

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL



LA HISTORIOGRAFÍA
DE LA
MARINA ESPAÑOLA

CICLO DE CONFERENCIAS – OCTUBRE 2008

CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL, N.º 56
MADRID, 2008

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

III JORNADAS
DE
HISTORIOGRAFÍA NAVAL

LA HISTORIOGRAFÍA
DE LA
MARINA ESPAÑOLA



CICLO DE CONFERENCIAS – OCTUBRE, 2008

CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL, N.º 56
MADRID, 2008

Cubierta: *Sala del Patronato del Museo Naval.*
Fotografía de Juan Antonio Clemente Izquierdo.

© Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008
Impreso en España - Printed in Spain
Depósito Legal M. 16.854-1983
ISSN: 0212-467-X
NIPO: 076-08-034-3

Impreso en: Industrias Gráficas Caro S.L.
Gamonal, 2 - 28031 Madrid

La moderna historiografía cuenta con los mecanismos necesarios para insuflar nuevos aires a viejos conceptos metodológicos, poniendo en juego una serie de valores que la agilizan y adaptan a las nuevas corrientes de la investigación histórica.

La Marina española mantuvo siempre una preocupación constreñida al mayor y mejor conocimiento de sus hechos. De aquí la importancia de los trabajos de aquellos admirables recopiladores que se llamaron Vargas Ponce, Sanz de Barutell, Fernández de Navarrete y Fernández Duro, cuyas colecciones mantienen viva la atención no sólo de los eruditos, sino también de todos aquellos que se interesan por el desarrollo de la institución.

El Instituto de Historia y Cultura Naval pretende realizar a través de este ciclo de conferencias, una revisión serena, objetiva y actual de las propuestas historiográficas de la Marina, en todo tiempo y lugar, con sus luces y sombras. Para ello ha contado con este ilustre plantel de especialistas, cuyas ponencias sin duda contribuirán a resaltar las peculiaridades de esta disciplina tan sugestiva como sugerente.

José María MADUEÑO GALÁN
Capitán de navío director interino del
Instituto de Historia y Cultura Naval

INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

Jaime Alvar Ezquerro nacido en Granada, es en la actualidad catedrático de Historia Antigua en la Universidad Carlos III de Madrid y Director del Instituto de Historiografía “Julio Caro Baroja” de la UCIIM. Cursó estudios en la Universidad Complutense, donde se doctoró en 1980. Amplió posteriormente su formación en la de Colonia (curso 1980-81). Ha sido profesor en la Universidad Complutense y en la de Huelva, donde obtuvo la cátedra en 1996. Como profesor invitado ha estado en las Universidades de Tor Vergata (Roma), de Trento, de Besançon y Postdam, además ha sido Visiting Scholar durante el año académico 1999-2000 en Cambridge. Entre sus actividades de difusión cultural destaca su dirección en dos diccionarios.

Mirella Romero Recio es Profesora Titular (interina) de Historia Antigua en la Universidad Carlos III de Madrid. Licenciada en Geografía e Historia por la Universidad Complutense, donde se doctoró en 1999, ha ampliado sus estudios en distintos centros de investigación extranjeros: Universidad de Oxford y Cambridge (Reino Unido), Instituto Archeologico Germanico di Roma y Universidad degli Studi di Roma “Tor Vergata” (Italia), École Normale Supérieure de París (Francia). Ha sido miembro de varios proyectos de investigación desde el año 1995. En la actualidad es miembro del proyecto financiado por el MEC n.º HUM2005-07357-C03-01, titulado “*La construcción de la Antigüedad: editores, eruditos, ideólogos*” e investigadora principal del proyecto financiado por la Comunidad de Madrid y la Universidad Carlos III que lleva por nombre “*Ecos de un descubrimiento: Pompeya, Herculano y Estabia de 1738 a 1900*” (CCG07-UC3M/HUM-3289) desarrollado por el Grupo de investigación de la UCIIM «*Historiografía e Historia de las Religiones*».

