al apresto de esta armada contribuyó en gran parte el comercio y la ciudad de Manila, costeando los víveres y sueldos de la gente.

Salió, en efecto, esta armada y llegó sin tropiezo a ponerse a la vista de Cantón y Macao, encontrándose con la novedad de que Ansón se había hecho a la vela a fines de Diciembre de 1743, y, aunque al pronto no se sabía el rumbo que llevaba, poco después se convencieron de que iba con rumbo a Europa.

Ansón había vendido el navío "Covadonga" a un vecino de Macao en "cuatro mil cuatrocientos y tantos pesos", en cuya cantidad se rescató y se empezó a reparar para ponerlo en condiciones de incorporarlo a la escuadra según las órdenes que llevaban. En consecuencia de ellas, habiéndose retirado el monzón y no siéndole fácil regresar a Filipinas, quedó por entonces la escuadra en aquellos mares con orden de hostilizar a los buques del comercio inglés.

Aquel año tampoco se envió galeón a Acapulco, porque el comercio de Manila no se decidió.

No hemos visto ni buscado datos de la actuación posterior de esta escuadra, que seguramente no tardó en regresar a Manila, donde quizá dependía de su presencia el que despachase otro galeón para Acapulco, pero con la recuperación del casco de la "Covadonga" queda terminado el asunto que nos habíamos propuesto.

De los cinco documentos que acompañan a esta noticia y que forman el cuerpo de este trabajo, los dos primeros de 12 de Diciembre de 1742 y 16 de Marzo de 1743 son prueba de que tenían nuestros gobernantes de Filipinas un perfecto servicio de información en China, siendo, como era natural, anónimas sus informaciones.

El tercero, que, como sabemos, es el parte del general Montero, nos pinta con todo detalle el combate y las condiciones del buque, en que están en su mayor parte las causas de la derrota.

Los otros dos, de 5 de Julio de 1744 y 1.º de Junio de 1745, nos dan cuenta de la actuación de la escuadra de Nebra y de la formación de la otra escuadra que fué a Cantón; pero, aunque las insertamos por orden de sus fechas, en realidad, en la de 1745 se habla de un hecho anterior, cual es lo de la escuadra de Nebra, y en la de 1744 se da cuenta de la formación y actuación de la última escuadra que rescató el galeón.

Completamos el trabajo transcribiendo dos capítulos y algunos párrafos más del viaje de Anson en la edición de referencia. El primero es de gran interés, por ser un estudio completo, según lo que se sabía entonces en Inglaterra, de la "Manera de hacerse el comercio entre Manila y Acapulco". En el segundo se relata el viaje desde Macao al Cabo del Espíritu Santo, toma del galeón y regreso a Cantón.

Todavía del tomo III tomamos algunos párrafos del capítulo IX (pág. 162), en que se habla de la estancia de Anson en Cantón, venta del galeón y regreso a Inglaterra.

Primera carta confidencial procedente de Cantón.

Estando Anson en Cantón, un confidente que sin duda tenía el gobernador de Manila en aquella plaza para que lo tuviera al tanto de lo que pudiera interesar a nuestra colonia envió, sin firma por supuesto, la siguiente comunicación:

"Contón, 12 de Diciembre de 1742.

"V. Señoría habrá sabido que el comandante Anson salió de Inglaterra con cuatro navíos de guerra de cincuenta a sesenta cañones, también un bajel con víveres y una chalupa para la Mar del Sur, y habrá sabido también que dos de los bajeles de guerra fueron obligados a arribar al Río Janeiro por la tempestad que les sorprendió en el Cabo de Hornos, los cuales dieron noticia en Europa que los restantes de la escuadra habían todos perecido, y no habido más que el vivandero que se fué a fondo con su tripulación y carga, que consistía en provisiones de boca, pertrechos de navíos y municiones de guerra. El "Centurión", comandado por Monsieur Anson, el "Gloucester", por Monsieur Miguel, y el "Fayall Gallie", por Monsieur Sander, habían pasado al cabo después de haber padecido tres meses de tempestad continua y perdida gran cantidad de equipajes, y sus navíos extraordinariamente maltratados. Y más abajo verá Vs. que el "Gloucester" se fué a pique en la costa de Marianas.

"Pero estos navíos y la chalupa apresaron hasta quince bajeles de dos a cuatrocientas toneladas a lo largo de la costa, en donde ellos sacaron dinero y no se dice qué cantidad, y asimismo armaron dos de

sus navíos, y con esta escuadra de cinco velas atacaron el puerto Paita, el que redujeron a cenizas y quemaron cantidad de mercaderías, tomando algún dinero; lo que les alentó a esta empresa fueron algunas cartas que cogieron de algún gobernador de aquel país al Virrey del Perú. Han tenido muchos europeos españoles detenidos a bordo prisioneros, a los que han dado libertad, pero su tripulación se moría como moscas, de suerte que se vieron obligados a maniobrar sus bajeles por marinos peruleros de Payta, y fueron a la altura de Acapulco, donde anduvieron a veinte leguas a lo largo por espacio de tres meses con el fin de aguardar el galeón; pero por dicha el dicho galeón se quedó en el puerto de Acapulco hasta que ellos se fueron. De suerte que Vs. puede estar sin cuidado en esta parte, que si hubiesen apresado el galeón lo hubieran dicho abiertamente. Viendo sus esperanzas frustradas, sus velas derrotadas y que les quedaba poca gente, tomaron el partido de quemar la chalupa y venirse los dos sobre las costas de Marianas, pero el "Gloucester" se fué a fondo cuatro días antes de llegar a estas islas, sin más que siete hombres sanos, que pasaron con otros enfermos a bordo del "Centurión". Este bajel recaló a Marianas, en donde no hallando resistencia, tomó lo que pudo. Mientras que estaba allí, vino un gran golpe de viento, que le obligó a levarse, y anduvo veintidós días en bordos. Pero parece que las gentes del país no le hicieron daño ni al comandante ni a los oficiales principales ni a los enfermos que fueron a tierra, aunque pudieron degollarlos sin que se hubiera escapado ninguno. De las Marianas este bajel ha venido por el Norte de Manila, y si el galeón a la salida lo hubiera encontrado lo hubiera apresado fácilmente, porque no tenía en su tripulación a bordo más que doscientos hombres y sesenta cañones montados, y estos hombres eran más muertos que vivos. De seiscientos soldados no ha escapado más que el coronel y dos ayudantes, y han perdido cerca de mil y doscientos marineros, así por el escorbuto como por diversas enfermedades y funciones en que se ha hallado. Ellos están en un estado miserable, sin anclas, ni velas, sin pertrechos, el navío abierto y en agua por no haberse carenado después de su parto a Europa. Las capitanes Miguel y Sander pidieron permiso a los mandarines de carenar el navío en la Taupa, en donde actualmente está y creo que tendrán mucho trabajo en tener esta licencia, a menos que no hagan causión y den seguro de no tocar a los

bajeles de Manila si vienen. Como ellos no condesciendan, creo que los chinos les obligarán a salir de allí, y si salen puede que vayan a Batavia, pero no se puede afirmar nada de esto, y así en Manila juzgarán lo mejor; mi parecer es que no vaya ningún barco a Batavia ni a Cantón por este año.

"Vea aquí Vs. los ingleses enteramente disgustados de iguales empresas después de haber visto no han podido conseguir nada. Vea Vs., señor, lo que he podido saber de este bajel, que me parece tan descalabrado y diminuto de gente que creo no intentará nada a esta parte de Manila; pero mientras, bueno será el cuidado, porque si pasa a lo largo de esa costa, en yéndose no dejará de visitar los bajeles que hallare al camino, pero Dios tendrá cuiñdado de los suyos confundiendo a los enemigos de sus fieles servidores."

Segunda carta confidencial procedente de Cantón.

Con posterioridad se recibió por el gobernador de Filipinas otro papel confidencial que dice:

"Recibí una de Vs. su fecha de 4 de Febrero, y cierto que pudiera haberme avergonzado viendo los no esperados favores que Vs. en la suya me hace, pero sabiendo que es blasón antiguo en la sangre de los Ilustres Caballeros el levantar del polvo a los que no somos nada, sólo me da lugar a repetirme inútil el propio consentimiento, aunque deseoso y pronto de en todo servir a Vs.

"Atendida la especial circunstancia de la carta y deseoso de obedecer pronto al precepto que Vs. menciona, despaché con la mayor prontitud ésta con otras de los Padres Españoles Agustinos, en las que mejor que yo darán a Vs. de todo noticia. Las que yo por el presente puedo dar, discurro serán las mismas. El barco "Centurión" y su almirante Ansón dicen están en puerto de la Taipa, frontero a Macao; su composición está a la mitad y se discurre que a fines de Abril estará listo a navegar; él está bastante débil, según dicen, pero muy velero y proligero; monta sesenta cañones, los primeros de veinticuatro, los segundos de dieciocho, los terceros de doce; mucha escopetería, de suerte que al Padre Gutiérrez le dijeron pasan de tres mil los hombres que al presente tienen. Según dicho Padre, no llegan a

doscientos, pero esperan llevar de Macao otros tantos prietos; no sé si lo conseguirán. Este dicho barco, a navegar, dicen que parte para Batavia en busca de otro que hace juicio hallar en dicho puerto, por las noticias que de Manila vinieron de haberse avistado un barco inglés y si halla dicho navío de su comanda no dude Vs. que paasn en busca del galeón, y aunque no encuentre dicho barco su compañero, discurremos, fundados en lo que alguno de los mismos ingleses han revelado a algunos de los Padres, que se anda acaso para estas bandas basta recibir nuevas órdenes de su Soberano.

”Algunos se han dejado decir que esperan armada suficiente para dar sobre Manila, no sólo a su saque, sino a señorearse de la tierra, prometiéndose en las islas grandes conveniencias. Que el Rey condescienda a esta pretensión no podemos saber; que la pretende y escribió el almirante Anson es cierto. Esto supuesto, Vs. dará las providencias necesarias para estorbar sus designios y castigar su soberbia. Vs. vea en todo lo que le puedo servir y mándeme, que siempre me tendrá muy pronto, suplicándole sólo a Vs. me guarde secreto y encargo que se guarde, pues no me conviene sepan los ingleses que yo me entrometo en estas materias. Dios guarde a V. muchos años. Cantón y Marzo dieciséis de mil setecientos cuarenta y tres.” (Sin firma.)

Comunicación del general D. Jerónimo Montero dando cuenta del apresamiento del galeón “Nuestra Señora de Covadonga”.

En 30 de Junio de 1743 el comodoro inglés Jorge Anson se apoderó del galeón de Acapulco navío “Nuestra Señora de Covadonga” a su regreso de Nueva España, a la entrada del Canal de San Bernardino. Como era natural, esto motivó un proceso, cuyos autos y otros documentos se encuentran en el Archivo General de Indias (Manila, 256).

Los autos están encuadernados en pergamino, con artística portada o, con más exactitud, una en el pergamino y una, también artística, en papel, en el comienzo de dichos autos.

Los dos dicen: “Traslado auténtico de los autos hechos sobre la presa del patache “Nuestra Señora de Covadonga” en su tornavuelta a las islas Filipinas, a cargo del general D. Jerónimo Montero, ejecu-

tada por el almirante inglés Jorge Anson, cerca del embocadero de San Bernardino. Superior Gobierno de las Islas Filipinas. 1. Vía." Papel sellado de 1743.

Como nuestro principal interés consiste en consignar los hechos con el carácter mayor de autenticidad daremos la copia del documento en que el general D. Jerónimo Montero da cuenta del viaje y toma del galeón, cuya carta es el documento base del proceso y el primero que figura en los Autos. Dice así: (Al margen.) "Carta del general D. Jerónimo Montero." (Cuerpo del documento.) "M. I. Sor. El Excelentísimo Sr. Virrey de la Nueva España se sirvió de despacharme los títulos de general del patache "Nuestra Señora de Covadonga", en virtud de renuncia del general D. Luis Manso de Velasco y del nombramiento de Vs. con que se dignó de honrarme en su pliego de segunda vía. La obligación de este empleo me fuerza a noticiar a Vs. de una dolorosa desgracia, pues me fuera culpable la omisión no participándole muy por menor nuestro infortunio, así por satisfacer a la confianza que se dignó Vs. de hacer de mi persona mostrando haber de mi parte esforzado los medios todos de desempeñarla, como por que con la noticia de todo lo sucedido y la del estado presente de las cosas, pueda mejor determinar las providencias más oportunas para asegurarnos de los temores de ser repetida nuestra desgracia en el galeón que está en viaje o en otras no pensadas hostilidades.

"Habiendo salido del puerto de Acapulco el día 15 de Abril con el navío a mi cargo, armado en guerra, con todas las prevenciones que me parecieron conducentes a su defensa. Luego pasé al reconocimiento de toda la gente que venía embarcada, distribuyendo a cada uno, en la forma acostumbrada, los puestos que debían ocupar en caso de ofrecerse algún combate, y habiendo navegado con favorables vientos hasta principios del mes de Junio y hallándonos en distancia de ciento y cincuenta leguas con poca diferencia de las islas Marianas, recelándome de la contingencia de encontrar en ellas al enemigo, determiné celebrar junta de todos mis oficiales, y en ella habiéndoseles propuesto que sin embargo de no haberse montado en otros viajes los cañones de la andanada baja por haberse conocido impracticable su manejo y reconocimiento, que había mandado nuevamente hacer a varios de los mismos oficiales, haber resultado el mismo impedimento, por lo que no se han montado más que treinta y dos cañones.

”Los seis encima del alcázar de calibre de a seis. Dos otros encima del castillo de proa. Los dos guardatimones y las dos muras con más uno de la andanada del combés de calibre de a doce. Y los diecinueve restantes del calibre de a ocho. En este punto expresas en su dictamen. Como también en orden a las demás providencias para determinar las que pareciesen más útiles para el mayor seguro del navío y su defensa en caso de encontrar al enemigo. Y asimismo en orden a la determinación a llegar o no a reconocer las islas Marianas. Todos unánimes expresaron ser cierto el impedimento para el manejo de la batería baja, por razón de tener las mismas portas besando el agua, y, por consiguiente, no habiendo de manifestarse dicha artillería, que sólo podría servirnos de embarazo. Con lo que se determinó que no se hiciese novedad en este asunto. Y en orden a las demás disposiciones de gobierno por mí dispuestas dijeron no reconocen cosa alguna que mudar o añadir a lo dispuesto. Y, por consiguiente, estar el navío a toda su satisfacción para defendernos todo lo posible, si llegase el caso. Determinóse asimismo por conveniente el llegar a las islas Marianas en consideración a las razones siguientes:

”En dichas islas apenas se conoce puerto seguro capaz de medianas embarcaciones y siendo las inglesas del cargo del comandante Ansón dos navíos, el uno de cincuenta y cuatro y el otro de sesenta y cuatro cañones, los que se despidieron de las costas de Acapulco el día veinte de Mayo del año pasado de setecientos cuarenta y dos, pareció imposible el que pudieran haberse mantenido tanto tiempo sin abrigo alguno en dichas islas, expuestos a los contratiempos de casi un año, cuando nuestros navíos no pueden lograr muchas veces mantenerse aun el corto tiempo que necesitan para su refresco. En vista de esto, pareció a todos segura la determinación de llegar a reconocer dichas islas y aun muy conducente para determinar en adelante nuestra derrota en demanda del embocadero o extraviar el rumbo según las noticias que allí encontrásemos del paradero de dichos ingleses.

”En virtud de esta determinación, seguimos nuestro viaje sin alterar el rumbo hasta avistar el día dieciséis de dicho mes de Junio las islas Marianas, y habiendo logrado el día siguiente dar fondo, en las primeras embarcaciones nos vinieron las noticias siguientes: que a principios del mes de Septiembre del año pasado llegó a la isla de Tinguían el comandante Ansón con uno de sus navíos; habiendo de-

jado irse a pique con toda su carga el otro de su conserva por no haberlo podido remediar, la mucha agua que hacía y habiendo salvado de él solamente la gente; que habiendo dicho comandante con ciento cincuenta hombres de sus oficiales y tripulantes por conseguir algún refresco por venir escasos de víveres y con la mayor parte de la gente maltratada y enferma. Dentro de pocos días le sobrevino un tiempo con que garrando las anclas, precisaron al navío levarse, dejando en tierra a dicho su comandante con dichos ciento cincuenta hombres. Y habiendo corrido el tiempo con el navío bien maltratado, sin dejar de las manos las bombas, por razón de la mucha agua, al cabo de dieciocho días volvió a dar fondo en el mismo paraje; al segundo o tercero día repitió el mismo viento; temerosos del pasado suceso se embarcaron todos y dejándose dos anclas se hicieron a la mar. Que el día veintisiete de Febrero llegó a dichas islas Marianas el navío "Nuestra Señora del Pilar" del comando del general D. Juan Infante de Sotomayor, quien en vista de estas noticias, con el poco refresco que el tiempo le permitió hacer, siguió luego su viaje en demanda del embocadero.

"Con todas estas noticias del todo nos creíamos asegurados del recelo de encontrar al enemigo. Pues además de considerar a su navío incapaz de exponerse al combate, parecía natural que en caso de esperar en el embocadero había de encontrar primero con el patache "Nuestra Señora del Pilar". Además de que siempre nos pareció duro de creer que pudiese mantenerse largo tiempo el enemigo en vista de la tierra sin que se tuviese noticia en esa ciudad. En virtud de estas razones, que todas se tuvieron presentes en dicha celebrada junta, el día dieciocho nos levamos para seguir nuestro viaje al embocadero y habiendo logrado siempre favorable el viento hasta el día treinta al salir el sol, avistamos una vela, que no se podía aún bien asegurar la embarcación que fuese, y respecto de hallarnos tan inmediatos a la tierra, que se dejó ver dentro de una hora, seguimos nuestro viaje en demanda de ella, y reconocimiento de la embarcación: éste se dejó distinguir en breve un navío de alto bordo, y habiendo reconocido de sus velas ser extranjero y por consiguiente enemigo: hallándonos con el viento vario, a ratos en calma y a ratos en turbonadillas, más o menos escasas y considerando según se reconoció su andar, que nos sería inevitable el peligro, determinamos esperarle enarbolando bandera, y

asegurándola con un cañonazo, cargando nuestra vela mayor arriba y aprovechando el tiempo nos prevenimos para el combate. Este se principió como a las doce del día, dejándose venir al enemigo por nuestra popa; y echando su bandera inglesa con los primeros cañonazos de su mira; no habiéndola querido largar antes, aun con haberle para este efecto nosotros repetido el segundo cañonazo; mantúvose por la aleta de popa descargándonos toda su artillería, con las dos andanadas, alta de dieciocho y baja de veinticuatro y la del alcázar de a ocho reforzados: y nosotros respecto de haber del todo ya calmado el viento y tener nuestro navío si gobierno, sólo pudimos entre tanto ofenderle con nuestros guardatimones de calibre de a doce, repitiendo continuamente su carga y descarga, por no permitirnos lo estrecho de las portas el prolongar los otros cañones; habiendo vuelto a cargar toda su artillería, a tiro de pistola, se vino emparejando a nosotros, descargándonos segunda vez su andada alta y baja y la fusilería; acompañando todo de un continuado fuego de las gavias, cuyo vivo tesón mantenían veinticuatro hombres en cada una con sus fusiles y cañones de a cuatro; logrando entonces nosotros del mismo modo dispararle con nuestra fusilería y toda la andanada de nuestra artillería.

”Con la ventaja de tener inmóvil nuestro navío y el suyo en perfecto gobierno, logrando movimientos a su disposición, sin dejar un instante el continuo fuego, por franquearles siempre segura puntería el desahogo de sus portas, proporcionadas a prolongar los cañones a su gusto; y nosotros no perdiendo ocasión alguna de repetirle el fuego siempre que pudimos lograr proporción para el tiro, sin embargo de ser muy limitado el manejo, que lo estrecho de las portas permite a nuestra artillería. Ultimamente se prolongaron por nuestro cachete de proa, de donde sólo podíamos ofenderlos con los dos cañones de debajo del castillo, que mantuvimos por más de un cuarto de hora, repitiendo continuamente su carga y descarga; logrando el enemigo en este tiempo, con la inmediación y ventaja de lo alteroso de su costado que predominaba con exceso al nuestro. Sin desabrigar su gente, tenernos a todos descubiertos, para no desperdiciar tiro alguno de su continuo fuego, dejándonos maltratado el navío, lastimados los palos, cortados todos los estais y cabos de babor, con las cubiertas sembradas de muertos y gravemente heridos, que pasaron de ciento y treinta;

siendo entre ellos el general atravesado el pecho con una bala de fusil y lastimado un pie de un astillazo, el sargento mayor atravesado un muslo, en una pierna herido del mismo modo el condestable; el capitán de la recluta que se hizo en Méjico por orden del Sr. Virrey, con la desgracia de haberle llevado enteramente una pierna una bala de artillería.

"Dos horas cumplidas duró el combate, manteniendo siempre la misma corta distancia de un tiro de pistola, sin descaecer un instante el enemigo tesón de un vivo continuado fuego; sin pretender exponer su gente descubierta a los peligros del abordaje por conocer la gran ventaja de su costado y artillería de sesenta y dos cañones montados de los sobredichos calibres de dieciocho y veinticuatro, siendo la nuestra de solos treinta y dos cañones montados, los cinco de a doce y los restantes de a seis y de a ocho, de todos limitado el manejo en la conformidad referida, y por el espacio dicho de más de un cuarto de hora; sin poder valernos más que de los dos dichos debajo del castillo por no ver jamás conseguido desde que se principió la lid el que nuestro navío obedeciese a las continuas diligencias que hicimos con el timón y las velas, con lo que, finalmente, viendo desmayada la gente, habiendo muchos abandonado sus puestos con el lastimoso espectáculo de tantos muertos y heridos, siendo éstos más de setenta y aquéllos sesenta y uno que se echaron de menos en el reconocimiento que se hizo, pasada la función, creyendo, ya más que temeraria, imposible la resistencia fué preciso reducirlos a los rigores de una infeliz fortuna, quedando prisioneros del enemigo.

"El comandante inglés se esmeró con todos sus oficiales en recibirnos en su navío con toda atención y urbanidad que en semejantes casos acostumbra la militar policía, y tomando para Cantón su derrota el día veinticinco de Julio, a vista de las islas de Feypa, nos concedió la libertad de salir a tierra y no habiendo logrado prontas embarcaciones bastantes para nuestra conducción y desembarcándose aquí los que pudieron, los demás seguimos hasta entrar en el río de Cantón, de donde salimos para juntarnos todos en Macao, adonde llegamos el día nueve de Agosto y en donde nos mantuvimos todos a expensas del capitán D. Manuel Vicente de Rosa, habiéndome empeñado con los oficiales y pasajeros que voluntariamente se ofrecieron a concurrir afian-

zando con sus caudales la paga de estos suplementos para nuestra manutención y conducción de todos hasta esta ciudad.

El dicho comandante inglés, pretextando necesidad de retener a bordo de su navío un oficial nuestro con quien legitimar en todo tiempo las declaraciones que dejamos firmadas en asunto de la presa, me pidió su nombramiento en uno de los pilotos, en virtud de lo que se quedó D. José Alejo de Tellitú, segundo piloto, provisto por el Excmo. Señor Virrey de la Nueva España: asimismo se quedaron ochenta hombres, los treinta en su navío y los cincuenta restantes en el nuestro apresado, asegurando el dicho comandante que luego que entrase en Buampu, surgidero común de los navíos del trato de Cantón, entregaría dicha gente toda; dando asimismo seguro o pasaporte para nuestro viaje; éste recibió el día 7 de Noviembre, con carta de dicho comandante, y viendo que no entregaba la gente sin embargo de haberle yo repetido dos cartas sobre el asunto, en el mismo día me determiné a salir de Macao considerando lo adelantado del tiempo por no exponernos a malograr el viaje con mayor detención; y habiendo logrado desde anteayer el ponernos a la vista de Mariveles, no nos ha permitido el tiempo entrar, y por no sotaventarnos de la boca del puerto nos hemos visto precisados a dar fondo debajo del cerro de Batán, en donde nos mantenemos esperando favorable viento para entrar y pasar a ponerme a disposición de Vs., para lo que espero su licencia juntamente con la determinación de la disposición de toda la gente.

”En orden a las determinaciones de dicho comandante para en adelante, nadie hasta ahora ha podido de cierto averiguarla, pero en Cantón y en Macao se cree de las providencias que hasta aquí ha tomado, que en este año no emprenderá viaje para la Europa, antes sí que esperará la respuesta de un despacho que hizo el año pasado a los navíos de la Compañía con uno de sus oficiales, pidiendo seis navíos de guerra con tripulación correspondiente, a la empresa de saquear Manila y reducir las islas al dominio inglés, lo que aseguran tener ofrecido a su Soberano.

”Esta es, señor, la más ingenua relación de lo sucedido hasta aquí, sin que de todo me quede el menor escrúpulo de haber omitido diligencia alguna que conociese correspondiente al desempeño de mi obligación, en lo que sólo creo que se pudiera escrupulizar la temeridad

de habernos expuesto a tan conocida ruina, habiendo advertido desde el principio el conocido exceso de la fuerza enemiga, que nunca nos pudo ofrecer la esperanza de que con las nuestras tan desiguales pudiéramos contratarlas; pero pareciónos precioso el empeño para satisfacer, a costa de exponer nuestras vidas, los escrúpulos de nuestra reputación.

"Estas, Sr., son las noticias que me han parecido dignas de participar a Vs. para que en su inteligencia pueda precautelarnos de todo infortunio, determinando con su alta comprensión y el gran maduro acuerdo que acostumbra, las providencias para el remedio.

"Nuestro Señor guarde la vida de V. S. como las islas lo necesitan en las presentes circunstancias. A bordo del patache "Santo Domingo" y Noviembre treinta de mil setecientos cuarenta y tres.— M. I. Sr. = A los pies de Vs. su menor servidor. = M. I. Sr. D. Gaspar de la Torre y Ayala, Brigadier de sus Rs. Ejércitos, Gentilhombre de la Cámara de S. M., su Gobernador y Comandante General de Islas Filipinas y Presidente de la Rl. Audiencia y Chancillería de la ciudad de Manila.—Jerónimo Montero. (Capitán del galeón "Nuestra Señora de Covadonga".)"

No encontramos en la relación del general el detalle de haberse pegado fuego al navío, pero en las declaraciones que en el proceso se tomaron a todos los tripulantes se encuentra este detalle y en él la explicación de que algunos abandonaran sus puestos a última hora por causa del fuego.

También consta en las declaraciones el hecho de haber sido herido en el pecho de una bala de fusil el general y también de un astillazo en un pie; habiendo creído los tripulantes que había muerto.

La Audiencia de Manila en 26 de Junio de 1744 dictó sentencia de la que copiamos el párrafo siguiente: "Por ahora, ínterin que el Supremo Consejo de Guerra determine otra cosa, les debo absolver y absuelvo al dicho general D. Jerónimo Montero, sargento mayor D. Antonio Bermúdez y demás oficiales de la culpa y cargos de que han sido acusados, para lo cual se sacarán compulsas por duplicado de los autos y se dé cuenta a S. M. (q. D. g.) en su Real y Supremo Consejo de las Indias en el presente despacho."

En cuanto a las costas, sí fueron condenados el general, sargento mayor, maestre condestable y piloto mayor a pagar las tres partes, y

los demás oficiales en una tercera parte restante. Se dice así en la sentencia, pero parece defecto de redacción, porque se infiere que son divididas en cuatro partes, tres de los unos y una a los otros, por tanto sería la cuarta parte. O bien divididas en tres partes, los jefes principales dos terceras partes y los otros, como dice, una tercera parte.

Comunicación al Rey del gobernador y capitán general de Filipinas, D. Gaspar de la Torre, sobre el apresamiento del galeón "Nuestra Señora de Covadonga".

El Brigadier D. Gaspar de la Torre, Gobernador y Capitán General de las Islas Filipinas.—Señor.—En cartas de 6 de Febrero del año próximo pasado di cuenta a V. M. de los efectos que había producido la escuadra inglesa que pasó al Mar del Sur y de hallarse en la cercanía de Cantón, ciudad de China, uno de los navíos de la mencionada escuadra, conmandado por el vicealmirante Jorge Anson, y que, aunque esta noticia la comuniqué en Junta de Guerra, no se había considerado por entonces hacer demostración alguna, atento de suponer los que allí le observaban no podría prevenirse para ninguna facción por lo maltratado del navío y estar tan falto de gente como de pertrechos, ni el que se diese permiso para componerse; pero todo parece se le facilitó muy a su satisfacción, aunque a mucho costo, y expendió la plata como lo ha manifestado la experiencia y se supo por las segundas noticias que de aquella ciudad de Cantón y la de Macao recibí por el mes de Abril, y aunque sólo aseguraban estarse carenando y previniendo en lo demás, sin que pudiesen penetrar sus intentos, fué bastante para que aquí se tomase la providencia de que el patache "Nuestra Señora del Pilar", que por Marzo de aquel año había venido de Nueva España, por haberse quedado de internada en Acapulco, se armase en guerra y dos galeotas de porte para que saliesen (como así se ejecutó) al embocadero de San Bernardino, por los recelos que se tenían de que aquel enemigo saliese de Cantón a ponerse a la altura del Cabo del Espíritu Santo con ánimo de apresar el patache "Nuestra Señora de Covadonga", que se esperaba de su tornaviaje de la Nueva España, y el galeón "Rosario", que salía de estas islas para aquel reino; pero, aunque esta diligencia se hizo cuanto fué posible

con la mayor brevedad y con toda la prevención consecuente, no produjo efecto alguno favorable, porque ni esta armada ni los centinelas de tierra que en varias partes del Cabo del Espíritu Santo y Bulusán estaban, pudieron descubrir vela alguna del enemigo en todos aquellos mares, por cuyo motivo y el de haber ya desembocado el galeón que iba para España, se retiró la mencionada armada en tiempo oportuno y siendo ya pasado el regular en que el patache "Covadonga" debía haber venido de su tornaviaje a estas islas; se discurría hubiese invernado en Acapulco, como el año antecedente lo había hecho el patache "Pilar", y todos estuvieron aquí en esta inteligencia, y hasta los principios de Diciembre que por vía de la China se supo que habiendo salido el enemigo inglés de las cercanías de Cantón, a fines del mes de Abril, sin que se pudiera averiguar la derrota que había tomado, volvió a aquel puerto a los últimos de Julio con el citado patache "Covadonga", que, viniendo de su tornaviaje de Nueva España, lo había agredido en las cercanías del Cabo del Espíritu Santo, habiendo procedido en esto con tal cautela que nunca se dejó ver ni acercar a tierra, y el triunfo lo pudo conseguir así por la superior de su fuerza como por el favor del tiempo, el que al patache le era muy contrario para su escape y defensa, no obstante de que para haberlo de rendir le costó dos horas de combate, en que nuestra gente hizo enteramente su deber, como consta de la averiguación que del asunto se hizo. Luego que llegó con la presa (aunque ésta no de tanta entidad como lo habían ponderado los de su nación) a la cercanía del río de Cantón, dió libertad a los prisioneros, excepto ochenta hombres de mar, con que se quedó, incluso el segundo piloto, y se transportaron a esta capital en un barco que pudieron solicitar a este fin, y habiendo esta infausta y no esperada noticia dado fundamento para discurrir que aquel enemigo pudiera volver a estos mares, con la esperanza de coger el galeón "Rosario", que supondría en el viaje de Nueva España, se tomó la providencia, con acuerdo de personas inteligentes, de que saliesen dos embarcaciones de mediano porte, la una por la parte del Sur y la otra por la del Norte de Marianas, a ponerse en el paralelo de aquellas islas a fin de encontrar al mencionado galeón y darle la noticia de lo acaecido, para que desde allí mudase de rumbo y viniese con la precaución necesaria; y estando en estas prevenciones volvió de arribada el referido galeón, precisado de lo contrario de los tiempos, cuya no-

ticia, habiendo llegado a nuestra ciudad a fin de Diciembre de aquel año, se tuvo por gran dicha y Divina Providencia por los temores que había de que el enemigo pudiera encontrarle a la vuelta del viaje en el regular tiempo, y como ya todos le consideraban asegurado de igual fortaleza para poder dar el costado al enemigo Ansón, de quien se hallaban tan lastimados por la presa que había hecho del patache "Covadonga", se conmovió toda la república de tal manera que, habiéndome hecho sobre el asunto distintas representaciones, hube de deliberar, con uniforme aclamación de ministros, oficiales y personas de inteligencia, armar en guerra al referido galeón "Rosario", el patache "Pilar" y otros dos barcos de porte, para que saliesen de armada con orden de apresar al enemigo en las cercanías de Cantón, donde aun se hallaba, y seguir prejointas con ánimo de volver por Abril de este año a la inmediación del embocadero de San Bernardino o islas Marianas en busca del galeón que supondría venir de Nueva España, por ignorar su arribada, de la que ni del apresto de este armamento, para el cual esta ciudad y comercio ha concurrido con las cantidades competentes a él todo de los víveres y sueldos de la gente, no pudo saber con las providencias que di inmediatamente de que ninguna embarcación grande ni menor saliese de estos puertos ínterin que la armada no fuese navegando a su destino, y habiendo éste salido a mediado de Marzo de este año con todas las prevenciones correspondientes de víveres, pertrechos de guerra, oficiales de la satisfacción que se pudo, gente de armas y de mar; hubo la noticia de haber llegado con felicidad a la vista de Cantón y puerto de Macao, hallándose con la novedad de que el enemigo se había hecho a la vela a fines de Diciembre del año pasado, habiendo dado libertad al resto de los prisioneros con que se había quedado y que el patache apresado lo había vendido a un vecino de Macao en cuatro mil cuatrocientos y tantos pesos, sin que se pudiese haber entendido sin averiguarlos la derrota que pudo haber tomado, porque aunque unos dicen pudo haber ido al estrecho de Bama, otro que a Bancur, factoría inglesa, y muchos que a tomar la altura de Marianas en espera del galeón; pero todas estas proposiciones no tienen más certidumbre que la presunción de los que así lo han concebido, y sólo la noticia que ha dado el capitán de un navío que de la costa de Java llegó aquí estos días, parece la más probable, que es de haber pasado a la Europa, pues dice que de la inmediación de la ciudad de

Batavia de 10 a 12 de Enero de este año había escrito al gobernador pidiéndole algunas cosas de refresco para el viaje y que si se le ofrecía algo para aquellos dominios.

