

RECENSIONES

DÍAZ CANO, Juan: *De la Liga Marítima Española a la Real Liga Naval Española (1900/2020)* (ISBN: 978-84-697-2275-6), Real Liga Naval Española, Madrid, 2020, 254 páginas.

Interesante estudio histórico de la Real Liga Naval Española, desde sus antecedentes, con la creación de la Liga Marítima Española en 1900, hasta hoy en día, escrito por el actual presidente de la entidad, Juan Díaz Cano. Comienza con un repaso sobre el origen de las Ligas Navales, en el que el autor expone cómo la aceptación política de los planteamientos de Mahan fue la base sobre la que nacieron las Ligas Navales de Reino Unido (1895), Italia (1897), Alemania (1898), Francia y Bélgica (1899) y Estados Unidos (1902), que surgieron como asociaciones patrióticas para ilustrar a la gente sobre asuntos marítimos, llegar a la opinión pública y hacer propaganda de la mar.

Continúa con la historia de la Liga Marítima Española, que nació en 1900 dentro de la corriente de las anteriores Ligas Navales, gracias al impulso del teniente de navío de 1.ª clase Adolfo Navarrete y de Alcázar. Era una triste época para España y para la Armada, ya que tras una corta guerra contra Estados Unidos, en 1898 el pueblo español había perdido los últimos territorios en ultramar, tanto en el Pacífico como en el Caribe. Comenta el autor cómo aquellas pérdidas produjeron un pesimismo tan grande que, mientras en el extranjero todos eran testigos del decaimiento de España, muchos españoles decían: «Si no tenemos colonias, ¿para qué necesitamos barcos?». El autor relata que fue precisamente para abrir un debate sobre la conveniencia y necesidad de volver a tener una Armada digna y moderna por lo que se celebró el Certamen de Almería de 1900, que tuvo un gran eco mediático e impulsó la creación de la Liga Marítima, que quedó constituida el 16 de diciembre de aquel año bajo la presidencia de Antonio Maura, teniendo como secretario general a Adolfo Navarrete.

La nueva Liga celebró su primer congreso en el paraninfo de la Universidad de Madrid del 6 al 10 de junio de 1901. Desde entonces actuó en el

ámbito marítimo español como *lobby* y como entidad con carácter de utilidad pública, hasta que se produjo su desaparición al estallar la Guerra Civil en julio de 1936.

Díaz Cano narra cómo, pasado el tiempo, en 1963 comenzaron a aparecer artículos de prensa apuntando a una posible refundación de la anterior Liga Marítima, hasta que el 11 de febrero de 1969 se constituyó la nueva Liga Naval como heredera de la antigua Liga Marítima, siendo su primer presidente Antonio Barrera de Irimo. En los siguientes capítulos detalla las biografías de sus presidentes, empezando por el propio Barrera de Irimo (1970-1972), pasando por el largo mandato de Ignacio Martel Viniegra (1974-1988), el periodo de renovación de Felipe Segovia Olmo (2010-2013), y el de relanzamiento protagonizado por el actual presidente, el autor Juan Díaz (2013 hasta hoy).

El libro finaliza hablando de las muchas actividades desarrolladas por la Real Liga Naval Española en los últimos tiempos, con conferencias en los ámbitos de las diferentes áreas; asambleas de la Federación Internacional de Asociaciones y Ligas Navales y Marítimas (FIDALMAR), Congresos Marítimos Nacionales en Santander (2014), Cartagena (2016) y Madrid (2019); y muchas otras actividades culturales y sociales en Madrid y en las diferentes delegaciones. Y cierra con diversos anexos que reproducen documentos fundacionales y de otras épocas.

Es un libro bien documentado, que resulta imprescindible para el que tenga curiosidad por conocer el devenir de la Real Liga Naval Española y del ámbito marítimo en general, a lo largo de una buena parte de la historia de España de los siglos XX y XXI.