Eduardo Aznar Vallejo es Licenciado en Geografía e Historia por la Universidad de La Laguna y doctor en Historia por la de Sevilla. Amplió estudios como becario del gobierno francés en la Universidad de París IV (Sorbona) y en el Instituto Datini de Prato (Italia). Ha sido profesor en las universidades de Sevilla y La Laguna (donde ejerce actualmente como catedrático de Historia Medieval) y en los colegios universitarios de Cádiz y La Rábida. También ha impartido docencia como profesor visitante en las universidades de Niza, París X, Lyon II y La Rochelle. Dirige el Centro de Estudios Medievales y Renacentistas de la Universidad de La Laguna y su revista (*Cuadernos del Cemyr*). Es miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia y numerario de diversas instituciones científicas.

Magdalena de Pazzis Pi Corrales es Profesora Titular de Historia Moderna de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid. Desde 1997 a 2005 Presidenta de la ONG Fundación Mary Ward. Ayuda al Perú desde 1998. Desde 1991 a 1997, vicepresidente de dicha ONG. Miembro del Consejo de Redacción de la Revista “AIA” (Archivo Iberoamericano) desde 1999. Miembro del Consejo de Redacción de la Revista “Cuadernos de Historia Moderna”, (Universidad Complutense) desde 1998. Miembro del Consejo de Redacción de la Revista “Madrid, Arte, Geografía e Historia” desde 1998. Comisaria de la Exposición “La Casa de Borbón: ciencia y técnica en la España ilustrada”. Enero-marzo de 2006.

José Cepeda Gómez (Madrid, 1950) es Profesor Titular de Historia Moderna en la Universidad Complutense de Madrid. Su investigación se ha centrado principalmente en la historia del Ejército y la Marina españoles en los siglos XVIII y XIX. De entre sus publicaciones dedicadas a este tema destacan *El Ejército en la política española (1787-1843)*, *Conspiraciones y pronunciamientos en los comienzos de la España liberal* (1990), *El Ejército destinado a Ultramar y la sublevación de 1820 en Andalucía* (1976), *Don Manuel de Mazarredo y Mazarredo: la sombra de Narváez* (1980), *El general Espartero durante la “década ominosa” y su colaboración con la política represiva de Fernando VII* (1981), *El Conde de Aranda y las Milicias provinciales* (1986), *La crisis del Ejército Real y el nacimiento del Ejército Nacional* (1995), *Servir al Rey y servir a la Nación. Ilustrados, liberales y el deber militar* (1995), *Análisis comparativo de las Guerras de Independencia de Estados Unidos y España* (1996), *El Fuero Militar en el siglo XVIII* (1996), *La Marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII* (2005). Es autor del capítulo *El acceso de los generales al poder político (1831-1840/1843)*, en la *Historia de España* de R. Menéndez Pidal-Jover Zamora (1981). Asimismo ha colaborado en una *Historia Universal. Siglo XVIII* (1996) y en *España y Portugal. Siglos IX-XX. Vivencias históricas* (1998). Para los *Diccionarios Temático y Biográfico* de la *Enciclopedia de Historia de España* dirigida por Miguel Artola (1991) escribió cerca de 200 voces referidas a temas o personajes de la vida militar española. En 2006 ha aparecido el volumen dedicado a la política y la sociedad de “El Siglo de las Luces” de la Historia de España de la Editorial Síntesis y escrito en colaboración con la Dra. Capel Martínez.

Enrique García Domingo (1962). Licenciado en Historia, especializado en temas de historia marítima. Ha publicado trabajos sobre temas tan diversos como las sociedades de salvamento de naufragos, la construcción naval, las embarcaciones portuarias. También ha trabajado en el diseño y organización de diversas exposiciones. Ha publicado diversos libros, como por ejemplo *El hombre y la mar. A través de los tiempos* (2004), *Creencias del mar* (2003), *¿España neutral? La marina mercante española y la Primera Guerra Mundial* (2005), *80 anys de construcció naval a Tarragona, 1918-1998. Astilleros de Tarragona S. A.* (2007), etc., y también artículos y comunicaciones en revistas y encuentros nacionales e internacionales. Desde finales de 2005 es el responsable del Centro de Documentación Marítima del Museu Marítim de Barcelona y también es doctorando de la Universidad de Barcelona.