Por los de nuestra armada se consiguió restaurar el patache apresado, en la misma cantidad en que el enemigo lo había vendido y avisar le quedaban componiendo para incorporarlo en ella, que conforme a las órdenes que llevaban con respecto de ser pasada la monzón y no poder retirar tan presto, se mantenían en aquellas costas con ánimo de esperar los navíos mercantes que de la nación británica vienen por los meses de Junio y Julio a aquel comercio de la China, para hostilizarles y tomar en cuanto fuese posible satisfacción del agravio (sin que se haya tenido otra particular noticia) que se recibió en la presa. Y en este intermedio habiéndose a representación del fiscal de esta Audiencia suscitado para que esta ciudad y comercio dijese si se hallaba en ánimo de embarcar pada Nueva España las mercaderías de su permiso en la inteligencia del poco buque de un solo patache con que cuenta V. M. se hallaba en este puerto, y otros particulares que pudiesen fletarse, respondieron los interesados del comercio sería especie de temeridad arriesgar sus caudales, ínterin no hubiese la evidencia de haber desocupado el enemigo estos mares, por cuya principal razón y otras que hubo se determinó también el que no se despachase barco en lastre por este año, para la conducción del Real Situado, no obstante la mucha falta que puede hacer, si el Virrey no lo remitiese según las Reales Ordenes que tiene de aquel Gobierno para iguales casos. Siendo éste, señor, el estado de los acaecimientos referidos, se halla esta República en el conflicto de tan repetidos y no esperados contratiempos, y yo con la congoja de que en mi gobierno hayan sobrevenido; pero, sin embargo, empeñada mi obligación y lealtad a hacer cuantos esfuerzos me dicte la razón y enseña la prudencia para mantener estos Dominios y el crédito de las Armas Católicas, que defenderé hasta el último aliento; esta sucinta expresión la hago a V. M. en el modo que me es posible por vía extraordinaria y de tan poca seguridad como la de champanes de China que están para salir a su tornaviaje y deseando anticiparla por el eco que en esa Corte podrán hacer, si llegasen otros abultados informes, y quedo con el cuidado de continuar el aviso de cualquiera otra novedad que resultare, por vías más regulares y por la ordinaria de Nueva España, remitir en el pri-

mer despacho las diligencias, así que se hará manifiesto a V. M. todo lo operado en que habiéndome abstraído de mi propio dictamen, he procurado proceder con consejo y acuerdo de los ministros de V. M., juntas de Guerra y de Hacienda, pareceres de prácticos y personas inteligentes a fin de mejor acierto en servicio de V. M., cuya C. R. P. guarde Dios cuanto la Cristiandad ha menester. Manila y Julio 5 del 1744.

Comunicación al Rey del gobernador y capitán general de Filipinas sobre la actuación de la armada del general D. Juan Domingo de Nebra.

El gobernador de Filipinas no se descuidó en vista de estas confidencias y envió una pequeña escuadra a defender la llegada del galeón que debía llegar de Acapulco.

La actuación de esa escuadra y sus consecuencias se contiene en el documento siguiente:

“El Brigadier D. Gaspar de la Torre, Gobernador y Capitán General de las Islas Filipinas.—Señor.—En carta de cinco del mes de Julio de setecientos cuarenta y cuatro, cuya copia es la adjunta, di cuenta a V. M. de las providencias que aquí se tomaron por haberse tenido noticia hallarse en las cercanías de Cantón, reino de China, el vicealmirante Jorge Anson, con un patache de los de la escuadra que salió de Inglaterra para introducirse en la Mar del Sur que se quedaba carenando, aunque no se había podido averiguar qué derrota tomaría desde el mencionado puerto y lo demás que expreso en la citada; y habiéndose por lo que pidió el abogado fiscal tratado en Juntas de Guerra y Hacienda lo que respondió el Real Acuerdo donde se llevó el expediente por voto consultivo resuelto que el navío capitana “Nuestra Señora del Pilar” y dos galeotas de su comando salieron de armada del embocadero de San Bernardino por la no desestimable presunta de que aquel enemigo viniese a esperar el patache “Covadonga” que se aguarda de la Nueva España o al galeón que había de salir con el permiso de estas islas para Acapulco; hechas las prevenciones competentes para el apresto de aquella armada, se hizo a la vela a cargo del general D. Juan Domingo de Nebra a principios del mes de Junio de mil setecientos cuarenta y tres, y habiendo na-

vegado hasta el día siete de Julio, que dieron fondo en el puerto de Ticao, no encontraron más novedad o noticia que le dió el Padre Gabriel José Oiverio, de la Compañía de Jesús, rector del Colegio de Capul, al alcalde mayor de Albay en carta de 24 de Junio de 1743, en la que le dice haber sabido por noticia de Palapa que el día 7 de dicho mes de Junio se había avistado en las costas de Borogán un navío de tres palos, que disparó seis tiros, se hizo a la mar fuera y no volvieron a verle, y como no hubiese habido otra novedad posterior a la antecedente, se mantuvo dicho general Nebra con la armada, arreglado a las instrucciones que llevaba, hasta que llegado el tiempo en que no se podía esperar el patache "Covadonga" y discurriendo que pudiera haber invernado en Acapulco, como lo habían ejecutado por recelo de enemigos el año antecedente la capitana "Nuestra Señora del Pilar", con acuerdo de sus oficiales, resolvió el mencionado general su vuelta a esta ciudad; y habiéndose esparcido voces de que la dilación de la armada en el embocadero había provenido del poco cuidado y menos vigilancia de sus oficiales, se hizo preciso proceder a la averiguación competente, la que se cometió al licenciado D. Francisco Costilla Borroto, uno de los oidores de esta Real Audiencia; y prece- diendo éste por los términos de Derecho a las pesquisas y averigua- ción de este negocio, hecho cargo al general por lo que resultaba de la sumaria y a sus oficiales y corridos los términos, oídas las partes y recibida la causa a prueba, de la que dieron los reos quedaron desva- necidos los cargos y puestos en estado los autos, dió cuenta con ellos el referido oidor, a quien se devolvieron para su última determinación, y en vista de toda y con su parecer se dió y pronunció la sentencia absolviendo al general y demás comprendidos con la calidad de que diese cuenta a V. M. en la primera ocasión y mandando que se vol- viesen los autos al oidor fiscal, como lo tenía pedido, para deducir distintas acciones y contra las personas y sujetos que resultaban com- plicados lo que queda pendiente, como todo consta del testimonio ad- junto, para que en su vista mande V. M. lo que fuere de su Real agrado. Cuya C. R. P. de V. M. guarde Dios lo que la Cristiandad ha menester. Manila y Junio 1.º de 1745.—Señor.—Gaspar de la Torre.

Párrafos del viaje de Anson.—Manera de hacerse el comercio entre Filipinas y Nueva España.

Terminado el estudio del asunto de que tratamos en documentos españoles creemos que no estará demás transcribir los que del comercio de Manila con Acapulco y de la toma del galeón se dice en la relación de Anson, que tomamos de la edición española citada de 1833.

Tomo II, pág. 88, cap. VI: "Manera de hacerse el comercio entre la ciudad de Manila, capital de la isla de Luzón, y el puerto de Acapulco en la costa de Méjico".

"La pasión dominante de muchos Soberanos de Europa a fines del siglo xv y principios del xvi era el descubrimiento de nuevos países y el establecimiento de nuevas colonias de comercio." Los príncipes que más se distinguieron en unas empresas tan difíciles como aventuradas fueron el Rey de España y el de Portugal. Descubrió el primero el vasto y rico continente de América, mientras que el otro, haciendo doblar sus flotas el Cabo de Buena Esperanza, abrióles el camino de las Indias orientales, y por medio de las colonias que estableció en ellas hízose dueño de todas las producciones y manufacturas del país, que, después de tantos siglos, son aún el asombro y las delicias de los pueblos civilizados, donde reina el lujo y el buen gusto.

Entre tanto, los españoles y los portugueses, teniendo unas mismas miras, aunque en regiones bien diferentes, empezaron a envidiarse unos a otros y bien pronto conocieron la incompatibilidad de sus conquistas.

Con el fin, pues, de prevenir los funestos resultados de esta peligrosa concurrencia y de dejar a cada una de estas dos naciones que trabajase por sí tranquilamente en la propaganda de la Religión Católica, por la que a porfía manifestaban su celo, interpuso su autoridad el Papa Alejandro VI y fijó los límites de ambos soberanos. Concedió a la Corona de España todos los países descubiertos o por descubrir al Oeste de un meridiano, tomado cien leguas al Occidente de las Azores; y al Rey de Portugal todo lo que pudiese descubrir al Este de este meridiano. Convinieron después estas dos potencias en retroceder estos límites a 25 leguas más al Oeste e imagináronse prevenir por este medio las cuestiones y disputas que pudieran ocurrir en lo

sucesivo; creyeron los españoles no tener nada que ver con los portugueses en la América, y éstos se lisonjaban de que sus establecimientos en las Indias orientales, y particularmente las colonias que producen las especias, estarían a cubierto de toda pretensión por parte de los españoles.

No se previó que los españoles, llevando sus descubrimientos al lado Oeste y los portugueses al Este, podrían algún día encontrarse ambas naciones, ni que el cambio de lugar pudiese pacificarlas fácilmente, conforme sucedió después.

Fernando de Magallanes, descontento del servicio de Portugal, donde no tenía la debida recompensa, pasó al servicio de España, y, según el común modo de pensar de todo prófugo que se cree tener mérito, trató de señalarse en una empresa que causase un daño sensible a su primer Soberano, haciéndole ver el valor de un vasallo que había perdido por culpa suya. Sabía Magallanes que la Corte de Portugal miraba las islas que dan las especias como la más importante adquisición de las Indias orientales y resolvió sugerir al Rey de España de llevar los descubrimientos por su parte hasta las islas, hacer pretensiones para su posesión y, por último, hacer válidas estas pretensiones. Fueron aprobados estos planes por la Corte de España y salió Magallanes del puerto de Sevilla en 1519 para poner en ejecución el proyecto que había concebido. Llevaba consigo fuerzas de alguna consideración, que constistían en 5 navíos y 234 hombres; llegó a las costas de América meridional, y siguiólas hasta el fin de Octubre, a cuyo tiempo tuvo la fortuna de descubrir el estrecho que lleva su nombre y que le abrió paso al océano Pacífico. Después de haber permanecido algún tiempo en las costas del Perú, se dirigió al Oeste con la esperanza de encontrar las islas de las especias y en esta navegación descubrió las islas Marianas, o de los Ladrones; continuó después su curso y llegó a las islas Filipinas, que están a la extremidad oriental de Asia, donde fué muerto en un desembarco que hizo peleando con los indios.

La muerte de Magallanes hizo fallar el principal fin de esta empresa, que era apoderarse de algunas islas de las especias; los que le sucedieron en el mando se contentaron con recorrerlas, comprando clavo y canela a las gentes del país, y se volvieron a España por el Cabo de Buena Esperanza. Estos fueron los primeros bajeles que die-

ron la vuelta al mundo y probaron por un experimento que estaba al alcance de los más rudos la redondez de la tierra, que hasta entonces había sido problemática.

Aunque los españoles no hubieran conseguido todo el fruto de su viaje, no era despreciable el descubrimiento que en él hicieron de las islas Filipinas; no están éstas muy distantes de las que producen las especias, y se hallan muy bien situadas para el comercio de China y los demás países de las Indias orientales. Establecióse, pues, fácilmente esta comunicación y después se ha conservado entre estas islas y las colonias españolas en la costa del Mar del Sur. Manila, ciudad situada en la isla de Luzón, que es la más considerable de las Filipinas, vino a ser bien pronto el mercado de todos los productos de las Indias, que los habitantes compraban y enviaban todos los años a la América por cuenta suya, y como los retornos se hacía en metálico, Manila llegó a ser en muy poco tiempo una de las más opulentas ciudades; y su comercio tan extenso que atrajo la atención de la Corte de España, la que para arreglar este tráfico estableció edictos y ordenanzas.

Verifícase al principio este comercio entre el Callao y Manila, y aunque la travesía era de tres a cuatro mil leguas hacíase en menos de dos meses cuando los vientos eran favorables. Pero en contraposición, el retorno de Manila al Callao era muy penoso, y se dice que a veces se ha tardado en hacerlo más de un año, lo cual no es extraño si los navegantes habían de aguardar siempre al viento favorable; y aseguran que en sus primeros viajes no tenían ninguna experiencia de esto. Añaden, además, que no mejoraron su rumbo hasta que un jesuita (1) les persuadió se dirigiesen al Norte, cuando el viento no fuese favorable, yendo a las costas de las Californias a merced de los vientos del Oeste que comúnmente reinan en aquellas latitudes avanzadas. Este uso está en práctica más de ciento sesenta años, pues a fines del siglo XVI se batió el caballero Tomás Cavendich en la punta meridional de las Californias con un navío de Manila destinado para la América. En resolución, este nuevo plan ha obligado a los nave-

(1) Aquí hay un manifiesto error, pues el que dió el rumbo para regresar de Manila a Acapulco fué el Padre Agustino Andrés de Urdaneta, que antes de profesar fué notabilísimo militar y político luchando en las Molucas.

gantes a cambiar el sitio del comercio y a transportarle desde el Callao, que está situado en el Perú, a Acapulco, que es un puerto de Méjico, y donde ha quedado fijado hasta el presente.

Tal ha sido en otro tiempo este comercio; veamos lo que es en el día. Este es un asunto que interesa bastante y, por tanto, creo que no llevarán a mal nuestros lectores que me extienda alguna cosa añadiendo una descripción de la isla de Luzón e igualmente del puerto y la bahía de Manila.

La isla de Luzón, aunque situada en la latitud septentrional de 15°, pasa por muy sana y sus aguas por las mejores del mundo; produce, además, todos los frutos que se crían en los climas ardientes y una extraordinaria abundancia de caballos que, al parecer, son de raza española.

Su situación es admirable para el comercio de las Indias y de la China; y la bahía del puerto de Manila, que está a la parte occidental, no tiene acaso iguales en ningún país del mundo.

La bahía es un cuadro circular de cerca de diez leguas de diámetro encerrado casi por todas partes por tierra. La ciudad de Manila está en la parte oriental de esta bahía; es muy grande y populosa, y al principio de esta guerra era una plaza abierta. Toda su defensa consistía en un pequeño puerto rodeado de las casas de la ciudad; después han trabajado en fortificarla, pero yo no he descubierto en él obras de consideración; el puerto de esta ciudad se llama Cavite y está a dos leguas hacia el Sur, que es donde entran todos los bajeles destinados al comercio de Acapulco.

La ciudad de Manila está situada en un país muy sano y muy fértil, teniendo agua buena y abundante, pero tiene un inconveniente respecto a su principal comercio, que es el de Acapulco, esto es, la dificultad de salir a alta mar por el Oriente de la isla de Luzón. Este tránsito está embarazado por islas y compuesto de estrechos y canales, donde los españoles, que no son muy buenos marinos, pierden mucho tiempo y a veces se exponen a grandes peligros.

El comercio de Manila en la China y demás países orientales consiste principalmente en mercancías propias para Méjico y el Perú. Tales son las especias, las sedas de China, sobre todo las medias de esta clase, de las que dicen hay una extracción de más de cincuenta mil pares al año; gran cantidad de telas de la India, muselinas, chinas

pintadas y otras, sin contar muchos artículos de menor importancia, tales como las manufacturas de platería, que la mayor parte trabajan los chinos establecidos en Manila, donde hay veinte mil de ellos entre artistas y sirvientes. Todas estas mercaderías son transportadas por uno o dos navíos que salen todos los años para Acapulco.

Este comercio no es libre para todos los habitantes de Manila, pues es privativo de ciertas personas y corporaciones que tienen sus privilegios, estatutos y ordenanzas parecidas a las que arreglan el registro de los navíos que pasan de Cádiz para las Indias occidentales. Los navíos que están empleados en el comercio de Manila son de cuenta del Rey de España, que paga a los oficiales y la tripulación, y su carga está regulada en cierto número de cabos o fardos de igual magnitud; este número está distribuído entre los conventos de Manila y los jesuítas (2) no tienen la menor parte. Esta es una especie de gratificación que el Rey les concede para sostener sus misiones destinadas a la propagación de la fe católica: cada convento tiene derecho a cargar en las galeras una cantidad de mercancía proporcionada al número de fardos que le está asignado, o si no puede vender y transmitir este derecho a otro. Y como el que compre este derecho no siempre tiene los caudales necesarios para este giro, se arregla con los conventos y éstos hacen adelantos de sumas considerables.

Los reglamentos limitan este comercio a cierto valor de mercancías, del que no pueden excederse, y, según algunos manuscritos españoles que hemos visto, está fijado este valor en seiscientos mil duros; pero esta ley no se observa porque acaso no hay año en que el cargamento no exceda de esta suma. No es fácil apreciar exactamente su valor, pero creo que sin equivocarme puedo fijar el valor de los retornos en cerca de tres millones de duros.

Es verdad que la mayor parte de estos retornos no quedan en Manila y se distribuyen en todas las Indias orientales, pero es una máxima de política admitada en todas las naciones europeas que deben tener las colonias de América en la más absoluta dependencia respecto de la metrópoli, y que no se les debe permitir ningún comercio lucrativo con otras naciones mercantiles. Así que no han dejado de hacerse

(2) Ha de observarse que este viaje se hizo cerca de un siglo ha y, de consiguiente, han variado las circunstancias. (Nota de la edición de 1833.)

representaciones al Gobierno español sobre el comercio entre Méjico y Perú y las Indias orientales. Se le ha demostrado que estas sederías de China transportadas directamente a Acapulco se daban más baratas que las que se fabricaban en Valencia y otras ciudades de España; y que el uso de las telas de algodón de las costas de Coramandel reducía casi a nada el adeudo de las telas de Europa transportadas a la América por la vía de Cádiz. Es claro que estas razones son sólidas y que este comercio de Manila hace a Méjico y al Perú menos dependientes de España, respecto de algunas mercancías muy necesarias, y que desvía grandes sumas que sin esto pasarían a España en pago de sus productos y manufacturas. Estas razones parecían tan fuertes a D. José Patiño, primer ministro de España, que resolvió, en 1725, abolir este comercio y no permitir transporte de ninguna mercancía de las Indias orientales a Méjico sino por medio de navíos de registro que fuesen de Europa; pero el crédito de la sociedad desbarató su plan.

Salen, pues, todos los años una o dos galeras de Manila para Acapulco. El tiempo de su salida es el mes de Julio, y llegan a su destino en Diciembre, Enero o Febrero siguientes y "después de haber dispuesto un flete", vuelven a salir, regularmente para Manila, en el mes de Marzo, adonde llegan en Junio; de modo que el total del viaje es casi un año. Aunque las más de las veces no hay más que un navío en el mar, regularmente se dispone a salir otro antes del retorno del primero, y así se conservan siempre tres o cuatro bajeles en Manila a fin de que si sucede algún accidente no por eso se interrumpe el comercio de la compañía. El más considerable de estos bajeles, que creo llaman galeras, no es menos grande, según lo que dicen, de nuestros navíos de guerra de primer rango, lo cual es muy posible, pues cuando enviaron uno de estos buques a cruzar por las costas de China para destruir nuestro comercio, llevaba a bordo mil doscientos hombres. Los otros, aunque menores, son bajeles bastante considerables, de mil doscientas toneladas lo que menos, y armados regularmente con cincuenta cañones, teniendo sobre quinientos hombres de tripulación. Estos bajeles son todos del Rey, quien da las instrucciones debidas a los oficiales; y uno de éstos tiene el título de general y lleva el estandarte real de España en lo alto del palo mayor, según veremos después.

Ya es tiempo de dar los pormenores de las reglas que observan estos bajeles en el curso de su navegación. La galera, después de haber recibido su cargamento a bordo y estando ya pertrechada de todo lo que necesita, deja el puerto de Cavite hacia mediados de Julio y trata de entrar en el mar Oriental merced al viento del Oeste, que es el que reina en la citada época.

La navegación hasta llegar a alta mar no deja de ser incómoda, pues la galera no deja de encontrar bancos de arena y otros obstáculos en bastante tiempo. Diríjese en seguida hacia el Norte hasta llegar a la altura de 30° de latitud y encontrar los vientos del Oeste, que las dirigen brevemente a las costas de las Californias. ¿Qué es lo que puede deducirse de esta práctica conforme en todos los navegantes españoles? Que desde las Filipinas hasta las Californias no se encuentra un puerto ni una bahía regular; de modo que las galeras no anclan ni una sola vez desde que pierden de vista la tierra hasta que llegan a la costa de las Californias y a veces hasta que llegan a la punta meridional de la costa de este país. Este viaje rara vez se hace en menos de seis meses, y las galeras van sumamente cargadas de mercancías y de gentes.

El modo de que estas gentes se proveen de agua en un viaje tan largo es bastante singular y acaso nuestros lectores no llevarán a mal que se lo demos a conocer ahora.

Todos los que hayan visto u oído algo de las costumbres que tienen los españoles de aquellos países saben que su uso no es guardar el agua en los toneles que llevan a bordo, sino en vasijas de barro más o menos grandes parecidas a las tinajas que se usan en Europa para el aceite. Cuando la galera de Manila se hace a la vela, se hace mucha más provisión de agua de la acostumbrada, y las vasijas que la contienen se dejan colgadas en varios puntos, de modo que a cierta distancia hacen un efecto muy vistoso. Es verdad que por este medio se gana mucho lugar y las vasijas colgadas son más fáciles de manejar y están menos sujetas a romperse que los toneles, pero en medio de estas ventajas parece ciertamente imposible que un buque que lleva tanta gente pueda tener suficiente agua, no digo para seis meses, sino para tres. Tienen, pues, otro recurso tan aventurado, que es muy extraño que se expongan tantas gentes a una necesidad corporal de las más crueles sin otro preservativo que una esperanza muy falible e incierta.

Este recurso es la lluvia más o menos abundante que regularmente encuentran a 30 ó 40° de latitud septentrional y que se apresuran a recoger. Para esto llenan la cubierta de una porción de barreños y lebrillos así que empieza a llover, y es un gusto verlos ir y venir a vaciar todos estos cacharros a medida que se van llenando. Este recurso, por más chocante que parezca, no les ha faltado hasta ahora y algunas veces han llegado a proveerse de agua por este medio en dos o tres distintas veces.

Quédanles aún otras incomodidades en una navegación tan penosa como larga; tal es, entre otros males, el escorbuto, que a veces destruye las tripulaciones enteras, pero no siempre, pues alguna vez hacen su travesía hasta Acapulco sin haber perdido un solo hombre. De todos modos, es preciso confesar que el mucho tiempo que se emplea en esta navegación sea acaso debido a la indolencia o poca habilidad de los marinos españoles y a las precauciones inútiles y excesivas que toman por unos bajeles que cargan demasiado. Dicen, por ejemplo, que no despliegan las velas mayor de noche y aun ninguna de las otras si no hay mucha necesidad; yo he visto las instrucciones que llevan sus capitanes, y a la verdad parecen dictadas por alguno que debiera temer un viento fuerte, aunque favorable, más que los inconvenientes y la mortalidad que son consecuencia de una larga navegación.

Está mandado muy expresamente a cada capitán hacer la travesía bajo la latitud de 30° si le es posible y evitar con todo cuidado el adelantarse hacia el Norte más de la que absolutamente necesita para hallar el viento Oeste. Según nuestro modo de pensar, esta restricción es muy ridícula, pues no ponemos en duda de que cuanto más se adelante hacia el Norte más constantes y más fuertes son los vientos del Oeste que hay a los 30° de latitud.

Luego que las galeras de Manila han avanzado bastante hacia el Norte para hallar los vientos del Oeste, conservan la misma latitud y dirigen su curso hacia las costas de las Californias. Después de haber corrido 96° de longitud contando desde el Cabo del Espíritu Santo, se encuentra regularmente cubierta la mar de una especie de hierba flotante, que yo creo sea una especie de puertos marinos según el nombre de *porra* que le dan los españoles. La vista de estas plantas es una señal cierta de que están cerca de las Californias, y esto está tan reci-

bido entre ellos que así que descubren estas señales empiezan a entonar *Te Deum* y tienen ya por acabados los peligros y trabajos de la navegación, dirigiéndose después hacia el Sur, y no buscan las costas sino después de haber llegado a una latitud mucho más baja, pues en aquel paraje el mar inmediato a las Californias está lleno de bancos de arena y para evitarlos prefieren los españoles el rodeo; de modo que hasta que se acercan a la extremidad meridional de esta península no se atreven a buscar tierra, tanto para reconocer el Cabo de San Lucas, como para adquirir noticias de si hay enemigos o no por aquellos mares.

Este es un artículo expreso de las instrucciones del capitán, con cuyo motivo es necesario decir algo del estado de las misiones de los jesuítas en las Californias.

Desde el primer descubrimiento de este país habían estado diferentes misioneros en él de cuando en cuando, pero sin el mayor éxito, hasta que animada y sostenida esta empresa piadosa por el celo y generosidad del Marqués de Valero, han llegado a fijarse estos religiosos en aquella península y extender sus misiones considerablemente. Su principal establecimiento está en lo interior del Cabo de San Lucas, donde han reunido muchos indios e instruídoles en la agricultura y en las artes mecánicas. No ha sido infructuoso este cuidado; las viñas, entre otros productos agrícolas, han llegado a prosperar tanto que el vino de aquel país es parecido al de Madera y comienza a tener algún crédito en Méjico.

Radicado ya este establecimiento en el Cabo de San Lucas, extendieron sus misiones a través del país de un mar a otro y en el día las han llevado los Padres jesuítas hacia el Norte, teniendo esperanzas de ilustrar todos aquellos países con la luz del Evangelio. Tienen, además, cuidado de prestar toda clase de auxilios a los navegantes, y en Cabo de San Lucas hay siempre centinelas para descubrir los navíos que pasan y distinguir si son o no enemigos.

El tiempo a que regularmente llegan las galeras a este punto es hacia mediados de Enero; pero esta navegación es tan incierta que a veces se atrasan o se adelantan un mes. El puerto de Acapulco es el más cómodo y seguro de toda la costa septentrional del océano Pacífico; pero la ciudad es muy pequeña y malsana, a causa de que las alturas y montañas que la rodean impiden allí la circulación del aire.

Por otra parte, el agua no es muy abundante; y, en una palabra, es tan incómoda aquella estancia que, excepto el tiempo que están las galeras de Manila, parece desierto.

Luego que entra la galera en el puerto se la amarra a dos árboles, que están destinados a este objeto en la ribera occidental; y la ciudad, que en todo el año está desocupada, se llena inmediatamente de mercaderes de todos los pueblos del vasto reino de Méjico. Cuando está ya despachado todo el cargamento llevan a bordo el dinero y algunas mercancías destinadas para Manila, como igualmente el agua y las provisiones que necesita la tripulación. Todo esto se hace sin perder nada de tiempo, pues el capitán tiene orden expresa de volver a salir del puerto antes de 1.º de Abril.

La parte más considerable del flete que llevan las galeras de retorno consiste en dinero; lo demás es cochinilla, dulce de la América española, algo de quincallería de la Europa para las mujeres de Manila y vino común y generoso de España.

La diferencia del cargamento de la ida a la vuelta ocasiona también una gran diferencia en el modo de equipar y proveer las galeras. Cuando salen de Manila van tan cargadas de mercancías de mucho volumen que los cañones van desmontados hasta llegar cerca del Cabo de San Lucas, donde siempre temen encontrar a los enemigos. Tampoco llevan más tripulación que la absolutamente necesaria para su seguridad, a fin de no cargar tantas provisiones. Pero al retorno sucede lo contrario, el cargamento ocupa menos y vale más; de consiguiente, se arman y montan todos los cañones, se aumenta la tripulación con bastantes marineros y dos compañías de Infantería, de modo que rara vez llevan menos de seiscientos hombres, y, por otra parte, hay lugar donde colocar todas las provisiones necesarias.

Al salir de Acapulco trata el capitán de llegar a la latitud de 13 ó 14º y en seguida dirige su rumbo en esta paralela hasta que llega a descubrir las islas Marianas.

Tiene buen cuidado, según las instrucciones que lleva, de evitar los bancos de arena de San Bartolomé y de la isla de Gasparico; y, además, de no pasar de noche por las islas de los Ladrones, por lo que se encienden los fuegos de que ya hemos hablado y creímos nosotros que eran galeras.

Ya veremos después que Guam está guardada por tropas españo-

las con la mira de auxiliar a las galeras, pero éstas no pueden estar más que dos días por ser la bahía pequeña e incómoda. Toman agua y provisiones con toda la brevedad posible y en seguida se dirigen por el Cabo del Espíritu Santo hasta la isla de Samar; en ésta observa el capitán todas las señales lo mismo que en Catanduanes, Bulasán, Virborongo y Batán, en cuyos parajes hay siembre centinelas con orden de encender fuego así que descubren las galeras. Si el capitán, luego que acaba el primer fuego, ve encender cuatro más, debe deducir que hay enemigos por aquellos mares y acercarse a tierra para informarse bien de los pormenores. Según las noticias que le den debe refugiarse en algún puerto seguro, y si esto no puede ser, dejar los caudales en tierra y disponer su artillería y tripulación para la defensa. Pero si en seguida del primer fuego no encienden más que dos, debe el capitán inferir que no hay nada que temer y continuar su rumbo hasta Cavite, que es el puerto de Manila y el término de su navegación.

Párrafos del viaje de Anson.—Toma del galeón "Nuestra Señora de Covadonga".