DELITTE, Jean-Yves, y BÉCHU, Denis: *Las grandes batallas navales. Trafalgar* (ISBN: 978-84-679-3163-1), Norma Editorial, 2019^o, 56 páginas.

La primera parte de este libro es una historia ilustrada de la batalla de Trafalgar del 21 de octubre de 1805, con guion de Jean-Yves Delitte. Relata la situación de las escuadras francesa e inglesa a finales de septiembre de 1805. La francesa, mandada por Villeneuve, está en Cádiz con la española, tras un viaje sin éxito al Caribe para tratar de atraer la atención de la escuadra inglesa mandada por Nelson e invadir Inglaterra. Y la escuadra inglesa se encuentra en el Atlántico, en la zona del golfo de Cádiz, bloqueando a la francoespañola.

El relato, magníficamente ilustrado con dibujos realizados y coloreados por Denis Béchu, narra una entrevista de un oficial francés con Villeneuve el 29 de septiembre en un patio ajardinado de Cádiz, en el que comentan la posibilidad de salir a la mar para llevar a cabo la pretendida invasión de Inglaterra, a la que se niega Villeneuve. También relata una reunión que tiene lugar el 30 de septiembre en el HMS *Victory*, insignia de Nelson, en la que el almirante inglés es informado de la falta de actividad de los franceses en Cádiz, donde

permanece Villeneuve sin salir a la mar, al tiempo que son comentados los planes franceses de invadir Inglaterra.

Los autores relatan cómo una patrulla francesa sorprende en el campo a una avanzadilla británica que espía las actividades francoespañolas, y se enzarzan a tiros. Mientras, en los barcos franceses corren noticias a medias y bulos de todo tipo: cómo se las gastan los ingleses en combate, posible regreso a casa, cualidades de algunas armas, movimientos de los ejércitos franceses, desembarco de ingleses en una playa, encuentro con la avanzadilla inglesa, o posibles refuerzos a Napoleón.

Es entonces cuando Villeneuve informa a su gente de que ha recibido órdenes de zarpar hacia Nápoles para apoyar a sus paisanos, los franceses. Sobre la marcha surgen comentarios de que Villeneuve quiere salir a la mar porque teme ser destituido, y alguien habla de su posible relevo, ya que el vicealmirante francés Risily-Mesros está en Madrid. Se precipitan los acontecimientos. La escuadra aliada sale de Cádiz el 20 de octubre de 1805, es seguida por la británica, y al día siguiente tiene lugar el combate de Trafalgar, que resulta desastroso para la escuadra aliada francoespañola. El enfrentamiento es relatado con dibujos sueltos y pocas palabras, y en su transcurso, un gaviero francés dispara su fusil desde la cofa de su barco contra un oficial inglés con muchas medallas, que es alcanzado. Al rato vuela la cofa con el gaviero y su fusil, pero antes ha malherido a Nelson, que muere al poco tiempo. Y Villeneuve, que cae prisionero de los ingleses y es liberado a los pocos meses, camino de su casa es asesinado por agentes franceses.

La segunda parte es un pequeño dossier histórico de la batalla escrito por Jean-Yves Delitte, en el que hace comentarios sobre diferentes temas: proyecto napoleónico de invadir Inglaterra, navíos de línea, el *Victory*, Nelson, Villeneuve, mosquetes, disparo que mató a Nelson, detalles del combate, etc.

El libro proporciona una forma original, amena e interesante de conocer el gran combate que tuvo lugar frente al cabo Trafalgar el 21 de octubre de 1805, que supuso una gran victoria para los británicos a pesar de la muerte de su gran almirante Horacio Nelson.

RODRÍGUEZ GARAT, Juan (dir.): *Historia de la Armada. Páginas de la historia de la Armada escritas en la mar* (ISBN: 978-84-9091-496-0), Ministerio de Defensa, Madrid, 2020, 249 páginas.

