

RECENSIONES

VEGA PINIELLA, Ramón, y VÁZQUEZ BRAVO, Hugo: *El señor de la mar. Pedro Menéndez de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés (ISBN: 978-84-09-18452-1), España, 2020, 183 páginas.

Magnífico catálogo de la exposición celebrada del 4 de mayo al 15 de septiembre de 2019, en la Casa Municipal de Cultura de Avilés, con motivo del quinto centenario del nacimiento de Pedro Menéndez de Avilés, acaecido en dicho concejo el 15 de febrero de 1519.

La exposición estuvo organizada en cuatro salas, a las que el catálogo dedica otros tantos apartados que acogen diferentes artículos de los autores Ramón Vega Piniella y Hugo Vázquez Bravo relativos a los respectivos temas de dichas salas, aderezados con gran cantidad de ilustraciones de las piezas expuestas.

El apartado de la sala 1, titulado «Una vida al servicio de la Corona», se ocupa del mundo en que vivió Pedro Menéndez de Avilés (1519-1574) y de su vida, dedicada a la Corona. E inserta unos amplios, detallados y muy bien ilustrados comentarios sobre el mapamundi de Urbano Monte y las flotas de Indias, así como sobre el informe que acerca de dichas flotas y de su regulación escribió el avilesino.

El apartado de la sala 2, «El señor del Mar Océano», comienza con las relaciones de Pedro Menéndez con grandes marinos como don Álvaro de Bazán el Joven o Andrés de Urdaneta. Destaca la aportación científica del avilesino. Examina los buques de la segunda parte del siglo XVI y las aportaciones del Adelantado a la construcción naval. Hace un estudio de las diferentes tipologías de los barcos de la época, desde el bergantín al galeón. Incluye un detallado listado de las diferentes flotas de Pedro Menéndez. Y añade un conjunto de normas y directrices tenidas en cuenta al cruzar el Atlántico.

El apartado de la sala 3, «Desembarcando en la Florida», versa sobre la gran aventura de Pedro Menéndez, la que le valió el título de «Adelantado de la Florida», con artículos dedicados a la Florida, a las capitulaciones para su

colonización, al galeón *San Pedro*, a la expedición a la península, a la fundación de San Agustín, a la reconquista de dicho territorio y a su colonización, para terminar con los últimos días del marino, muerto en Santander el 17 de septiembre de 1574, su heráldica y sus últimas voluntades.

Y el apartado de la sala 4, titulado «Pedro Menéndez de Avilés en la memoria», incluye comentarios sobre las iniciativas llevadas a cabo para perpetuar la memoria del marino, los reconocimientos que recibió en vida, las crónicas de sus hazañas, las vicisitudes de sus sepulcros, los traslados de sus restos mortales, las monografías sobre su persona, su correspondencia epistolar, las estatuas, los monumentos, las exposiciones, el hermanamiento de San Agustín y Avilés, etc.

El catálogo se completa con una colección documental a cargo de María Josefa Sanz Fuentes, entre la que aparece un memorial de Pedro Menéndez a Felipe II con todos sus méritos (1564), las capitulaciones para la colonización de la Florida (1565), su testamento (1574) y dos codicilos que lo completan (1574), entre otros documentos.

Y cierra con un amplio glosario, además de dos índices, uno toponímico y otro onomástico, una bibliografía básica, y una detallada lista de la iconografía empleada, con indicación de fuentes, autores, propietarios, etc.

Por la calidad de los textos y de las ilustraciones empleadas, el catálogo que glosamos es una magnífica obra para conocer todo lo relacionado con Pedro Menéndez de Avilés, su vida, sus actos, su entorno y su recuerdo.

GORROCHATEGUI SANTOS, Luis: *Contra Armada. La mayor victoria de España contra Inglaterra*, Grupo Editorial Planeta, Crítica Editorial (ISBN: 978-84-9199-230-1), Barcelona, 2020, 428 páginas.

Detallada narración de las actividades de la Contra Armada, que Inglaterra envió contra España en 1589 para explotar el fracaso de la Gran Armada que Felipe II había enviado a su vez contra la isla en 1588. La Contra Armada fue una gran expedición que terminó en rotundo fracaso, pero Inglaterra supo arrinconarlo en el desván de su historia.

En este libro, su autor, Luis Gorrochategui Santos, comienza haciéndose una pregunta a la que da inmediatas respuestas, ya que llama poderosamente la atención el hecho de que aquellos dos grandes acontecimientos históricos, la Gran Armada y la Contra Armada, hayan tenido unos tratamientos tan dispares entre sí, de suerte que, mientras que la primera fue conocida en todo el mundo, la segunda quedó en el anonimato.

En la primera parte de su libro, el autor se centra en la Gran Armada de 1588, al mando del duque de Medina Sidonia, con la que Felipe II quería destronar a Isabel I para poner fin a los ataques piráticos. Y tras poner al lector sus antecedentes, narra su paso por La Coruña, sus actuaciones en el canal de la Mancha y el lastimoso regreso a España de 102 barcos muy averiados, tras haber sufrido 25 naufragios por las costas de Escocia e Irlanda.