Tomo III, pág. 103, cap. VII: "Viaje de Macao al Cabo del Espíritu Santo. Toma de la galera de Manila y regreso a la ribera de Cantón."

El jefe de escuadra se volvió a hallar en alta mar con un navío bien reparado, con nuevas municiones, con una buena cantidad de víveres frescos y veintitrés hombres más de reclutas que había hecho en Macao, la mayor parte indios y algunos portugueses y holandeses. Publicó antes de salir de Macao que íbamos a Batavia y de allí a Inglaterra. Aunque había ya empezado el viento del Oeste y no pareciese muy fácil el viaje en aquella estación, manifestó tanta confianza en la fuerza del navío y en la estabilidad de su gente que nos persuadió a todos y aun a los habitantes de Macao que efectivamente iba a hacerlo así, de suerte que muchos vecinos de Cantón y de Macao se aprovecharon de esta ocasión para enviar cartas a sus correspondientes de Batavia.

Pero el jefe de la escuadra echaba otras cuentas bien diferentes;

calculaba que en lugar de una galera que fuese de regreso de Acapulco a Manila este año eran dos, contando el que había quedado en Acapulco, por el otoño, cuando cruzábamos por delante de este puerto. Resolvió, pues, ir a aguardarlas al Cabo del Espíritu Santo en la isla de Samar, que es la primera tierra que vienen a reconocer cuando se acercan a las islas Filipinas. Regularmente llegan allí para Junio, y Mr. Ansón estaba cierto de ir a tiempo. Es verdad que representaban a estas galeras como más grandes y fuertes bajeles montados por noventa y cuatro piezas de artillería y más de quinientos hombres; había también apariencia de que fuesen acompañados de otros buques y, en contraposición, nosotros no llevábamos a bordo más que doscientas veintisiete personas, en las que había una treintena que eran absolutamente novicios; pero esta desproporción de fuerzas no le arredraba, pues sabía que su navío estaba mejor dispuesto para el combate, y podía suponer que la esperanza del botín animaría a toda su gente.

Había formado Mr. Ansón este proyecto cuando dejó la costa de Méjico, y lo que le daba más cuidado entre todas las dilaciones que experimentamos en China era el temor de que llegásemos tarde al punto donde debían pasar las galeras de Manila. Todo el tiempo que estuvimos en Macao tuvo el cuidado de guardar el más profundo secreto, pues había lugar de temer, visto el gran comercio entre esta ciudad y Manila, que se trasluciesen sus designios y que se tomasen algunas medidas para impedir que las galeras cayesen en nuestras manos. Pero luego que estuvimos en alta mar, reunió toda su gente en la cubierta y comunicó su resolución de ir a aguardar a las dos galeras de Manila, de cuyo valor y riqueza eran todos sabedores; aseguróles que podría coger un crucero por donde no dejarían de pasar estos bajeles, que, aunque fuesen llenos de gente, no dudaba que los nuestros desplegarían todo su valor hasta salir triunfantes y apoderarse de alguna de las galeras al menos. Añadió que no ignoraba los cuentos ridículos que se hacían sobre la construcción de estas galeras. Decían, por ejemplo, que la madera era tan fuerte que se hacía impenetrable a las balas de cañón; pero estas aserciones ridículas eran debidas a cubrir la cobardía de los que se habían batido con ellas en otras ocasiones; y el jefe de escuadra añadió que él estaba persuadido de que ninguno de los que le escuchaban daría aserto a tales ab-

surdos; afirmando, bajo su palabra, que con tal que llegase a alcanzar estos bajeles los batiría tan cerca que lejos de rechazar las balas pasarían éstas de parte a parte.

Fueron oídos estos discursos con los mayores transportes de alegría de toda la tripulación, que manifestaron con su risa y algazara, y después aseguraron al jefe de la escuadra que todos estaban decididos a poner fin a esta empresa o perecer. Reanimáronse del todo sus esperanzas, que se habían enteramente desvanecido desde nuestra separación de las costas de Méjico; y se persuadieron de que, a pesar de todos los contratiempos e infortunios que habían experimentado, lograrían al fin la recompensa de sus trabajos y volverían a su patria cargados de los despojos del enemigo.

Fiábanse de la palabra del jefe de escuadra que les prometía alcanzar a las galeras y ninguno era tan modesto que llegase a dudar de la facilidad de cogerlas, creyéndose ya muchos en posesión de ellas. He aquí un rasgo particular que lo prueba. Mr. Ansón había hecho provisión en la China de una porción de carneros vivos y preguntó un día al despensero por qué no se le ponía carnero a la mesa y si estaban todos muertos. Respondió el despensero que todavía había dos, pero que si el jefe de escuadra se lo permitía los conservaría vivos para regalárselos al general de las galeras de Manila.

Al salir del puerto de Macao, fué corriendo el "Centurión" algunos días hacia el Oeste. El primero de Mayo descubrimos parte de la isla de Formosa, donde allí se dirigió hacia el Sur y el 4 se hallaba bajo la latitud en que Dampierre coloca las islas de la Bachi o Baseo. Hacia los siete de la noche se descubrían desde lo alto del palo mayor cinco islas pequeñas, que creyeron ser las de Badiv o Boises y en seguida se descubrió la de Batel-Tobago-Ximas.

Así que descubrieron las islas de Baseo dirigióse entre Sur y Sudoeste para ir al Cabo del Espíritu Santo.

Es una tierra medianamente elevada por varios promontorios en forma redonda. Como Mr. Ansón sabía que había centinelas colocados en aquellos promontorios para hacer señal a las galeras que se acercaban a tierra, según dejamos dicho antes, mandó virar de bordo y recoger las velas a fin de no ser descubiertos, y siendo aquel mismo crucero el que había elegido para aguardar a las galeras, mandó que no se desamparase aquel cabo entre el Sur y el Oeste y que se con-

servase siempre la latitud de $12^{\circ} 40'$ al Norte y la longitud de 4° al Este de Batel-Tobago-Ximas.

Estábamos ya a fines de Mayo, y siendo el mes siguiente la época en que se aguardaban las galeras de Manila, la tripulación del "Centurión" aguardaba de una hora a otra el instante favorable que debía ser la recompensa de todos los trabajos y peligros que habíamos pasado. Como en este intervalo no había que hacer nada ni maniobrar el navío, el jefe de escuadra mandó que se ejercitasen todos en el tiro de cañón y en manejar las armas de fuego. Esta es una regla que había observado en todo el viaje, así que lo permitía la ocasión y mucho más hallándonos en vísperas de venir a las manos con el enemigo, y no hay duda que esta minuciosidad, que se descuida en otras armadas, es muy conveniente en una escuadra que está para entrar en batalla; pues es necesario confesar que de dos navíos de guerra iguales en armamento y tripulación la diferencia que haya del más o menos ejercicio y prontitud en las operaciones y manejo de las armas influye considerablemente y no puede compensarse en tales casos por ninguna otra circunstancia. Las armas, pues, son las que deciden en un combate naval en igualdad de circunstancias y, de consiguiente, debe considerarse hasta qué punto se puede apreciar la desigualdad de dos navíos, siempre que el uno tenga más tripulación que en un tiempo dado haga más y mejor uso de las armas que la tripulación del navío contrario. Esto parece tan claro y de suyo tan conveniente que cualquiera fallará cuál debe ser la obligación de un jefe de escuadra y conocerá la importancia del ejercicio en el manejo de las armas.

Pero rara vez se deja uno guiar por solo la luz de la razón; otras causas concurren por lo general a hacernos decidir de nuestras acciones y sobre todo hay una que, aunque ridícula y perjudicial, tiene un gran dominio en nuestras deliberaciones, a saber: la costumbre o el uso de los que nos han precedido. La costumbre tiene mucha fuerza sobre la razón, y el aire de novedad siempre repugna a las cosas habituales, y es tanto más terrible para los que quieren oponerse a ella, que en la misma naturaleza hay como un principio supersticioso que siempre respeta los usos y costumbres. Sin embargo, es preciso confesar que hace ya algún tiempo que la costumbre ha perdido algo de aquel poderoso prestigio con que siempre ha dominado a la razón, y, de consiguiente, es de esperar que nuestros marinos, que saben cuán

dignas son de atención las nuevas invenciones en su profesión, estarán más dispuestos que nadie a abandonar todas aquellas prácticas que no tengan más fundamento que el uso y se oponen, por otra parte, al mejor servicio de S. M., procurando dar a su arte toda la perfección posible. Es cierto que si el ejercicio del fusil, por ejemplo, no se ha hecho siempre en nuestros navíos de guerra del modo y forma que se podía desear, esto no tiene otro origen que la mayor o menor inteligencia de nuestros comandantes. Los marineros, aunque tan neciamente esclavos de sus usos y aun de sus preocupaciones, deben escarmentar en los defectos ajenos y han mirado siempre con una especie de rivalidad los usos y ordenanzas de las tropas de tierra; pero cuando los que se han hallado a su frente han querido enseñarles el manejo de las armas se han contentado con no enseñarles más que lo puramente necesario y éste del modo más sencillo. Así, Mr. Anson iba poco a poco y aprovechándose de lo poco que había que hacer en aquel crucero, para ir ejercitando a su gente y más principalmente a los reclutas que había tomado en Macao. Colocábase, pues, un blanco en uno de los palos del navío y daba premios a los que mejor atinaban. Este era un medio que, sin atentar a las antigüedad y veneración de las costumbres, iba introduciendo entre ellos una novedad muy oportuna que no podía menos de influir muy ventajosamente en el triunfo de nuestra nación.

Ya hemos dicho que era a fines de Mayo cuando el "Centurión" llegó a aquel crucero y, por consiguiente, en vísperas de la venida de las galeras de Manila, que regularmente tocan en aquel Cabo del Espíritu Santo a principios de Junio. Así es que el jefe de la escuadra hacía todos los preparativos para recibirlos como era debido; y, además, mandó descolgar las chalupas y amarrarlas al lado del navío, a fin de que estuviesen prontas por si era de noche cuando descubriésemos al enemigo.

Tuvo además cuidado de conservar una distancia regular del cabo para que no fuésemos descubiertos; sin embargo, después supimos que, a pesar de este cuidado exquisito y de tantas precauciones hijas de la prudencia, habíamos sido descubiertos por los centinelas de tierra, los cuales pasaron aviso a Manila, al que no dieron crédito ninguno; pues ya hemos visto en otra ocasión lo que había sucedido; pero reiterándose y sucediéndose los avisos los mercaderes se dirigieron al gober-

nador, que mandó equipar una escuadra de dos navíos de guerra y dos barcos para ir a atacar al "Centurión", con tal que los mercaderes dieran el dinero necesario. Algunos de estos buques habían levado amarras para salir de Manila al encuentro y socorro de las galeras que esperaban de Acapulco, pero no teniendo lo principal, que era el dinero, y siendo, por otra parte, el viento poco favorable se habían entibiado en su resolución.

A medida que adelantaba el mes de Junio mayor era la impaciencia de nuestra tripulación; y para dar una idea del ardor y ansia con que estaban esperando las dichosas galeras, creo será mejor poner aquí en forma de diario unos pequeños artículos tomados de los apuntes de un oficial que se hallaba en aquella tripulación, a saber:

Mayo 31. Ejercicio de nuestra gente en sus puestos respectivos preparándose a recibir las galeras.

Junio 3. Guardar el crucero y el ojo alerta por si se descubre el enemigo.

Junio 5. Gran atención porque ya parece que se pasa el tiempo en que debían llegar las galeras.

Junio 11. Ya empieza la desconfianza a sustituir a la impaciencia.

Junio 13. El viento un poco fresco que se levantó a las dos de la tarde y duró hasta el otro día nos dió de nuevo esperanzas de descubrir brevemente al enemigo.

Junio 15. Siempre cruzando y siempre ojo alerta.

Junio 19. El mismo tiempo que llevamos anuncia que si pasa algo más sin que las galeras aparezcan no hay ya esperanza de que vengan.

Este mismo sirve como de ensayo para conocer el grado de ansiedad con que aquellas gentes aguardaban las galeras y con qué inquietud pasarían los últimos días en aquel crucero sin que pareciese nada de lo que esperaban. Por fin el día 20 de Junio, casi un mes después de hallarse en el aquel cabo, se descubrió una vela hacia el Sudeste, y una alegría universal se apoderó de todos en un momento: sin duda era una de las galeras y la otra no debía tardar en parecer.

Mandó el jefe de escuadra nos dirigiésemos inmediatamente hacia aquella vela, y a las siete y media estábamos ya tan cerca que podía verse desde cubierta. Tiró un cañonazo la galera y en seguida recogió sus velas. Creímos nosotros que esta señal era para esperar a que se juntase la otra galera, y el "Centurión" tiró también otro ca-

ñonazo para hacer creer a los españoles que éramos compañeros suyos. El jefe de escuadra estaba sorprendido de ver que la galera no mudaba de rumbo y venía hacia nosotros, pues no creía que los españoles después de habernos conocido quisiesen entrar en combate.

Al mediodía estábamos ya a una legua de la galera, de modo que no había que temer se nos escapase; y como no descubríamos la otra dedujimos que se habían separado. Poco después plegó todas sus velas y puso el pabellón español y el estandarte de España en lo alto del palo mayor. Mr. Anson estando pronto para el combate no había disimulado nada para sacar el mejor partido posible de las pocas fuerzas que llevaba, cuidando sobre todo de prevenir el desorden y la confusión, que son tan comunes en semejantes casos. Escogió treinta de sus mejores tiradores y los distribuyó en sus puestos de modo que pudiesen corresponder a sus esperanzas por el gran servicio que iban a hacer; y como no había bastante gente para servir todos los cañones destinó a cada uno de la segunda hilera dos hombres que lo cargasen; y el resto de la tripulación en porciones de diez o doce hombres recorrían la cubierta y tenían cuidado de dispararlos así que estaban cargados. Por este medio vino a hacerse uso de todos los cañones y sostuvieron un fuego no interrumpido del que se sacaba mucha ventaja, pues los españoles se echan al suelo mientras se hace la descarga, y después maniobran ínterin se prepara otra; pero según las medidas que tomó el jefe de escuadra, les hacíamos un fuego continuo y, de consiguiente, era inútil la práctica suya para defenderse. Preparado de este modo el "Centurión" y acercándose cada vez más a la galera, sobrevino después del mediodía una lluvia menuda y algún viento que por el pronto oscureció la atmósfera; pero cuando había algún claro se veía al buque español siempre en el mismo punto. Cerca de la una nos hallábamos a tiro de cañón, y observando que los españoles se hallaban muy atrasados en sus maniobras, pues a la sazón desembarazaban la galera de todo lo que pudiera retardar sus maniobras, mandó hacer el jefe de la escuadra una descarga general, con ánimo de no poner en ejecución su bien meditado plan hasta que estuviéramos a tiro de pistola. Correspondió la galera con las dos piezas que lleva a la popa, y, en una palabra, hacía en las velas las mismas operaciones que nosotros, preparándose a una honrosa y prolongada defensa. Poco después se puso de lado el "Centurión", y a

sotavento del enemigo a un tiro de pistola de distancia con la mira de impedirle ganase la delantera y se dirigiese al puerto de Jalapa, que estaba a siete leguas de aquel crucero. En la primera media hora adelantó el "Centurión" al enemigo y la anchura de sus lados le permitían hacer jugar todas sus piezas contra la galera. Desde el principio de la acción se habían incendiado algunos efectos de ésta, pues nuestro fuego no sufría la menor interrupción, y este accidente, que se atribuyó a algunos tacos que descuidadamente habían dejado los nuestros en los cañones, no pudo menos de poner en confusión y gran alarma toda la tripulación enemiga; y Mr. Ansón también se asustó, temiendo no fuese pasto de las llamas aquella rica presa que con tanta ansia habíamos aguardado y por cuya posesión tantos y tan eminentes peligros habíamos arrostrado. Por fin los españoles pudieron cortar el fuego arrojando a la mar todos los efectos incendiados. Entre tanto, el "Centurión" conservaba su misma situación ventajosa y el servicio de su artillería se hacía con mucho orden y regularidad, mientras que los tiradores situados a cubierta hacían un sostenido fuego de fusilería. Habían éstos causado un gran estrago en el enemigo, pues dirigiendo constantemente su puntería a la cubierta les impedían las maniobras y matábanles y heríanles lo más florido de sus cortas fuerzas; hasta el mismo general de la galera quedó peligrosamente herido.

Aunque el "Centurión" perdió algo de su ventajosa posición pasada la primera media hora, hallándose al costado del enemigo y a pesar del fuego que éste nos hacía, hicimosle tal descarga de metralla que en ella perecieron muchos de sus mejores y más diestros soldados, y desde este punto empezó a enflaquecer su acción, que ya había decaído bastante, no pudiendo tener al frente su mismo general. Conociase muy bien su confusión y desorden, pues estábamos tan cerca que veíamos perfectamente correr a los oficiales con las espadas desnudas a fin de animar y reunir a su gente; pero todos sus esfuerzos eran sobradamente inútiles; por último, después de haber disparado cinco o seis cañonazos se reconocieron vencidos. Desde el principio de la acción una bala les había arrebatado el pabellón, en cuyo lugar colocaron el estandarte, con gran riesgo del que se atrevió a practicar tan honrosa comisión; pero el jefe de escuadra mandó no se le impidiese verificarla.

De este modo se hizo dueño el "Centurión" de aquella tan rica pre-

sa, cuyo valor subía a millón y medio de duros. Llamábase "Nuestra Señora de Covadonga" y estaba mandada por el general D. Jerónimo Montero, de nación portugués, acaso el más valiente y hábil oficial de todos los que hasta entonces habían tomado el mando de las galeras de Manila. Era ésta mucho más grande que nuestro navío; llevaba quinientos hombres de tripulación, treinta y seis cañones y veintidós pedreros. Además estaba bien armada la tripulación de pistolas, fusiles y sables; y el navío bien pertrechado de todo para defensa suya. Tuvieron los españoles setenta y siete hombres muertos en la acción y ochenta y cuatro heridos. El "Centurión" tuvo dos muertos y un teniente y dieciséis marineros heridos, de los cuales no murió más que uno. De aquí se puede inferir la certeza de nuestras aserciones anteriores sobre el resultado de ejercitarse de antemano en el manejo de las armas.

No hay palabras con que explicar y encarecer el júbilo y alegría de nuestra tripulación cuando se vió en posesión de la presa que hacía dieciocho meses era el único objeto de todas sus esperanzas, y por lo cual tantos trabajos habían sufrido todos. Pero en este mismo instante de triunfo faltó muy poco para que tanta felicidad no se malograra por uno de aquellos incidentes imprevistos, el más funesto que pudiera ocurrirnos. Apenas se hubo rendido la galera, cuando uno de nuestros oficiales se acercó a Mr. Ansón como de paso y le dijo en secreto que se había prendido fuego al "Centurión" en un sitio inmediato a la santabárbara.

El jefe de escuadra recibió una noticia tan funesta con la misma serenidad de ánimo que si le comunicasen alguna buena nueva; pero dió inmediatamente todas las órdenes necesarias para cortar el fuego sin ninguna pérdida de tiempo, lo cual se verificó, afortunadamente, en muy pocos minutos. Algunos cartuchos se habían incendiado con una chispa y habían prendido unas estopas que estaban en el escotillón y el densísimo humo que desprendían éstas había hecho creer al principio mucho más peligroso aquel incidente. Al mismo tiempo tropezó la galera con el costado del "Centurión", dando casualmente un furioso golpe, pero no sucedió tampoco por esto ninguna avería.

Mr. Ansón dió el mando de la galera a Mr. Sanmarez, su primer teniente con grado de capitán de alto bordo. Mr. Sanmarez envió aquella misma tarde a bordo del "Centurión" todos los prisioneros es-

pañoles, excepto los que creía ser necesarios para las maniobras de la misma. Entonces supimos por los españoles que la otra galera, que por causa nuestra no había podido salir de Acapulco, se había hecho a la vela mucho antes de lo que creíamos y probablemente habría llegado a Manila algunos meses antes de haber arribado nosotros al Cabo del Espíritu Santo; de modo que Mr. Ansón, no obstante el buen éxito de su empresa, debió de lamentarse del tiempo que habíamos perdido en Macao, lo cual nos había impedido hacer dos presas en vez de una.

Inmediatamente que se concluyó la acción resolvió Mr. Ansón dirigirse con su presa a la ribera de Cantón. Fué su primer cuidado asegurarse de los prisioneros y mandar transportar todas las riquezas y caudales a bordo del "Centurión". Era esta precaución de suma importancia, pues la navegación hasta Cantón debía hacerse por unos mares no muy conocidos para nosotros; y en una estación en que no podía esperarse tiempo muy favorable. Convenía, pues, que los caudales fuesen en el mismo navío, para que la presencia del jefe de escuadra, la bondad de la tripulación y otras mil ventajas, sirviesen como de custodia de ellos, y los librasen de cualquier incidente, atendida la superioridad del número de españoles que llevábamos prisioneros. No era por lo mismo menos importante asegurar a éstos; porque de su seguridad dependía la conservación de nuestro botín y aun la vida de toda nuestra tripulación. Su número era más que doble del nuestro; y algunos de los que habían pasado a bordo del "Centurión", vista la debilidad nuestra y el corto número de los que podían manejar las armas, no pudieron menos de manifestar su indignación de verse vencidos, según decían, por un puñado de reclutas. He aquí las medidas que tomaron para impedir que se volviesen contra nosotros. Todos menos los oficiales y los heridos fueron encerrados abajo, donde se dejaron abiertos dos escotillones a fin de que circulase el aire; y para que estuviesen más seguros mientras que nos ocupábamos en las maniobras necesarias, se hicieron dos especies de conductos que facilitaban el aire desde arriba, y, por otra parte, nos aseguraban de cualquier tentativa de parte de los prisioneros, pues aunque estos tubos eran del grueso de un hombre era muy difícil salirse por ellos teniendo como tenían una elevación de siete u ocho pies, y para aumentar esta dificultad se pusieron cuatro pedreros carga-

dos de metralla en la misma embocadura de estos conductos, y cuatro centinelas que día y noche estábamos la mecha encendida con orden de hacer fuego al menor movimiento que notaran en los españoles. Sus oficiales, que eran diecisiete o dieciocho, estaban en la cámara del primer teniente con una guardia de seis hombres, y el general, que estaba herido, dormía en la misma cámara del jefe de escuadra con un centinela que le observaba. Todos estos señores estaban bien advertidos que a la menor agitación que se observase serían fusilados inmediatamente. Sin embargo de todas estas precauciones, no dejaba por esto toda la tripulación de estar bien alerta con los fusiles cargados y cada uno en su lugar correspondiente.

Los marineros no dejaban para nada los sables y llevaban sus pistolas cargadas en el cinto; y los oficiales dormían sin desnudarse y teniendo siempre al lado sus armas.

Nada de esto parecía inútil si se consideraba el inminente riesgo que todos corríamos a la menor turbulencia de los prisioneros, atendida bien la superioridad de su número. Es verdad que los padecimientos de estos infelices causaban mucha lástima, aunque por entonces no se presentaba ningún medio de poderlos aliviar. Hacía un calor extremado y la hediondez del sitio donde estaban encerrados tantos centenares de hombres era tal que no es fácil imaginarse el grado de corrupción que tendría el aire de su habitación; por otra parte, la ración de agua que se les daba apenas era suficiente para no morir de sed; y no se les podía dar más en un tiempo que nosotros no teníamos sino cuartillo y medio por día; y es ciertamente muy maravilloso que en medio de tanta calamidad y miseria no muriese ni uno solo de estos prisioneros en viaje tan dilatado. Tres únicamente perdieron la vida, pero fué a consecuencia de las heridas recibidas en el combate, y esto se verificó al segundo día de estar en nuestro poder. Es preciso confesar que un mes de encierro tan cruel causaría una extraña metamorfosis en aquellos infelices, que estando todos ellos sanos y robustos cuando se les colocó en aquel paraje parecían salir de él unos esqueletos o fantasmas.

Mientras que nos ocupábamos en asegurar los prisioneros y los caudales nos dirigíamos a la ribera de Cantón, y el 30 de Junio, a las seis de la tarde, descubrimos el Cabo Delangano. El día siguiente vimos las islas de Baseo; y como el viento era demasiado fuerte para

poder dar la vuelta a estas islas, resolvimos pasar entre las de Grafton y Monmouth, cuyo paso no parecía tan peligroso; pero cuando estuvimos en él, el mar se ensoberbeció terriblemente y elevaba grandes y espumosas olas, cuyo espectáculo bastaba para causarnos un horroroso miedo, no obstante lo acostumbrados que estábamos a las tempestades y a los peligros. Sin embargo, pasaron los dos navíos sin que les ocurriese la menor avería, y después advertimos que lo que nos asustó tanto fué una gran marea. Debe observarse que aunque no se cuentan más que cinco islas de Baseo hay, sin embargo, otras varias al Oeste de estas cinco. Como los canales que las separan nos eran desconocidos, hubiera sido mejor haber pasado desde luego al Sur de estas islas y no entrar en el estrecho de sus canales. La intención del jefe de escuadra era dirigirse desde luego al Sur, si el viento se lo hubiese permitido. Por fin pasamos por la isla de Formosa y desde allí nos dirigimos por el mismo rumbo a Cantón, y el 8 de Agosto descubrimos la isla de Supata, que es la más occidental de las de Lema. Está esta isla a ciento treinta y nueve leguas y a $82^{\circ} 37'$ al Norte de Grafton.

El día 11 tomamos a bordo dos pilotos chinos, uno para el "Centurión" y otro para la galera, y al siguiente dimos fondo en la bahía de Macao.

En todo este tiempo habían tenido los nuestros el gusto de examinar el valor de la presa y hallamos que ascendía a 1.313.843 onzas de oro en moneda acuñada y 35.682 libras de plata en barras, sin contar una gran partida de cochinilla y algunas otras ricas mercancías. Esta fué la última presa que hizo Mr. Anson, la cual, unida a las primeras, formaba la suma de 400.000 pesos, próximamente cuarenta millones de reales en cuanto al botín repartido entre la tripulación del "Centurión"; pero contando lo que nuestros soldados quemaron, los buques que echamos a pique y los daños que hicimos a los españoles en el curso de nuestra expedición, no bajan estos daños y perjuicios de ocho millones de duros. Y si a esto se agregan los gastos que hizo la corte de España para el equipo y armamento de la escuadra de Pizarro, los gastos que ésta hizo en América y la pérdida de los navíos que naufragaron, motivado todo por nuestra expedición, el total de estos daños y perjuicios subiría a una suma excesiva, y hará conocer a cualquiera la utilidad y ventajas que sacó Inglaterra de todas nues-

tras expediciones, a pesar de los desastres que en ella nos ocurrieron desde el principio hasta el fin. Hallamos también a bordo muchos planos, periódicos y otros papeles de suma importancia y de los cuales ya hemos insinuado algunos en los capítulos anteriores. También encontramos entre ellos el mapa del océano Pacífico entre Filipinas y Méjico.

Ultimas actuaciones de Ansón en lo referente a los prisioneros y navío "Covadonga".

En el capítulo VIII (pág. 132), titulado "Lo que nos sucedió en la ribera de Cantón", trata de las dificultades que le pusieron los chinos y a la vez se ocupa de los prisioneros, y dice (pág. 137): "Al mismo tiempo permitió Mr. Ansón a muchos oficiales españoles ir a la ciudad bajo palabra de honor y condición de volver a bordo a los dos días. Cuando llegaron a la ciudad fueron llamados por los mandarines para informarse de qué modos los trataba Mr. Ansón y de las demás particularidades. Estos prisioneros declararon que como ambas naciones estaban en guerra, habían resuelto coger al "Centurión", pero que les había salido la cosa al revés; añadieron que estando prisioneros habían recibido muy buen tratamiento del jefe de escuadra, y que no tenían nada que decir en contra de sus declaraciones. Esta confesión en boca de un enemigo hizo una impresión muy viva en los mandarines chinos, que hasta entonces habían tenido más miedo al poder de Mr. Ansón que confianza en su probidad. Habiéndole más bien tenido por un pirata que por un jefe de escuadra empleada en una guerra legítima; y desde entonces empezaron a mirarlo de otro modo y a tratarle con todo el respeto que merecía, y acaso no contribuía a esto nada menos que los inmensos tesoros que poseíamos, pues es bien sabido que las riquezas son entre los chinos el mayor objeto de su aprecio y veneración.

"Aunque ellos no tuvieron ningún motivo para poner en duda la veracidad de nuestros prisioneros, hallaron en sus respuestas dos puntos que les causaban algunos escrúpulos, a saber: la gran inferioridad del número de los vencedores y la humanidad con que habían sido tratados los vencidos en estado de prisioneros. Preguntaron, pues,

los mandarines a los españoles cómo era posible se hubiesen rendido a un número de enemigos tan inferior, y por qué los ingleses no los habían matado, estando en guerra ambas naciones. Respondieron los españoles a la primera pregunta que el "Centurión", aunque mucho más débil en el número de su tripulación, era un navío de guerra con muchas ventajas sobre la galera, que era un simple buque mercante; y respecto de la segunda dificultad respondieron que el uso entre los pueblos de Europa no era matar ni degollar a los vencidos, sino tratarlos con toda humanidad y conservarlos hasta verificar un canje, que era la costumbre que había luego que se efectuaba la paz; añadían a esto que, además de lo establecido por el uso, habían recibido particularmente muchas pruebas de la bondad y humanidad de Mr. Ansón. Estas respuestas acabaron de tranquilizar enteramente a los chinos y desvanecieron todas las dudas y temores que tenían acerca de nosotros."

Habla luego de la visita que los mandarines hicieron al "Centurión", pretendiendo que pagase derechos, a lo que Ansón se negó diciendo que como buque de guerra estaba exento de todo pago. Y sigue (pág. 141): "Después de esta respuesta decisiva añadieron los mandarines que su comisión exigía todavía otra cosa, que era rogar al jefe de escuadra diese libertad a los prisioneros que llevaba a bordo. Temía el Virrey, según ellos, que el Emperador no se incomodase si llegaba a saber que en su territorio seguían aprisionados los individuos de una nación que era su aliada y que hacía un gran comercio en aquellos países. Mr. Ansón deseaba una buena coyuntura para deshacerse de los prisioneros. Ya había enviado ciento a Macao, pero aun nos quedaban cuatrocientos. Sin embargo, para encarecer y dar valor al favor que le suplicaban, puso al principio algunas dificultades, pero dejó persuadirse con toda facilidad y dijo a los mandarines que para darles una prueba de sus miramientos y buenas disposiciones, para complacer a su Gobierno, dejaría todos los prisioneros, luego que los chinos le enviasen chalupas para trasladarlos a tierra. Volviéronse en seguida los enviados chinos con toda la comitiva, y el 28 de Julio vinieron dos urcas de Cantón, las cuales trasladaron en aquel mismo día todos los prisioneros españoles a la ciudad de Macao. Dejados marchar libremente, el jefe de la escuadra, según lo había prometido, mandó al despensero les diese víveres para ocho días."

Capítulo IX, pág. 162. Trata de la estancia final en la ciudad de Cantón y el regreso a Inglaterra. De él interesa a nuestro objeto el párrafo siguiente (pág. 184): "Entonces (cuando estaban preparándose para marchar a Europa) fué cuando los comerciantes de Macao concluyeron el ajuste de la galera, por la cual habían ofrecido seis mil duros; era mucho menos de lo que valía, pero el jefe de escuadra estaba ya impaciente por marchar y los mercaderes se aprovecharon bien de la ocasión. Mr. Anson se había informado bien por los ingleses que estaban en Macao para estar bien penetrado de que aun duraba la guerra entre los ingleses y los españoles y que la Francia se declararía aliada de Inglaterra antes que él llegase a su patria. Sabía, además, que no podían tener en Europa ninguna noticia de la presa que había hecho de la galera de Manila, ni de los tesoros que él llevaba antes de que llegasen los navíos mercantes que estaban en China, y todas estas razones le obligaron a acelerar su viaje, cuanto antes le fué posible, a fin de llevar él mismo la noticia de sus proezas y los caudales que había atrapado a los enemigos. Por eso aceptó inmediatamente la oferta de los mercaderes chinos y ya también para poder hacer su viaje más cómodo no teniendo la presa."