Libro didáctico, en gran formato y muy bien ilustrado, que narra de una forma atractiva, resumida y muy amena la historia de la Armada, que, como reza en su subtítulo, no es más que una parte de la historia de España escrita en la mar. Y no podía ser menos para un país como España, situado en el extremo suroeste de Europa, casi rodeada de mar, con unos 8.000 kilómetros de costas, teniendo al sur el estrecho de Gibraltar, que es la llave del Mediterráneo por el oeste. Es un libro escrito para todos los públicos, tanto si son

marinos como si no lo son, o si están muy versados en la historia o si son unos simples aficionados. Para todos sirve, ya que con textos cortos, rigurosos y precisos va desgranando el rosario de acaecimientos en la mar que de una forma u otra han contribuido a hacer de España la gran nación que es hoy.

El libro habla de victorias y derrotas, de grandes logros y dolorosos fracasos, de luces y sombras, de buenos y malos momentos, y los coloca en el sitio que a cada uno le corresponde, ya que, sean del color que sean, están ahí; son hechos de nuestro pasado a los que no podemos renunciar, porque han hecho de nosotros lo que somos hoy: un gran país que debe sentirse orgulloso de su historia, en este caso de su rica y variada historia en la mar, que por desgracia es muy desconocida en grandes sectores de la sociedad española. Comienza esta obra hablando de «La mar en la génesis de España». Inicia su relato en el año 4000 a.C., y efectúa un amplio recorrido por el tiempo con citas referidas a los primeros reinos y las nacientes marinas. Continúa con las Marinas de Castilla y Aragón, los descubrimientos, el imperio, las guerras, los enfrentamientos en la mar, la creación de la Real Armada, los altos y bajos surgidos a lo largo de los tiempos, los años de crisis y las recuperaciones. Y termina hablando de la Armada en los tiempos actuales en «La vuelta a los mares del Mundo».

Esta síntesis está escrita de una forma clara, fácil de seguir, con un lenguaje sencillo alejado de complicaciones. Narra la historia de la Armada de principio a fin, siguiendo un riguroso orden cronológico marcado por diferentes gráficos, cronologías o líneas de tiempo, con recuadros intercalados para citar algún hecho, acontecimiento, personaje o momento histórico destacable. Y, sobre todo, el trabajo que glosamos es un libro que da respuesta a muchas preguntas que cualquiera se puede hacer cuando lee, oye o le cuentan algo sobre la historia de España en la mar o sobre su Armada. Y es que en sus páginas da cabida a todo tipo de temas y asuntos, como el Galeón de Manila, la creación de la Infantería de Marina, las naves cartaginesas y romanas, las mujeres en la Armada, los «Cinco Latinos», la creación de la bandera de España, Casto Méndez Núñez, la batalla de los Abrojos, el crucero *Canarias*, la Carrera de Indias y muchos más.

SÁNCHEZ-FEIJOO LÓPEZ, Luis: *Anclas. Tipos evolución e historia de la penúltima esperanza* (ISBN: 978-84-09-21966-7), Fundación Alvargonzález, Gijón, 2020.

Profundo y muy completo estudio de las anclas de todos los tiempos, desde las más primitivas hasta las utilizadas hoy en día, realizado por el capitán de navío retirado Luis Sánchez-Feijoo López, extraído de su amplia experiencia como marino, de su gran curiosidad por saber e investigar sobre los artilugios que le rodean, y del ambiente creado por la gran colección de anclas del Museo Naval de Ferrol, del que el autor fue director-conservador en su momento.