SUMARIO

	<u>Pág.</u>
Apertura, por José María Madueño Galán	9
<i>Historiografía sobre la Marina en la Antigüedad,</i> por Jaime Alvar Ezquerro y Mirella Romero Recio	13
<i>La guerra naval en Castilla durante la Baja Edad Media,</i> <i>perspectiva historiográfica e investigadora,</i> por Eduardo Aznar Vallejo	39
<i>La Marina de los Austria: una aproximación historiográfica</i> <i>e investigadora,</i> por Magdalena de Pazzis Pi Corrales	63
<i>Historiografía sobre la Marina en los siglos XVIII y XIX.</i> <i>Corrientes actuales,</i> por José Cepeda Gómez	123
<i>Historiografía sobre la Marina en el siglo XX,</i> por Enrique García Domingo	147

APERTURA

José María MADUEÑO GALÁN
Capitán de navío director interino del
Instituto de Historia y Cultura Naval

Contar lo que se sabe de la Marina en todo tiempo y lugar, en sus hombres y sus barcos, sus logros y sus frustraciones no es tarea fácil. Presupone también contar cómo se sabe y por qué se sabe, y en todo ello el papel de la historiografía es pieza fundamental. Los saberes acumulados, se materializan, se hacen tangibles y se proyectan en lo real, en lo esencial y significativo. La historiografía, a través de las diferentes compilaciones y colecciones documentales, presta pues un inestimable servicio a la Historia, en cuanto compila, copia, traduce y absorbe el caudal inagotable de las fuentes primarias.

El desarrollo de la historiografía ha dependido en cierto modo del concepto y fluctuaciones de la historia en cada época contemplada, pues el trabajo del historiador no ha podido desligarse nunca de su propia idea sobre el acontecer histórico. La recreación del pasado desde el conocimiento del investigador permite enfocar el hecho desde la perspectiva que considera más correcta. La historiografía, pues, será una acumulación de estos hechos cuando se sucedan en un marco de veracidad y certeza sin las intromisiones de un maniqueísmo manipulado.

Durante las edades Antigua y Media, predominó una concepción política de la Historia con un sentido providencialista de relación entre el pasado y el presente, pero la idea de la historia objetiva comienza a extenderse en el siglo XVI con los estudios de Luis Vives, Cabrera de Córdoba y Baltasar de Céspedes. Según ellos, la Historia no debería ocuparse solo de las guerras, sino también de otras manifestaciones de la vida de los pueblos. Será sin embargo en el siglo XVIII cuando se alcance un sentido integral de la Historia al entenderla como depositaria de toda la actividad humana, teoría que mantienen Campomanes, Jovellanos, Forner y otros ilustrados. Y la historiografía se enriquece con nuevos conceptos que pretenden explicar o al menos aclarar los procesos históricos. La historiografía será entonces el desarrollo y evolución de la ciencia histórica a través del tiempo, ya que el historiador pone en juego su interés en sucesos con determinación de los hechos y sus conexiones.

Al ilustrado del siglo XVIII no le preocupa el sentido de la Historia y sus fines, tan sólo la valoración del documento que maneja, pero los historiadores e investigadores del siglo XIX y XX ya se han interesado por una problemática general con explícita identificación de sus fuentes, si bien la historiografía científica del siglo XX es en gran parte filosófica, y se explica que así sea, por la influencia de los filósofos de la Historia, con nombres tan preclaros como Ortega y Gasset, Gregorio Marañón o José Luís Abellán. La historiografía ensaya nuevas fórmulas, bucea nuevos repertorios y se adecua a las modernas técnicas de investigación.