Como consecuencia de esto se hizo a la vela el "Centurión" el 15 de Diciembre de 1743. Entre el 11 de Marzo y el 3 de abril de 1744 hizo escala en el Cabo de Buena Esperanza para repostarse de agua y víveres. El 19 de Abril avistaban la isla de Santa Elena sin detenerse. El 12 de Junio descubrieron el Cabo Lizard, y el 12 por la noche fondearon en la rada de Spitheat.

Arte y turismo

Visión panorámica de Cuenca

POR

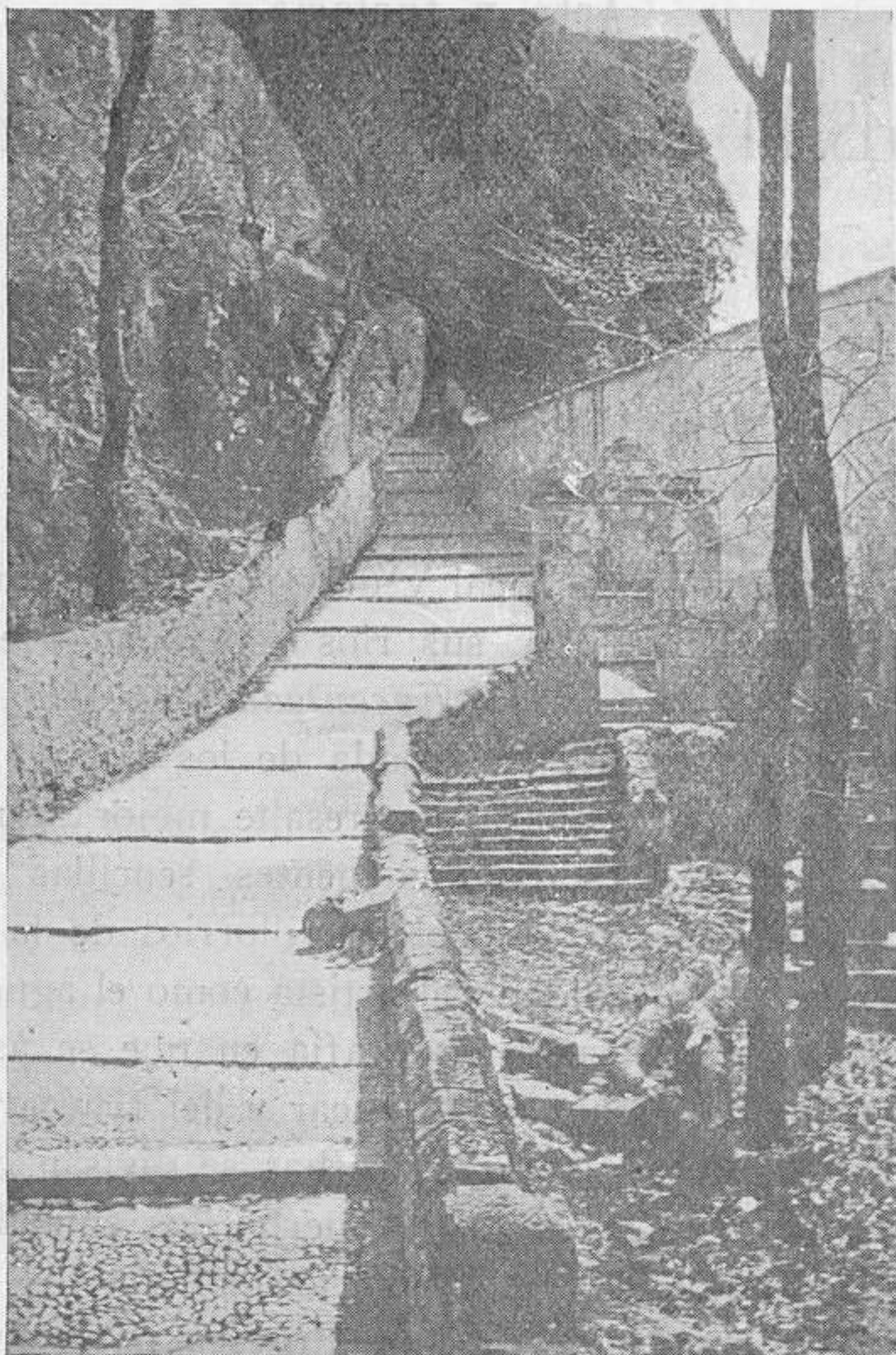
JOSE SANZ Y DIAZ

Con los ojos húmedos de ideal y de gozo descubre uno la poesía agreste y soñadora de Cuenca, sus ríos encajonados en hoces maravillosas, esa geológica *Ciudad Encantada* que jamás pudo concebir la mente humana entre la fronda de los pinares umbríos, las ermitas enjalbegadas de cal para que resalte mejor la romántica visión de los retablos dorados, sus gentes sencillas y laboriosas que se afanan útilmente en los típicos villorrios de la serranía...

Cuenca hiende la sensibilidad del artista como el agudo filo de los aceros toledanos, con la áspera orografía en que se asienta, con el quejumbroso plañir de las aguas del Júcar y del Huécar aprisionadas en la tortura de las hoces, en cuyas rochas se divisan conventos que se acogen al amparo de las riscas y huertecillos colgados de los ciriatos en un alarde de equilibrio y laboriosidad.

Asombra la contemplación de la pintoresca naturaleza conquense y gozan los sentidos del viajero ante la vista de su arquitectura variada: puentes legendarios tendidos sobre los barrancos, casas colgadas al borde de los abismos, templos de estilización ruda y severa, portales señoriales con recios escudos nobiliarios, palacios de arcos apuntados y de anchos dovelajes, edificios renacentistas con hondas crujías de apolillados artesones, calles —amodorradas bajo el fuerte sol veraniego— que trepan soñolientas y limpias hacia la morisca Torre de Mangana, que es el lugar más alto de la población y cuyo reloj se divisa desde cualquier punto de la ciudad.

Como abunda la madera de pino en la comarca, las casas de pintoresca construcción y muros encalados se sustentan con fornida viguería, donde se abren los techos abovedados. Son así en toda la

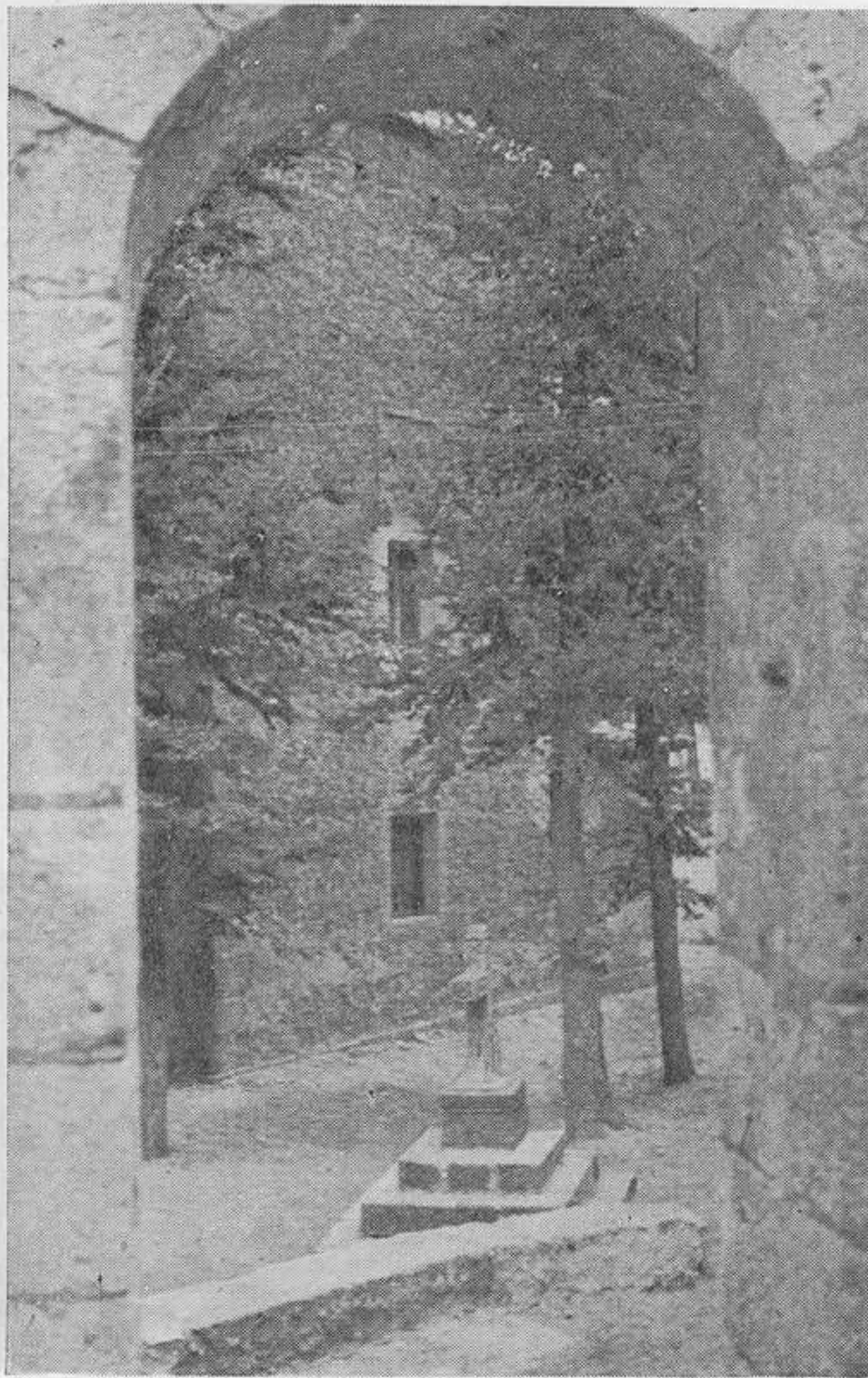


Cuenca. Camino de las Angustias desde la Ermita.

provincia, lo mismo en las ciudades y villas antañonas que en los pueblos humildes que coronan los cerros, ávidos de paz y de trabajo.

Después de visitar Cuenca, no se borra fácilmente de la imaginación la estampa recoleta de la Ermita de las Angustias, levantada sobre una terraza con olmos y fuentes a mitad de la rocha del Júcar,

en cuyos riscos imponentes crecen los tilos y los avellanos. Se baja al santuario por un camino medieval labrado en la roca a golpe de escoplo y el templete de la Virgen se alza a la sombra de los olmos



La legendaria Cruz del Perro, en Cuenca

seculares y de los viejos cipreses que elevan al cielo la plegaria cónica de sus ramas orantes. Es de maciza cantería y armoniza bien con el valle rumoroso. Arriba, queda la ciudad blasonada; abajo, el dío y la carretera que nos ha de llevar al Salto de Villalba, al Balcón del Diablo, al Embalse de Uña y a la Ciudad Encantada. Corta el horizonte, como un telón de fondo, el Cerro de la Majestad.

La antigüedad de Cuenca es muy remota, según atestiguan restos de murallas ciclópeas en el Castillo y el vetusto Puente de San Antón; pero históricamente no empieza a contar hasta que Alfonso VIII



Ciudad Encantada. La Sombrilla.

la reconquista del poder de los árabes en 1177, recogiendo de manos de Abul Abas Ahmed ben Maad las llaves del formidable recinto amurallado, que durante siglos se tuvo por invulnerable.

En la parte vieja de la población se alzaron: el palacio de los Hurtado de Mendoza, señores de Cañete;; la casa solariega de los Condes de Mayorga; las casas blasonadas de los Alvarez de Toledo,

de los Pacheco, de los Alarcón, de los Centeno, de los Barba y de los Cerdanes. En este barrio, hoy modernizado, se albergó la mayor parte



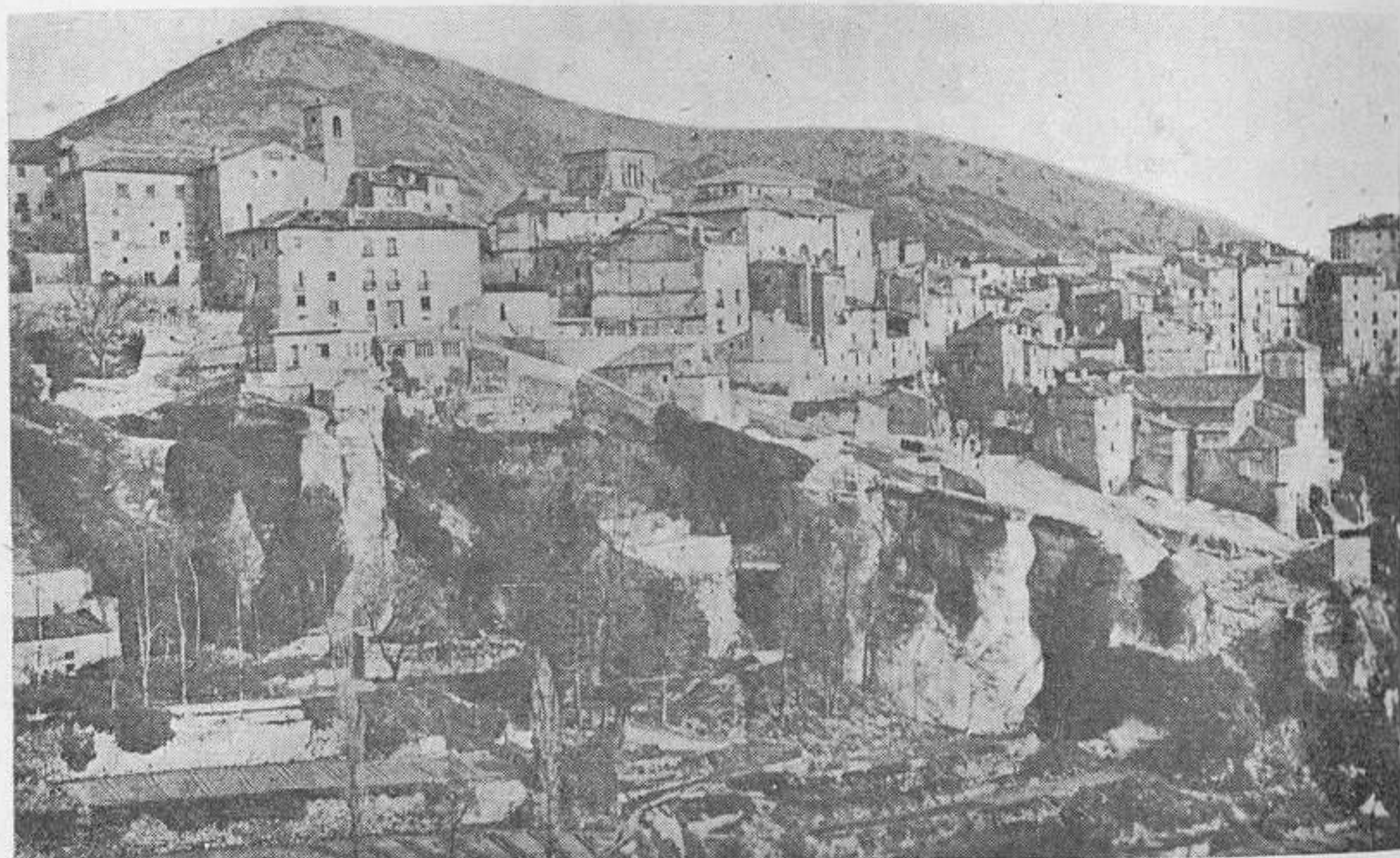
Las casas colgadas, admiración de los turistas.
Cuenca.

de la nobleza conquense en la Edad Media. Aun se descubren en la Plaza del Trabuco, sobre la estrecha nariz que divide las hoces del Júcar y del Huécar, las ruinas del castillo que defendían esforzados caballeros en tiempos de Don Juan II. De la torre del homenaje partía un cinturón de murallas abrazando la ciudad.

La Catedral fué mezquita árabe hasta la reconquista de Cuenca,

y en el año 1182 se pusieron los cimientos del templo gótico, donde se halla enterrado el cuerpo incorrupto de San Julián, profanado por los rojos.

La Avenida de Carretería es la calle más moderna y comercial de Cuenca. El barrio de San Antón, al otro lado del Júcar, es una especie de Triana conquense, lleno de alegría popular a la luz del sol y



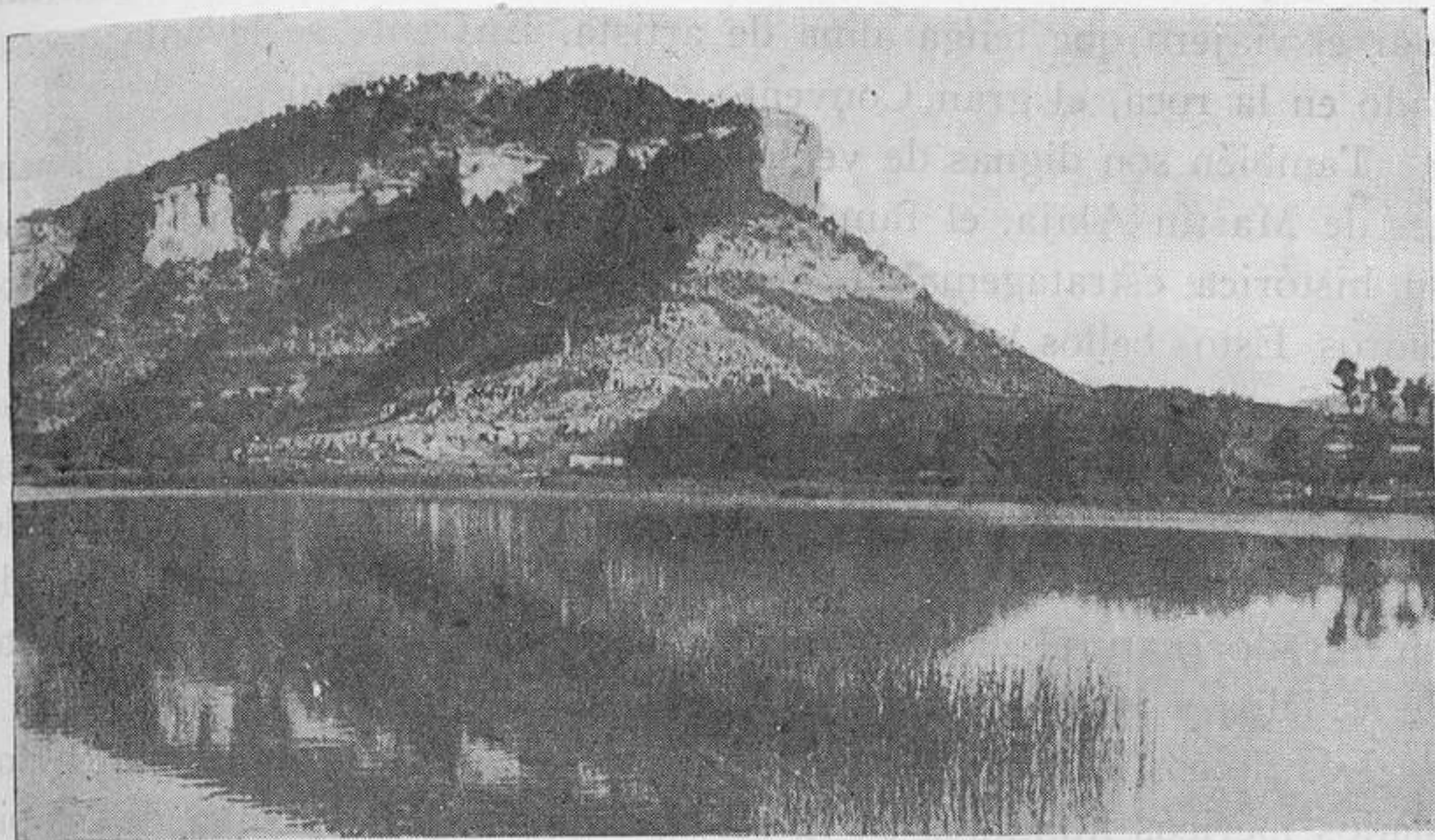
Cuenca. Parte antigua de la ciudad.

de encanto recoleto por los noches. De él, como de la famosa barriada sevillana, salen notables procesiones en Semana Santa; de la vieja iglesia de San Antón, artísticamente restaurada, donde se venera la Virgen de la Luz, Patrona de Cuenca.

Los monumentos de Marco Pérez, el gran escultor indígena, adornan plazas y glorietas con sus magníficos tipos serranos, cabreros y leñadores de la montaña.

La Cueva de Orozco, vivienda troglodita, está habitada desde tiempos prehistóricos y se abre tenebrosa en el macizo de la Hoz de Palomera.

Las *Casas Colgadas* sobre el enorme precipicio de la Hoz del Huécar, mirando la serena audacia del Puente de San Pablo o de los



Cuenca. Laguna de Uña.



Vista parcial de Cuenca desde el puente de los Suicidas.

Suicidas, es una de las vistas más pintorescas que puede contemplar el viajero que tenga alma de artista. Enfrente se levanta, recostado en la roca, el gran Convento de los Padres Paúles.

También son dignas de verse la Cueva de la Moratilla y las Fuentes de Martín Alaja, el famoso pastor cristiano que hizo posible con su histórica estratagema la toma de la inexpugnable ciudad a los moros. Estos bellos lugares se hallan cercanos a la ciudad.

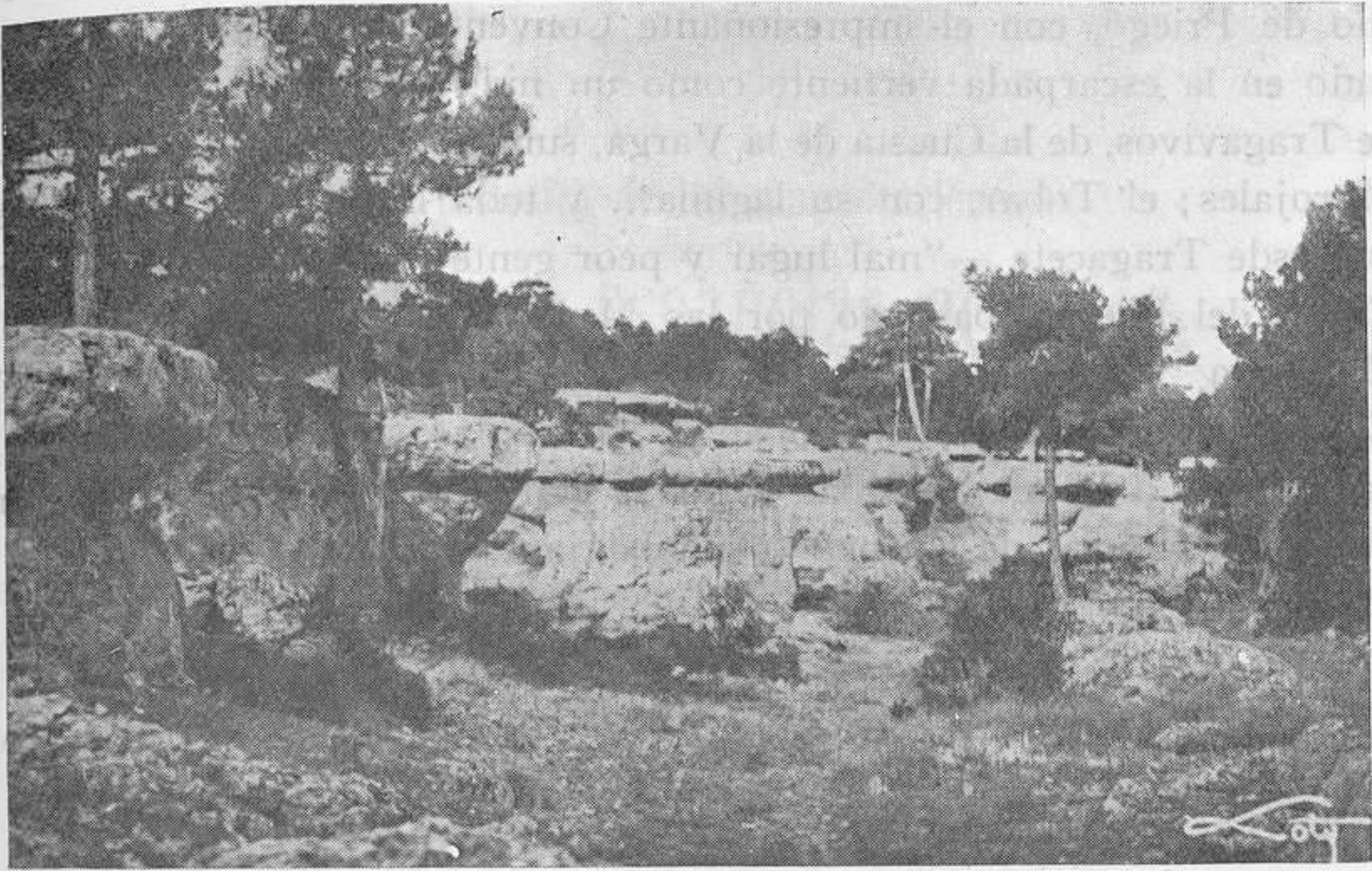
Salimos de Cuenca por la carretera de Villalba, siguiendo el curso del Júcar hasta su nacimiento, que lo tiene al pie del Cerro de San Felipe y atraviesa pinares inmensos, saltando riscos y serpenteando desfiladeros de pesadilla, todo de una belleza incomparable. Desde un mirador natural, labrado en la roca, podemos contemplar el Salto de Villalba y un paisaje maravilloso.

Los típicos serranos, llamados *colodros*, viven austeramente en poblados ibéricos hundidos en la selva, bajo la verde pompa de los pinares que elevan al infinito sus copas redondas y altivas.

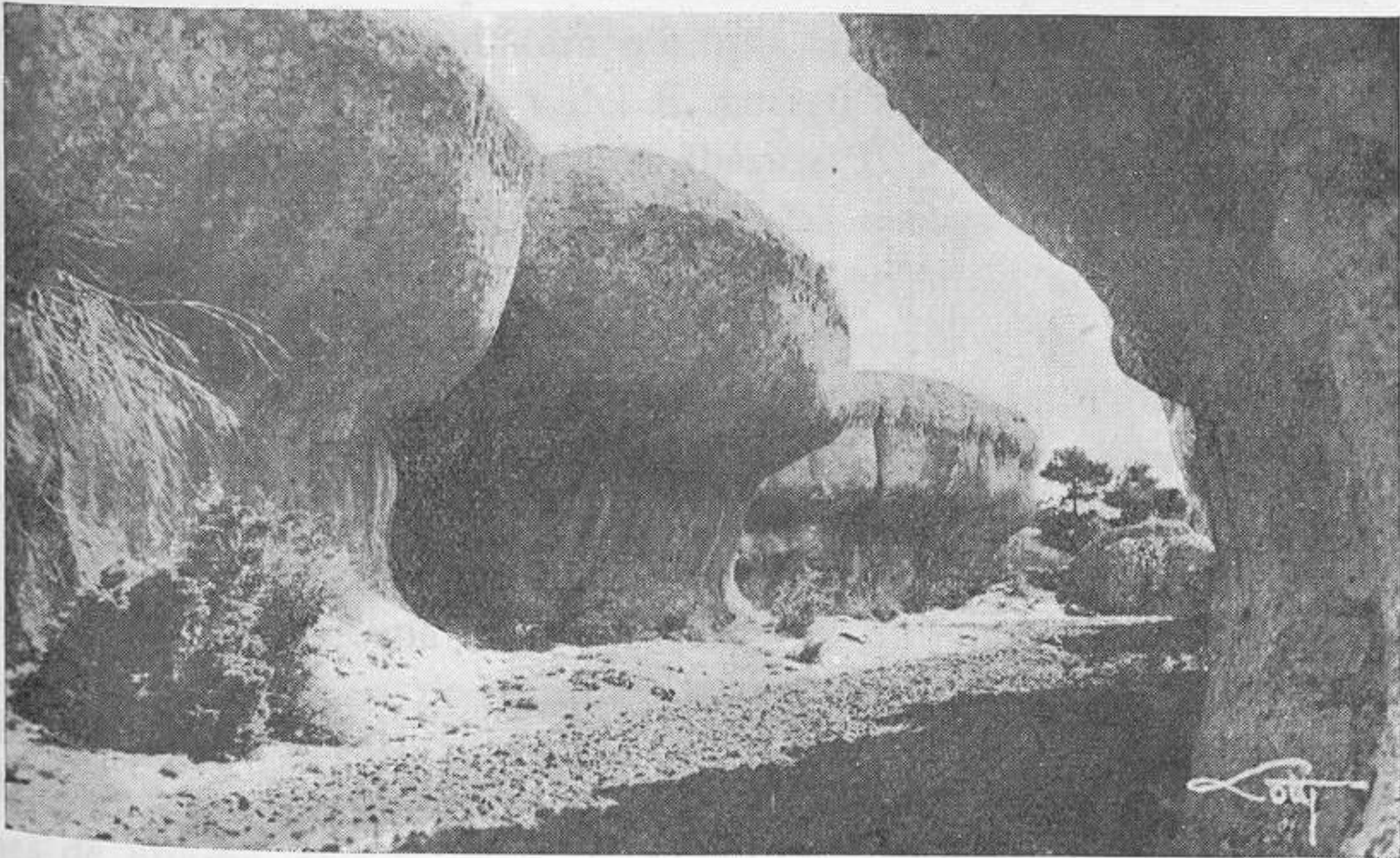
Dejando a la izquierda la carretera que sube a Uña, con su pintoresca laguna, y al Embalse de la Toba, nos dirigimos a través del umbrío pinar en busca de la *Ciudad Encantada*, descrita admirablemente por el escritor conquense Luis Martínez Kleiser en sus crónicas. Está enclavada en el término municipal de Valdecabras y es un laberinto de arcos, puentes, murallas, torreones, dólmenes, anfiteatros, cavernas, estatuas, proas de navíos, figuras de una fauna colosal y calles fabulosas habitadas por endriagos, todo ello creado sin la intervención de la mano del hombre. Ni la más desbordada fantasía es capaz de idear esta ciudad mítica de edificios gigantes y seres monstruosos tallados por el agua en la roca. Una vegetación especial le presta aún mayor encanto a esta visión fabulosa.

Son incomparables también los paisajes de Beteta, con el Santuario de la Virgen de la Rosa; la célebre Hoz que empieza en el Puente de Vadillos, y el Castillo legendario coronando la rocha, del cual dice el cancionero de la serranía:

El castillo de Beteta
tiene veinticinco llaves;
contigo me he de casar,
aunque no quieran tus padres.



Ciudad Encantada. Un aspecto.



Ciudad Encantada. Una vista parcial.

Y los de Solán de Cabras, con su bellissimo balneario; del Estrecho de Priego, con el impresionante Convento de Franciscanos colgado en la escarpada vertiente como un nido de águilas; de la Hoz de Tragavivos, de la Cuesta de la Varga, subiendo al caserío de Huerta-Marojales; el Tobar, con su laguna... y toda la parte de sierra que va desde Tragacete —“mal lugar y peor gente”, dicen por allá— a la Cueva del Hierro, pasando por las Majadas, la Vega del Codorno, Masegosa, Laguna-Seca, el Brezal, Cañada-Redonda, la Fuente del Endrino y el Collado del Rabadán, ya en las cumbres de Belvalle, dando vista a Peralejos de las Truchas y al río Tajo, que delimita por allí las provincias de Cuenca y Guadalajara.



Crédito: Encuentro. Foto: J. J. J.

