

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA

Homenaje a José Joaquín Real Díaz



SEVILLA, 1973

Precio: 240 Pesetas

Publicaciones de la
EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE SEVILLA
Director: ANTONIA HEREDIA HERRERA

ARCHIVO HISPALENSE



REVISTA
HISTÓRICA, LITERARIA
Y ARTÍSTICA

PERIÓDICO CUATRIMESTRAL

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA

HISTÓRICA, LITERARIA
Y ARTÍSTICA



POCA
1971

TOMO LVI
NUMS. 171-172

Depósito Legal, 27-2-1972

Impreso en España, en los Talleres de la Imprenta Provincial de Sevilla



Publicaciones de la
EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SEVILLA

DIRECTOR: ANTONIA HEREDIA HERRERA.

ARCHIVO HISPANENSE

REVISTA

ARTÍSTICA, LITERARIA, RESERVADOS LOS DERECHOS

Y ARTÍSTICA

Depósito Legal, SE-25-1958

Impreso en España, en los Talleres de la IMPRENTA PROVINCIAL. — SEVILLA

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA

HISTÓRICA, LITERARIA
Y ARTÍSTICA

PUBLICACIÓN CUATRIMESTRAL



2.^a ÉPOCA
AÑO 1973

TOMO LVI
NÚMS. 171-173

Redacción, Administración y Distribución: PLAZA DEL TRINYO, 1.
SEVILLA, 1973. Apartado de Correos 11 - SEVILLA (España)

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA

2.ª ÉPOCA

1973

ENERO - DICIEMBRE

Núms. 171-173

DIRECTOR HONORARIO: MANUEL JUSTINIANO Y MARTÍNEZ

DIRECTOR: ANTONIA HEREDIA HERRERA

SECRETARIO DE REDACCIÓN: JOSÉ MANUEL CUENCA TORIBIO

CONSEJO DE REDACCIÓN:

MARIANO BORRERO HORTAL, PRESIDENTE DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL.

JOSÉ HERNÁNDEZ DÍAZ.

JESÚS ARELLANO CATALÁN.

FRANCISCO LÓPEZ ESTRADA.

ANTONIO MURO OREJÓN.

OCTAVIO GIL MUNILLA.

JOSÉ GUERRERO LOVILLO.

LUIS TORO BUIZA.

FRANCISCO MORALES PADRÓN.

SR. SECRETARIO Y SR. INTERVENTOR DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL.

ADMINISTRADOR: ARACELI SHAW GARCÍA.

REDACCIÓN, ADMINISTRACIÓN Y DISTRIBUCIÓN: PLAZA DEL TRIUNFO, 1.
APARTADO DE CORREOS, 25. - TELÉFONO 223381. - SEVILLA (ESPAÑA)

SUMARIO

I

PAGINAS

CUENCA TORIBIO, JOSÉ MANUEL.— <i>Semblanza de José Joaquín Real Díaz</i>	XIII
---	------

HISTORIA

ABADIE AICARDI, ANÍBAL.— <i>Tucuman y la frontera Atlántica. Aspectos de la integración colonial rioplatense</i> ...	1
AGUILAR PIÑAL, FRANCISCO.— <i>Comoción espiritual provocada en Sevilla por el terremoto de 1755</i>	37
ANDRÉS GALLEGO, JOSÉ.— <i>La iglesia de Sevilla y las polémicas sobre la acción política de los católicos españoles 1900 - 1906</i>	55
ANTÓN SOLÉ, PABLO.— <i>Vida y obra del historiador y almojarife gaditano Agustín de Horozco</i>	75
ALVAREZ PANTOJA, M. ^a JOSÉ.— <i>La Hacienda municipal sevillana en 1819</i>	97
BARNADAS, JOSEP M.— <i>Resonancias andaluzas de la decadencia</i>	109
COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, ANTONIO.— <i>Puente de Viar ¿un empeño frustrado?</i>	117
DOMÍNGUEZ ORTIZ, ANTONIO.— <i>El problema de la vivienda en Sevilla en la segunda mitad del siglo XVIII</i>	125
GONZÁLEZ JIMÉNEZ, MANUEL.— <i>El concejo de Alanís en el siglo XV</i>	135
HEREDIA HERRERA, ANTONIA.— <i>Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla</i>	149
MÁLAGA MEDINA, ALEJANDRO.— <i>Andaluces en la fundación de Arequipa</i>	185
MARTÍNEZ SHAW, CARLOS.— <i>El tercio de frutos de la flota de Indias en el siglo XVIII</i>	201
NEWTON, LOWELL.— <i>La leyenda negra y la historia de la fuerza naval española. Algunos comentarios</i>	219
PONSOT, PIERRE.— <i>Los navazos de Sanlúcar de Barrameda: origen y etimología</i>	233

RAMOS, DEMETRIO.— <i>Walter Raleigh y la hispanificación de sus ideas, como motivo de su decisión sobre la Guayana...</i>	237
RODRÍGUEZ CASADO, VICENTE.— <i>El valor histórico de lo dado...</i>	213
URQUIJO, M. ^a JESÚS.— <i>Menciones de Sevilla, en el primer semestre del año 1500, en la sección del sello del Archivo General de Simancas</i>	257
VALDEÓN BARUQUE, JULIO.— <i>Un ordenamiento de Enrique II a Sevilla...</i>	285
VEGA Y DE LUQUE, CARLOS DE LA.— <i>Relaciones entre Sevilla y China en el siglo XVI...</i>	301
VILAPLANA MONTES, M. ^a ASUNCIÓN.— <i>Documentación del príncipe don Alfonso (XII) en el Archivo Municipal de Sevilla...</i>	307
ANDRÉS GALLEGOS, JOSÉ.— <i>La iglesia de Sevilla y las poe-</i>	
micas sobre la acción política de los católicos espa-	
ñoles 1900 - 1906	55
ANTÓN SOLÉ, PABLO.— <i>Vida y obra del historiador y di-</i>	
mojorista gaditano Agustín de Horozco	75
ALVAREZ PANTOLA, M. ^a JOSÉ.— <i>La Hacienda municipal se-</i>	
billana en 1819	97
BARRADAS, JOSÉ M.— <i>Resonancias andaluzas de la dec-</i>	
dadencia	109
COLLAJES DE TERÁN SÁNCHEZ, ANTONIO.— <i>Puentes de Vitor-</i>	
ia; un estudio frustrado?	117
DOMÍNGUEZ ORTIZ, ANTONIO.— <i>El problema de la violencia</i>	
en Sevilla en la segunda mitad del siglo XVIII	125
GONZÁLES JIMÉNEZ, MANUEL.— <i>El concejo de Alante en el</i>	
siglo XV	135
HEREDIA HERRERA, ANTONIA.— <i>Las Ordenanzas del Consu-</i>	
lado de Sevilla	149
MÁLAGA MEDINA, ALEJANDRO.— <i>Andaluces en la funda-</i>	
ción de Atrevida	185
MARTINEZ SHAW, CARLOS.— <i>El tercer de frutos de la flota</i>	
de Indias en el siglo XVIII	201
NEWTON, LOWELL.— <i>La leyenda negra y la historia de</i>	
la fuerza naval española. Algunos comentarios	219
PONSOT, PIERRE.— <i>Los relatos de Sanjón de Bartram-</i>	
da: origen y etimología	233

