

Marinos descubridores



FUNDACIÓN NAO VICTORIA

José de Córdova y Ramos: Circunvaló el globo terráqueo

«Nos enfrentamos con la biografía de un eminente marino y uno de los más ilustres y menos recordados utreranos. Ningún otro utrerano ha pasado con tal fuerza a la historia de España» (Sánchez Núñez, Pedro. *Venturas y desventuras de un marino utrerano: José de Córdova y Ramos*. Sevilla, 2002)

IGNACIO FERNÁNDEZ VIAL-GUADALUPE FERNÁNDEZ MORENTE

Perteneciente a una familia de larga tradición en la Marina, a la edad de 13 años ingresa como "aventurero", puesto que se ocupaba hasta tener la edad suficiente para acceder a la academia de guardiamarinas.

Finalizada su formación académica, José de Córdova embarca en el navío Invencible de la escuadra de Andrés Reggio, que tras cruzar el Atlántico alcanza las costas de América, haciendo escalas en Cartagena de Indias, La Guaira, Puerto Cabello y La Habana, donde recibe su bautismo de fuego al verse involucrado en un duro enfrentamiento con una flota de guerra inglesa, que se salda con la derrota de los británicos. Pronto es ascendido a alférez de fragata y posteriormente de navío, y ocupando tal plaza viaja a Mon-

Datos personales

Nace en Utrera el 26 de septiembre de 1732 y es bautizado en la parroquia de Santa María de la Mesa. A los 18 años había alcanzado el grado de alférez de fragata. Fallece el 3 de abril de 1815 en Cádiz siendo teniente general.

tevideo, Canarias y otros destinos en el Mediterráneo realizando servicios de corso contra los piratas argelinos que hostigaban la navegación por este mar.

Después de un destacado papel en la defensa del Castillo del Morro de Cuba frente a un ataque inglés, José de Córdova comienza sus navegaciones a Filipinas donde este marino obtuvo los grandes logros de su carrera profesional. En el segundo de esta gran travesía hasta Manila, en 1765, navega a bordo del

navío el Buen Consejo desde Cádiz a Filipinas, y al llegar allí se le encarga una hermosa misión: realizar las reparaciones necesarias a la Nao de China o galeón de Manila llamado San Carlos, que debido a haber sido sobrecargada en diversas ocasiones padecía graves averías. Dirigiendo las tareas convenientes para la puesta a punto de la nave, como el calafateado de sus maderas y reposición de aquellas que habían quedado inservibles, el galeón San Carlos vuelve a navegar siguiendo una de las mayores rutas comerciales que registra la histo-

Embarcó en el navío Invencible que tras cruzar el Atlántico alcanzó las costas de América

ria de la navegación.

Con el bagaje de una experiencia de cerca de 25 años en la mar, José de Córdova es designado por el Secretario general de Marina, para una larga y arriesgada misión: es nombrado capitán de la fragata de guerra Astrea que se aprestaba en Cádiz para navegar hasta Filipinas por la ruta del cabo del Buena Esperanza. Después de algunos meses en los que se carena el navío, se pone a punto su jarcía y equipamiento en el arsenal de la Carraca, se nombran los oficiales de abordaje, se estudia la distribución de la carga en sus bodegas y ese embarcan víveres y agua para siete meses de navegación, Córdova se hace a la mar en Cádiz en abril de 1770 con 289 hombres en su tripulación. Tras rebasar las Canarias, y después de 79 días de singladura sin grandes sorpresas avistan el cabo de Buena Esperanza, que doblan con vientos propicios. Continúa su navegar con rumbo directo a Manila, divisando en su derrota la isla de Java que dejan por la banda de estribor. Cruzan el estrecho de Sonda para una vez en el mar de la China poner rum-

Costumbres de la época

Las autoridades españolas controlaban con todo rigor que los galeones que partían para Indias o el Extremo Oriente no salieran a la mar sobrecargados. Para ello se crea la figura del Visitador, algo parecido a la inspección de buques actual. Para vigilar la carga del navío y en consecuencia que éste mantuviera siempre el mismo francobordo, colocaban unas argollas, origen del actual disco de francobordo, clavadas en el forro del casco situadas en la línea de máximo calado. Lógicamente esta argolla nunca podía estar debajo de la línea de flotación. A pesar de estos controles no era infrecuente que las naves se despacharan sobrecargadas, sobre todo en aquellos lugares donde el control se hacía difícil de llevar a cabo.

bo a la bahía de Manila, adonde arriban tras 91 singladuras por aguas del océano Índico, con la satisfacción de «haber arribado con solo dos enfermos declarados de escorbuto, diez levemente picados, y dos, el uno de tersianas, y el otro de enfermedad adquirida». Curiosamente el éxito de los pocos marinos que contrajeron el escorbuto a bordo lo achaca Córdova al «gaspacho que les mandé dar desde que empecé a disminuir la altura y a experimentar algún calor», el gaspacho en este caso concreto se convierte en la tabla de salvación contra la mortal enfermedad del escorbuto que durante siglos azotó a los marinos. Sabiendo los beneficios de plato tan andaluz, José de Córdova hace escala para avituallarse de aquellas verduras que necesitaba su cocinero en la bahía de Tabla y en la isla de Francia.

El 6 de enero de 1771 inicia el regreso a España: atraviesa el estrecho de Sonda, hace una breve escala en la isla de Francia, pasa entre la isla de Madagascar y el continente africano, dobla el cabo de Buena Esperanza siempre acompañado de muy malos tiempos, deja por su babor la isla de Ascensión, y da fin a un agitado y accidentado viaje en la isla de León el 1 de agosto.