Geografía histórica de las comunicaciones

Las carreteras españolas actuales y las calzadas romanas

POR

ISIDORO ESCAGÜÉS JAVIERRE

I

No es muy abundante nuestra Patria en medios de comunicación. La comparación de un mapa de las vías terrestres españolas con otro extranjero, muestra inmediatamente que en Europa, por ejemplo, solamente las tierras del SE. y del E. poseen tan gran número de espacios en blanco como la Península Ibérica. E inmediatamente surge la pregunta que busca la explicación de las causas determinantes de esto, aclarándonos que todo ello hay que atribuirlo al relieve accidentado, que hace difícil y costosa la construcción de los caminos, hasta el punto de que se ha probado que un kilómetro de nuestras vías férreas cuesta tanto como 1.250 metros de los ferrocarriles franceses. Mas si esto es cierto en la actualidad, no es menos evidente que en tiempo de la dominación romana en España se construyó una espesa red itineraria que llegaba hasta los últimos rincones y que fué, durante los siglos posteriores, un instrumento incomparable de civilización, hasta que en parte fué arruinada por la invasión bárbara. Y digo en parte, porque es curioso observar cómo por todas las regiones de nuestra Patria son palpables los restos de las calzadas romanas, en mejor o peor estado de conservación, algunas empleadas

todavía como caminos ordinarios, y las más, utilizadas por los ingenieros del siglo pasado como precedente para la construcción de las grandes carreteras y ferrocarriles hispanos.

Estas rutas, usadas modernamente por el comercio nacional, no fueron construídas primeramente con la finalidad platónica de favorecer el pueblo conquistado; el móvil que con ellas se persiguió fué el dominio militar de la zona ocupada; y más adelante, cuando la paz reinó en las tierras hispanas, fueron empleadas como cauces por los que salía la riqueza y variedad de nuestra abundante Geografía económica.

Sin olvidar las grandes carreteras que ya poseyó Babilonia y la Persia de Darío, es preciso reconocer que los mayores ingenieros de caminos que poseyeron los siglos antiguos fueron los romanos. En la época de las guerras púnicas, siete grandes vías partían de Roma, las cuales, junto con los caminos secundarios, formaban una red de una densidad tan considerable que el Itinerario Imperial de Antonino menciona 372 calzadas, de las que 34 son españolas. Y fué el desenvolvimiento de estas vías el que aseguró la dominación de los conquistadores en el Epiro, en las Galias, en Macedonia y, en general, en todo su Imperio, y, por tanto, también en España. Y brevemente vamos a recordar estos viejos tiempos de nuestra Patria, analizando las vías principales que la surcaban, por cuanto éstas, al propio tiempo que nos van a demostrar el certero golpe de vista que poseyeron sus constructores, ya que la ingeniería del XIX ha seguido con muy pocas diferencias las líneas generales de aquel trazado, servirían también para demostrar la grandeza de una civilización que hace veinte siglos se reveló como modelo de los tiempos presentes.

El Sr. Blázquez, en su conocido trabajo sobre el Itinerario de Antonino, intentó señalar el lugar exacto por el que pasaban los caminos romanos españoles, aunque como él mismo indica: "... vías hay que quedan en la sombra y en la duda". Por ello, nosotros tampoco pretendemos el identificar los trazados antiguos con la red actual, sino únicamente poner de relieve el sorprendente paralelismo que en líneas generales se observa entre las vías romanas y las modernas; y aunque matemáticamente no sea este paralelismo exacto, basta, por su gran aproximación, para glorificar la obra de los que podemos llamar maestros de la ingeniería moderna.

II

En las regiones en las que en la Edad Antigua se asentaron focos más o menos rudimentarios de civilización, cuando los hombres actuales quieren establecer vías de comunicación, caen sin esfuerzo en los viejos itinerarios y antiguos trazados. Como señala Luciano Febvre, el canal Erié, de tanta importancia en la vida de la zona industrial de los Estados Unidos, sigue la depresión de Mohawk, utilizada por los indios desde tiempo inmemorial; el canal del Ródano al Rin, el ferrocarril de Moulhouse a Lyon, corren naturalmente por la Puerta de Borgoña. Vidal de La Blache, en su *Tableau de la Géographie de la France*, y Camilo Vallaux, en *Le sol et l'Etat*, indican la coincidencia sorprendente que se observa entre el mapa de los caminos romanos de las Galias, el de las rutas reales del siglo XVIII y el de los ferrocarriles franceses. El Brenero ya sirvió de paso a los cimbrios y teutones, y por allí pasaron también los emperadores cuando iban a Italia a hacerse coronar o a desarrollar su política. Los caminos entre las Galias e Italia eran en tiempo de Roma los mismos que hoy siguen los automóviles; la vía Aurelia corría a lo largo de "La Corniche"; el monte Matrona (Monte Genèvre) era utilizado para pasar del Doria Riparia al Durance; y por la vía del San Bernardo siempre ha pasado una carretera. Hasta las pistas de caravanas de la Edad Antigua en Siria y Mesopotamia, abandonadas momentáneamente tras la construcción del Canal de Suez, han visto recobrada su importancia cuando los blancos han construido carreteras y ferrocarriles en el Oriente Medio.

España no se escapa de esta ley, que podemos dar con carácter general. La extensa red de comunicaciones construida por Roma desapareció o se estropeó en la Edad Media; pero todavía existen hoy por todas partes lo que el pueblo llama "camino moro" y "camino de la plata", que no son otra cosa que carreteras trazadas por Roma. Los caminos reales mandados construir en el reinado de los Reyes Católicos y mejorados por los monarcas de la Casa de Austria, se asentaron sobre los vestigios de las rutas medievales; y así, en el siglo XVI, Castilla la Vieja era el centro de la red de rutas del Norte de la Península. Todo el valle del Duero se sentía atraído hacia los

mercados trigueros. Toledo, en la parte Sur de la meseta, desempeñaba el mismo papel de nudo de caminos, y desde allí partía la carretera a Andalucía por el puerto de Malagón, usado en la antigüedad. El litoral mediterráneo lo recorría una calzada que de Barcelona se internaba en Monzón, y hacía de Zaragoza un nudo de enlaces. Esta red, que no era radiada, conservaba la adaptación a las regiones históricas.

Más tarde, cuando Carlos III acometió la obra de dotar a España de una red completa de vías de comunicación, tampoco se escapó de la ley general, aunque la obra no se llevó a la práctica en su totalidad, intentando ser terminada a mediados del siglo pasado. El plan general que entonces se aprobó continuó inspirándose en todo lo que existía de las centurias precedentes, salvando únicamente el espíritu centralizador que le inspiraba, que hizo que Madrid se convirtiese en el eje principal de las comunicaciones españolas.

No desempeñó en tiempo de Roma el territorio que hoy ocupa la capital de España el mismo papel centralizador que actualmente tiene por el trazado radial de nuestras carreteras y ferrocarriles, carácter que comenzó a darle Floridablanca en los años en que estuvo al frente de la Superintendencia de Caminos, y que fué censurado por Jovellanos en su "Informe sobre la ley agraria". No existió en la Edad Antigua un solo sistema radial, sino que fueron varias las ciudades romanas españolas que fueron importantísimos nudos de comunicación, de las que partían, repartiéndose en forma estrellada, las calzadas hasta enlazarse con las de otras regiones sometidas a otro nuevo centro de atracción. Y en este punto no podemos negar la enorme ventaja que sobre la actual tuvo aquella distribución de las carreteras. No nos detenemos, porque está en la mente de todos, en considerar las diatribas que constantemente se han hecho sobre el trazado radial de los caminos y ferrocarriles españoles. Voces más autorizadas que la nuestra se han elevado contra la misma. Únicamente queremos señalar que hubo en tiempo de Roma muchos centros de comunicaciones: Cesaraugusta, Tarraco, Briviesca, Astorga, Lugo, Braga (Portugal), Mérida, Sevilla, Cástulo, Córdoba, Guadix, Argamasilla, Zamora, etc. Es evidente, pues, que los defectos que se señalan actualmente para el sistema general de nuestras carreteras no existían hace dos mil años.

III

Las líneas generales que comunican Madrid con las zonas costeras o fronterizas surgieron, como hemos visto, a partir de 1850; y vamos a señalar cómo se identifica su recorrido con las calzadas romanas. Mas antes debemos indicar que como Roma no utilizó el sistema único radial, la coincidencia de las viejas rutas con las nuevas carreteras modernas comienza a observarse al Norte de la Cordillera Carpetana, en la parte septentrional, y al Sur de la Oretana, en la meridional. Los hermosos caminos que hoy ocupan la parte central del valle del Tajo eran desconocidos en tiempo de Roma, pues éstos son consecuencia lógica de la centralización administrativa.

Las carreteras Madrid-Valencia y Madrid-Alicante se corresponden con la romana que de "Titulcia", por "Vico Cuminario", "Laminio" (Argamasilla) y Chinchilla llegaba a Turres, punto en el que sufría una bifurcación, marchando hacia Valencia la primera y rumbo a Alicante la segunda.

La carretera de Madrid a Andalucía se separa actualmente de la general de Valencia en Ocaña, marchando después por Despeñaperros, Bailén (en donde sufre una bifurcación que marcha a Jaén y Granada), Córdoba, Jerez y Cádiz; un ramal que sale de Alcalá de Guadaíra conduce a Sevilla y Huelva. El camino romano que llegaba del centro de la Península a Andalucía arrancaba del que antes hemos indicado en Argamasilla, y por Despeñaperros llegaba a Cástulo, en donde sufría una bifurcación: la primera que iba a Jaén, Guadix y Almería, y la segunda a Córdoba, Sevilla (con nueva bifurcación hacia Huelva) y Cádiz.

Hoy Madrid se comunica con el NW. de España por tres grandes carreteras, terminadas en La Coruña, Pontevedra y Gijón. La primera atraviesa el puerto de Guadarrama, y llega a su término por Benavente, Astorga y Lugo; la segunda arranca de la anterior, y por Avila, Salamanca y Zamora termina en Pontevedra; y la tercera, por León y Oviedo, llega a Gijón. Pues bien, todas las poblaciones indicadas figuran en los itinerarios romanos como centros importantes de tránsito. Todas ellas son citadas en el Itinerario, y algunas, como Zamora, Astorga y Lugo, fueron nudos importantes de carreteras.

La actual ruta que va de Madrid a Francia por Irún atraviesa el puerto de Somosierra, pasando por Aranda, Burgos, Briviesca, Miranda, Vitoria, Alsasua y San Sebastián. Esta ruta tampoco es original, pues el puerto de Somosierra fué utilizado por los romanos, y la vía Astorga-Burdeos que señala Antonino, desde las cercanías de Briviesca hasta más allá de Alsasua, seguía un trazado idéntico al que hoy utiliza la carretera que comunica la frontera con la capital de España.

Una de las principales vías romanas iba desde Toledo a Zaragoza, pasando por Alcalá, Guadalajara, Sigüenza, Arcos, Calatayud y Ricla; siguiendo hoy, a partir de la antigua Complutum (Alcalá) la carretera general el mismo itinerario. Y la misma coincidencia vemos repetirse en la ruta Zaragoza-Francia por Canfranc, marcada con el número 33 en el mencionado Itinerario, y en la de Zaragoza a Barcelona, pues si bien es cierto que el trayecto actual comprendido entre Zaragoza e Ilerda (Lérida) no figura en el documento indicado, no era debido a la falta de enlace, sino solamente a que existía, para comunicar ambas ciudades, no una ruta principal, sino otra secundaria que iba por Bujaraloz y Candanos, siguiendo la ribera izquierda del Ebro, y vadeando el Cinca a los pies de Fraga, como en la actualidad. Mas a partir de Ilerda seguía por Barcelona y Gerona hasta Francia, por los mismos lugares en que hoy la contemplamos.

Más sorprendente que en las líneas que parten de Madrid, es el paralelismo que encontramos con las rutas antiguas en las carreteras que podríamos llamar litorales por correr cerca de las costas y fronteras, como a continuación vamos a exponer.

La ruta romana más importante en España fué la denominada Vía Hercúlea, que fué llamada posteriormente Vía Augusta, y que, desde el extremo oriental del Pirineo, llegaba hasta Cádiz, pasando por Gerona, Barcelona, Tarragona, Tortosa, Sagunto, Valencia, Játiva, Cartagena, Almería, Málaga, Algeciras, Tarifa y Cádiz, nombres que, al indicarlos, parece que estamos señalando la actual carretera que desde Francia marcha hasta la ciudad andaluza, ya que, salvando algunos trayectos en las provincias de Alicante y Murcia, el resto del recorrido es idéntico.

En el Alto Aragón pasaban por Barbastro, o allí se cruzaban, las carreteras romanas que iban a Castro, El Grado y Graus, y a Las-

cellas y Huesca, poco más o menos como hoy. El Grado se halla enclavado junto al río Cinca, y debajo del puente metálico existe un buen fragmento de vía romana, que fué el antiguo camino hasta que se construyó la actual carretera.

El paralelismo lo volvemos a encontrar en el camino que desde Tarraco (Tarragona) iba hacia Occidente, pasando por Cesaraugusta, Mallén, Calahorra y Briviesca, siguiendo la ribera derecha del Ebro desde Zaragoza hasta la Rioja y tierras de Burgos, y la izquierda, desde la capital de Aragón hasta Cataluña, es decir, un trayecto igual al actual. Esta vía adquirió gran celebridad en la Edad Media, ya que, con su prolongación en Castilla, León y Galicia, fué utilizada en gran parte por las masas de creyentes que desde diversos puntos de España y del extranjero se dirigían a Santiago de Compostela a adorar la tumba del Apóstol, por lo que recibió el nombre de "Camino de Santiago".

Importantísima fué también la llamada Vía de la Plata, que iba desde Astorga a Emérita (Mérida), uniendo las regiones mineras del Norte con esta importantísima ciudad y prolongándose hasta los puertos del golfo de Cádiz. Coincide en muchos puntos con la carretera actual, que por Zamora, Salamanca y Cáceres llega, atravesando Mérida, a Andalucía. El puente romano de Alcántara sobre el Tajo conserva la que se trazó de Mérida a Salamanca y parte de la de Astorga a Braga, aunque el aislamiento existente con Portugal por esta zona ha hecho escaso el tránsito y su necesidad.

La zona cantábrica fué la que más lentamente recibió los influjos de la romanización, debido en gran parte a la larga lucha que los conquistadores tuvieron que sostener con los cántabros y astures, celosos de su independencia. Más encima de la Cordillera Cantábrica señalase también una vía principal, que desde la frontera francesa, siguiendo la costa, por Castro-Urdiales, terminaba en Oviedo, ruta que hoy vemos reflejada en la carretera litoral de Irún a la capital de Asturias, por Bilbao y Santander.

La situación peninsular de España daba gran valor entonces, lo mismo que en la actualidad, a la zona ístmica, que servía de punto de contacto con el resto del gigantesco imperio. No es de extrañar, pues, que en aquellos tiempos la cadena pirenaica fuese atravesada en repetidas ocasiones por algunas rutas. Según parece, por los pasos

de Puigcerdá, Aníbal remontó la cordillera para llegar hasta Italia; y los romanos, a través de los Pirineos, construyeron varias calzadas, coincidentes con nuestras actuales carreteras transpirenaicas: por Perthus pasaba la que unía Augusta con Tarraco; por Roncesvalles, la que ligaba a Francia con Pampelo (Pamplona); la etimología del puerto aragonés de Somport tiene claramente origen latino: *Summum Portus*, collado o puerto máximo, atravesado también por una ruta que, desde Zaragoza, por Ayerbe, Anzánigo y Canfranc llegaba a las proximidades de Pau; y el extremo occidental de la cordillera estaba recorrido por el camino Astorga-Burdeos, que cortaba el río Bidasoa en el actual centro de población de Irún.

Con todo lo anterior queda cumplidamente demostrado el paralelismo existente entre las grandes carreteras de hoy y las viejas rutas de la Edad Antigua. Y ejemplos idénticos, y todavía más numerosos, encontraríamos en los caminos secundarios. Incluso una ruta romana ha sido resucitada por los ingenieros del siglo XX para la construcción de un canal. Una calzada (por cierto no mencionada en el Itinerario de Antonino), de la que hemos tratado en otros trabajos (1), atravesaba el Norte de la provincia de Zaragoza de E. a W., camino que hoy no es seguido por ninguna carretera ni principal ni secundaria, pero que, a pesar de ello, coincide en gran parte con el proyecto del canal de las Bárdenas, construido en algunos trozos, y en cuyas excavaciones se tropiezan frecuentemente con vestigios de la ruta trazada por el pueblo dominador.

Todavía es más grande la identidad existente entre estos caminos romanos y el curso de los ferrocarriles hispanos. Estos, más ligados al medio geográfico que las carreteras por las dificultades técnicas que se derivan de su construcción, presentan, en mayor grado aun que las carreteras, su servidumbre de las rutas romanas. Dejamos para otra ocasión el ponerlo de manifiesto.

De todo esto podemos deducir que los romanos demostraron poseer una gran intuición y un enorme sentido de la estrategia y de las

(1) I. Escagüés Javierre: "Nuevos datos de Geografía histórica sobre las calzadas romanas del Norte de la provincia de Zaragoza". *Revista Estudios Geográficos*, núm. 16, Madrid, 1944.—Del mismo autor: "Las vías romanas de Cinco Villas". *Revista Aragón*, núm. 192, Zaragoza, Enero-Febrero 1945.

necesidades económicas de los pueblos sometidos, ya que los lugares por ellos habitados y las carreteras por ellos construídas siguen utilizándose después de veinte siglos. Al amparo de estas magníficas rutas, la romanización avanzó rápidamente; ellas permitieron que la civilización romana llegase velozmente a todos los rincones; el latín siguió las vías y comenzó a hablarse en los pueblos que surcaban; por ellas, España se amoldó a la vida de Roma y a su organización, creándose a su amparo un sentido de unidad que hasta entonces había sido desconocido. Y hoy, después de tantos siglos, sobre las obras construídas por aquellos guerreros que cerraron la Edad Antigua de la Historia, circula la riqueza y el poderío, la sangre y la vida de España.

INFORMES

Informe sobre el cambio de denominación del pueblo de Montejo de Liceras por el de Montejo de Termancia (1).

El Ayuntamiento de Montejo de Liceras, provincia de Soria, ha incoado el oportuno expediente administrativo para que sea cambiada su denominación actual por la de Montejo de Termancia, como homenaje de respeto y veneración al nombre inmortal de la ciudad celtíbera de Termes, Tiermes o Termancia, que existió no lejos del citado pueblo de Montejo.

Arranca el expediente de la moción elevada a la Alcaldía-Presidencia por numerosos vecinos de Montejo de Liceras, que al deseo de honrar una de las glorias raciales y perpetrar las hazañas de un pueblo amante, como ninguno, de su independencia, se une el de evitar las confusiones a que puede conducir el calificativo y aditamento que acompaña al nombre de Montejo, con el del pueblo que da origen a dicho aditamento —Liceras a secas—, asimismo cabeza de distrito municipal, aunque de menor población que Montejo.

Es de nuestro deber, como miembros de la Real Sociedad Geográfica y honrados con su encargo para informar la petición antedicha, hacer algunas consideraciones que juzgamos necesarias dentro de la más estricta imparcialidad que debe presidir un informe de esta índole.

Fué siempre objeto de atención preferente por la Real Sociedad Geográfica cuanto se refería a la Nomenclatura Geográfica de España, poniendo su empeño en que desapareciera la confusión proveniente de la existencia de numerosos Ayuntamientos con idéntico nom-

(1) Aprobado por la Junta Directiva en sesión de 16 de Diciembre de 1946.

bre, consiguiendo ver aceptadas sus propuestas en tal sentido hechas en diferentes ocasiones.

Al buscar remedio a la deficiencia apuntada, unas veces el Poder público y otras la misma Sociedad Geográfica en la propuesta general que motivó el R. D. de 27 de Junio de 1916, se han observado unas bases o reglas generales las cuales tendían siempre a que el calificativo asignado a los pueblos que requerían el cambio de denominación, para distinguirlos de otros con igual nombre, lejos de ser arbitrario, tuviese presentes circunstancias especiales del terreno o antecedentes históricos y con singular preferencia tomando los aditamentos toponímicos de los que se referían a corrientes de agua, montañas, regiones naturales, etc.

El empleo de la partícula *de* ha de confesarse que en algunos casos dió lugar a pleitos localistas, que es lo que late, sin género alguno de duda, en la mayor parte de los expedientes que actualmente se incoan para cambio de denominación. Cuando se tomó el aditamento del nombre de otro pueblo, o simplemente de un accidente geográfico, que a su vez lo daba como denominación única a otro pueblo —y es el caso de Liceras que nos ocupa—, la partícula *de* entraña para los vecinos del Municipio a que se les aplica una especie de dependencia que, si no jurídica, hiere cierta clase de sentimientos de que no están exentos los pueblos demasiado próximos y que no podemos desconocer, por haber sido tratados aun en el campo de la literatura.

En el caso que nos ocupa hay indudablemente algo de lo antedicho en el deseo de los vecinos de Montejo de Liceras de cambiar la denominación de éste por la de Montejo de Termancia.

Expuesto lo que antecede para enfocar con toda precisión y justeza la demanda que es objeto de este informe, hemos de añadir únicamente que hasta 1857 el Municipio de referencia ha sido llamado Montejo a secas y así figura en las ediciones oficiales del Nomenclátor de los pueblos de España hasta dicha fecha y en los Diccionarios geográficos antiguos. A partir de la fecha indicada y ya en el Nomenclátor de 1867 es donde se impone oficialmente el aditamento de Liceras.

Esta razón, de haber obedecido el cambio de denominación a medida de Gobierno y en circunstancias diferentes a las actuales, hace aconsejable el que ahora se propone, a pesar de ser criterio de esta

Real Sociedad, firme, pero no rígido ni invariable cuando las circunstancias lo aconsejan, la permanencia de la Nomenclatura geográfica, que no debe ser variada al compás de veleidades o de movimientos circunstanciales.

Pero el Vocal que suscribe, estimando admisible el cambio de denominación, entiende, sin embargo, que debería adoptarse la de Montejo de Tiermes por las razones siguientes:

Termes, Tiermes o Termancia son nombres equivalentes y corresponden los tres a la famosa ciudad celtíbera de que nos dan noticia los escritores de la antigüedad, ubicada en lugar más próximo a Carrascosa de Arriba y que andando el tiempo se señaló con un templo dedicado a Santa María de Tiermes. Los nombres de Tiermes y de Termantia serían denominaciones eruditas o nombres del latín vulgar que por las leyes fonológicas que originaron la lengua romance dieron lugar mediante refuerzo de la *e* abierta en digtongo *ie* al nombre de Tiermes, que es el que correría de boca en boca y se conserva en el nombre del templete antes citado.

Por último, al concederse el cambio de denominación solicitada por los vecinos de Montejo de Licerias, no habrá razón para negárselo, si lo piden a título de honor y de recuerdo de las virtudes raciales, a los del pueblo de Carrascosa de Arriba, más próximo al histórico Tiermes, y que por análogos razones, salvo las de confusión, podrían reivindicar el uso también en su denominación del mismo aditamento "de Tiermes" en lugar de el "de Arriba".

La Sociedad, no obstante, resolverá lo más acertado.

Madrid, 28 de Noviembre de 1946.

WENCESLAO DEL CASTILLO.

Informe sobre el cambio de capitalidad de Casasola a Mataporquera, en el Ayuntamiento de Valdeolea (Santander) (1).

La provincia de Santander está constituida con 102 Municipios, de los cuales 61 llevan el nombre de una de las entidades de pobla-

(1) Aprobado por la Junta Directiva en sesión de 16 de Diciembre de 1946.

ción que lo forman, y en 41 el nombre que ostentan no lo tiene ninguna de sus entidades.

De esos 102 Municipios, en 101 su capitalidad está, si no en la demarcación de mayor número de habitantes, en una entidad que está suficientemente poblada, y sólo el Ayuntamiento de Valdeolea es el que tiene la capitalidad en Casasola, lugar con sólo 14 habitantes y tres edificios, de los cuales uno tiene dos plantas y dos están contruídos con tres plantas.

El Ayuntamiento de Valdeolea está al SW. de la provincia de Santander, en el extremo que linda con la provincia de Palencia, tiene una forma alargada de N. a S. con una dimensión de 13,5 kilómetros y mide 9 kilómetros de E. a W. en su zona Norte, o sea en la parte más ancha.

En general, el terreno, particularmente en el NW., es sumamente montuoso, encontrándose elevaciones que alcanzan los 1.500 metros en el vértice Endino, y las mayores predominan en la margen izquierda del río Camesa; las altitudes se presentan en escala notoriamente descendente hasta el extremo Sur, en el que alcanzan los 953 metros en Mataporquera y 943 en Cuenca.

El río Camesa es la principal vía fluvial del término, en el que entra por su extremo NW., dejando a su derecha el lugar de Espinosa; poco después, también a su derecha, se encuentra una zona elevada donde está Reinosilla, y al tercio de su curso, dentro de este Municipio, se encuentra Casasola, donde actualmente está instalada la capitalidad.

Por Casasola cruza con pendientes ascendentes la carretera que partiendo de La Quintana pasa por La Cuadra para continuar subiendo a unirse a la de Madrid a Santander antes de entrar en el lugar de Matamorosa, en el Municipio de Enmedio.

Más abajo, cerca del río, está La Cuadra, en el valle del arroyo de las Quintanillas; se encuentran en situaciones cada una de menor altitud las aldeas Las Quintanillas, La Quintana, el lugar de Henestrosa de las Quintanillas, la aldea de Bercedo y el lugar de Mataporquera; reuniéndose en el extremo Sur del término las edificaciones del lugar de Cuenca.

El río Camesa deja a su izquierda el lugar de Olea, por donde

pasa la carretera que por Villaescusa va a Matamorosa, y en la parte más elevada, los lugares de La Loma, Mata de Hoz y Santaolalla.

En el extremo NE. del término se encuentran los lugares de Hoyos y San Martín de Hoyos.

En posición más baja, unido por un camino, están el lugar de Castrillo del Haya, la aldea El Haya y el lugar de Matarrepudio; separados de estos núcleos de población, a menor nivel que los anteriores, están la aldea de Barriopalacio, el lugar de Camesa y la aldea de Rebolledo.

En la zona baja del término, en donde el río Camesa cambia su dirección Noroeste-Sudeste que traía por la de Nordeste-Sudoeste, como antes se expresó, en su margen derecha, en el ángulo que forma el río, se encuentra el lugar de Mataporquera, que tiene estación en las dos líneas férreas de Santander a Madrid y de la Robla a Valmaseda, y por la otra margen del río, a poca distancia, pasa la carretera de Madrid a Santander.

También Mataporquera se unirá por nueva carretera a Casasola, empalmando cerca de La Cuadda en la de Matamorosa.

Si se tiene en cuenta el número de habitantes, no cabe duda que el lugar de Mataporquera con 1.149 de los 3.106 del Municipio, le corresponde la capitalidad, pues los 1.957 restantes se agrupan en los otros 20 lugares y aldeas que forman el término, de los cuales el de mayor población es Olea, con 249.

Mataporquera en el extremo Sur del Municipio es más excéntrico que Casasola; en esa excentricidad si todos los lugares y aldeas que lo forman tuviesen el mismo número de habitantes, le correspondería, por término medio a cada uno de ese territorio, tener que recorrer 4 kilómetros 250 metros para ir a Casasola, número que para acudir a Mataporquera sería 5 kilómetros 940 metros por término medio; pero si se tiene en cuenta el número de vecinos de cada lugar o aldea que forman el término, entonces esos números medios variarían totalmente, adjudicándoseles 3 kilómetros 290 metros cuando la capitalidad se trasladase a Mataporquera y 4 kilómetros 250 metros de continuar a Casasola.

Como se ve, varían notablemente las condiciones de uno y otro lugar, y, además, a favor de Mataporquera hay que tener en cuenta las vías de comunicación que la unen no solamente con la capital de la

provincia, sino también con Reinosa y demás poblaciones importantes de Santander.

De trasladarse la capitalidad a Mataporquera dejaría de ser el Municipio de Valdeolea el único que tendría fija su capitalidad singular con menor número de habitantes de todos los de su término.

La Sociedad, no obstante, resolverá lo más acertado.

Madrid, 20 de noviembre de 1946.

JUAN LÓPEZ SOLER.

BIBLIOGRAFÍA

JOSÉ GAVIRA: *Geografía General*. Prólogo del General Aranda. Madrid, 1947. Ediciones Pegaso. Un vol. en 4.º, XIX + 459 págs. y XXVI láminas.

Poco abundan en la bibliografía geográfica española los tratados doctrinales amplios; si en varias ocasiones se han publicado obras más o menos extensas de Geografía descriptiva —que siempre ejerce más atracción sobre el gran público—, las referentes a Geografía general se reducen casi a manuales rudimentarios de carácter didáctico. Como obras de mayor alcance recordamos principalmente las de H. del Villar, a comienzos de siglo, y de Melón, recientemente. Por ello no puede sobrar nunca un nuevo libro en que se traten las materias básicas de la Geografía en tono científico y metódico, aunque sea en forma compendiada. Ante todo, hay que fijar el concepto de Geografía general, para que quede circunscrito el campo en que ha de desarrollar el autor su tarea, hecho no inútil, pues si para el verdadero geógrafo aparecen bien determinados el contenido y límites de la Geografía, no ocurre lo mismo con algunos especialistas y aun con parte del público culto, que a fuerza de contemplar el avance de las ciencias que interfieren con aquélla —con la general, primordialmente—, acaban por creer que carece de objetivo propio y que es mera amalgama de materias pertenecientes a diversas ramas científicas. Sin embargo, el precursor Varenius dió ya en el siglo xvii una definición válida al afirmar que la Geografía general estudia la Tierra “in genere” y sus “generales affectiones”. Ciertamente es que diversas ciencias integran los varios materiales de la Geografía, pero también lo es que ésta no es simple yuxtaposición de aquéllas, sino que las considera en cuanto

versan sobre su fin peculiar: clasificación y distribución de hechos en la superficie de la Tierra, relacionándolos entre sí —causalmente— y con el medio o el lugar que ocupan. Definición a que se atiene el autor, y que desde luego es susceptible de perfilamiento o variantes, pero perfectamente aceptable. Ciencia que participa de las Naturales y de las del Espíritu, según la distinción alemana, sin encajar rigurosamente en su conjunto en unas u otras. En cuanto al contenido de la Geografía general, viene a limitarse más por el cuantioso desarrollo adquirido por su antigua rama, la Geografía humana, que ya ostenta hoy categoría de disciplina con caracteres exclusivos. Ajustándose a este hecho, se reduce el autor en el libro reseñado a tratar de los aspectos matemáticos y físicos de la Tierra, incluyendo el biológico, y como apéndice y enlace con la Geografía humana, el hombre como ser físico y distribuido por la Tierra: el estudio de las razas.

El fin de esta obra no es apurar su materia: modestamente aspira a un matiz didáctico superior y a la exposición del estado actual de los conocimientos de Geografía general. Pero aunque la extensión no sea considerable, posee un tono de amplio resumen científico y de tratado doctrinal, en el que no se elimina ninguna cuestión de importancia y en que se alude a las más recientes teorías y descubrimientos.

Tras una breve exposición del desenvolvimiento histórico de la Geografía, inserta el Sr. Gavira un capítulo orientador, de honda utilidad para el que se inicia en esta ciencia: el instrumental bibliográfico, señalando críticamente las obras fundamentales con referencia de las más modernas, revistas, enciclopedias, etc., además de la bibliografía especializada que acompaña a cada capítulo. Se exponen concisamente las nociones indispensables sobre el sistema planetario —con inclusión de las recientes teorías sobre el origen del calor solar—; el capítulo sobre cartografía recuerda el buen manual del autor sobre esta materia. En las consabidas materias que constituyen la Geografía física son de destacar, entre otras, el problema del interior de la Tierra, la cuestión del nivel terrestre y del submarino, los recientes trabajos sobre movimientos sísmicos y vulcanismo, los diversos tipos de erosión, las últimas investigaciones oceanográficas, como los fructíferos resultados de la expedición del "Meteor"; los descubrimientos estratosféricos, las clasificaciones de climas de Köppen y Thornthweite, la fitogeografía de Welsch y sus modificaciones ulteriores, y los diver-

sos paisajes botánicos; concluye la primera parte, expositiva, con la enumeración de las principales divisiones etnográficas.