Continúa con la Contra Armada de 1589, al mando de Drake, para la que Inglaterra había reunido una gran flota de 180 barcos –más de los que se juntaron en la Gran Armada– y casi 27.700 hombres con tres objetivos: destruir los restos de la Gran Armada, en reparación en Santander; conquistar Lisboa, para poner en el trono de Portugal al prior de Crato y convertir dicho reino en un satélite de Inglaterra, e interceptar en las Azores a la Flota de Indias, todo ello con la finalidad de conducir a Felipe II al colapso y hacerse con las rutas oceánicas españolas. En esta sección el autor comenta los preparativos de la escuadra, narra su asalto a La Coruña y el posterior a Lisboa, así como otros de sus ataques navales, y refiere su paso por Vigo y postrer regreso a Inglaterra después de haber recibido grandes reveses y sonadas derrotas. Finaliza esta parte comentando la continuación de la guerra, en la que fallece Drake.

Se trata de un análisis prolijo y una narración detallada y minuciosa de las diferentes acciones que acometió la Contra Armada, en el curso de las cuales resalta la actitud de algunos personajes entre los que no podía faltar la coruñesa María Pita, quien mató a un alférez inglés portador de una bandera, lo que tuvo unos efectos muy positivos en la moral de los defensores de La Coruña.

Como expone el autor, la Gran Armada, a la que lord Burghley llamó «Armada Invencible» y de la que Howard encargó una serie de cuadros muy detallistas, fue objeto de una intensa propaganda por parte inglesa, plasmada en grabados, poemas, canciones, medallas, panfletos y muchos otros medios, mientras que los españoles no hicieron lo propio con la Contra Armada. La victoria conseguida por España en La Coruña quedó eclipsada por los grandes sufrimientos de la población; el triunfo obtenido en Lisboa quedó rebajado a una mera oposición a un pequeño asedio, y los éxitos en la mar se consideraron de poca monta, ya que España tenía a su gran escuadra convaleciente del año anterior. Por su parte, los ingleses embozaron su fracaso con una gran campaña de desinformación, tan eficaz que la Contra Armada casi acabó por desaparecer de los libros de historia.

El libro termina con una gran cantidad de notas, una amplia bibliografía y un detallado índice de nombres que complementan la información proporcionada y facilitan su lectura.

FUENTE DE PRADO, Pablo de la: *Tu Regere Imperio Fluctus Hispane Memento. La aportación extranjera a la construcción naval dieciochesca. Una perspectiva comparativa y diacrónica*, Universidade da Coruña-Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawla II (ISBN: 978-84-9749-749-7), La Coruña, 2019, 307 páginas.

Estudio comparativo de Sant Feliu de Guíxols y Ferrol, dos emergentes astilleros españoles del XVIII, siglo durante el que España se mostró muy activa en la construcción de buques de guerra para la Real Armada. En ambos centros constructores, la Corona echó mano de extranjeros: franceses e ingle-

ses respectivamente. Pablo de la Fuente analiza las diferencias entre dichos técnicos, los motivos de su contratación y las huellas que su paso dejó en España. Y también analiza las actividades desarrolladas, las materias primas utilizadas –sobre todo maderas– y los productos elaborados –principalmente arboladura–. En uno y otro caso caso, la llegada de personal extranjero estuvo unida a la gran demanda de construcción de barcos de guerra para la Armada.

El libro consta de una introducción, en la que el autor expone sus propósitos, para pasar a una primera parte dedicada a Sant Feliu, una segunda dedicada a Ferrol y unas conclusiones finales. La parte principal es la dedicada a los dos astilleros. El primero es Sant Feliu de Guíxols, de vida efímera, limitada a principios del siglo XVIII y donde operó personal francés. Y el segundo es Ferrol, de mediados del siglo XVIII, en el que trabajó personal inglés.

El autor comenta la situación española a principios del siglo XVIII, la llegada de los Borbones, el estado de la marina de guerra, los planes navales, la guerra de Sucesión y la entrada en escena de Patiño en una época en que unos pocos barcos se obtenían en astilleros guipuzcoanos y habaneros, o en Francia e Inglaterra, hasta llegar al astillero de Sant Feliu. Y expone los motivos por los que se eligió dicho lugar, en vez de Barcelona o Rosas. Patiño eligió Sant Feliu de Guíxols como lugar más idóneo por tener una amplia playa, materias primas cercanas, poder político local pro borbónico e infraestructura militar próxima, y por contar con un tejido productivo relacionado con la construcción naval y hallarse relativamente cerca de la base francesa de Tolón. Estudia las posibilidades logísticas de un astillero que nunca fue arsenal. Examina sus estructuras, trabajos realizados y barcos construidos, entre ellos el *Real Felipe*, de tres puentes y diseño francés, botado en 1717. Y hace referencia a los navíos de 60 cañones del sistema Gaztañeta, como el *Gambi*, botado en 1718, o el *Catalán*, en 1719.