*Homenaje
al Dr. José Joaquín Real Díaz*

PRIMERA PARTE

ARCHIVO HISTÓRICO

REVISTA DE HISTORIA Y GEOGRAFÍA

1917

Director: Sr. D. José Joaquín de Urquía

Redactor: Sr. D. J. M. HERRERA

Al Sr. D. José Joaquín de Urquía

CONSEJO DE REDACCIÓN:

- Mariano Barrio de... Presidente de la Junta Provincial
- José Hernández... Secretario
- Francisco López... Vocal
- Guillermo... Vocal
- Luis... Vocal
- Sr. D. ... Vocal

Publicada por el Sr. D. José Joaquín de Urquía, en el número 1, de la calle de San Francisco, Madrid (España)

SUMARIO

I

Expedito Romero, José Álvarez.—*Sentencia de José Joaquín Real (1864)*..... XIII

HISTORIA

Abadía Aguado, Andrés.—*Tucumán y la frontera Atlántica. Aspectos de la integración colonial rioplatense*..... 1

Aguilar Pina, Francisco.—*Comoción estratigrafiada en causa por el terremoto de 1755*..... 31

Aznar Quintana, José.—*La Iglesia de Sevilla y los polémicos sobre la acción política de los católicos españoles 1850-1870*..... 53

Álvarez Sorio, Pedro.—*Vita y obra del historiador y etnohistoriador*..... 75

PRIMERA PARTE

Alvarez Pinero, Juan.—*El Ayuntamiento municipal de Sevilla en 1819*..... 87

Barrera, José M.—*Resonancias andaluzas de la decadencia*..... 103

Collantes de Terán Sánchez, Antonio.—*Preside de Vilar ¿un esposo frustrado?*..... 117

Dodríguez Ortiz, Antonio.—*El problema de la virreinato en Sevilla en la segunda mitad del siglo XVIII*..... 125

González Jiménez, Manuel.—*El concejo de Alons en el siglo XV*..... 135

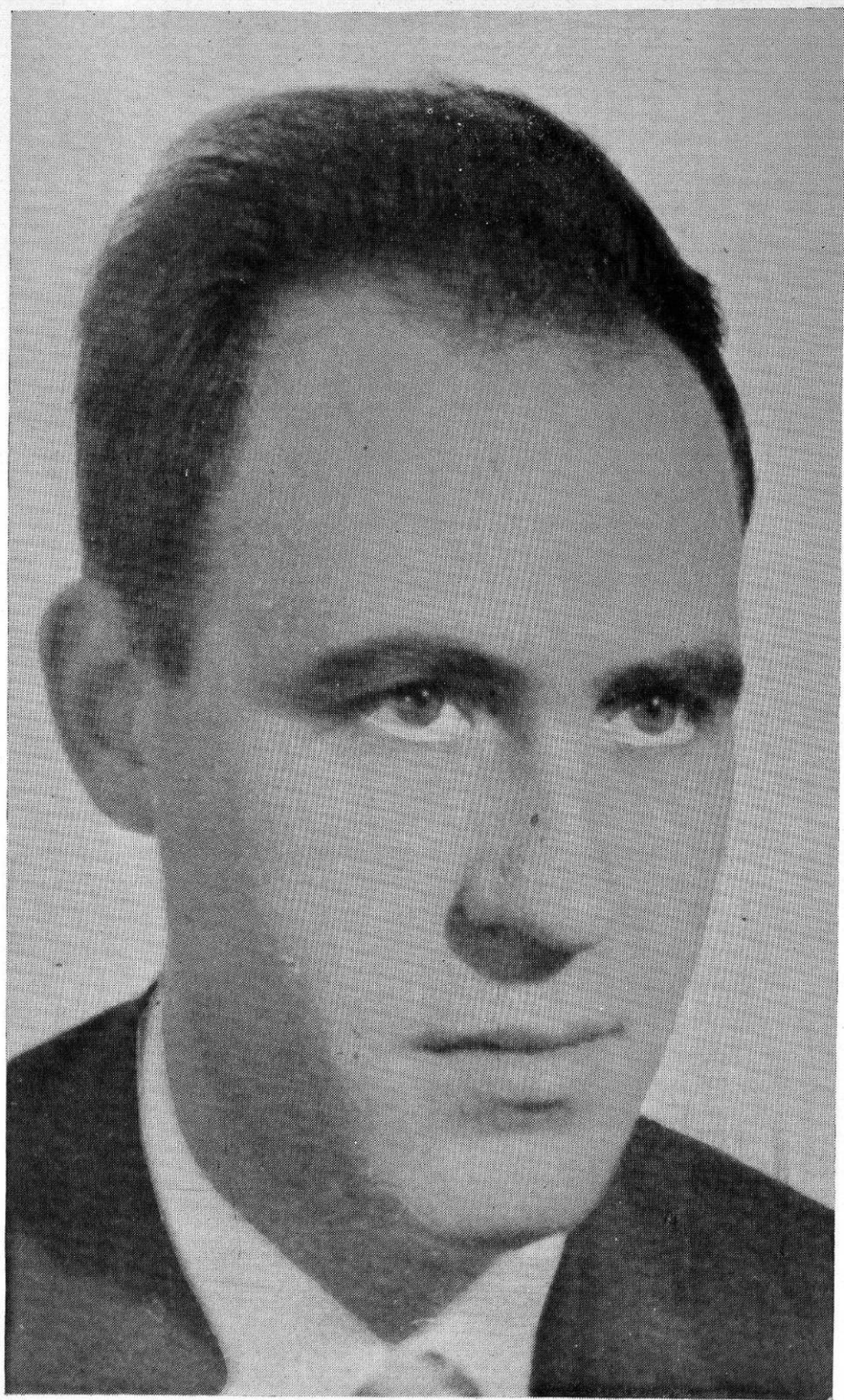
Herrera Herrera, Antonio.—*Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla*..... 149