Una novedad de sumo interés radica en la ampliación del texto con un largo apéndice, que lo complementa con 46 extensas notas, las cuales ponen a la vista del lector las cuestiones más discutidas, las hipótesis en estudio o aditamentos de tono superior que no encajan en la primera parte; se deben algunas de esas notas al autor o están tomadas, en general, de revistas científicas; puede citarse entre ellas las relativas al método que condujo al descubrimiento del planeta Neptuno, a la contracción de la corteza, la rosa de las vientos como indicio de la declinación magnética, el origen del carbón, la célebre y abandonada teoría de Wegener, la aparición del volcán Parícuti, el Niágara como cronómetro geológico, la hipótesis de la desviación del eje terrestre como causa de las glaciaciones, el mar de los Sargazos y la cuestión de islas desaparecidas. Asuntos que familiarizan al lector con problemas más profundos o puntualizan temas elementalmente tratados antes.

No faltan leves defectos en una obra de esta clase. Aparte de algún error de nombres, cabe mencionar la casi omisión de la teoría de los geosinclinales y la escasa referencia a la de las transgresiones de Le Danois, con su nueva explicación de la corriente del Golfo. Finalizan el libro varios cuadros sobre medidas del Globo o cifras de sus elementos físicos. Va el libro ilustrado suficientemente con 55 figuras y 26 láminas, que aclaran gráficamente el texto, siendo muchas de ellas poco conocidas.

Por lo expuesto al comienzo de esta nota y por el resultado conseguido en la obra que examinamos cabe dar una calurosa bienvenida a esta valiosa aportación a los estudios geográficos en España.

R. EZQUERRA.

CUBILLO FLUITERS, José: *Los fenómenos de Laroya. Estudio sobre la posibilidad de combustiones espontáneas en la atmósfera.* (Instituto Geográfico y Catastral. 1.^a Sección. Servicio de Magnetismo y Electricidad terrestres.) Madrid, Talleres del Instituto Geográfico y Catastral, 1946; 190 págs., 58 grab. y 4 mapas.

Por la primavera de 1945, cuando políticamente parecía que Europa se desgajaba, la prensa española empezó a publicar en sus columnas unas curiosas e intrigantes noticias que llenaron al lector ingenuo de pasmo y confusión: en unas cortijadas de la provincia de Almería empezó a darse el fenómeno de que espontáneamente, sin la menor intervención humana, almiares, prendas colgadas, aperos de labranza y otras materias combustibles comenzaran a arder de buenas a primeras. Los comentarios de prensa, artículos de erudición más o menos barata, hipótesis y teorías llenaron durante algunos meses la atención española. Junto a los sostenedores de la veracidad y posibilidad científica del fenómeno estaban los que creían que no había allí más que una mano humana, burlona, malintencionada o maniática. Y nos parece recordar que el epílogo puesto por la prensa a esta serie de intrigantes sucesos estuvo a cargo de una pareja de la Guardia Civil y de una gitana alienada.

Puede juzgarse nuestra sorpresa al recibir un magnífico volumen, pulcramente editado, con numerosas ilustraciones, en el que el Instituto Geográfico y Estadístico, por la pluma del ingeniero geógrafo D. José Cubillo, da su parecer científico y su opinión autorizada sobre aquellos fenómenos de combustión que tan preocupados trajeron a todos los españoles. Calladamente, sin alharacas, el Instituto Geográfico y Catastral, desentendiéndose del guirigay periodístico, envió allá a un equipo de técnicos, los cuales, sobre el terreno, en donde permanecieron varios días, preguntaron, investigaron, observaron y experimentaron. El resumen de todas estas pesquisas y estudios está contenido en el volumen que motiva estas líneas, y si antes nos hemos referido a cierta sorpresa al recibirlo, consiste en que acallado y olvidado por completo, al correr los meses, aquel misterioso suceso, hoy bruscamente nos pone ante la vista esta obra científica, diciéndonos: "Aquello es lo que dijo la prensa; esto es lo que finalmente decimos nosotros."

En realidad, la obra del Sr. Cubillo nos ha hecho la impresión de aquella famosa sopa de piedras del soldado, divulgada en popular cuentecillo. Aquí, la piedra son los fenómenos de Laroya, y suprimido este tema del libro nos queda un manual de Geografía física, especialmente en lo que se refiere al estudio de la atmósfera, fenómenos físico-químicos y efectos de la electricidad atmosférica. Concebido este trabajo pensando en un público no muy perito en el conocimiento de ciertos hechos de Geografía física (ya que tan amplio sector fué el afectado por aquellos fenómenos que divulgó la prensa), el autor ha aprovechado la ocasión para exponer en una serie de capítulos, de un modo claro y ameno, ciertos principios cuyo conocimiento es preciso para poderse explicar la posibilidad de fenómenos de combustión espontánea a la intemperie; de este modo nos habla el autor del fenómeno de la combustión en general, función del oxígeno, la llama, catálisis (con interesante explicación de la combustión pulmonar humana, fuente del calor corporal), propiedades de la electricidad, efectos químicos de la chispa eléctrica, desintegración atómica. Otro capítulo se dedica a la electricidad en la atmósfera (agente muy probable de los hechos de combustión espontánea), hablándonos el autor del campo eléctrico normal, su intensidad y variaciones, la ionización de la atmósfera, migración de los iones, turbulencia eléctrica, fenómenos microceráunicos (es decir, pequeñísimas descargas eléctricas o micro-rayos), campos eléctricos perturbados, torbellinos de polvo, mecanismo de las tormentas, campo eléctrico de las mismas, descargas luminosas y otros fenómenos relacionados con la electricidad atmosférica.

La tercera parte del trabajo se dedica al estudio de las combustiones espontáneas, ya en la atmósfera primitiva de la Tierra, de origen eléctrico (de importancia en la aviación por los incendios de aparatos) o de origen físico-químico. Leyendo atentamente este extenso capítulo sobre las combustiones espontáneas, el ánimo se sobrecoge al comprobar la inmensa cantidad de causas, desconocidas e insospechadas, que existen capaces de producir devoradores incendios, muy alejadas de la clásica cerilla o punta de cigarro. El ama de casa que sumerja, para su limpieza, una prenda de ropa en un recipiente con bencina, crea un campo eléctrico positivo en el paño y otro negativo en el líquido: una pequeña chispa que salte, al retirar la prenda, de

uno a otro campo pueda bastar para inflamar la bencina y producir un siniestro.

Todo este amplio estudio de Física, todo este armazón científico lleva como de la mano al lector para poder hacerse una idea de cómo han podido producirse los fenómenos de combustión espontánea de Laroya. En el estudio concreto de estos hechos el autor obra con suma cautela, con método policíaco o de juez instructor, acumulando testimonios de campesinos, trabajadores, Guardias civiles, desechando testigos inseguros, ampliando relatos más veraces. Desde luego, rotundamente rechaza el autor la posibilidad de que los hechos fueran debidos a intervención humana, es decir, que los incendios no fueron provocados intencionadamente. Científicamente, define los hechos como "Fenómenos microceráunicos difusos en combinación con un grado de ozonización atmosférica algo elevado, así como calma y sequedad del aire y otras causas que dan a los fenómenos carácter de completa eventualidad".

La probidad científica del presente trabajo del Sr. Cubillo es tal que incluso, al final del estudio físico, existe un apartado especial dedicado a la "Ley de probabilidades", en el cual, apoyado en la autoridad de Rey Pastor, Leibnitz, Laplace y Bornouilli, el autor diserta acerca de la posibilidad de que un suceso pueda o no producirse, dados los factores necesarios para que pueda tener lugar.—J. GAVIRA.

GARCÍA GISBERT, C.: *La cebolla. Estudio de su producción y comercio en España*. Publ. por el Ministerio de Agricultura. Mapa Agronómico Nacional. Sin i., l. ni a.; 234 págs., 20 grab., 8 gráficos y 13 láminas a todo color.

Todos los que estamos dedicados al estudio de la Geografía española, especialmente al sector, cada vez de mayor interés, de la Geografía económica, de la producción y riqueza agrícola, sabemos por experiencia que el principal escollo con que se tropieza es la carencia de buenas monografías sobre ciertos aspectos singulares de la agricultura española. Al redactar los correspondientes capítulos de la Geografía económica española hemos de contentarnos con los desnudos

datos de la estadística, columnas y columnas de cifras que, si cumplen con su misión informativa, carecen del espíritu necesario para llevar al lector la idea de cuál sea el peso, la significación y el área de dispersión de determinada producción española. Tal ha ocurrido con la producción y comercio de la naranja, del trigo, de la almendra, del aceite, etc. Fuera del estrechísimo círculo de las personas enteradas de ello por razón de su profesión o sus actividades comerciales, ¿qué sabe la inmensa masa de los españoles sobre la cebolla hispana? ¿Qué del valor de su producción, de la zona en donde con preferencia se cultiva, de los remotos países que demandan este producto de nuestro suelo con avidez? Por eso, el examen del volumen que acaba de publicar la Sección del Mapa Agronómico del Ministerio de Agricultura llenará de asombro a muchas personas, al darse cuenta del valor que representa esta, al parecer, humilde liliácea, que a su manera propaga el nombre de España en lejanos mercados extranjeros.

Es autor de esta monografía el ingeniero agrónomo D. Carlos García Gisbert, el cual no ha perdonado dato ni aspecto que pueda dar a su trabajo el valor de monografía verdaderamente exhaustiva. Empieza por hacer unas indicaciones sobre la patria de origen de la planta estudiada, probablemente el territorio comprendido entre Palestina y la India (montes del Himalaya), ya que la Biblia la menciona como una de las cosas por las cuales suspiraban los israelitas en el desierto; por el camino de Egipto fué introducida en Europa, y Colúmbela en sus obras da detalles sobre su cultivo. En América se inició este cultivo a principios del siglo XVII y en la actualidad puede decirse que está extendido por todo el mundo, principalmente en las regiones templadas. Los principales países productores, además de España, son hoy los Estados Unidos, Italia, Holanda, Argentina, Egipto y Hungría.

Da el autor una completa descripción botánica de la cebolla, indicando su valor alimenticio, y tras ello pasa a hablar concretamente de España como país productor de este fruto. La provincia de Valencia marcha en este aspecto a la cabeza, con 5.016 hectáreas dedicadas a este cultivo, siguiéndola las provincias de Barcelona, con 2.900 hectáreas; Málaga, con 1.060; Tarragona, con 897; Alicante, con 850; Castellón, con 700, y luego, a gran distancia, otras provincias españolas. Se ve, pues, por el reparto geográfico, que la cebolla es un cul-

tivo preferentemente mediterráneo. En la provincia de Valencia, territorio que sirve de base al autor para su estudio, se cultivan tres variedades principales de cebolla, llamadas "Babosa", "Liria" y de "Grano", respectivamente temprana, semitemprana y tardía. El tipo llamado de "Grano", comercialmente hablando, es una cebolla de insuperables condiciones, tanto por su forma y color atrayentes como por sus cualidades comestibles, y muy principalmente por su resistencia al almacenaje y al transporte. De los tres tipos citados se insertan los análisis químicos respectivos, entrando luego el autor en detalles sobre multiplicación, obtención de la semilla, cultivos en secano y regadío, recolección, selección, enfermedades, conservación, etc.

En la parte de la obra dedicada al comercio de la cebolla da el autor minuciosos detalles, con gráficos en color, sobre el embalaje del fruto en envases-jaulas adecuadas y su transporte. Pasa revista a los países principales consumidores de nuestra cebolla, marchando a la cabeza de los mismos la Gran Bretaña. Lo que la cebolla representa en dicho país queda consignado con sólo mencionar que el promedio de los envíos realizados por los distintos países, durante los diez años anteriores a 1936, era de 261.000 toneladas, y España contribuía a esta cifra con el 47,5 por 100. La guerra civil española y la conflagración mundial subsiguiente ha dado un golpe mortal a la exportación de cebolla española a Inglaterra. Los puertos principales ingleses que recibían nuestra cebolla eran Londres, Hull, Leith, Harwich, Newcastle, Glasgow, Cardiff y Manchester. Por desgracia, existe un país europeo productor de cebolla que, aprovechándose de la anormal situación española, pretende sustituirnos en el mercado inglés. Tal país es Holanda. Mientras España vió reducida su exportación de este fruto a Inglaterra desde 121.158 toneladas en el año 1932 a 59.232 en 1936 y a 10.160 en 1938, Holanda fomentó y aumentó la suya desde 64.208 en el primero de dichos años a 115.062 toneladas en el año 1936, manteniéndose alrededor de las cien mil en los años 1937 y 1938. La invasión de Holanda por los alemanes cortó todo comercio de Holanda con Inglaterra, pero el peligro subsiste porque el holandés, con su laboriosidad y tesón, procura seleccionar los bulbos por tamaños y cuida de la presentación, amenazando de nuevo con arruinar el comercio de la cebolla española con Inglaterra.

Termina el autor su valioso trabajo indicando algunos sistemas de

venta, tanto en España como en otros países productores, confección y marcas comerciales, la propaganda, el mercado interior, etc. En los anejos que cierran el volumen analiza la producción cebollera en las diversas provincias, cifras estadísticas relativas a los diversos países importadores y exportadores del fruto estudiado, casas comerciales inglesas compradoras de la cebolla española, localidades productoras valencianas y unos gráficos sobre el reparto geográfico de la cebolla en España y en particular en la región valenciana.

La obra está presentada con una dignidad y un lujo sobre el cual conviene llamar la atención, destacando especialmente la serie de láminas a todo color, donde se representan los principales tipos de cebolla producidas en España. Es, en resumen, una monografía de tipo económico que habrá de tenerse en cuenta en los posteriores estudios sobre la riqueza agrícola española.—J. GAVIRA.

HOYOS SÁINZ, Luis de, y HOYOS SANCHO, Nieves de: *Manual de Folklore*. Manuales de la "Revista de Occidente". Madrid, 1947; 602 págs., 22 láms. y 16 figs.

Las obras que, como la presente, salen a luz en los años finales de una larga y laboriosa vida dedicada al tema, son obras que nacen ya definitivas, terminantes, para decir la última palabra sobre el asunto. No ha mucho insistíamos en esta idea al dar cuenta de la monografía sobre Colón, de Ballesteros; hoy la repetimos para dar cuenta del *Manual de Folklore* que motiva esta reseña, debido a la pluma del profesor Hoyos. El firmante, alumno del autor, testigo durante largos años de su labor, sabe la inmensa cantidad de doctrina acumulada por el maestro, su trabajo de muchos años en la rebusca y estudio de la psicología, el atuendo y el modo de ser del pueblo español, sus investigaciones sobre antropología, sobre etnología, sus experimentos craneométricos, sus teorías sobre grupos sanguíneos... Todos estos estudios han sido vertidos a veces en breves trabajos de revistas científicas, o en aportaciones en Congresos y reuniones, muchos de ellos traducidos a otras lenguas cultas. Ahora, al cabo de más de cuarenta años de labor, con la colaboración de su hija y discípula Nieves, el profesor Hoyos com-

pone y publica este *Manual*, primero de su tipo en España, cifra y compendio de sus conocimientos y experiencias en la materia. Cuando pensamos que en la actualidad, mozos imberbes componen sabias monografías tras una rápida excursión en bicicleta, nos sentimos más y más inclinados a estas obras magistrales en las que el tiempo que se tardó en elaborarlas no se midió por meses ni por años, sino por lustros.

Inútil sería intentar aquí dar un resumen completo del *Manual de Folklore* de Hoyos Sáinz, ni aun recurriendo al cómodo sistema de copiar el índice de la obra. Preferimos llamar la atención, como lo hacen los autores en los primeros capítulos, acerca de la solera que en España han tenido siempre los estudios folklóricos. La palabra que denomina a esta ciencia, creada por William Thoms en 1846, en Londres, no se introdujo en España sin pugna, siendo su impugnador, entre nosotros, Machado y Alvarez, y su principal impugnador, Sbarbi. Unamuno propuso sustituirla por la voz "Demótica" y Mariano de Cavia por "Demopesia". En realidad, desde hacía muchos años, en España ocurría que muchos literatos, eruditos e investigadores hacían folklore sin saberlo, es decir, que mostraron especial interés en anotar cuentecillos, historietas, cantares y otras manifestaciones populares. Recordemos, entre estos coleccionistas, a D.^a Cecilia Böhl de Faber, "Fernán Caballero", cuyas obras están llenas de estas manifestaciones. Poco a poco fué delimitándose y acotándose el campo de estos estudios e investigaciones, y el único punto oscuro, e importante, que quedaba era el de definir al folklore, pues sin definición no hay ciencia. Algo parecido ha ocurrido con la Geografía, de introducción en España relativamente reciente, y cuyos estudios no han sido debidamente enderezados hasta no encontrar una definición justa que, al propio tiempo que la libre de intromisiones extrañas, le marque un territorio propio. El citado Machado y Alvarez, uno de los primeros cultivadores del folklore en España, en un programa que publicó en 1883, al indicar el campo por el que había de moverse el folklorista, contribuyó ya a dar una primera definición de la materia. "El Folklore —decía el programa— tiene por objeto: 1. Recoger, acopiar y publicar todos los conocimientos de nuestro pueblo en los diversos ramos de la ciencia (medicina, higiene, botánica, política, moral y agricultura). 2. Los proverbios, cantares, adivinanzas, cuentos, leyendas, fábulas,

tradiciones y demás formas poéticas y literarias. 3. Los usos, costumbres, ceremonias, espectáculos y fiestas familiares y nacionales. 4. Los ritos, creencias, supersticiones, mitos y juegos infantiles, en los que se conservan más principalmente los vestigios de civilizaciones pasadas. 5. Las locuciones, giros, trabalenguas, frases hechas, motes y apodos, modismos, provincialismos y voces infantiles; los nombres de sitios, pueblos y lugares, de plantas, animales y piedras. 6. Y, en suma, todos los elementos constitutivos del genio, del saber y del idioma patrios, contenidos en la tradición oral y en los monumentos escritos, como materias indispensables para el conocimiento y reconstrucción científica de la historia y la cultura españolas.”

Este programa, desde luego excesivamente extenso, tiene el interés de haber sido el primero publicado con indicación de los temas propios del folklore. Posteriormente, las definiciones han menudeado, pero, a decir verdad, no han sido coincidentes ni concluyentes. “Lo que sabe el pueblo, no sólo lo que sabe cantar y contar, sino también lo que sabe hacer”, según Aranzadi; “El conocimiento vulgar..., lo vago, incierto, desordenado y falto de unificación, y, por tanto, inferior en el orden de estudios generales al llamado conocimiento científico, reflexivo, cierto, sistemático”, según Carreras Candi; “La ciencia que estudia las manifestaciones colectivas producidas entre el pueblo en la esfera de las artes, costumbres, creencias, etc.”, según García de Diego. Hoyos Sáinz estima que la Etnografía y Folklore son el estudio de la vida y el alma popular: *lo que sabe, siente y hace el pueblo*, no lo que se sabe de él. Es de notar que en Alemania, la ciencia del Volkskunde, que corresponde al Folklore, unas veces está orientada hacia la Filología y otras hacia la Geografía.

Pasa revista el autor, en un interesante capítulo, al desarrollo del folklore en las diversas regiones españolas, y destaca, como es de conocimiento común, el precoz y amplio cultivo que estos estudios tuvieron en Andalucía; en esta región se creó el “Centro Andaluz”, dedicado a estos menesteres, en ella apareció la revista *Folklore Andaluz*, en la que empezó a investigar “Fernán Caballero”; a los cantares, comparaciones y refranes andaluces se dedicó Rodríguez Marín, y andaluces fueron, finalmente, escritores dedicados al folklore, como Estebanes Calderón, Afán de Ribera, Villarreal, A. del Arco, Ramírez de Arellano y Alcalde Valladares.

Como características esenciales del folklore, el autor de este *Manual* pasa revista a lo tradicional, lo consuetudinario, lo popular y lo anónimo, y como elementos complementarios, el regionalismo, lo racial, lo femenino y lo infantil. Viniendo a una división y ordenación folklórica, modo de poder delinear científicamente su tratado, Hoyos opta por establecer una división cuatripartita en el campo folklórico: la *creencia*, la *ciencia* o *saber popular*, el *sentimiento* y *expresión de las artes* y la *sociabilidad*. Materiales y elementos para la construcción y elaboración folklórica son: A. La observación recogida (cuestionarios e informaciones, cuestionarios de fiestas, comparaciones y análisis, experimentación). B. Las instituciones folklóricas, entre las cuales cita el autor el Museo del Traje, en cuya organización tanto intervino el autor. Capítulo de interés geográfico es el dedicado a los sistemas y método de investigación, puesto que empieza por hacer un resumen de las regiones naturales de España: aquí indica Hoyos Sáinz que su concepto, tanto de región como de comarca, ha de ser terminal y sintético; es decir, que basado en el doble carácter de geoclima, utilice la vegetación y su expresión externa del *paisaje*, concretando en todos ellos el verdadero ambiente ecológico de los habitantes de una determinada superficie, apareciendo el concepto antropogeográfico, que distribuye los grupos humanos, y completados todos ellos por el etnográfico y folklórico; es decir, por la analogía psíquica de los habitantes de una determinada región y ceñido más aún al parentesco en una determinada comarca o país. Los apartados sobre Antropogeografía, ejemplos de comarcas naturales, regiones antropológicas y zonas y regiones etnográficas han de ser leídas con interés por todos los dedicados a la Geografía humana. A continuación del método geográfico de investigación folklórica, añade el autor los métodos histórico, artístico, técnico, sociológico, psicológico y etnográfico.

Quisiéramos, con este breve esbozo, haber dado al lector una idea de la sólida doctrina de este grueso volumen, referente al folklore. Cada vez con mayor intensidad, la Geografía moderna se despega de la seca enumeración topográfica o del estudio exclusivo de la corteza terrestre para volverse a la consideración del hombre, al habitante de cada comarca que está, por decirlo así, vaciado dentro de la turquesa del paisaje geográfico que lo rodea. Esto es más de sentir cuando, hoy en día, ciertos geógrafos que creen estar plenamente dedicados a la Geo-

grafía, emplean gran parte de su tiempo en dilucidar si un terreno es pérmico o triásico. Esto les puede llevar a ser distinguidos tratadistas de Ciencias Naturales, pero en Geografía. Por eso a la verdadera Geografía no le va mal, como contrapeso, la aportación humana que representa el *Manual de Folklore* debido a la veterana pluma de Hoyos Sáinz y de Nieves Hoyos, que llevará adelante el prestigio de su padre.—J. GAVIRA.

REVISTA DE REVISTAS

ESPAÑOLAS

- BRSG. BOLETÍN DE LA REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA. Madrid. Tomo LXXXII, núms. 1-6, Enero-Junio 1946.
- EG. *Estudios Geográficos*. Madrid. Año VI, núms. 20-21. Agosto-
Noviembre de 1945 (publ. en Zaragoza). Año VII, núm. 22, Fe-
brero; núm. 23, Mayo de 1946.
- PIRIN. *Pirineos*. Revista de la Estación de Estudios Pirenaicos. Za-
ragoza. Año I, núm. 2, Julio-Diciembre 1945.
- NCIGME. *Notas y Comunicaciones del Instituto Geológico y Mi-
nero de España*. Madrid. Año 1945, núm. 14. Año 1946, núm. 15.
- AMSEAEP. *Actas y Memorias de la Sociedad Española de Antro-
pología, Etnografía y Prehistoria*. Tomo XVII, cuads. 1-4, 1942.
Tomo XVIII, cuads. 1-4, 1943. Tomo XIX, cuads. 1-4, 1944.
- LC. *Las Ciencias*. Año XI, núms. 1, 2, 3 y 4, 1946.
- BE. *Boletín de Estadística*. Madrid, núm. 28, *Octubre-Diciembre*
1945; núm. 29-30, Enero-Marzo y Abril-Junio de 1946.
- RRAC. *Revista de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas
y Naturales de Madrid*. Tomo XL, cuads. 1, 2, 3 y 4, 1946.
- ARB. *Arbor*. Madrid. Tomo IV, núm. 11 (Septiembre-October), 1945.
Tomo V, núms. 13 y 14 (Enero-Febrero y Marzo-Abril), 1946;
núm. 15 (Mayo-Junio), 1946.
- PEÑ. *Peñalara*. Año XXVII, núm. 286 (Octubre-*Noviembre-Diciem-
bre*, 1945. Año XIX, núm. 228 (Abril-Junio), 1945.

- IP. *Investigación y Progreso*. Año XVI, núms. 10-12 (Octubre-Diciembre), 1945.
- ILER. *Ilerda*. Instituto de Estudios Ilerdenses. Núm. III, fasc. II, año II, Octubre-Diciembre 1944.
- CEG. *Cuadernos de Estudios Gallegos*. Anejo I. (Instituto "Padre Sarmiento", del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.) Santiago, 1946.
- BRSVAP. *Boletín de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País*. San Sebastián. Año II, cuads. 1, 2 y 3, 1946.
- AFR. *Africa*. Año V, núm. 52, Abril; 53, Mayo; 54, Junio; 55, Julio; 56-57, Agosto-Septiembre; 58, Octubre, 1946.
- BH. *Bibliotheca Hispana*. Tomo III, núms. 1-2, 1945.

HISPANOAMERICANAS

- GAEA. *Boletín de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos*, "Gaea". Buenos Aires. Núm. 16 (Julio), 1945; núm. 18 (Enero-Marzo), 1946.
- ASGHG. *Anales de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala*. Tomo XX, núm. 2 (Junio), 3 (Septiembre), 4 (Diciembre), 1945.
- BSMGE. *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*. Tomo LXI, núm. 3 (Mayo-Junio), 1946; Tomo LXII, núm. 1 (Julio-Agosto), 1946.
- RGIPGH. *Revista Geográfica del Instituto Panamericano de Geografía e Historia*. México. Tomo IV, núms. 10, 11 y 12. 1944.
- RMM. *Revista Meteorológica*. Montevideo. Año III, núm. 12, Octubre 1944.
- BSVCN. *Boletín de la Sociedad Venezolana de Ciencias Naturales*. Caracas. Tomo X, núms. 64, 65 y 66.
- ASCA. *Anales de la Sociedad Científica Argentina*. Buenos Aires. Tomo CXXXIX, entrega VI (Junio), 1945. Tomo CXL, entrega I (Julio), II (Agosto) y V (Noviembre). Tomo CXLI, entrega II (Febrero 1946), III (Marzo) y IV (Abril 1946). Tomo CXLII, entrega I (Julio), II (Agosto), 1946.
- BUP. *Boletín de la Unión Panamericana*. Vol. LXXX, núm. 3

(Marzo), 4 (Abril), 6 (Junio), 7 (Julio), 8 (Agosto), 10 (Octubre), 11 (Noviembre) y 12 (Diciembre), 1946.

IMSIP. *Informaciones y Memorias de la Sociedad de Ingenieros del Perú*. Vol. XLVI, núm. 10 (Octubre), 11 (Noviembre), 1945.

RA. *Revista Agrícola*. Guatemala. Tomo I, núms. 7, 8-9 y 10-11 de 1945.

RABNT. *Revista de Archivos y Bibliotecas Nacionales*. Honduras. Tomo XXIV, núms. 6 y 7 (Enero-Febrero), 1946.

BCN. *Boletín del Centro Naval*. Buenos Aires. Vol. LXIV, número 575 (Noviembre-Diciembre), 1945; núm. 576 (Enero-Febrero), 1946. Tomo LXV. Núm. 577 (Marzo-Abril), 578 (Mayo-Junio), 579 (Septiembre-October), 1946.

PORTUGUESAS Y BRASILEÑAS

BSGL. *Boletim de la Sociedade de Geografia de Lisboa*. Serie 62, núms. 1-2 (Enero-Febrero), 3-4 (Marzo-Abril), 5-6 (Mayo-Junio), 7-8 (Julio-Agosto), 9-10 (Septiembre-October), 1944.

RBG. *Revista Brasileira de Geografia*. Año VII, núm. 1, Enero-Marzo 1945.

BGB. *Boletín Geográfico*. Publicado por el Conselho Nacional de Geografia. Río de Janeiro. Año II, núm. 24 (Marzo), 1945. Año III, núm. 25 (Abril), 26 (Mayo), 30 (Septiembre), 31 (October), 32 (Noviembre), 1945; núm. 34 (Enero), 1946.

AT. *A Terra*. Revista Portuguesa de Geofísica. Coimbra. Núm. 31 (Noviembre), 1937; núm. 33 (Marzo), 1938; núm. 34 (Mayo), 1938.

AL. *Agronomia Lusitana*. Sacavem. Vol. 5, núm. 4 (1943); vol. 6, núms. 1 y 2 (1944).

SUIZAS

BSNG. *Bulletin de la Société Neuchâteloise de Géographie*. Tomo LI, fasc. 2, 1945.

MGEZ. *Mitteilungen der Geographisch-ethnographischen Gessell-*

schaft. Zürich. Tomo XXXI, 1941-42 y 1942-43. Tomo XXXII, 1943-44 y 1944-45.

AUSTRIACA

MGGW. *Mitteilungen der Geographische Gessellschaft*. Wien. T. 88, cuads. 1-12, 1945.

ITALIANA

UNIV. *L'Universo*. Año XXVI, núm. 1 (Julio-Agosto), núm. 2 (Septiembre-October), 1946. Firenze.

INGLESAS Y NORTEAMERICANAS

TGJ. *The Geographical Journal*. Vol. CVI, núms. 3-4 (Septiembre-October) y 5-6 (Noviembre-Diciembre), 1945. Vol. CVII, núms. 1-2 (Enero-Febrero), 3-4 (Marzo-Abril) y 5-6 (Mayo-Junio), 1946.

QJRMS. *Quarterly Journal of the Meteorological Society*. Vol. 72, núm. 311, Enero 1946.

TPR. *The Phenological Report*. 1945. Londres. (Publ. en 1946.)

TSGM. *The Scottish Geographical Magazine*. Vol. 62, núm. 1, Abril 1946.

GR. *Geographical Review*. Publ. by The American Geographical Society of New York. Vol. XXXVI, núm. 2 (Abril), 3 (Julio) y 4 (October), 1946.

AAAG. *Annals of the Association of American Geographers*. Volumen XXXVI, núm. 2 (Julio) y 3 (Septiembre), 1946.

TOJS. *The Ohio Journal of Science*. Vol. XLVI, núms. 1 (Enero), 2 (Marzo), 3 (Mayo) y 4 (Julio) de 1946.

ESCANDINAVAS

ActaG. *Acta Geographica*. Helsinki. Núm. 9, 1945.

- GA. *Geografiska Annaler*. Año XXVII, cuads. 3-4, 1945.
 NGeolT. *Norsk Geologisk Tidsskrift*. Oslo. Tomo 18, cuads. 2 y 3, 1938. Tomo 19, cuads. 2, 3 y 4, 1939. Tomo 20, cuad. 4, 1940. Tomo 21, cuad. 1, 1941.
 NGT. *Norsk Geografisk Tidsskrift*. Oslo. Tomo XI, núms. 1 y 2 (1946).

POLACA

- RPG. *Przegląd Geograficzny*. (Révue Polonaise de Géographie). Tomo XIX, 1939-1945.

AUSTRALIANA

- QGJ. *Queensland Geographical Journal*. Brisbane (Australia). Volumen XLIX, 1944-45.

SUDAFRICANA

- TSAGJ. *The South African Geographical Journal*. Johannesburg. Vol. XXVIII, Abril 1946.

REPERTORIO DE ARTICULOS GEOGRAFICOS CONTENIDOS
 EN LA ANTERIOR RELACION DE REVISTAS

A 1. *Bibliografía.*

REDACCIÓN: Bibliografía geográfica española de fines de 1944 y principios de 1945 (BH).