Y continúa el trabajo con el análisis del astillero y arsenal de Ferrol, que nació al calor de la discusión entre quienes aseveraban que España tenía bastante con dos arsenales, uno en Cartagena, para atender al Mediterráneo, y otro en Cádiz, para el Atlántico, y quienes sostenían que además vendría bien disponer de otro emplazado en Ferrol. Y el proyecto ferrolano salió adelante, al contar con una amplia ría bien defendida y resguardada en la que podían entrar muchos barcos. Fuente de Prado estudia sus infraestructuras, logística y personal. Y por supuesto no puede dejar de hacer mención de Jorge Juan y sus actividades, aventuras y misión de espionaje en Londres, en cuanto artífice de la venida de técnicos británicos a España, muchos de los cuales recalaron en Ferrol. La obra termina con los barcos de 68 cañones construidos en el astillero, entre ellos el *Triunfante*, el *Soberano* o el *Monarca*.

En definitiva, la obra que reseñamos constituye un detallado análisis de Sant Feliu y Ferrol, dos centros navales emergentes del siglo XVIII, en cuyos quehaceres fueron muy importantes las labores desarrolladas por técnicos franceses e ingleses respectivamente.

VV.AA.: *Desvelando horizontes III. El arte de marear*, Ministerio de Defensa, Fundación Museo Naval (ISBN: 978-84-9091-406-9), Madrid, 2029, 735 páginas.

Denso y voluminoso libro, tercero de la serie *Desvelando horizontes*, relativa a la gran aventura de la primera vuelta al mundo, iniciada en 1519 y finalizada en 1522. En él varios autores relatan, en una introducción y catorce capítulos, asuntos, circunstancias, detalles y peculiaridades de las ciencias del momento y de los escenarios y vicisitudes en que se vieron envueltos los protagonistas de aquella aventura y de posteriores andanzas.

La introducción se hace eco del mundo en que les tocó vivir a Magallanes y Elcano, mundo donde la fantasía, el mito y la superstición poblaban la mentalidad colectiva –de ahí el predicamento de que gozaba la astrología–, pero mundo también donde empezaban a darse avances decisivos en ámbitos del conocimiento y la técnica como la geografía, la astronomía y la navegación. Continúa la obra con el estado y los progresos del arte de la cartografía en la época, señalando la producción de cartas en España, Portugal y el resto de Europa, los viajes de descubrimiento, la circunnavegación, sus consecuencias en la cartografía, los viajes de exploración y los diferentes cartógrafos. Sigue con tratados, tablas y derroteros, con los avances de la geografía y la cosmografía desde la antigüedad hasta la primera vuelta al mundo, las efemérides astronómicas, la esfera celeste, el universo, almanaques, derroteros, otros libros, el Padrón Real y la formación de pilotos. A continuación habla de los instrumentos náuticos, la construcción naval y la navegación, pasando revista a los instrumentos de navegación de la época, al arte de construir barcos, a la navegación marítima y sus problemas y a la vida a bordo, para luego ofrecer al lector un estudio de los espacios y lugares más significativos del viaje de circunnavegación: la Patagonia, el estrecho de Magallanes, el Índico y la Mina.

Y finaliza la obra con referencias al patrimonio cultural de la Armada: documentos, libros, colecciones custodiadas en archivos, bibliotecas y museos. En lo tocante a patrimonio documental, cita los 55 kilómetros de documentos que acogen los archivos de la Armada, que abarcan 250.000 legajos, unas 30.000 cartas, 5.000 planos de buques, 70.000 fotografías, etc.; en lo que respecta a bibliotecas, el autor cifra en 200.000 los volúmenes que atesoran, en los que cohabitan ejemplares del siglo xv con otros actuales, y al evaluar las colecciones y museos, destaca la del Museo Naval de Madrid, con sus 10.700 piezas, completadas con las de sus museos navales filiales en Canarias, Cartagena, Ferrol y San Fernando, así como la del Museo Marítimo de la Torre del Oro en Sevilla, el Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, en el Viso del Marqués (Ciudad Real), y la del Real Instituto y Observatorio de la Armada en San Fernando (Cádiz).

Se trata de un interesante libro que toca todos los aspectos relacionados con la vuelta al mundo, y cuya lectura es muy recomendable para todo el que quiera conocer con detalle cualquier faceta de aquella aventura. Y así, el lector

RECENSIONES

podrá familiarizarse con la cartografía empleada, los derroteros de la época, los rudimentarios instrumentos náuticos utilizados, las peculiaridades y dificultades de la obtención de situaciones geográficas, los barcos en que se navegó, la construcción naval, la dura vida a bordo, los lugares por donde la expedición pasó, etc. Y los autores tratan todos estos temas de forma amena, muy bien documentada y perfectamente ilustrada con mapas, cartas náuticas, portadas de libros, grabados, retratos, cuadros, modelos de barcos, instrumentos de navegación, fotografías, etc.

M. G.