Málaga Meira, Alejandro.—*Andaluces en la fundación de Arequipa*..... 163

Martínez Shaw, Carlos.—*El tercio de frutos de la flota de Indias en el siglo XVIII*..... 201

Newson, Lowell.—*La leyenda negra y la historia de la fuerza naval española. Algunos comentarios*..... 239

Ponsor, Pizarro.—*Los navazos de Santúcar de Buzanda: origen y etimología*..... 253





SEMBLANZA DE JOSÉ JOAQUÍN REAL DÍAZ

Avanzada la década de los 50, la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Sevilla ofrecía un perfil recoleto. En el medio millar de sus alumnos era aún posible anudar lazos de amistad e intercambiar proyectos, ilusiones y experiencias. Entre los escasos varones que por aquel entonces frecuentaban sus aulas, destacaba por su cordialidad y pronta sonrisa José Joaquín Real Díaz —J. J. para sus íntimos—. La vela de armas de la promoción de 1957 pronto quedó, sin embargo, desasistida de su ayuda a causa de una larga estancia en el extranjero. Más tarde regresó a Sevilla, tras haber dado a los caminos de su vida un golpe de timón.

Consolidada su vocación americanista, José Joaquín Real se integró en la escuela de Estudios Hispanoamericanos, donde su primer trabajo despertaría grandes esperanzas. Ante las “Ferias de Jalapa”, maestros y compañeros comprendieron que se hallaban en presencia de una empresa historiográfica renovadora y ambiciosa. Al mencionado estudio —que tantas veces habría de ser citado desde su aparición— siguieron sin tardanza otros, unidos todos ellos por el común denominador de la sagacidad analítica y la firmeza documental, y, a menudo, también por el enfoque novedoso. Pero con competencia ausente de la pluma del autor de estas líneas, sus amigos americanistas juzgarán de la calidad y significado de su obra en dicha parcela en el homenaje que próximamente se le tributará por el Anuario de Estudios Americanos.

* * *

En el marco de “Archivo Hispalense” solamente recordaremos su preocupación indismayable por la potencialización

cultural de su ciudad, a la que amó lúcida y hondamente. "Es una pena...", era la frase que solía pronunciar cuando alguien apuntaba el estancamiento de alguna institución, la incuria de un monumento, el olvido de figuras que brillaron antaño con luz astral. Constructivo por naturaleza, no dejó que su pesar se anclase, como el de otros muchos sevillanos, en las aguas del narcisismo. Así, al ocupar la dirección de esta revista, su agenda de proyectos se hallaba nutrida de ideas, materializadas en gran parte sin demora, con realismo y eficacia.

Afianzado el prestigio de que gozara en otras épocas merced a la abnegada y generosa labor de Manuel Justiniano y Martínez, "Archivo Hispalense" se hallaba dispuesto a surcar nuevas rutas. El campo temático de la revista se amplió y autores de todo el país se dieron cita en sus páginas. En plena fase experimental al producirse la muerte de José Joaquín Real, resulta sin duda prematura enjuiciar los frutos de su iniciativa, aunque no así su audacia y sugestividad.

Otros afanes atrajeron también su atención durante el corto tiempo que estuvo al frente de "Archivo Hispalense" y de los servicios culturales de la Diputación Provincial de Sevilla. Sobre todos, centró su esfuerzo en el lanzamiento de una colección de monografías de alta divulgación. Al igual que en "Archivo Hispalense", esta serie artística la ideó como lugar de encuentro generacional, cuyos títulos fueran a la par el resultado de una dilatada labor y el fruto ilusionado de una carrera comenzada...

* * *

Como siempre ocurre, la empresa intelectual que José Joaquín Real aspiraba a realizar, reflejaba sus preocupaciones vitales. Educado en un ambiente tradicional, el contacto lacerante con la realidad de algunos pueblos hispanoamericanos junto con ciertas experiencias personales le hicieron sentir la urgencia de una participación sincera y auténtica en todos los órdenes de la vida social. El trabajo en equipo, la colaboración, la lucha contra los taifismos de cualquier especie, constituyeron

en el eje vertebrador de un ideario, testimoniado cada día sin fisuras ni quiebras.

Y, no obstante, la búsqueda de derroteros vedados a la rutina, el desvelamiento de horizontes abiertos a la creatividad y a la imaginación, no se asociaron en su personalidad a un banal iconoclastismo. En pocos miembros de su generación sevillana, la espuela del inconformismo se vio tan equilibrada con el freno del sentido de las proporciones, de los límites de la condición humana.

En obligado escorzo, tal fue el hombre, tal fue el amigo que se nos marchó en el alba naciente de una tibia mañana de enero, dejándonos "duelo en el corazón, llanto en los ojos".

José Manuel CUENCA TORIBIO

Reseña: Mario Villalón de
Elmer del Park, Buenos Aires
1951 (11).

1959 es el año de la incorporación de Portugal bajo el cetro de Felipe II, hijo de Carlos V y de la Emperatriz Isabel, la bella portuguesa immortalizada por Tiziano. Capitulaciones especiales establecieron definitivamente que la vida imperial de los dominios de ambas potencias ibéricas eran discurriendo por canales propios, dentro de la unidad mayor.

Ese mismo año, a partir de su segundo solar fundacional, entre mil zozobras y peripetias, comienzan los trabajos y los días de Santa María de los Buenos Aires, un punto sobre la desolada barbaña atlántica del Virreinato del Perú. Del otro lado, hacia la bahía del Pacífico, está Lima, Ciudad de los Reyes, la capital virreinal. Entre ambas, un océano de torras, con un puñado de poblados y un poderoso centro urbano, la Villa Imperial de Potosí, resacaída así por Marie Helmer (2).

(1) Véase, sobre el tema, el libro de Villalón de Elmer del Park, "El Imperio de Felipe II", editado por el autor, Buenos Aires, 1951, p. 115. Véase también el libro de Villalón de Elmer del Park, "El Imperio de Felipe II", editado por el autor, Buenos Aires, 1951, p. 115.