A 3. *Historia de la Geografía.*

- BAGROW, L.: Los orígenes de la *Geografía* de Ptolomeo (GA).
 CYRIAX, R. J., y WORDIE, J. M.: Centenario de la expedición de Sir John Franklin con el "Erebus" y el "Terror" (TGJ, 5-6).

MELÓN, A.: Esquema sobre los modeladores de la moderna ciencia geográfica.

PÉREZ EMBID, F.: Una sistematización de la Historia de los Descubrimientos Geográficos (Arb, 15).

A 4. Metodología y Enseñanza.

MOMBEIG, P.: La Geografía en la enseñanza secundaria (BGB, 26).

A 5. Biografías y necrologías.

FILGUEIRA VALVERDE, J.: Recuerdos del geógrafo Fontán en el Museo de Pontevedra (CEG).

M. G. F.: El centenario del nacimiento del astrónomo Antonio Abett (1846-1928). (Univ, 1).

OTERO PEDRAYO, R.: Introducción al estudio sobre D. Domingo Fontán y su mapa de Galicia (CEG).

A 6. Congresos y Asambleas.

RANDALL, R. H.: Cuarta Asamblea general del Instituto Panameño de Geografía e Historia y Tercera Reunión Panamericana de Consulta sobre Cartografía (BUP, 12).

B. Geografía general.

CARVALHO, D. de: El sentido geográfico (BGB, 25).

DAVIS, W. M.: El espíritu explicativo de la Geografía moderna (BGB, 24).

MOMBEIG, P.: La Geografía y el medio vivo (BGB, 34).

B 1. Astronomía.

- ABETTI, G.: Observatorios astronómicos de altura (Univ, 1).
- BERNARDES DE MIRANDA, A.: Nueva explicación del Universo (BSGL, 2-3).
- COTARELO VALLEDOR, A.: La nebulosa de Andrómeda y el Rey Sabio (BRSG).
- GIAO, A.: Nuevas investigaciones sobre las perturbaciones espontáneas del movimiento de flúidos con la aplicación de la hidrodinámica solar (BSGL, 1-2).
- GULLÓN, E.: Las actuales hipótesis sobre el origen de la energía radiada de los astros (Gaea).
- GULLÓN Y DE SENESPLEDA, E.: Modernas ideas sobre la radiación estelar (BRSG).
- HOXMARK, G.: Las radiaciones solares y cósmicas y sus reflejos en el Globo terráqueo (ASCA, 1, 1946).
- PACELLA, G. B.: Tabla numérica que facilita el cálculo del radio de un reloj sideral (Univ, 1).
- PLATE: Métodos actuales para determinar la situación astronómica en el mar (BCN, 575).
- TOSCANO, R.: Determinación del acimut en las regiones ecuatoriales (RGIPGH).
- WHITTEMORE, K. Th.: Organización de una unidad en Geografía matemática (BGB, 25).

B 2. Geología.

- BARRAS DE ARAGÓN, F.: Un dibujo del Megaterio del río Luxán (LC, 1).
- COELHO, Th.: Geograma general. (Cuadro sinóptico geológico.) (BGB, 32).
- HOYOS DE CASTRO, H.: La Geología aplicada (Arb, 14).

B 3. Geomorfología.

- MARQUÉS DE ALMEIDA, J. A.: Variaciones en la superficie de la Tierra (AT, 34).

B 3 32. Hidrografía.

- AHLMANN, H. W.: Investigaciones sobre la nieve y el hielo (TGJ, 1-2).
 LOZANO REY L.: Anteproyecto de un aparato de exploración submarina (LC, 3).
 LOZANO REY, L.: Descripción de un aparato para la captura metódica del planktón marino (LC, 4).

B 4. Oceanografía.

- ROUX, G.: La propagación de la ola (AT, 33).
 RODRÍGUEZ MARTÍN, O.: Contribución al estudio de la sardina en el Mediterráneo (LC, 3).

B. 4 43. El Pacífico.

- UMBROVE, J. H. F.: Diferentes formas de cordones isleños en el Pacífico (TGJ, 5-6).

B 4 45. Otros mares.

- OSORIO TAFALL, R. F.: Contribución al conocimiento del Mar de Cortés (BSMGE, 1).

B 5. Climatología y Meteorología.

- ADAM, R. M.: La vegetación como índice de climas locales (TSGM, 1).
 ANTÚNEZ DE MAYOLO, E.: Fórmulas de drenaje de lluvias (ActaG, 11).
 ARNASON, G.: Relación entre la temperatura de la mitad inferior de la tropósfera y algunos elementos meteorológicos de u suelo (GA).
 BECKER, A.: El clima y el desierto (MGGW, 88).
 BROOKS, C. E. P.: Los climas y el deterioro de los materiales (QJRMS, 311).

- BROOKS, E. P.; DRUST, C. S., y CARRUTHERS, N.: Vientos sobre el mundo (QJRMS, 311).
- DUE ROJO, A.: Las leyes atmosféricas y el pronóstico científico y vulgar del tiempo (Arb, 11).
- GARNIER, B. J.: El clima de Nueva Zelanda de acuerdo con la clasificación de Thornthwaite (AAAG, 3).
- GORCZYNSKY, L.: La Riviera como tipo especial de clima (AT, 34).
- JAGSICH, J.: Posibilidad del pronóstico del tiempo a corto plazo (RMM).
- KNOCHE, W.: Ejemplo de un gráfico de isopletas de la temperatura del aire y de la temperatura equivalente (ASCA, Junio 1945).
- LISO, M.: Meteorología de alta montaña (Pirin).
- LOFGREN, A.: El clima a través de los tiempos (BGB, 31).
- MACEDO, F. de: Nociones generales de Climatología (BGB, 26).
- MIDDLETON, W. E. K.: La precisión de los instrumentos meteorológicos en la actualidad (QJRMS, 311).
- NARCISO, A.: Evolución climática y estaciones del año (AT, 31).
- NÚÑEZ MONASTERIO: Termodinámica de la atmósfera (BCN, 575).
- RAMOS DE COSTA, A.: El estudio de las nubes en Geofísica (AT, 31).
- RAMOS DE COSTA, A.: La electricidad atmosférica en Meteorología (AT, 33).
- RAMOS DE COSTA, A.: La obra científica del meteorólogo Rutheford (AT, 34).
- RAMOS DE COSTA, A.: Las tempestades magnéticas y su influencia en las radiocomunicaciones (AT, 34).
- REDACCIÓN: El tiempo en 1945 y sus efectos (TPR).
- SETZE, J.: Una nueva fórmula para las precipitaciones (GR, 2).

B 6. *Fitogeografía.*

- ANÓNIMO: La colonización agrícola en la República Dominicana (BUP, 10).
- DICKASON, F. G.: Los helechos de Birmania (TOJS, 3).
- WHITE, C. T.: La flora de Melanesia (QGJ).

B 7. Zoogeografía.

LABORDE, M., y ELÓSEGUI, J.: El "Ursus speleus" en el Aralar (BRSVAP, 3).

MELÉNDEZ, B.: Cistídeos de España (LC, 2).

B 8 81. Productos de origen mineral.

COTELO NEIVA, J. M.: Una provincia metalogénica estaníferotungsténica ibérica (LC, 3).

GAVALA Y LABORDE, J.: Criaderos minerales de tipo filoniano: su origen y modo de formarse (NCIGME, 15).

MARTÍNEZ STRONG, P.: Evolución del concepto de isomorfismo en Mineralogía (LC, 3).

NEUMANN, H.: La armenita, un nuevo mineral (NGeol, T. 19, 1940).

OLIVEIRA, A. I. de: El petróleo, sangre de la civilización moderna (BGB, 34).

SARMENTO, A.: Sobre dois casos de albinismo total (LC, 4).

B 8 82. Productos de origen vegetal.

BARCELÓ, J. L.: El caucho en Africa (Afr, 55).

FERNÁNDEZ DE LA LANZA, M.: El cultivo del algodón (RA, 8-9).

FITZGERALD, F.: La industria azucarera en Queensland (QGJ).

USAN ÍSMAIL: El algodón, primera riqueza de Egipto (Afr, 54).

B 8 83. Productos de origen animal.

FRANK, M.: Pesquerías sudamericanas (BUP, 4).

B 9. Geografía económica. El intercambio.

MERINO, J.: El correo.

B 10. Geografía militar.

DAVIES, A.: Factores geográficos en la invasión y batalla de Normandía (GR, 4).

B 11. Geopolítica.

GILBERT, E. W., y STEEL, R. W.: La geografía social y su papel en los estudios coloniales (TGJ, 3-4).

GIOVANELI, J. A.: La realidad geográfica y los intereses del Estado (ASCA, 11, 1946).

HOYOS SANCHO, N.: Ginecocracia o mando de las mujeres en España (LC, 2).

C 2. Europa en general.

CUETO Y RUIDÍAZ, E.: El sistema orográfico eurasiático (NCIGME, 14).

GARNETT, A.: La región loésica de Centro-Europa en tiempos prehistóricos (TGJ, 3-4).

MEYER, M. C.: El concepto "Mitteleuropa" en la geografía política alemana (AAAG, 3).

C 2. 21. España en general.

ALBAREDA, J. M., y GUTIÉRREZ RÍOS, E.: Suelos de los Pirineos (EG, 22).

BARRAS Y ARAGÓN, F.: España en la Polinesia oriental (BRSG).

FERNANDES MARTINS, A.: ¿Plegamientos precámbricos o caledonianos en la Península Ibérica? (AT, 34).

GARCÍA BADELL, G.: Estudio sobre la distribución de la extensión superficial y de la riqueza de la propiedad agrícola en España entre las diferentes categorías de fincas (EG, 23).

- GARCÍA SIÑERIZ, J.: La cuenca potásica subpirenaica (Pirin).
 GILBERT, E. W.: Richard Ford y su "Manual para el viajero en España" (TGJ, 3-4).
 HERNÁNDEZ-PACHECO, E.: Características climatológicas y ambiente vital humano de la Península Hispánica durante el pleistoceno (RRAG).
 SAMPELAYO, P, H.: Aportación a la bibliografía del petróleo en España (NCIGME, 15).

C. 2 21 212. Vascongadas.

- AREILZA, J. M.: La economía vizcaína a fines del siglo XVIII (BRSVAP, 2.º).

C 2 21 213. Cataluña.

- SERRA RÁFOLS, J. de C.: La evolución del poblamiento dentro del término de Tarrasa (EG, 22).
 VILLALTA, J. F., y CRUSAFONT, F.: La flora miocénica de la depresión de Bellver (Iler).

C 2 21 214. Levante.

- HALPERN, E.: La Huerta de Valencia (EG, 22).

C 2 21 215. Andalucía.

- CAGIGAS, I. de las: De etnografía andaluza. Aportaciones a la frontera de lo andaluz (Afr, 52).
 ESPAÑA, A. de: La Sierra Blanca de Tolox (Peñ, 286).

C 2 21 218. *Castilla la Nueva.*

HERNÁNDEZ-PACHECO, F.: Los materiales terciarios y cuaternarios en los alrededores de Toledo (EG, 23).

JESSEN, O.: La Mancha. (Contribución al estudio geográfico de Castilla la Nueva.) (EG, 23).

SANZ, T.: Investigaciones en la cuenca hidrológica de la Mancha (NCIGME, 15).

C 2 21 219. *Castilla la Vieja.*

ALVARADO, A. de: Comarcas del Centro y del Norte de Avila: Notas referentes a sus aguas subterráneas (NCIGME, 14).

SCHMITT, R.: El clima de Castilla la Vieja y Aragón (EG, 20-21).

SEDO DUAÍPE, E.: Lepra en el Duero (LC, 4).

C 2 21 220. *Aragón y Navarra.*

CASAS TORRES, J. M.: Primeros resultados de una encuesta sobre mercados y comarcas naturales en Aragón (EG, 20-21).

CASAS TORRES, J. M., y ARAUS, J. V.: Un mapa de los mercados de la provincia de Teruel (EG, 20-21).

CASAS TORRES, J. M., y FLORISTÁN, A.: Un mapa de los mercados de la provincia de Huesca (EG, 20-21).

CASAS TORRES, J. M., y FLORISTÁN, A.: Bibliografía geográfica de Aragón (EG, 20-21).

CASAS TORRES, J. M., y FONTBOLÉ MUSOLAS, J. M.: El valle de Tena. Rasgos fisiográficos y economía regional (Pirin).

CASAS TORRES, J. M., y PARDO CAJAL, J.: Un mapa de los mercados de la provincia de Zaragoza (EG, 20-21).

ESCAGÜÉS, I.: Una vía jacobea en la provincia de Zaragoza (BRSG).

ESCAGÜÉS, I.: Contribución al estudio de la cuenca del Ebro: el río Arba (BRSG).

LLOBET, S.: La economía agrícola en el principado de Andorra (EG, 23).

LLOBET, S.: La casa en Andorra (Iler).

RÍOS, J. M.; ALMELA, A., y GARRIDO, J.: Datos para el conocimiento estratigráfico y tectónico del Pirineo navarro (NCIGME, 14).

SCHMITT, R.: El clima de Castilla la Vieja y Aragón (EG, 20-21).

C 2 21 222. Canarias.

FALKENBURGER, F.: Ensayo de una nueva clasificación craneológica de los antiguos habitantes de Canarias (AMSEAEP, XVII).

SERRA RÁFOLS, E.: Los datos de Tenerife (guanches) (AMSEAEP, XIX).

C 2 21 223. Posesiones y colonias españolas.

ALÍA MEDINA, M.: La posición tectónica del Sáhara español en el conjunto africano (BRSG).

DOMÉNECH LAFUENTE: La costa de la zona S. de Marruecos (Afr, 58).

GONZÁLEZ DE PABLO, A.: La secta del "Mbueti" o "Mbiti" (Guinea) (AMSEAEP, XIX).

GUINEA LÓPEZ, E.: Plantas útiles de la Guinea española (BRSG).

HERNÁNDEZ-PACHECO, F.: Un período de intensas lluvias e inundaciones en el Sáhara español (Afr, 53).

MARÍN Y BERTRÁN DE LIS, A.: Síntesis de la Geología de Marruecos (BRSG).

SÁNCHEZ CÓZAR, S.: Las dunas de nuestro protectorado español (Afr, 52).

TABERNERO: Ifni (Afr, 52).

VIDAL BOX: Significación geológica de los territorios centrales del Río de Oro (Afr, 56-57).

COLA ALBERICH, J.: Una anomalía en la vivienda indígena marroquí (LC, 2).

C 2 22. Portugal.

CAMPOS, E.: Los factores de riqueza en las islas atlánticas portuguesas (BSGL, 5-6).

MONHEIM, Chr.: La situación de los portugueses en el Congo (BSGL, 9-10).

MIRANDA, R. de: La influencia de los fenómenos sísmicos en el espíritu poético portugués (AT, 31).

NARCISO, A.: El paisaje de nuestros ríos (portugueses) (AT, 34).

PATRICIOS, A. A.: El clima de Beira (AT, 34).

PAN, I. del: Aspectos etnológico-geográficos de Portugal. (Folklore hispano-portugués) (AMSEAEP, XVIII).

REMY FREIRE, J.: Patre a população portuguesa (LC, 1).

C 2 23. Francia.

PERPILLOU, A.: La Geografía de Francia durante la guerra 1939-1944 (TGJ, 1-2).

C 2 24. Inglaterra.

STEERS, J. A.: Las costas inglesas y su cartografía (TGJ, 1-2).

WILSON, L. S.: Algunas observaciones sobre la Geografía de Inglaterra en tiempo de guerra (GR, 4).

C 2 25. Alemania.

AARIO, L.: Paisaje cultural y economía rural del valle del Rin en Sr. Goar (ActaG).

HARRIS, Ch. D.: El distrito minero del Ruhr (GR, 2).

SMITH, Th. R., y BLACK, D.: La geografía alemana: trabajos durante la guerra y estado actual (GR, 3).

C 2 26. Países Escandinavos.

BATH, M.: Investigaciones sobre tornados en Suecia (GA).

GLEDITSCH, K.: Trabajos topográficos en Noruega realizados por los ingleses durante la guerra (NGT, 1).

HOLTEDAHL, O.: Correlaciones entre la Geología caledoniana noruego-escocesa (NGeolT, 19, 40).

UNDAS, I.: El Fjord Tres (Noruega) (NGT, 1).

UNDAS, I.: Estudio geológico en Vestfinnmark y Vesteralen (NGeolT, 18, 38).

WHITTARD, W. F.: La región siluriana de Oslo (NGeolT, 19, 39).

C 2 28. Rusia europea.

AHLMANN, H. W.: La Geografía en la Unión Soviética (TGJ, 5-6).

SHABAD, Th.: Divisiones político-administrativas en U. R. S. S. en 1945 (GR, 2).

C 2 29. Bélgica y Holanda.

VINCE, S. W. E.: La viticultura en Bélgica (TGJ, 3-4, 46).

C 2 30. Suiza.

CAROL, H.: Descripción de un grupo de glaciares en Ober-Grindewald (MGEGZ, XXXII).

C 2 31. Italia.

CASAMORATA, C.: El último recinto murado de Florencia (Univ, 1).

KYRLE, G.: Las grutas de las isla de Capri (Univ, 1).

McLAREN, J.: Esbozo geológico de las colinas de Perugia (Univ, 1).

C 2 32. Países danubianos.

DANI, A.: Théorie de la continuité daco-roumaine (BSNG).

SLANAR, H.: La cartografía y la morfología del delta del Danubio (MGGW).

WACHNER, H.: La estepa rumana de la Dobrudja (BCN, 88).

C 2 34. Polonia.

REDACCIÓN: Los geógrafos polacos desaparecidos durante la guerra 1939-1945 (RPG).

REDACCIÓN: Las actividades geográficas polacas durante la guerra 1939-1945 (RPG).

C 3 37. Arabia.

CORNWALL, P. B.: Exploradores en Hasa (Arabia) (TGJ, 1-2).

C 3 40. Otros países asiáticos.

ADLER, H. E.: El Turkestán en transformación (TGJ, 5-6).

FERGUSON, B.: Birmania, 1943-44 (TGJ, 1-2).

RAJKOWSKI, W.: Una visita al Sur de Kurdistán (TGJ, 5-6).

VAUFREY, R.: De prehistoria palestina: Las culturas del paleolítico y mesolítico (AMSEAEP, XIX).

WOOLLEY, L.: Siria, puente entre Oriente y Occidente (TGJ, 5-6).

C 4 42. Egipto.

PITA, A.: Influencia del uso de las bebidas fermentadas en la primitiva civilización egipcia (AMSEAEP, XVII).

C 4 44. Unión Sudafricana.

COOKE, H. B. S.: Distribución de lluvias en el Sur de Africa (TSAGJ).

MALAN, W. C., y SALAMONSVLEI, C. P.: El factor humano en el desarrollo de la región de El Cabo (TSAGJ).

MOOLMAN, J. R.: El río Orange en el S. de Africa (GR, 4).

WELLINGTON, J. H.: Una clasificación regional fisiográfica del Sur de Africa (TSAGJ).

C 4 47. Otros países africanos.

GABUS, J.: La colonisation de la Bouche du Nigor (BSNG).

FIALHO PINTO, A. F.: Comentario a algunas observações do patriarca D. Afonso Mendes sôbre a Geografia da Etiopia (LC, 4).

RAU, V.: Una tentativa de colonisação da Serra Leão no seculo xvii (LC, 3).

SPINK, P. C.: Nuevas notas sobre los cráteres y glaciares del Kili-mandjaro y Kenia (TGJ, 5-6).

C 5. América en general.

REYES OCHOA, A.: América: Presentimiento, realidad y esperanza (BRSG).

TREWARTHA, T.: Tipos de establecimientos rurales en la América colonial (GR, 4).

C 5 51. Groenlandia y Alaska.

KUEHNELT-LEDDIHN, E. R.: Ciudades de Alaska (GR, 2).

WADE, F. A.: Investigaciones durante la guerra en Groenlandia (GR, 3).

C 5 53. Estados Unidos.

ARENA, A.: La conservación de los suelos en los Estados Unidos y el problema argentino de la erosión (ASCA, Ag. 945).

BOWMAN, R. G.: Desarrollo agrícola del Pacífico SW. (GR, 3).

FLEURE, H. J.: Los Estados Unidos. Un estudio de la unidad en la diversidad (TSGM, 1).

HITSCHKOK, Ch. B.: Westchester-Fairfiel, sede propuesta para las Naciones Unidas (GR, 3).

KÜCHLER, A. W.: La región forestal costera del Pacífico NW. (AAAG, 2).

ROLERUS, J.; KEYES, S., y SCHAAK, R. V.: La comarca industrial de Cincinnati (AAAG, 2).

C 5 54. Méjico.

TAMAYO, J. L.: El río Papaloapán (BSMGE, 1).

TAMAYO, J. L.: Bosquejo geográfico de Criapas (BSMGE, 1).

C 5 55. Estados centroamericanos.

MÜLLERRIED, F. G. J.: El mapa geológico de la América Central (RGIPGH).

C 5 56. Antillas.

BUHLER: Un ciclón en la Habana (MGGW, 578).

C 5 57. Argentina.

FELQUER, F.: Tipos de defensa en el Delta entrerriano (GAEA, 18).

RUSCONI, C.: Peces triásicos de Mendoza (ASCA, Marzo 946).

C 5 58. Brasil.

BETINI, A.: Los factores geográficos en la economía del Brasil (BGB, 26).

CAMARGO, J.: Resumen de las formaciones geológicas del Brasil (BGB, 30).

DEFFONTAINES, P.: La población blanca en el Brasil (BGB, 32).

DEFFONTAINES, P.: Regiones y paisajes del Estado de São Paulo (BGB, 24).

FROIS ABREU, S.: Fundamentos geográficos de la minería brasileña (RBG).

FROIS ABREU, S.: El mundo mineral brasileño (GR, 2).

GUTERSOHN, H.: El distrito de Minas Gerais en el Brasil (MGEGZ, XXXII).

SERRA, A., y RATISBONA, L.: Las ondas de frío en la cuenca amazónica (BGB, 26).

SETZER, J.: Nociones generales de Pedología brasileña (BGB, 24).

SMITH, H. L.: Nomenclatura geográfica en el Brasil (GR, 2).

C 5 59. Chile.

ALMEYDA ARROYO, E.: El Desierto de Atacama (GAEA, 16).

LIGHT, M. y R.: Una revisión del Desierto de Atacama. Una visión desde el aire (GR, 4).

MÚJICA, J.: Fomento de la producción chilena (BUP, 11).

C 5 60. Perú.

CASANOVA, Ed.: El problema de la Puna (GAEA, 16).

CROEMBIÉ, T.: Dos ascensiones a los Andes centrales (TGJ, 5-6).

LÓPEZ DE LLERGA, R.: Las regiones naturales del Perú: La Sierra (RGIPGH).

G 5 61. Otros países americanos.

BEARD, J. S.: Notas acerca de la vegetación en la Península de Paria (TSGM, 5-6).

PITTIER, H.: Notas dendrológicas de Venezuela (BSVCN, 64).

SCHULZE-JENA: La vida y las creencias de los indios quiches de Guatemala (ASGHG, 4).

WEEKS, D.: Las fronteras agrícolas de Bolivia (GR, 4).

ZALDÍVAR, R.: Datos para la Geografía de Honduras (RABNT).

C 6 61. Australia.

CUTLACK, M.^a: Australia Central (QGJ).

C 6 62. *Otras islas oceánicas*

COULTER, J. W.: Efectos de la guerra sobre las islas del Mar del Sur (GR, 3).

SPOHER, A.: Las islas Marshall y la aviación transpacífica (GR, 3).

C 7 71. *Polo Norte.*

RICHTER, S.: Las isla de Jan Mayen.

VOGT, T.: Geología carbonífera de Spitzberg (NGeolT, 1, 41).

D. *Geografía humana. Estudios generales.*

ALANÍS, E.: El concepto del latifundismo (BSMGE, 3).

DELGADO DE CARVALHO: El estudio del paisaje (BGB, 32).

MARTÍNEZ VAL, J. M.: Panorama de la Geografía humana actual (EG, 22).

MIRANDA, R. de: Los tres tipos fundamentales del paisaje (AT, 33).

D 1. *Etnografía.*

BOSCH DE LA BARRERA, J.: Los pamúes (Afr, 54).

GUSINDE, M.: El grupo pigmeo africano (MGGW, 88).

LINARES MAZA, A.: Estudios de antropología africana: el grupo berberófono "baamarani" (AMSEAEP, XIX).

D 3. *Estadística y reparto de población.*

BERTRAM, G. C. L.: Las tendencias de la población y los recursos del mundo (TGJ, 5-6).

ZANÓN ALARCÓN, J.: El concepto estadístico (BE, 28).

E 4. Viajes y exploraciones. América.

MELÓN, A.: Las exploraciones españolas en América del N. alentadas por la obra misional de Fr. Junípero Serra (EG, 22).

E 6. Viajes y exploraciones. Tierras polares.

McKINLEY, D. C.: El vuelo ártico del "Aries" (TGJ, 3-4, 1946).

E 7. Exploraciones estratosféricas.

PUIG, I.: La proyectada ascensión estratosférica argentina (BRSG).

E 8. Exploraciones oceanográficas.

DEBENHAM, F.: Resultados científicos de la expedición estadounidense al Pacífico, 1939-1941 (GR, 3).

F. Cartografía. Estudios generales.

CHEETHAM, G.: Nuevos medios para mapas en pequeña escala (GR, 5-6).

REED, H. P.: El desarrollo de la maqueta cartográfica durante la guerra (GR, 4).

SÁNCHEZ, P. C.: La geodesia a través de la Historia (BGB, 31).

F 1. Cartografía histórica.

GAVIRA, J.: La "Carta geométrica de Galicia", de Fontán (CEG).

HENNIG, R.: ¿Solución de un antiguo enigma en el maña de Pizzigano? (MGGW, 88).

F 2. Topografía.

LOZANO, L.: La "Ley de tolerancias" en las nivelaciones topográficas por horizontales (LC, 3).

MARCANTONI, A.: Compensaciones rigurosas y semi-rigurosas de redes trigonométricas (Univ, 1).

ACTAS DE LAS SESIONES

JUNTA DIRECTIVA

Sesión del día 7 de Octubre de 1946.

Bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, y con asistencia de los Vocales de la misma Sres. Director general del Instituto Geográfico y Catastral, López Soler, Traumann, Marín, Cañedo-Ar-güelles, Gavira, García Badell, Castillo, Revenga, e invitados D. Ro-dolfo Reyes y D. Rodolfo Barón Castro, y Torroja, Secretario perpe-tuo, se abrió la sesión a las dieciocho horas cuarenta minutos, leyén-dose y aprobándose el acta de la anterior, fecha 24 de Junio último.

El Secretario general que suscribe dió cuenta de las siguientes co-municaciones:

Del Director general de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, trasladando despacho del Sr. Embajador de Es-paña en Lima, que dice: "Señor Guillén ruega comunicar Vucencia lo siguiente: Guillén nombrado Socio activo Sociedad Geográfica pro-nunció ayer conferencia sobre Cartografía americana." La Junta se entera con satisfacción de la labor de su Bibliotecario perpetuo.

De la Dirección de Minas y Petróleos de Colombia, enviando la *Compilación de Estudios geológicos de Colombia*, un volumen y dos anejos.

De la Universidad de Santo Domingo, de Ciudad Trujillo, varias interesantes publicaciones, solicitando canje de ellas con nuestro BO-LETÍN, al que se accede.

Se ha reanudado el canje con las revistas geográficas: *Revista geo-gráfica del Instituto Panamericano de Geografía e Historia*, *Norsk*

Geografisk Tidsskrift, de Oslo, y *Scottish Geographical Magazine*, de Edimburgo, que se hallaban interrumpidas desde el comienzo de la guerra mundial.

El Director de la Biblioteca de Cuenca, Ecuador, solicita el envío de las publicaciones de la Sociedad para extender su conocimiento entre sus lectores; se acuerda enviarle las principales.

El Sr. Presidente propone, y la Junta acuerda, que la sesión inaugural del curso que empieza se dedique a conmemorar el Día de la Raza con una sesión solemne, en la que podrían tomar parte los señores D. Rodolfo Reyes y D. Rodolfo Barón Castro y él mismo, repartiéndose las materias para que resultara un conjunto digno de la Sociedad y de la fecha que se va a celebrar.

El Secretario general que suscribe propone se continúe la labor hispanoamericanista que tal idea encierra por medio de un corto ciclo en el que los representantes diplomáticos en España de algunos países de nuestra raza trataran de puntos relacionados con sus Patrias respectivas. Se aprueba la idea, encargándole de preparar su realización.

El Secretario perpetuo da cuenta de las siguientes propuestas para Socios de número: D. José Enrech Polo, Comandante de Infantería, propuesto por los Sres. López Soler, Gavira y García Sáinz; D. Gonzalo Vegas Fabián, Capitán Farmacéutico, por los Sres. Traumann y García Sáinz; D. Eduardo del Val Caturla, Licenciado en Filosofía y Letras, y D. Alfonso Bullón de Mendoza, Licenciado en Filosofía y Letras, por los Sres. Bauer y Gavira; D. José Ibáñez Cerdá, Doctor en Filosofía y Letras, por los Sres. Gavira y Torroja; D. Eduardo Manuel del Palacio y Chevalier, Profesor de Francés y Dr. Gil Clemente, por los Sres. Novo, López Soler y Torroja, y D. Angel Llorente y Poggi, Intendente general del Ejército, por los Sres. Novo y Torroja; seguirán los trámites reglamentarios.

Se accede al pase del Socio de número D. Julio Martínez Santa Olalla, a vitalicio, a petición suya.

A continuación se establece un cambio de impresiones sobre las conferencias y trabajos que han de desarrollarse durante el presente curso.

Dado lo avanzado de la hora, se levanta la sesión a las veinte horas cincuenta minutos. De todo lo que, como Secretario general, certifica.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

INAUGURAL DEL CURSO DE 1946-47.

Celebrada el día 14 de Octubre de 1946.

Presidió el Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, a quien acompañaban en la Mesa los Excmos. Sres. Alvarez Vidaurre y Zérega Fombona, Ministros, respectivamente, de El Salvador en España y de los Estados Unidos de Venezuela en Suiza; Ilmos. Sres. Campos Guereta y Díaz de Villegas, Directores generales del Instituto Geográfico y de Marruecos y Colonias, respectivamente, y el Secretario perpetuo que suscribe.

El tema general de la sesión, conmemorativa del Día de la Raza, era "Palos y la Rábida en el Descubrimiento de América". Sobre él pronunciaron los Excmos. Sres. D. Rodolfo Reyes, ex Ministro de Justicia de Méjico; D. Rodolfo Barón Castro, Secretario de la Legación de El Salvador en España, y el Presidente de la Sociedad, don Pedro de Novo, tres discursos, que se publicarán en el BOLETÍN de la Sociedad, y fueron largamente aplaudidos por el público que llenaba el salón de actos de la misma.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 21 de Octubre de 1946.

CONFERENCIA DEL ILMO. SR. D. JOSÉ GAVIRA MARTÍN, PROFESOR DE LA FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS DE LA UNIVERSIDAD DE MADRID, SOBRE EL TEMA "TRES EXPLORADORES ESPAÑOLES DEL SIGLO XIX" (MURGA, GATELL Y RIVADENEYRA).

Bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Pedro de Novo y Fernández Chicarro, a quien acompañaban en la Mesa los Ilmos. Sres. D. Félix Campos-Guereta y D. José Díaz de Villegas, Directores generales

del Instituto Geográfico y Catastral y de Marruecos y Colonias, respectivamente, y el Secretario perpetuo de la Sociedad, y con asistencia de buen número de socios en el estrado y de gran cantidad de público que llenaba el salón, se celebró este acto, en el que el Sr. Gavira desarrolló el tema con gran aplauso de todos los concurrentes.

El texto de la conferencia se publicará íntegro en el BOLETÍN de la Sociedad.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

JUNTA DIRECTIVA

Sesión del día 28 de Octubre de 1946.

Bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Pedro de Novo y con asistencia de los Sres. López Soler, Traumann, Escoriaza, Gavira, Sáenz, García Badell, Castillo y Torroja, Secretario perpetuo, se abrió la sesión a las dieciocho horas treinta y cinco minutos, leyéndose y aprobándose el acta de la anterior, fecha 7 del mismo mes.

El Secretario que suscribe dió cuenta de las siguientes comunicaciones:

Del Ministerio de la Gobernación, pidiendo informe sobre la petición del Ayuntamiento de Montejo de Licerias (Soria), que desea llamarse Montejo de Termancia; se encarga del mismo al Sr. Castillo, y del Valedolea, que redactará el Sr. López Soler.

El Instituto Geográfico remite algunas hojas de nueva publicación del Mapa nacional a escala de 1:50.000.

El Director general de Marruecos y Colonias, varias publicaciones de la misma. Todos estos envíos son recibidos con agrado.

Se procede a la admisión de los socios propuestos en la sesión anterior.

El Secretario que suscribe manifiesta que se propone visitar al Almirante de la Escuadra, Excmo. Sr. D. Salvador Moreno, para rogarle dé en la Sociedad una conferencia sobre el viaje que recientemente realizó a Buenos Aires al frente de la Embajada extraordinaria que asistió a la toma de posesión del Presidente de la Argentina, General Perón.

El Sr. Novo leyó las cartas que ha dirigido a los Excelentísimos Sres. Ministros de Marina y Obras públicas y Subsecretario de la Presidencia, comunicándoles los acuerdos de la Sociedad sobre la devolución al pueblo de Palos de este su antiguo nombre, dragado del puerto del mismo y fondeamiento en él de una reproducción de la carabela "Santa María", manifestando que se proponía hacer entrega de aquellos mensajes en visita que, en unión del Secretario perpetuo, haría a los respectivos destinatarios. Se incluyen a continuación:

"Excmo. Señor:

Tengo la honra de dirigirme a V. E., en mi calidad de Presidente de la Real Sociedad Geográfica, elevando la presente instancia, que espero se digne apoyar.

Con motivo de hallarse un grupo de diplomáticos y profesores hispanoamericanos en la Residencia Universitaria de La Rábida, aquéllos supieron con sorpresa que el nombre actual del puerto de *Palos* es, oficialmente, *Palos de la Frontera*, el cual disonó en sus oídos, acostumbrados al de *Palos de Moguer*, tradicional en sus países y aun en muchos libros españoles.

El deseo unánime de los expresados hispanoamericanos de que se restituya a aquel famoso puerto su nombre histórico fué expuesto ante nuestra Sociedad por el jurisconsulto mejicano D. Rodolfo Reyes, ex Ministro de Justicia en su Patria, y D. Rodolfo Barón de Castro, Secretario de la Legación de El Salvador en Madrid y primer defensor de España en las reuniones de la O. N. U. a principios de este año.

Trajeron el proyecto a nuestra Sociedad, no sólo por el gran prestigio científico de que ésta goza, sino porque es la encargada, oficialmente, de dictaminar acerca de los cambios de nombres de ciudades, pueblos y parajes.

Movida por tan altas autoridades y por el interés propio del asunto, la Sociedad lo tomó en consideración en su Junta directiva y también ha sido objeto de importante solemnidad el pasado lunes 14 de este mes, con motivo de la Fiesta de la Raza.

Para mejor inteligencia del asunto, se transcribe a continuación

el informe de nuestro consocio D. José Gavira, aprobado por nuestra Junta directiva y aclamado en la solemnidad mencionada:

"1.^a En los más antiguos repertorios toponímicos, hasta la mitad del siglo XIX, la entidad municipal cuyo nombre se discute figura con el de *Palos*, solamente.

"2.^a También lleva dicho nombre en la cartografía hasta finales del pasado siglo; por ejemplo, en los mapas de Tomás López.

"3.^a En la correspondencia cruzada entre el Descubridor, Colón, y los Reyes Católicos acerca de los preparativos del primer viaje, se cita siempre la *Villa de Palos*, sin aditamento alguno.

"4.^a Son los historiadores de Indias, López de Gómara y Fernández de Oviedo, los primeros que (aun no mediado el siglo XVI) al citar la villa de *Palos* dicen *Palos de Moguer*.

"5.^a Este nombre, *Palos de Moguer*, no figuró nunca de modo oficial ni en mapas, ni en ningún nomenclátor, sino que se trata de un apelativo arrastrado por cercanía de la villa de Moguer, cabeza del condado del que dependía Palos.

"6.^a El nombre de *Palos de la Frontera* debió de ser concedido a dicha villa hacia 1855, y es el que hoy lleva en el nomenclátor oficial de España.

"7.^a La concesión de este apelativo *de la Frontera* (mal dado, porque la antigua frontera de los reinos cristiano y árabe pasaba muy lejos de aquel punto) debió de hacerse a petición del Ayuntamiento de Palos y obedeció, seguramente, a motivos de rivalidad local, ya que Moguer había perdido su importancia antigua, y, en cambio, es Palos cuna del Descubrimiento.

"8.^a Se deduce de todo lo dicho que no es oportuno solicitar se cambie el nombre de *Palos de la Frontera* por el de *Palos de Moguer*, supuesto que este último nombre fué expresión popular y nunca tuvo carácter oficial. Lo que sí procede es solicitar se suprima el apelativo *de la Frontera*, falso e inoportuno, y que la villa recobre, simplemente, el nombre de *Palos*, que es como se llamaba cuando Colón salió de allí.

"9.^a Conviene advertir que no hay en España ninguna otra población con el nombre de *Palos* que pudiera confundirse con la famosa de Huelva."

La Sociedad se dirige, pues, a V. E. y

SUPLICA que el Gobierno se digne decretar que en lo sucesivo el nombre oficial de la gloriosa villa vuelva a ser el de *Palos*, sin apelativo alguno.

Lo que esperamos obtener del excelente criterio de V. E., cuya vida guarde Dios muchos años.

Madrid, 28 de Octubre de 1946.—El Presidente, *Pedro de Novo*.
Excmo. Sr. Subsecretario de la Presidencia del Gobierno.”

* * *

“Excmo. Señor:

Tengo la honra de dirigirme a V. E., en mi calidad de Presidente de la Real Sociedad Geográfica, elevando la presente instancia, que espero se digne atender:

Con motivo de hallarse un grupo de diplomáticos y profesores hispanoamericanos en la Residencia Universitaria de La Rábida, aquéllos convinieron en lo grato y oportuno que sería el que en aguas de Palos se meciesen de continuo las tres carabelas que de allí salieron, con lo que se mantendría vivo el acontecimiento más trascendental de nuestra Historia. Llevados de su entusiasmo aquellos ilustres visitantes, incluso formaron el proyecto de que entre nuestra nación y las suyas sufragasen el gasto de construcción.

El deseo unánime de los expresados hispanoamericanos fué expuesto ante nuestra Sociedad por el jurisconsulto mejicano D. Rodolfo Reyes, ex Ministro de Justicia en su Patria, y D. Rodolfo Barón de Castro, Secretario de la Legación de El Salvador en Madrid y primer defensor de España en las reuniones de la O. N. U., a principios de este año.

Movida por tan altas autoridades y por el interés propio del asunto, la Sociedad lo tomó en consideración en su Junta directiva, y también ha sido objeto de importante solemnidad el pasado lunes 14 del corriente mes, con motivo de la Fiesta de la Raza.

La Sociedad se dirige, pues, a V. E. y le

SUPLICA que se digne apoyar esa iniciativa que tanto honra a los que la proponen como debe satisfacer a España, y que se estudie la reconstrucción, al menos de la “Santa María”, para que permanezca en

Palos como monumento glorioso y único entre cuantos pueden ostentar todas las naciones.

Lo que esperamos obtener del excelente criterio y del patriotismo de V. E., cuya vida guarde Dios muchos años.

Madrid, 28 de Octubre de 1946.—El Presidente, *Pedro de Novo*,
Excmo. Sr. Ministro de Marina.”

* * *

“Excmo. Señor:

Tengo la honra de dirigirme a V. E., en mi calidad de Presidente de la Real Sociedad Geográfica, elevando la presente instancia, que espero se digne atender:

Con motivo de hallarse un grupo de diplomáticos y profesores hispanoamericanos en la Residencia Universitaria de La Rábida, aquéllos convinieron en lo grato y oportuno que sería el que en aguas de Palos se meciesen de continuo las tres carabelas que de allí salieron, con lo que se mantendría vivo el acontecimiento más trascendental de nuestra Historia.

Este proyecto condujo, forzosamente, al de que se dragara aquel puertecito lo bastante para el mencionado propósito. Llevados de su entusiasmo los ilustres visitantes, incluso proyectaron que entre sus naciones y la nuestra sufragaran los gastos de tales obras.

El deseo unánime de los expresados hispanoamericanos fué expuesto ante nuestra Sociedad por el jurisconsulto mejicano D. Rodolfo Reyes, ex Ministro de Justicia en su Patria, y D. Rodolfo Barón de Castro, Secretario de la Legación de El Salvador en Madrid y primer defensor de España en las reuniones de la O. N. U., a principios de este año.

Movida por tan altas autoridades y por el interés propio del asunto, la Sociedad lo tomó en consideración en su Junta directiva, y también ha sido objeto de importante solemnidad el pasado lunes 14 de este mes, con motivo de la Fiesta de la Raza.

La Sociedad se ha dirigido al Excmo. Sr. Ministro de Marina para lo que se refiere a la construcción de la carabela “Santa María”, y ahora tiene la honra de dirigirse a V. E. y le

SUPLICA que se digne apoyar esa iniciativa que tanto honra a los que

la proponen como debe satisfacer a España, y que se estudie el dragado del puertecito de Palos para que en él pueda permanecer la "Santa María" como monumento glorioso y único entre cuantos pueden ostentar todas las naciones.

Lo que esperamos obtener del excelente criterio y del patriotismo de V. E., cuya vida guarde Dios muchos años.

Madrid, 28 de Octubre de 1946.—El Presidente, *Pedro de Novo*.
Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas."

En relación con el cambio del actual nombre de Palos de la Frontera, el Secretario que suscribe indicó la conveniencia, para tener éxito en la gestión, de contar previamente con la aquiescencia del Gobernador civil de Huelva y del Ayuntamiento de la localidad; la Junta se mostró de acuerdo.

Manifestó, asimismo, en relación con lo consignado en el punto 7.º del informe del Sr. Gavira, que la frontera a que se refiere en nombre oficial de Palos, no es la de los reinos cristiano y árabe, sino del Condado de Moguer, que pasaba por las proximidades de aquel puerto.

Finalmente, dió cuenta de las conferencias que se preparan para los próximos meses.

No habiendo más asuntos que tratar, se levantó la sesión a las veinte horas treinta minutos.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret*.

SESION PUBLICA

Celebrada el día 11 de Noviembre de 1946.

CONFERENCIA DEL ILMO. SR. D. JOSÉ ORTIZ DE ECHAGÜE.

Presidió el Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, a quien acompañaban en la Mesa el Ilmo. Sr. D. José Campos-Guereta, Director general del Instituto Geográfico, y el Secretario perpetuo que suscribe, y ocupa-

ban el estrado muchos señores Socios y el salón un distinguido público.

Esta conferencia consistió en la presentación de gran número de magníficas vistas fotográficas, algunas en color, presentando trajes regionales de las comarcas de España en que éstos son más bellos y típicos y en las amenas y documentadas explicaciones de los mismos. Se publicará en el BOLETÍN de la Sociedad y fué muy aplaudida.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 25 de Noviembre de 1946.

CONFERENCIA DEL ILMO. SR. D. LEÓN MARTÍN GRANIZO.

Presidió el Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, a quien acompañaban en la Mesa los Ilmos. Sres. D. Ramón Menéndez Pidal, D. Juan López Soler, D. José Díaz de Villegas y el Secretario perpetuo de la Sociedad, y ocupaban el estrado algunos señores Socios y el salón un público distinguido.

El conferenciante desarrolló el tema "Los Caminos y Puentes de España", ilustrándolo con planos y fotografías, y siendo muy aplaudido al terminar. El trabajo se publicará íntegro en el BOLETÍN de la Sociedad.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 2 de Diciembre de 1946.

CONFERENCIA DEL ILMO. SR. D. ABELARDO DE UNZUETA YUSTE.

Presidió el Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, a quien acompañaban en la Mesa los Ilmos. Sres. D. José Díaz de Villegas y D. Juan Bo-

nelli y Rubio, Director general de Marruecos y Colonias y Gobernador general de los Territorios de Guinea, respectivamente, y el Secretario general que suscribe.

La conferencia del Sr. Unzueta, sobre "El tratado de El Pardo y las expediciones a la Guinea española; aspectos económicos", fué muy aplaudida por los oyentes y se publicará en el BOLETÍN de la Sociedad.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 9 de Diciembre de 1946.

CONFERENCIA DEL SR. D. JOSÉ IBÁÑEZ CERDÁ.

Constituyeron la Mesa presidencial los Sres. D. Pedro de Novo, D. José Félix Campos-Guereta, D. Juan López Soler y el Secretario perpetuo de la Sociedad, ocupando el salón buen número de Socios y oyentes.

El tema del trabajo, "Los precedentes de la división territorial española", fué desarrollado con gran detalle y aplaudido a su terminación. Se publicará en el BOLETÍN.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

JUNTA DIRECTIVA

Sesión del día 16 de Diciembre de 1946.

En el día de la fecha, a las dieciocho horas cuarenta y cinco minutos, bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Pedro de Novo y con asistencia de los Vocales Sres. Director general del Instituto Geográfico y Catastral, López Soler, Traumann, Castillo, Igual, Gavira, García Badell y Torroja, Secretario perpetuo, se abrió la sesión, leyéndose y aprobándose el acta de la anterior, fecha 28 de Octubre último.

El Secretario general que suscribe dió cuenta de las siguientes comunicaciones recibidas:

Del Director del Servicio Geográfico del Ejército, un ejemplar de la obra recientemente publicada por éste, *Dos expediciones españolas contra Argel, 1541 y 1775*.

Del Instituto "Juan Sebastián Elcano", el programa de trabajos para el curso de 1946-47.

De la Sociedad Geográfica de Finlandia, pidiendo reanudación del cambio de nuestras publicaciones con las suyas; el Secretario dió cuenta de haberlo intentado hace algún tiempo, habiéndole sido devueltas las cartas por incomunicación postal con el país citado.

De la Institución Cultural Española, de Buenos Aires, manifestando haber resuelto hacer el estudio de la obra de los naturalistas españoles del Río de la Plata (siglo XVIII) y solicitando la cooperación de la Sociedad con tal fin. Se acordó ofrecerla de buena gana, designando para hacerla efectiva una Comisión compuesta por los Sres. Novo, Guillén y el Secretario perpetuo que suscribe.

El Sr. Presidente solicita de la Real Sociedad Geográfica autorización para que el *Bosquejo de un Diccionario de Voces usadas en Geografía física y en Estatigrafía*, que desde 1942 viene publicando en el BOLETÍN de aquélla, pueda ser incluido, haciendo constar aquella circunstancia, en el *Diccionario de Geología y Ciencias afines* que actualmente prepara por encargo de la Editorial Labor; se acuerda, por unanimidad, concederle la autorización solicitada.

El Secretario general que suscribe da cuenta a la Junta de las comunicaciones recibidas de la Unión Geográfica Internacional, participando que el próximo Congreso se celebrará en Lisboa durante el año 1948 y solicitando el envío a su cuenta de Londres de la cuota correspondiente a 1946, cuyo importe se fija en ocho onzas de oro fino, o sea, al cambio de 31 de Julio último, de 68 libras, 18 chelines. Se acuerda solicitar de la Presidencia del Consejo la autorización necesaria para reorganizar el Comité español de la citada Unión, que es la Directiva de la Sociedad, y para hacer el envío de la cantidad citada.

Los Sres. Castillo y López Soler leen los informes que han redactado sobre las peticiones de cambio de nombre de Montejo de Licerias (Soria) y de capitalidad de Valdeolea (Santander), respectivamente; ambos son aprobados.

No habiendo más asuntos que tratar, se levantó la sesión.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 20 de Enero de 1947.

CONFERENCIA DEL EXCMO. SR. ALMIRANTE D. SALVADOR MORENO
FERNÁNDEZ.

Presidió esta sesión el Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, a quien acompañaban en la Mesa los Excmos. Sres. Subsecretario de Educación Nacional, D. Jesús Rubio; Embajador de la Argentina, D. Pedro Radío; Consejero de la misma, D. Raúl Labougle; Secretario general del Ministerio de Marina, Almirante Heras Mac Karty; Representantes del Ministerio de Asuntos Exteriores, Ministros Sres. García Olay y Galán, y el Secretario perpetuo que suscribe.

El conferenciante leyó una interesante disertación relatando los antecedentes y desarrollo de la Embajada extraordinaria que presidió para asistir a la toma de posesión de la Presidencia de la República Argentina del General Perón. Fué largamente aplaudido por los socios y personalidades que ocupaban el estrado y por el selecto público que llenaba totalmente el salón.

Para que pueda ser leída por todos, se publicará íntegra en el BOLETÍN de la Sociedad.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 3 de Febrero de 1947.

CONFERENCIA DEL ILMO. SR. D. CIRIACO PÉREZ BUSTAMANTE,
CATEDRÁTICO DE LA UNIVERSIDAD CENTRAL.

Presidió el de la Sociedad, Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, a quien acompañaban en la Mesa los Excmos. Sres. Ministro de Colombia, D. Eduardo Caballero Calderón; Vicepresidente de la Sociedad, don José Casares Gil; Académico de la Historia, Sra. D.^a Mercedes Gaibbrois de Ballesteros; Ministro de Venezuela en Suiza, D. Alberto Zérega Fombona, y el Secretario perpetuo que suscribe.

Con fácil y amena palabra, el Sr. Pérez Bustamante relató el viaje que hace pocos meses hubo de realizar por tierras de Colombia, formando parte de una Misión diplomática y cultural, siendo muy aplaudido por los socios y público que ocupaba el salón, y dando las cuartillas de su disertación para el BOLETÍN de la Sociedad.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 10 de Febrero de 1947.

CONFERENCIA DEL SR. D. CARLOS LUIS DE CUENCA Y GONZÁLEZ OCAMPO,
PROFESOR DE LA FACULTAD DE VETERINARIA DE MADRID.

Presidió el Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, a quien acompañaban en la Mesa el General López Soler, Presidente de la Sociedad Veterinaria de Zootecnia, D. Pedro de Carda, y el Secretario perpetuo que suscribe.

El Sr. De Cuenca leyó su interesante y bien escrita disertación, siendo muy aplaudido por los Socios y por el público que llenaba to-

talmente el salón, entregando el manuscrito para su publicación en el BOLETÍN de la Sociedad.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 17 de Febrero de 1947.

CONFERENCIA DEL TENIENTE CORONEL DE ESTADO MAYOR, ILUSTRÍSIMO
SR. D. ANGEL GONZÁLEZ DE MENDOZA.

Presidió el Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, a quien acompañaban en la Mesa el General López Soler, el Coronel Lombardero y el Secretario perpetuo que suscribe.

El trabajo leído por el conferenciante llevaba por título "El problema geográfico de *La Araucana* y la expedición de D. García de Mendoza", y fué ilustrado con algunos mapas. Los Socios que ocupaban el estrado y el público que llenaba el salón aplaudieron al Sr. García de Mendoza por su labor. Esta se publicará en el BOLETÍN.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 24 de Febrero de 1947.

CONFERENCIA DEL EXCMO. SR. ALMIRANTE D. PASCUAL DÍEZ DE RIVERA
Y CASARES, MARQUÉS DE VALTERRA.

Presidió la sesión el Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, a quien acompañaban en la Mesa los Almirantes D. Rafael Rodríguez García, Director del Instituto Español de Oceanografía; D. Ramón Rodríguez

Castro, Director general de Pesca, y Marqués de Huétor de San Millán, y los Sres. D. Miguel Menéndez Boneta y D. Félix Campos-Guereta, Directores generales, respectivamente, de Puertos y del Instituto Geográfico y Catastral, y el Secretario perpetuo que suscribe.

El Marqués de Valterra desarrolló el tema "La Mar, despensa mundial inagotable e insustituible en tiempos de escasez", siendo muy aplaudido, al terminar, por los Socios y el público que llenaban, respectivamente, el estrado y el salón. Entregará el original de su conferencia para su publicación en el BOLETÍN de la Sociedad.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

JUNTA DIRECTIVA

Sesión celebrada el día 3 de Marzo de 1947.

Bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, y con asistencia de los Vocales Sres. Coronel Lombardero, Jefe del Servicio Geográfico y Cartográfico del Ejército, López Soler, Traumann, Escoriaza, Gavira, Igual, Guillén, Sáenz, García Badell y Torroja, Secretario general, se abrió esta sesión a las dieciocho horas cuarenta y cinco minutos, leyéndose y aprobándose el acta de la anterior, fecha 16 de Diciembre último.

El Secretario perpetuo dió cuenta de las siguientes comunicaciones:

Del Ministerio de Educación Nacional, referente a la asistencia del Comité Nacional Español de la Unión Geográfica Internacional, constituido por la Junta directiva de la Real Sociedad Geográfica, al Congreso que aquélla celebrará en Lisboa el próximo año de 1948 y al pago de la cuota de la misma para 1946, importante 68 libras 18 chelines.

Del Ministerio de Asuntos Exteriores, varias comunicaciones de las fechas y asuntos siguientes:

11 de Diciembre de 1946, enviando recorte del diario *La Epoca* con declaraciones del Ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina, Dr. Bramuglia, sobre expedición a las regiones antárticas que

aquel Gobierno prepara para fecha próxima, simultáneamente con otras de Estados Unidos y Chile.

20 de Enero de 1947. Comunicación de la Embajada de España en Lisboa, transmitiendo nota de su Agregado cultural sobre la Exposición de Etnografía angolana realizada en aquella capital.

25 de Enero de 1947. Transmitiendo nota verbal de la Embajada del Brasil en España, en que se solicita información urgente sobre los más recientes Atlas y Mapas de nuestra Patria, tanto generales como parciales, así como sobre Catálogos de Museos, bibliotecas, archivos y mapotecas que posean colecciones cartográficas. El Sr. Director de nuestra Biblioteca facilitará los datos pertinentes.

27 de Enero de 1947. Transmitiendo copia del Despacho de la Embajada de España en Buenos Aires, informando sobre la salida de la expedición argentina al Polo Sur en el transporte de guerra "Patagonia".

31 de Enero de 1947. Transmitiendo Despacho de la Embajada de España en Lima, sobre conferencias pronunciadas por los señores Dr. Emilio Castañón sobre "Estado y Geografía", en la Universidad Católica; del Dr. Javier Pulgar Vidal, sobre "Las Yungas fluvial y marítima", en la Universidad Nacional de San Marcos, y del Dr. Alfredo Barrantes, sobre "El valle de Huayabamba", en la Sociedad Geográfica de la citada capital.

6 de Febrero de 1947. Trasladando la iniciativa de la Institución Cultural Española de Buenos Aires sobre publicación de los trabajos que en el Plata realizaron los naturalistas españoles en el siglo XVIII, que ya se había recibido directamente y de que se había dado cuenta en la reunión de esta Directiva en 16 de Diciembre último.

7 de Febrero de 1947. Transmitiendo nota de la Embajada de España en Lima, con un interesante artículo del Capitán de Fragata de la Armada, Dr. Antonio J. Saldías, sobre el grave problema que, en su concepto, plantearía al Perú la apertura del Canal de Panamá en un trazado a nivel, es decir, sin exclusas. El Secretario que suscribe opina que, dado el interés geográfico de este trabajo, podría insertarse en el BOLETÍN de nuestra Real Sociedad; así se acuerda.

De la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación, invitando a la Sociedad a la recepción de D. Eduardo Aunós.

De la Junta provincial de Ciudad Real del IV Centenario del na-

cimiento de Cervantes, las bases, temas y premios del Certamen literario que aquélla ha organizado.

Del Rector de la Escuela Diplomática, enviando el volumen de las conferencias del último curso.

Del Presidente de la Sociedad Veterinaria de Zootecnia, dando las gracias por las facilidades dadas para la conferencia del Sr. D. Carlos Luis de Cuenca.

Del Director del Instituto de Estudios Africanos, remitiendo la obra *El régimen jurídico-financiero colonial*.

El Socio D. José Gavira Martín ofrece para la Biblioteca un ejemplar de la *Geografía general* que acaba de publicar; algunos señores Socios, que ya la conocían, hacen de ella un cumplido elogio, al que se suman los restantes.

El Socio D. Epifanio González Jiménez presenta un folleto titulado *La verdad de España en América*, que es recibido con agrado.

Los Socios Sres. Novo y Sáenz presentan como Socio de número a D. José Sanz y Díaz, publicista; seguirá los trámites reglamentarios.

La Sociedad Argentina de Estudios Geográficos solicita reanudación del canje de *Anales, Gea* y *Boletín* con nuestro BOLETÍN; se accede a él desde 1922, fecha en que apareció la primera de estas revistas.

El Instituto Geográfico y Geológico de São Paulo, Brasil, solicita reanudación del canje que antes de la guerra mantenía con el antiguo nombre "Comissão Geografica e Geologica de S. Paulo"; se accede a ella.

Lo mismo solicita el *Geological Survey* del Ministerio del Interior de los Estados Unidos.

Terminado el despacho ordinario, el Sr. Presidente saluda al señor D. Julio Guillén, que acaba de regresar de un largo viaje por la América Hispana y le invita a dar a conocer a la Sociedad, en su tribuna pública, sus impresiones. Agradece el Sr. Guillén estas amables frases congratulándose de verse otra vez entre sus compañeros de la Sociedad y ofrece para ésta dos conferencias: una sobre "Mi viaje al Paraguay" (con proyecciones ópticas e ilustraciones musicales), que podrá dar el próximo lunes 10 del corriente, y otra titulada "Crónica anecdótica de la Medición del Meridiano de Quito", para la fecha que se le designe.

Añadió el Sr. Guillén que creía oportuno invitar al Gobierno a que celebre la memoria del ilustre naturalista D. Félix de Azara en su centenario, acuñando una medalla y emitiendo algunos sellos con su efigie, medios sencillos y de seguro reembolso de los gastos que ocasionen.

Añade que el último Congreso panamericano de Historia y Geografía decidieron —quizá con alguna precipitación— publicar algunos mapas de la época de nuestros virreinos, que se guardan en archivos españoles. Cree que podría ofrecerse al Gobierno del Ecuador las planchas del mapa de Francisco Maldonado, que se hallan en nuestro Museo Naval y tendría para la Nación hermana mucho más interés que para España, ya que en aquélla se considera a dicho cartógrafo como una de sus más puras glorias y el primer sabio criollo.

Como ningún señor Socio quiso hacer uso de la palabra, se levantó la sesión.

De todo lo que, como Secretario perpetuo, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 10 de Marzo de 1947.

CONFERENCIA DEL EXCMO. SR. D. JULIO GUILLÉN Y TATO, CAPITÁN DE NAVÍO Y BIBLIOTECARIO PERPETUO DE LA SOCIEDAD.

Presidió el Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, a quien acompañaban en la Mesa los Excmos. Sres. Almirantes Arriaga, Heras, Rotaeché y Rodríguez García, la Excma. Sra. D.^a Mercedes Gaibbrois de Ballesteros, Académico numerario de la Historia, y el Secretario perpetuo que suscribe.

El Sr. Guillén relató, en amena charla, sus impresiones sobre el Paraguay, y fué muy aplaudido por todos los que le escucharon, ofreciendo las cuartillas para su publicación en el BOLETÍN.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 17 de Marzo de 1947.

CONFERENCIA DEL EXCMO. SR. D. JULIO GUILLÉN Y TATO, BIBLIOTECARIO PERPETUO DE LA SOCIEDAD Y CAPITÁN DE NAVÍO.

Presidió el Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, a quien acompañaban en la Mesa los Excmos. Sres. D. José Casares Gil y Contraalmirante D. Juan Carre, Ilmo. Sr. D. Félix Campos-Guereta, Director general del Instituto Geográfico y Catastral, y Torroja, Secretario perpetuo de la Sociedad.

El Sr. Guillén disertó sobre el tema "Crónica anecdótica de la medición del meridiano de Quito", siendo muy aplaudido por los Socios y público, y ofreciendo redactar el trabajo para su impresión en el BOLETÍN de la Sociedad.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 5 de Mayo de 1947.

CONFERENCIA DEL ILMO. SR. D. ENRIQUE GASTARDI Y PEÓN, ASTRÓNOMO Y PUBLICISTA.

Presidió esta sesión el Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, a quien acompañaban en la Mesa los Excmos. Sres. Cotarelo, López Soler y el Secretario perpetuo de la Sociedad.

La conferencia del Sr. Gastardi trató, con gran amenidad, de "El inquietante problema de los mundos habitados", y fué muy aplaudido, al terminar, por los Socios y público que hubieron de escucharle.

Se publicará en el BOLETÍN de la Sociedad. De todo lo que, como Secretario perpetuo, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 19 de Mayo de 1947.

CONFERENCIA DEL ILMO. SR. D. RAMÓN EZQUERRA ABADIA,
CATEDRÁTICO DE GEOGRAFÍA.

La Mesa, presidida por el de la Sociedad, Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, estaba formada por los Sres. Director general del Instituto Geográfico y Catastral, Sr. Campos Guereta, General López Soler y el Secretario general que suscribe. El estrado se hallaba ocupado por buen número de Socios, y el salón por un selecto público. Unos y otro aplaudieron el trabajo del Sr. Ezquerra, en que propuso que la Sociedad celebrara los centenarios de Cervantes, Hernán Cortés y de Don Juan de Austria, que se complen en el próximo año de 1948. Se publicará en el BOLETÍN de la Geográfica. De todo lo que, como Secretario perpetuo, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 26 de Mayo de 1947.

CONFERENCIA DEL ILMO. SR. D. INDALECIO NÚÑEZ, CAPITÁN
DE FRAGATA.

Presidió el Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, acompañado de los Excmos. Sres. Almirante Heras, Secretario general del Ministerio de Marina y Campos Guereta, Director general del Instituto Geográfico y Catastral.

El conferenciante fué muy aplaudido al terminar la lectura de su trabajo, que se publicará en el BOLETÍN de la Sociedad.

De todo lo que, como Secretario general, certifico.—*José María Torroja y Miret.*

SESION PUBLICA

Celebrada el día 19 de Mayo de 1947.

CONFERENCIA DEL ILMO. SR. D. RAMON EXQUIBERA ARAZAVALLANOS
Director del Observatorio de Geografía y Cartografía

La Mesa presidida por el Sr. D. Pedro de Novo estaba formada por los Sres. Director general del Instituto Geográfico y Cartográfico Sr. Campos Guerra, Director general de Estadística Sr. López Sola y el Sr. Secretario general que suscribe. En esta sesión se hallaba ocupado por un número de Socios y el salón por un selecto público. Una vez que se terminó el trabajo del Sr. Exquiibera se procedió a leer el informe de la Comisión de Geografía y Cartografía de la Conferencia de la Comisión de Geografía y Cartografía que se cumplió en el próximo año de 1946 por el Sr. Exquiibera en el Boletín de la Geografía. De todo lo que se trató en esta sesión se levantó un acta que se adjunta a las Actas de la Sesión.

SESION PUBLICA

Celebrada el día 20 de Mayo de 1947.

CONFERENCIA DEL ILMO. SR. D. ISIDORO NUÑEZ, CAPITAN
General de Marina y Comandante en Jefe de la Armada

Presidió el Excmo. Sr. D. Pedro de Novo, acompañado de los Sres. Administrador de Hacienda Sr. Secretario general del Ministerio de Marina y Campos Guerra, Director general del Instituto Geográfico y Cartográfico. El conferenciante fué muy aplaudido al terminar la lectura de su trabajo que se publicó en el Boletín de la Sociedad de Geografía y Cartografía. De todo lo que se trató en esta sesión se levantó un acta que se adjunta a las Actas de la Sesión.