El libro, ilustrado con gran cantidad de fotografías y dibujos sobre todo de anclas, está dividido en cinco partes que el autor llama «Títulos», del I al V, cada uno con su nombre o título adicional, cuyo significado explica en la «Nota del autor» nada más pasado el índice. El «Título I. Para comunes», en el sentido de que en él participan muchas personas, habla de la historia de las anclas, su descripción, voces relacionadas y cronología e identificación de los diversos tipos de anclas con cepo y sin él. El «Título II. Para fandos», en cariñosa alusión a los humildes marineros, incluye normas para datar las anclas, anota sus singularidades, e identifica la mayoría de las anclas de los barcos de la Armada, desde el primer vapor de ruedas en 1834 hasta hoy. El «Título III. Para pañoleros», en recuerdo de los marineros encargados de pertrechos del pañol de proa, cita una gran variedad de anclas hoy en desuso. El «Título IV. Para contra maestres», en honor a los hombres expertos en todo tipo de maniobras incluidas las faenas de anclas, en el que también habla de otras materias como escobenes, mascarones de proa, espolones, chimeneas, balcones, etc. Y el «Título V. Para anclistas», en honor de los hombres de proa destinados en la maniobra de anclas, cita extraños elementos de fondeo que el autor llama «exóticos y extravagantes».

Para completar la información, Sánchez-Feijoo intercala otros apartados relacionados con las anclas y su manejo, tales como «Voces para laboreo de anclas», «Cronología del desarrollo del ancla», «Diagramas claves de identificación de anclas» y «Buques de la Armada desde la época del vapor con expresión de sus anclas». Y cierra con un amplio índice de anclas y un muy completo glosario.

En pocas palabras, el libro sirve para dar a conocer los diferentes tipos, modalidades, tamaños y formas de las anclas a lo largo de los tiempos, desde las más rudimentarias, pasando por las más sencillas, por otras más complicadas y por algunas que por su rareza son productos de la imaginación y el ingenio del hombre.

Y es un libro que resulta de gran ayuda para los que sientan curiosidad por saber cómo ha sido la forma de sujetar los barcos al fondo del mar a través de la historia. Algo que siempre ha sido de vital importancia en las navegaciones, y que ha llegado a alcanzar dimensiones realmente dramáticas al producirse un fallo de la propulsión con tiempos duros cerca de la costa, momento en que las anclas representan la «penúltima esperanza» de salvación del barco, como las denomina el autor en el título de su libro.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de Navío (retirado)

PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio: *Las Atarazanas de Sevilla*, Universidad de Sevilla, Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla, Sevilla, 2019, 773 págs., imágenes.

El profesor Pérez-Mallaína, catedrático de Historia de América en la Universidad de Sevilla, es un especialista de prestigio internacional en todo lo relacionado con la navegación oceánica, Sevilla y la América española en los siglos XVI a XVIII. De su amplísima producción historiográfica, solo citaremos dos de sus libros, que constituyeron auténticos hitos: *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias* (Sevilla, 1992) y *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII* (Sevilla, 2015), exponentes de su dilatada dedicación al estudio de unos temas en los que tiene lugar destacado el libro que comentamos, muy bien editado, con profusión de imágenes, cuyo contenido –fruto de una larga, concienzuda y documentada investigación– se articula en dos partes.

En la primera se analiza la historia de las Atarazanas sevillanas, desde su inauguración en 1252 (en lo que fueron claves Fernando III y Alfonso X) hasta la transformación que experimentan desde 1493, como consecuencia del primer viaje de Cristóbal Colón a América y de los cambios estratégicos de la Monarquía.

Tras presentar el arsenal –uno de los mayores y más antiguos de Europa–, compuesto por tres elementos: las Atarazanas de las Galeras, la de los Caballeros y la Resolana del Río (en conjunto, unos 62.000 m²), el relato discurre sobre dos grandes ejes pues, al hilo de la actividad creciente en las atarazanas (llegaron a tener 17 naves donde construir las galeras), vemos la participación naval de Castilla en la «batalla del Estrecho» (1252-1350) y su implicación en acciones bélicas en el canal de la Mancha y Portugal (1350-1430), registrándose la formación de las últimas grandes armadas de galeras entre 1406 y 1430.