(2) Véase Helmer, "Potosí y el Imperio de Felipe II", editado por el autor, Buenos Aires, 1951, p. 115.

en el que vertedor de un líquido testimoniado cada día sin
 figura ni nombre. Y no obstante la búsqueda de horizontes vedados a la
 rutina el desmoronamiento de horizontes abiertos a la realidad
 y a la imaginación no se asociaron en su personalidad a un
 bondel inconclusivo. En pocos miembros de su generación se
 hallan la espuela del incertidumbre es tipo tan equívoca
 con el fiero del sentido de las promesas de los límites de
 la condición humana.
 En óptica escoria tal fue el hombre tal fue el amigo
 que se nos muestra en el día sucesivo de una vida que nunca
 enro, de "dónde" "dónde" en el corazón, tanto en los ojos".
 José Manuel Cuevas Toranzo
 en plena vida en sus páginas. En plena vida
 experimenta la muerte de José Manuel Cuevas Toranzo
 en plena vida en sus páginas. En plena vida
 experimenta la muerte de José Manuel Cuevas Toranzo

Otros autores atravesaron también su alameda durante el
 corto tiempo que estuvo al frente de "archivos hispanos" y de
 los servicios culturales de la Dirección Provincial de Sevilla.
 Sobre todos, sobre todos se destacó en el lanzamiento de una co-
 lección de monografías de la "Hispania". Al igual que en
 "archivos hispanos", este sería un libro, la obra como lugar
 de encuentro generacional, época y época, época y época, época
 de "archivos hispanos" y de "archivos hispanos" y de "archivos hispanos".

En la empresa intelectual que José Man-
 uel Cuevas Toranzo se dedicó a realizar, surgían sus preocupaciones
 intelectuales. En contacto con la tradición, el contacto con
 los autores americanos, con algunos autores americanos
 pero con ciertas experiencias personales: la necesidad de sentir la
 necesidad de una participación sincera y auténtica en todos los
 momentos de la vida. El trabajo en el momento de la vida, el
 trabajo en el momento de la vida, el trabajo en el momento de la vida.

LA LEYENDA NEGRA Y LA HISTORIA DE LA FUERZA NAVAL ESPAÑOLA

ALGUNOS COMENTARIOS

La existencia de prejuicios contra los españoles y la experiencia histórica de España no es, seguramente, cosa nueva; la leyenda negra existe desde hace muchos siglos, se ha tratado extensamente (1), y todavía es objeto de atención (2). Muchos historiadores en los Estados Unidos, como este escritor, y tal vez algunos de otros países, se interesaron al principio en la historia española e hispanoamericana debido a la curiosidad despertada por afirmaciones como las siguientes, leídas en la obra *Competition for Empire: 1740-1763*, por Walter Dorn, que forma parte de la bien conocida serie *The Rise of Modern Europe*.

Ningún pueblo de la Europa Occidental ha llevado su pobreza con tanta dignidad y orgullo y ninguno ha mantenido tan celosamente la inviolabilidad de su inercia hereditaria. Los españoles eran naturalmente perezosos, y los siglos de educación dirigida por los clérigos les hicieron tímidos, demasiado escrupulosos e irresolutos. (Pág. 73.)

No solamente es absurda la actitud anteriormente expresada sino que es relativamente común. Esa actitud ha encontrado expresión muy variada. Como ha notado un investigador recientemente al escribir acerca de sus propias experiencias: "...yo había absorbido anti-hispanismo de las películas y la literatura antes de que este prejuicio me fuera confirmado por mis propios profesores" (3).

(1) El trabajo más detallado sobre la leyenda negra es por JULIÁN JUDERÍAS, *La leyenda negra. Estudios acerca del concepto de España en el extranjero*, 9.ª ed. Barcelona, 1943.

(2) Dos trabajos importantes sobre la leyenda negra han aparecido recientemente en inglés: CHARLES GIBSON, *The Black Legend: Anti-Spanish Attitudes in the Old World and the New* (New York: 1971), que ofrece traducciones de varios escritores entre los que se incluyen a William of Orange y Las Casas; y WILLIAM S. MALTBY, *The Black Legend in England: The development of anti-Spanish sentiment, 1558-1660*. Durham, N. C., 1971.

(3) MALTBY, op. cit., prefacio.

Tal vez la leyenda negra sea más evidente en las obras de historia dedicadas a la marina española, especialmente al período de los buques de vela, que en ningún otro género. De aquí el prejuicio se ha extendido a obras de ficción que tienen temas navales como motivos principales. Nuestra meta aquí no es señalar el desarrollo del prejuicio hacia la fuerza naval española—esto se saldría de los límites de este artículo breve— ni tratar de señalar el desarrollo de las obras de ficción escritas en inglés que tratan de este asunto. En vez de hacer eso, nuestro propósito actual es citar algunos ejemplos de la literatura más representativa y más notable de ambos tipos, y luego nos proponemos ofrecer unas sugerencias razonables que reduzcan con el tiempo la extensión de actitudes irrazonables.

Los orígenes del prejuicio en las obras escritas en Inglaterra (cuya tradición antiespañola pasó subsecuentemente a la América del Norte) brotaron de la competencia entre Inglaterra y España durante el siglo XVI, cuando la rivalidad política, económica y religiosa creó un conflicto muy agudo y amargo en los mares europeos y americanos, el cual terminó con la gran guerra naval de 1585-1603 (4). La campaña de la Armada de 1588 parcialmente resultó de la interferencia inglesa en los Países Bajos y la guerra no declarada en las Indias, esos dos problemas crearon una situación insoportable para Felipe II. La derrota de la Armada, según Maltby, “para muchos simboliza la superioridad moral y militar de la nación inglesa, para otros, el triunfo del protestantismo y del liberalismo sobre las fuerzas del oscurantismo católico” (5). No importa cual sea la interpretación, el resultado fue una producción rápida de folletos histéricos y llenos de prejuicios que atribuían distintas enormidades a los españoles, incluso el mito de la confianza excesiva de parte de Medina Sidonia y su flota, la cobardía, la incompetencia, la crueldad y una especie de sed diabólica de sangre. Desafortunadamente, estos mitos asombrosos e insipidos, creados por los panfletistas ingleses, dejaron un residuo de malentendidos matizados de desdén que todavía aparece de manera encubierta en las obras modernas (6).

(4) La obra más autorizada sobre la Guerra Española es por el gran historiador naval inglés Sir Julian CORBETT, cuyos libros son indispensables para estudiar este período: *The Spanish War, 1585-1589* (1898); *Drake and the Tudor Navy*, 2 vols. (1899); *Successors of Drake* (1900). Un estudio más objetivo se da por K. R. ANDREWS, *Elizabethan Privateering, English Privateering during the Spanish War 1585-1603*. Cambridge, 1964.

(5) MALTBY, op. cit., p. 76.

(6) *Ibid.*, pp. 76-87.