La preocupación de la Marina por conocer su historia a través de fuentes originales y de primera mano, se hizo presente a comienzos del siglo XIX. La historia de la Marina, -se decía-, no puede ser escrita sino por un marino, y a hacer buena la propuesta se afanaba don José de Vargas Ponce y sus ayudantes don Juan Saenz Barrutell y don Martín Fernández de Navarrete en la búsqueda de manuscritos, memoriales y toda clase de fuentes testimoniales en archivos públicos y privados para redactar la trayectoria histórica de la Marina. Desgraciadamente los malos tiempos que se sucedieron no permitieron dar cima a la obra, y la muerte de Vargas Ponce abrió un paréntesis de olvido a la empresa. Sería la inquietud del brigadier Lasso de la Vega quién moviera otra vez las aguas de la indiferencia en una exposición dirigida al ministro “sobre el número, valor y calidad de los materiales que tiene a su disposición el Gobierno para escribir la Historia de la Marina española y modo de utilizarlos en provecho y honor de la misma”. Don Jorge Lasso de la Vega trabajó mucho y bien y hasta llegó a esbozar un ambicioso guión del proyecto, pero la tara habría de resultar a la postre superior a sus fuerzas. Otro ilustre historiógrafo, don Cesáreo Fernández Duro, acometió por su cuenta la empresa, manejando todo el riquísimo caudal concentrado y archivado en el Depósito Hidrográfico, y aunque redujo el campo de acción partiendo de la fusión de las Marinas de Castilla y Aragón al lograrse la unidad de España, logró el objetivo propuesto, dejando a las generaciones posteriores y aún a la suya propia, el legado de una obra básica y trascendente, imprescindible e insustituible, aún en la mesa del estudioso.

En otra faceta historiográfica, la aparición en 1831 del Diccionario Marítimo Español, obra bastante completa y exacta en su primera edición, venía a llenar un vacío en la exigua terminología doctrinal de la Armada, ya que ofrecía un amplio repertorio de voces técnicas, marítimas, astronómicas, de arquitectura naval y de usos de comercio aplicados a la navegación.

También otro Diccionario durante mucho tiempo inédito, de Vázquez de Figueroa, vendría a completar un panorama esperanzador, porque agotada en 1851 la única edición del primero, se llamó la atención del Gobierno sobre la necesidad de una pronta reimpresión, corrigiéndole de algunas faltas e inevitables omisiones y aumentándole con nuevas voces, frutos del progreso de las ciencias náuticas y, sobre todo, de la aplicación del vapor como medio de navegación. Tales atenciones mantenían de alguna forma el fuego vivo, la perspectiva científica y cultural de la Marina, en el contexto de su función histórica.

Nombres como los de Vargas Ponce, Fernández de Navarrete, Cesáreo Fernández Duro, Lasso de la Vega, Javier de Salas, Miguel Lobo, Novo y Colson, así como los de Saralegui, Pavía Concas, Auñón etc., son los firmes pilares en los que se asienta la historiografía naval, continuados con los contemporáneos de los siglos XX y actual. No pretendo invadir el terreno de los destacados ponentes que van a intervenir en estas jornadas, en las que a buen seguro dejarán muy claras las credenciales de su saber. Solo he querido dejar constancia de que la historiografía marítima o naval en cualquier época y circunstancia cuenta con un notable y profundo atractivo. Y a las pruebas me remito. El último libro de nuestro asesor en el Instituto de Historia y Cultura Naval, general auditor Cervera Pery, “la historiografía de la guerra española en el mar” en el que ha compilado y analizado más de 130 títulos, supone un estimable esfuerzo de selección, clasificación y ajuste de textos, así como orientaciones sobre fuentes bibliográficas y documentales. Todo un exponente de que la historiografía, y vamos a entrar directamente en ella desde la primera conferencia, se halla en plena vigencia y plenitud.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.-28071 Madrid, al mismo precio ambas de 4,00 euros el número.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
C/. Juan de Mena, 1, 1.º
28071 Madrid
Teléfono: (91) 379 50 50. Fax: (91) 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