En el análisis de los astilleros se destaca la importante labor del alcaide (fabricar, reparar y conservar las naves; hay una relación de los que ocuparon ese cargo desde el siglo XIII al XVIII), del armador (abastecerlas, armarlas y proveerlas de hombres) y del almirante (mandarlas en el combate). En cuanto a los trabajadores en la construcción de las galeras, existían diferencias entre los *francos* (privilegiados, provenientes mayoritariamente de Francia, que podían dedicarse a otras ocupaciones, pero tenían que estar disponibles siempre que fueran llamados para trabajar en las atarazanas), los *esclavos* (prisioneros musulmanes o condenados) y los *trabajadores a destajo* a cambio de un sueldo. Desde principios del siglo XV se registran intentos para limitar los privilegios de los numerosos francos existentes, y en 1427, una real cédula reducía a 400 plazas la plantilla de las atarazanas: posiblemente, el ayuntamiento denunció la existencia del número excesivo de trabajadores, con lo que, si no podía acabar con los privilegios de los francos, sí podía reducir su número.

Arsenal y astillero de las galeras reales desde 1255, su actividad se mantiene con altibajos, para decaer a partir de 1430, siendo los años 1339 y 1344 los de

mayor dinamismo botando 34 y 35 galeras, respectivamente. El precio unitario de construcción creció bastante, desde los 10.000 maravedís en 1290 a 80.000 en 1380; además, hay que sumar los gastos de mantenimiento del complejo, que eran abrumadores, haciendo que la financiación resultara muy costosa, recurriendo a ingresos diversos, desde la inicial fonsadera hasta la acuñación de moneda de vellón, pasando por concesiones eclesiásticas y recursos varios (diezmo del carbón, de la cal, de la reja y del ladrillo; alquiler de la huerta de la Alcoba, de las casas del Alcázar y de las herrerías, y la venta de madera de las Atarazanas). Por otra parte, desde el siglo XVI fueron variadísimos los usos que se dieron a las dependencias e instalaciones de las Atarazanas: talleres de bombas de achique, hornos de cristal, almacenes para los productos más diversos, mercado de pescado, depósito de mercurio, cárcel de aristócratas, hospital de caridad y maestranza de artillería. En la Resolana se cobraba por las tiendas que se plantaban y se celebraban corridas de toros, torneos, cabalgadas, etc.

Para navegar, la galera necesitaba, por término medio, una dotación de 180 galeotes (30 bancos por banda y tres remeros por banco) y, además, 1 patrón, 3 cómitres, 6 naocheros (marineros muy experimentados), 29 marineros, 10 hombres de armas y 30 ballesteros. También podían ir embarcados técnicos para reparaciones de emergencia (carpinteros, calafates...), barberos, cirujanos, etc. Armar una flota, por tanto, requería un elevado número de galeotes, que se cubría no solo con esclavos o presidiarios, sino también por remeros libres, cuyo número se repartía entre la población de las localidades costeras.

La segunda parte está dedicada a «Las siete vidas de un antiguo edificio» desde 1493. En el reinado de los Reyes Católicos se inicia el declinar de las Atarazanas, cuando una de sus naves se convierte en pescadería urbana. Después, explican la mutación que experimentan el cambio de los intereses estratégicos de la Monarquía y la expansión ultramarina castellana. A este respecto son muy interesantes las consideraciones que hace el autor en relación con el retroceso de las galeras respecto a buques más apropiados para otros espacios navales, como la carabela, la nao y el galeón. La transformación de las Atarazanas se va a producir en la primera mitad del siglo XVI, años en que se construyen las últimas galeras y el complejo se convierte en el gran almacén para la navegación a Indias.

El libro continúa describiendo las vicisitudes por las que pasa el edificio hasta llegar a nuestros días, con destinos tales como casa de moneda, aduana del Nuevo Mundo, Hospital de la Santa Caridad, atarazanas del azogue, maestranza de artillería..., que van recortando partes del conjunto hasta su abandono, hoy en proceso de recuperación.

Una extensa bibliografía y una gran aportación documental completan el contenido de esta obra, realmente excepcional, donde el profesor Pérez-Mallafina nos da otra muestra de su excelente hacer como investigador.

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Catedrático de Historia Moderna de la UCM