Ingleses y norteamericanos durante el siglo presente han realizado correcciones a esta visión deformada de la Armada, la más notable de las cuales es la obra maestra de Garret Mattingly, que recibió una citación especial del Comité del Premio Pulitzer y es un modelo de presentación equilibrada (7). Otra obra muy útil, también por un erudito norteamericano, fue producto de la labor investigadora de Peter Pierson sobre el comandante de la Armada, el duque de Medina Sidonia, cuyo nombramiento se hizo a continuación de la muerte prematura de Santa Cruz. Pierson vindica la actuación del duque, y hace pedazos la acusación infundada de que poseía una confianza excesiva (8). Estos dos estudios representan los mejores esfuerzos de historiadores serios en el campo de la fuerza naval, y su objetividad engrandece su importancia.

El comienzo del periodo de conflictos intermitentes entre los españoles y los ingleses en el mar, y su fase concluyente —las guerras napoleónicas y las de la Revolución Francesa— han recibido atención considerable de los historiadores navales ingleses y norteamericanos (9). Menos estudiados han sido los dos siglos muy significativos transcurridos entre la Armada y la conquista temporal de España por las fuerzas de Napoleón (10). Aunque se ha realizado cierta labor investigadora, muchas conclusiones son patentemente engañosas. Durante la decadencia de la fuerza naval y del ejército en el siglo XVII, eran sin duda significativos los reveses del estado preponderante europeo y tal vez se simbolicen en la derrota de la flota de Oquendo en Downs (1639) y del ejército en Rocroi (1643). Un estudio clásico de este período es *The Thirty Years War*, por C. V. Wedgwood. Quizás debido al deseo de dar énfasis a la importancia del triunfo holandés en Downs, miss Wedgwood debilitó sus argumentos por el modo exagerado de presentarlos. “Este triunfo colosal fue el golpe decisivo contra el poder naval español; vacilante desde la derrota de 1631, el gigante hueco fracasó, nunca

(7) GARRET MATTINGLY, *The Defeat of the Spanish Armada*. London, 1959, ahora en traducción española.

(8) Véase *A Commander for the Armada*, “The Mariner’s Mirror”, vol. 55, n.º 4, Nov. 1969, pp. 383-400.

(9) Un examen útil de la literatura hasta 1930, recientemente reimpresso, es el de G. E. MANWARING, *A Bibliography of British Naval History: A biographical Guide to Printed and Manuscript Sources*. London, 1970.

(10) Un estudio útil es el del Almirante Sir Herbert RICHMOND, *The Navy as an Instrument of Policy: 1558-1727*. Cambridge, 1953. Al tratar la flota española al comienzo de la Guerra de la Sucesión Española, Richmond afirma que la tripulación de la flota “era deplorablemente ineficiente” (p. 285), pero no da las fuentes para esa afirmación.

se levantaría otra vez" (11). Aunque la autora evidentemente no se dio cuenta (o esto no le interesó) del gran renacimiento naval durante el siglo XVIII bajo los monarcas Borbones de España, la derrota en Downs fue seguramente seria, pero ¿fue devastadora? Mis propias investigaciones en el Museo Naval me sugieren que los barcos echados a pique o capturados por los holandeses en Downs, tal vez en más de la mitad eran propiedad de extranjeros y no de comerciantes españoles ni de la Corona.

Durante la década siguiente "el gigante hueco" se reanimó considerablemente (12), pero la condición exacta de la fuerza naval española durante la segunda parte del siglo XVII no es cosa cierta, aunque estudios por Fernández Duro y otros nos ofrecen lo que tal vez sea un fondo generalmente exacto. La lucha en el siglo XVIII entre Inglaterra y España se ha estudiado algo, dos obras notables son *War at Sea under Queen Anne* (Cambridge, 1938), por J. H. Owen, y *The Navy in the War of 1739-1748*, 3 tomos (Cambridge, 1920), por H. Richmond. Ninguno de estos dos autores ha presentado un trabajo equilibrado ni ha hecho uso de las fuentes secundarias de historia de España que tratan de la fuerza naval durante este periodo.

Tal vez el prejuicio sea más intenso al comienzo y al fin de nuestro periodo debido a que Felipe II y Napoleón poseyeron flotas y ejércitos que amenazaron gravemente a Inglaterra con una invasión. En cuanto a las guerras napoleónicas, la objetividad sufre a causa de la figura del Almirante Horacio Nelson, cuyo tratamiento histórico durante años ha sido tan favorable y carente de crítica como el de Isabel la Católica de España y el de Isabel I de Inglaterra. Es igualmente penoso que los elementos de la leyenda negra persistan, y hasta se perpetúen en algunos casos por escritores que debieran saber el daño que hacen. Por ejemplo, G. J. Marcus (que posee un doctorado de la Universidad de Oxford) recientemente ha publicado el segundo tomo de un estudio proyectado en cuatro volúmenes, en el cual trata de la fuerza naval inglesa. Al considerar la coali-

(11) P. 425 de la edición en "paperback" de 1961 (New York).

(12) Véase R. C. ANDERSON, *The Thirty Year's War in the Mediterranean*, en "The Mariner's Mirror", vol. 55, n.º 4, nov. 1969, pp. 435-451, que es meramente un sumario de los estudios del siglo XIX en español, italiano y francés. También útil es el trabajo de CORBETT, el cual no es completamente imparcial, *England in the Mediterranean* (London: 1904).

ción hispano-inglesa de los años 1790 y el apoyo naval de los españoles, dice:

“...pero Pitt no parece haberse dado cuenta de la incapacidad inherente del español para la guerra naval (Nelson y sus oficiales no mantenían tal ilusión); es difícil, si no totalmente imposible; imaginar a una escuadra española navegando continuamente más allá del Cabo Finisterre” (13).

Que el español poseyera una “incapacidad inherente... para la guerra naval” es, en opinión de quien escribe, una especie de atavismo originado en la leyenda negra, como si el español sufriera de un defecto congénito monstruoso, o de una cobardía flagrante, y pasa por alto las notables realizaciones de las flotas y de las armadas, y grandes victorias como Lepanto; en realidad, es una aseveración recargada de prejuicios. Tal vez en este caso Marcus tomó a Nelson demasiado en serio puesto que el almirante había afirmado irracionalmente que un inglés valía tanto como tres franceses (14). Sin duda que Nelson psicológicamente no estaba equivocado; los guerreros a menudo menosprecian a sus enemigos, lo cual por lo menos fortalece la confianza de ellos en sí mismos y vigoriza la esperanza de sobrevivir en los combates. Sin embargo, es equivocado hasta cierto punto aceptar el concepto de Nelson sobre sus enemigos como un juicio exacto de la capacidad combativa de los españoles o de los franceses, y el hecho de que un historiador de tanta experiencia como Marcus lo acepte de ese modo pone en dudas sus demás enjuiciamientos de este período.