HISTORIOGRAFÍA SOBRE LA MARINA EN LA ANTIGÜEDAD*

Jaime ALVAR EZQUERRA y
Mirella ROMERO RECIO (UC3M)

El estudio de la Marina en la Antigüedad ha suscitado un gran interés a lo largo de la Historia. Los periplos como guías de viaje ofrecieron buena parte de la información que los interesados en la materia necesitaban para conocer las rutas, los puertos, las técnicas náuticas o las condiciones de navegabilidad del Mediterráneo, entre otras muchas cuestiones, en las que las interpretaciones derivadas del determinismo geográfico causaron furor (1). Historiadores como Heródoto o Tucídides abundaron en sus obras en la importancia de la armada en los conflictos bélicos que analizaron y las consecuencias derivadas de los mismos, como el fenómeno de la democracia en Atenas. Son muchos los autores que abordaron cuestiones relacionadas tanto con la flota de guerra, como con la flota comercial, desde Hesíodo y Estrabón, hasta Plinio o Flavio Josefo. La afición por la literatura de viajes, ya en la Antigüedad, vino a subrayar aún más el reconocimiento hacia la navegación como medio imprescindible para el establecimiento de las comunicaciones a larga distancia (2). Con el

(*) Este trabajo es producto de las tareas realizadas por el Grupo de Investigación «Historiografía e Historia de las Religiones» de la UC3M, reconocido y financiado por la Comunidad de Madrid. Asimismo forma parte de los estudios emanados del Proyecto de Investigación financiado por el MEC: HUM 2005/07357-C03-01.

(1) Aunque la bibliografía es abundante, merece la pena mencionar: J.M. André, M.F. Baslez, *Voyager dans l'Antiquité*, París, 1993; L.A. García Moreno, F.J. Gómez Espelosín (eds.), *Relatos de viajes en la literatura griega antigua*, Madrid, 1996; F.J. Gómez Espelosín, *El descubrimiento del mundo. Geografía y viajeros en la antigua Grecia*, Madrid, 2000.

(2) En este sentido es destacable el interés suscitado por la propiedad de los medios de navegación y el comercio en la Antigüedad que ha generado una bibliografía amplísima. A título de ejemplo mencionaremos únicamente un clásico, la obra de J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime dans l'Empire romain*, París, 1966, una monografía reciente, *Trade in Classical Antiquity* de N. Morley (Cambridge, 2007), así como algunas publicaciones de J. Alvar: «Los medios de navegación de los colonizadores griegos», *AEspA*, 52, 1979, 67-86; «El comercio del estaño atlántico durante el período orientalizante», *MHA*, 4, 1980, 43-49; «La navegación en el desarrollo de las relaciones de dependencia», en J.L. López Castro ed., *Colonos y comerciantes en el Occidente mediterráneo*, Universidad de Almería, Servicio de Publicaciones, 2001, 71-85; «Comercio e intercambio en el contexto precolonial», *I Coloquio del CEFYP. Intercambio y comercio preclásico en el Mediterráneo, Madrid 1998*, Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, Madrid, 2000 (2001), 27-34.

paso de los siglos las técnicas de navegación mejoraron considerablemente, pero el interés por conocer las condiciones en las que se desarrollaron los viajes marítimos en la Antigüedad y las servidumbres náuticas siguió suscitando el interés de los historiadores.