En modo alguno los historiadores de la marina incluyen consciente o inconscientemente los elementos de la leyenda negra en sus obras, pero un rasgo común y desafortunado es evidente también en los estudios de Marcus. Aunque en *The Age of Nelson* la materia histórica inglesa ha sido cuidadosamente investigada (se citan varias obras escritas en distintos idiomas), aparecen solamente dos títulos en una bibliografía de dieciséis páginas! El autor ha procedido, desafortunadamente, de modo típico; ha escrito más de quinientas páginas sobre un período

(13) G. J. MARCUS, *The Age of Nelson: The Royal Navy, 1793-1815*. New York, 1971.

(14) “Yo era siempre de la opinión”, Nelson dijo, “he actuado siempre basado en ella, y nunca he tenido razón para arrepentirme de ella, que un inglés era igual a tres franceses”. Citado en la obra de A. T. MAHAN, *The Life of Nelson: the embodiment of Sea Power of Great Britain*, 2.^a ed. Boston, 1899, p. 107.

en el cual España, después de Francia, era el enemigo naval más importante de Inglaterra, pero ha efectuado su labor sin consultar el extenso número de fuentes históricas secundarias sobre la materia en España. El tipo de ignorancia que resulta de ese enfoque unilateral se refleja en la cita ya mencionada. En efecto, Marcus continúa una tradición muy antigua que han perpetuado los historiadores ingleses de la marina, la cual debe desaparecer para siempre.

Un sinnúmero de problemas se deriva de esa manera de historiar. Aunque la mayoría de los eruditos que escriben en inglés admite que los buques de los españoles y de los franceses eran superiores en su construcción a los de los ingleses y que navegaban mejor, los historiadores afirman casi unánimemente que los marinos ingleses superaban a los españoles y los franceses en el arte de la navegación y en la habilidad para manejar los cañones. La rapidez con la cual los ingleses hacían fuego con su artillería se estima usualmente de dos o tres tiros de ellos a un disparo de los franceses o de los españoles. Es decir, las tripulaciones inglesas podían disparar tres veces mientras que los españoles y los franceses disparaban una vez. Durante la llamada "época de Nelson" la afirmación mencionada se repetía a menudo por los marinos ingleses, uno de los cuales participó en la batalla de Cabo de San Vicente (15).

William James, autor de una conocida obra en varios tomos sobre el período, ofrece varios ejemplos de cómo el mito de la leyenda negra, en cuanto a la cobardía de los españoles, ha sobrevivido hasta el siglo XIX:

El aspecto de los ingleses bastaba para desanimar a los españoles... los barcos de éstos se agrupaban tanto, que si un disparo de los británicos no le daba a un barco, seguramente le daría a otro; y muchos barcos de los españoles no podían tirar, sin darle a sus camaradas, lo que pasaba con frecuencia... Un hecho es cierto, que las tripulaciones de los barcos españoles eran las más despreciables que se puedan imaginar... ¿Es de asombrarse que los 'infelices llenos de pánico' ...'cuando les mandaban que subieran a componer el

(15) W. JAMES, *The Naval History of Great Britain*, 6 vols. London, 1859, II, p. 53, quien sigue la narración del coronel Drinkwater Bethune, quien participó en la batalla y cuya narración de la batalla ha sido reimpressa: *A Narration of the Battle of S. Vincent* (London: 1969).

aparejo roto, se arrodillaran en seguida, y en esa posición gritaban, que preferían que los sacrificaran allí mismo antes que desempeñar una tarea en la cual la muerte era inevitable'? (16).

Además de las conclusiones evidentes que se pueden inferir de esta clase de polémica, surgen varias interrogaciones acerca de las tripulaciones españolas. ¿Tuvo la fuerza naval española grandes problemas en el siglo XVIII en encontrar a hombres que sirvieran de marinos? Este era un problema muy evidente en el siglo XVI, y un problema más serio en el siglo XVII (17). Puede ser que la flota española en San Vicente, o todas las flotas españolas de la época, estuvieran pobremente dotadas con hombres obligados a servir. Pero lo mismo ocurría en los buques ingleses durante los siglos XVII y XVIII (18). Si tal fue la situación en el lado español ¿cómo las tripulaciones inglesas se hicieron superiores en el manejo de sus armas? ¿Por qué eran los marinos ingleses novicios mejores que los españoles? ¿O eran realmente superiores? No se pueden contestar esas preguntas aquí, pero debieron haber sido contestadas por los historiadores navales tales como Marcus y antes de él por William James, y un sinnúmero de otros que han escrito acerca de esta época. Todo esto insinúa un tema que se debe estudiar más tarde: el nivel del conocimiento acerca de la marina española durante la época de los buques de vela.

Han acusado a los marinos españoles de ser débiles, y también cobardes, mal preparados. Mahan dice: "en estos días Nelson debe haber sentido cierta simpatía por los afeminados españoles, que se enfermaban durante un crucero de sesenta días" (19). Los historiadores elogian a la flota inglesa que luchó durante las guerras napoleónicas por haberse mantenido sana, tal vez sin recordar el hecho de que durante el siglo XVIII, las expediciones inglesas al mar Caribe y a la América del Norte terminaron con miles de bajas debidas a las enfermedades (20).

(16) *Ibid.*, pp. 52-53. La cita ha sido tomada por James del trabajo de Drinkwater Bethune, quien, obviamente, no era un observador imparcial.

(17) J. H. PARRY, *The Spanish Seaborne Empire*. New York, 1970, p. 121. Este trabajo se ha traducido al español.

(18) Hay varios estudios útiles de marinos ingleses; M. A. LEWIS, *The Social History of the Royal Navy, 1793-1815* (1960); C. FIELD, *Old Times Afloat* (1932); John MASEFIELD, *Sea Life in Nelson's Time* (1905); M. OPPENHEIM, *History of the Administration of the Royal Navy*, y más recientemente, Christopher LLOYD, *The British Seaman, 1200-1860: A Social Survey*. Cranbury, N. J., 1970.

(19) MAHAN, *op. cit.*, p. 93.

(20) Por ejemplo, véase David SYRETT, *Living Conditions on the Navy Transports during the American War*, en "The Mariner's Mirror", vol. 55, n.º 1, pp. 87-94.

Las actividades en las Indias dirigidas por el Almirante Vernon produjeron la muerte de aproximadamente 30.000 ó 40.000 hombres, la mayoría de los cuales murieron de enfermedades, pero en ninguna obra encontramos a los eruditos atacar a los ingleses por ser "afeminados". Eran las víctimas desgraciadas de enfermedades tales como la malaria, la fiebre amarilla, el tifus, y la peor de todas, el escorbuto. Este era el exterminador más frecuente de los marinos antes de los años de 1790. El médico inglés James Lind llevó a cabo el "primer" experimento controlado con la dieta a mediados del siglo XVIII y refutó las observaciones de hombres como sir Richard Hawkins, que atribuía la enfermedad a un "cambio de aire" (21). Las sugerencias de Lind acerca del uso de limones y limas no se llevaron a cabo, sin embargo, hasta fines del siglo, cuando se obligó a los barcos ingleses a llevar alimentos antiescorbúticos. De un modo u otro debe darse cierto crédito al capitán español Sebastián Vizcaino por sus observaciones acerca del escorbuto, quien durante un viaje a la costa occidental de California observó que era un remedio para esa enfermedad comer legumbres y frutas frescas (22).

Los conocimientos de carga de los galeones que iban a las Indias en el siglo XVII demuestran que grandes cantidades de frutas frescas se llevaban en las bodegas, y las cartas de los oficiales de la escuadra de Barlovento (que a veces acompañaban a las flotas de plata desde las Indias a España) también revelan que había una gran preocupación por las frutas. Es decir, era necesario que las llevaran en las bodegas de guerra en grandes cantidades (23). ¿Es posible que esos datos aislados signifiquen que los marinos españoles resolvieron conscientemente o por casualidad el problema de la muerte en el mar debido al escorbuto?

Podría extenderse indefinidamente nuestra relación anterior que pone al descubierto cuestiones polémicas e ignorancia de la historia naval española, pero eso no es nuestro propósito. Más bien ahora prestaremos atención a otra fuente de sentimiento antiespañol: las obras de ficción. Algunas novelas de

(21) LLOYD, op. cit., p. 46; para Lind, véase C. LLOYD y J. L. S. COULTER, *Medicine and the Navy, 1200-1900*, vol. III, 1714-1815. Edinburgh, 1961.

(22) Gregorio MARAÑÓN, *Vida e Historia*, 6.ª ed. Madrid, 1958, pp. 110-111, en su ensayo *La vida en las Galeras en tiempo de Felipe II*.

(23) Archivo General de Simancas, Secretaría de la Marina, legajo 292, carta número 42, escrita por Juan Pérez de Cossío al Duque de Linares, Virrey de Méjico, fechada el 23 de noviembre de 1715.

Robert Louis Stevenson y Charles Kingsley contienen matices procedentes de la leyenda negra, pero hay otras más populares ahora, y por eso más importantes, como representativas del género. Por ejemplo, la producción de C. S. Forester.

En doce libros escritos durante un periodo de treinta años, este autor inglés escribió acerca de las aventuras ficticias y la carrera de Horatio Hornblower, quien comenzó como guardiamarina y terminó como almirante de la fuerza naval inglesa. Su carrera naval comprendió la última parte del siglo XVIII y el comienzo del siglo XIX. Los tomos de Forester que tratan de Hornblower, escritos a mediados de este siglo, fueron leídos por millones de personas, y así el autor gozó de mucho éxito y fama. Dos de sus libros que tratan de Hornblower fueron adaptados a películas que tuvieron éxito, y la carrera de Hornblower era tan atractiva que el conocido historiador inglés de la marina, C. Northcote Parkinson, recientemente escribió una biografía completa de este héroe de ficción (24).

El concepto de Forester del oficial español sugiere mucho de la existencia de la leyenda negra, cómo se ha suavizado y moderado a través de los siglos, y se ve la leyenda con el carácter del "Coronel Villena", quien fue salvado por el barco de Hornblower, *Sutherland*, cuando navegaba por la costa catalana ocupada por los franceses en aquel entonces durante las guerras napoleónicas. Villena, coronel de los húsares, ha logrado escapar al ser vencido su regimiento por los franceses. A bordo del buque *Sutherland* el capitán Hornblower le pregunta dónde están situadas las baterías enemigas que protegen el camino a lo largo de la costa, y Villena, con toda honradez, le contesta que no sabe.

Hornblower se dio cuenta [dice Forester] que Villena era probablemente incapaz de dar en lo absoluto información topográfica exacta, lo cual era lo que esperaba de un coronel español de caballería ligera (25).

Un rasgo inicial (común, se da por supuesto, a todos los militares españoles) se establece así; ignorancia de cuestiones técnicas, tales como topografía, desatención a aspectos importantes como caminos. El uniforme de Villena descrito con de-

(24) C. NORHCOTE PARRINSON, *The Life and Times of Horatio Hornblower*. New York, 1970.

(25) C. S. FORESTER, *Captain Horatio Hornblower*. New York, 1944, p. 357.

talles profusos, está demasiado recargado de adornos, e ilustra el supuesto amor de los españoles a la ostentación, pero tras la fachada lujosa hay poca sustancia. Habiendo sido salvado de una posible captura o de un asesinato a manos de los franceses, Villena sigue al capitán Hornblower por el alcázar, hablando con "una locuacidad histérica y una patética falta de deseo de permitirle [Hornblower] que se alejara de él" (26). El excitable y más bien estúpido Villena más tarde ve a una fuerza francesa que marcha a lo largo de la costa al alcance de los cañones del *Sutherland*. Se pone sumamente excitado "gesticulando fieramente" y de manera tonta le pregunta a Hornblower de por qué no da inmediatamente la orden de disparar contra el enemigo.

Hornblower se dio cuenta de que Villena le había estado chachareando en español durante el último cuarto de hora, y no había oído una palabra de lo que había dicho. No iba ahora a malgastar su ataque por abia dicho. No iba ahora a malgastar su ataque por sorpresa contra una caballería que al galope podría situarse fuera de su alcance. Su andanada inicial tenía que reservarse para la lenta infantería (27).

El propósito del autor es bien claro; Villena ejemplifica al español con su apasionada pero irreflexiva impetuosidad, su gusto por la ostentación, su incesante hablar pero sin sentido. Villena contrasta agudamente con el arquetipo del inglés, personificado por Hornblower, que es severo y reservado, hombre de pocas palabras, conservador en su hablar y vestir; un pensador. También decepcionante es el hecho de que los españoles son descritos en otras novelas de Hornblower como perezosos e incompetentes en asuntos técnicos (tales como la navegación). Poseen, en realidad, muchas características que se notan en nuestro personaje. Villena hace un excelente contraste literario con la figura del inglés superior.

Aunque Forester ya ha fallecido, aún florece el género de literatura que hizo tan popular, cuyo héroe era un oficial naval inglés durante la época de los buques de vela. Un historiador naval inglés, Dudley Pope, ha escrito varias novelas similares, y su héroe, el teniente Lord Nicholas Ramage, es también un oficial de la marina española durante la "época de Nelson". Du-

(26) *Ibid.*, p. 358.

(27) *Ibid.*, p. 361.

rante su comandancia de un pequeño cutter inglés en el Mediterráneo, Ramage se encuentra con una fragata española sin aparejo, cuya tribulación era tan incompatible que no había podido en modo alguno improvisar otro aparejo. Mediante acciones heroicas, los ingleses capturan el buque español *La Sabina*, entonces uno de los hombres de Ramage informa de la indescriptible condición de la fragata.

El estado del barco, señor! No creo que lo hayan lavado desde hace semanas. No solamente pedacitos de comida en las cubiertas del rancho y la cocina, señor sino grandes pedazos; exactamente como una pocilga (28).

Más tarde el propio Ramage observa por sí mismo.

Hacia calor y el barco apestaba; agua de pantoque, sudor, ajo, aceite de oliva, vegetales podridos y el excremento de los animales encerrados en la parte delantera añadían su parte al hedor (29)

Además de la suciedad, no hay disciplina en *La Sabina*. La referencia es que se trata de un barco típico de la marina española, y como tal, refleja faltas graves del carácter español. El pueblo español, como sus barcos, hiede intensamente: “el ajo —muy desagradable si Vd. estaba demasiado cerca de un español— le cogía a Vd. con tentáculos invisibles si bajaba a las bodegas” (30).

En tierra, en España, el teniente Ramage se topa con la “religiosidad” española en un mercado pueblerino, donde (entre otras cosas) se venden crucifijos. El oficial mira a los vendedores ambulantes, y “su fervor y ojos brillantes le recuerdan a Ramage de cómo debe haber sido el rostro de la Inquisición” (31). Este breve y parcializado pasaje sirve como eco de otro sonido discordante de la leyenda negra; el supuesto fanatismo del catolicismo español.

Como el Villena de Forester, el almirante Córdoba de Pope es tema del inmenso prejuicio del autor. Ramage proyecta robar las órdenes del almirante Córdoba de la casa en la cual Córdoba

(28) DUDLEY POPE, *Drumbeat*. New York, 1968, p. 81.

(29) *Ibíd.*, p. 90.

(30) *Ibíd.*, p. 96.

(31) *Ibíd.*, p. 140.

vive antes de que su flota se ponga a la mar. He aquí la reacción de Ramage.

Tipicamente español; le gustaba el confort demasiado para vivir a bordo de su nave capitana, aunque era el mayor de los barcos. Con cuatro semanas para reabastecerse, la flota estaría lista para salir, teniendo en cuenta unas cuantas demoras, a mediados de enero (32).

Pero aun a mediados de enero, el lector se entera más tarde, de que la flota española no había salido.

Hoy era el 30 de enero de 1797, y él [Ramage] podía ir a Gibraltar con la simple información de que los españoles estaban bajo órdenes de salir dentro de dos días, aunque era demasiado dudoso que estuvieran listos y el hábito nacional de aplazar para mañana y la tradición de su marina de demorarse en hacerse a la mar hacían que la fecha mencionada en la orden del rey fuera más bien una esperanza optimista que una fecha definida en el calendario (33).

En otros pasajes se pintan a los españoles como ladrones, holgazanes y tortuosos. Bien debe recordarse que esto es solamente ficción. Pudiera argüirse que Forester y Pope estaban en realidad presentando a los españoles desfavorablemente como una técnica literaria apropiada, aunque ambos autores escribieron obras de ficción, esa ficción es también propaganda y transmite la corriente de prejuicios que corre por el estudio histórico de España y de su marina.

¿Puede hacerse algo para informar a los lectores de historia naval y de ficción náutica en los países de habla inglesa de la verdadera historia de la marina española? En opinión del autor de este artículo, la contestación es decididamente afirmativa; mucho puede y debe hacerse. Aunque los autores de obras de ficción colorean a sus personajes con tonos excesivos, debe recordarse que Forester y Pope fueron historiadores navales y que ambos escribieron con gran exactitud sobre cuestiones técnicas relativas a barcos y navegación. Sus opiniones de los españoles fueron probablemente condicionadas por ideas en obras de historia naval que ambos leyeron, obviamente, con mucho cuidado.

(32) *Ibid.*, p. 120.

(33) *Ibid.*, p. 133.

(32) *Ibid.*, p. 120.
(33) *Ibid.*, p. 133.

De gran importancia para iniciar el cambio de esta situación desafortunada es el anuncio de publicaciones españolas que traten de historia naval. Los editores (tales como la Editorial Naval, Madrid) deben enviar sus libros a las numerosas revistas dedicadas a la historia marítima en Europa y las Américas. De esta manera, los investigadores dedicados a estas materias se enterarían de la publicación de nuevos materiales, y tal vez se forzaría a los historiadores navales a usar algunas otras obras además de las de Fernández Duro o Artífano (aunque éstas, por supuesto, son clásicas). Es difícil exagerar la importancia de ese paso, ya que actualmente no se está haciendo. La revista de historia marítima holandesa "Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis" nunca ha publicado la reseña de un libro acerca de la historia naval española escrito en español, aunque publica docenas de reseñas de libros en cada número. Pocas, si acaso, historias navales españolas han sido examinadas en "The Mariner's Mirror", la revista trimestral de la Sociedad Inglesa de Investigación Náutica, que existe desde hace más de un siglo. Lo mismo es cierto en cuanto a la revista "American Neptune", publicada en los Estados Unidos. A menos que eso se realice, las historias navales se comprarán y leerán en España, las ediciones se agotarán y los libros quedarán desconocidos y fuera del alcance de los eruditos no españoles.

Otro paso importante sería si los estudiantes y eruditos españoles concentraran al fin su atención en los siglos XVII y XVIII, los cuales, en términos de estudios históricos, han sido pasados por alto lamentablemente. Menos gloriosos, tal vez, en cuanto a combates navales, estas dos centurias presenciaron, a pesar de todo, la decadencia y el resurgimiento de la marina; fueron épocas de suma importancia. Temas más antiguos como Lepanto, la Armada y los jefes navales como el Marqués de Santa Cruz y don Juan de Austria han sido estudiados de modo interminable; se puede prestar una atención más fructuosa a otras cuestiones.

Sería sumamente útil también si los historiadores se dedicaran a tópicos administrativos, un asunto que ha sido brillantemente estudiado respecto a la marina inglesa del siglo XVIII (34). Igualmente importante es la historia social de

(34) John ERMAN, *The Navy in the War of William III, 1689-1697: Its State and Direction*. Cambridge, 1953, y el trabajo igualmente brillante de su discípulo, Daniel A. BAUGH, *British Naval Administration in the Age of Walpole*. Princeton, N. J., 1965.