Dicho interés continúa hasta nuestros días gracias a la dedicación de especialistas en la materia como L. Casson, P. Pomey, P.A. Gianfrotta, L. Basch, J.S. Morrison, J.E. Coates o J. Rougé, entre otros. Obviamente, uno de los aspectos que más interés ha suscitado a lo largo del tiempo es el de las técnicas de construcción naval, al que se han dedicado abundantes páginas, como el tema estrella de la trirreme que ha estudiado con detenimiento Morrison, Coates y Rankov (3). Al margen de publicaciones sobre temas puntuales, en las que intentaremos no detenernos demasiado, las cuestiones técnicas también han sido abordadas en estudios de conjunto que tratan de mostrar la evolución de la ingeniería náutica en la Antigüedad. Un ejemplo reseñable es la obra dirigida por P. Pomey, *La navigation dans l'Antiquité* (4), en la que especialistas de renombre, como P.A. Gianfrotta, X. Nieto y A. Tchernia, abordan cuestiones de gran importancia como la construcción naval, los intercambios comerciales, los pecios, etc. Tampoco debemos olvidar *La marine dans l'antiquité* de J. Rougé (5), superada por los muchos hallazgos arqueológicos que ha habido desde el momento de su publicación pero todavía útil, y las monografías de L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World* o *The ancient mariners* (6). La primera de ellas, especialmente, continúa siendo imprescindible a la hora de realizar un acercamiento pormenorizado a cuestiones relacionadas con la construcción naval, las rutas, la tipología náutica o los puertos del Mediterráneo antiguo. Este tipo de estudios combinan a la perfección con otros proyectos que tratan de ofrecer un repertorio iconográfico de los barcos de la Antigüedad, como la magna obra de L. Basch, *Le musée imaginaire de la marine Antique*, precioso libro en el que se catalogan las representaciones de barcos aparecidas en todo tipo de soportes hasta 1987, año de su publicación (7).

(3) J.S. Morrison, J.E. Coates, N.E. Rankov, *The Athenian trireme. The History and reconstruction of an ancient Greek Warship*, Cambridge, 2000, 2ª ed., y también J.S. Morrison (con contribuciones de J.F. Coates), *Greek and Roman Oared Warships, 399-30 bc.*, Oxford, 1996.

(4) Aix-en-Provence, 1997.

(5) París, 1975.

(6) *The ancient mariners*, Princeton, 1959 (reed. 1991); *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton, 1971 (reed. 1995).

(7) Atenas, 1987.

Los estudios sobre navegación antigua se han centrado sobre todo en el mundo fenicio, cartaginés, griego y romano, aunque ha merecido también especial atención la náutica egipcia. La tipología de barcos tomando como fuente las representaciones de navíos encontradas en diferentes soportes ha sido uno de los temas estrella por lo que se refiere al mundo egipcio (8). En cuando al ámbito fenicio y cartaginés, en el año 1998 el Museo Arqueológico de Ibiza publicó el resultado de unas Jornadas tituladas *Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos*, con aportaciones que actualizan en buena medida el tema que, por supuesto, continúa –y continuará– siendo abordado en publicaciones como *La marinería cartaginesa. Le navi, gli uomini, la navigazione* de S. Medas (9) o *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros* (10). La navegación de griegos y romanos en la Antigüedad ha sido objeto de numerosos estudios que han abordado el tema desde diferentes perspectivas: ingeniería náutica –como ya hemos señalado– y portuaria, tipología, rutas de navegación y comerciales, derecho marítimo, grupos sociales implicados en la actividad náutica, importancia de la religión en la navegación, etc. (11). La profundidad con la que se han analizado algunas etapas cronológicas y ciertos temas nos han permitido trazar con bastante precisión la evolución del ámbito de la navegación desde la edad del Bronce hasta el Bajo Imperio Romano.

La dedicación de historiadores y arqueólogos al estudio de la navegación en la Antigüedad ha traído consigo también la celebración de numerosos congresos internacionales. El *Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition* y el *Institute of Nautical Archaeology*, por ejemplo, se encargan de realizar periódicamente el *International Symposium on Ship Construction in*

(8) Por ejemplo, B. Landström, *Ships of the Pharaohs: 4000 years of Egyptian shipbuilding*, Nueva York, 1970; Ch. A. Ward, *Sacred and secular. Ancient Egyptian ships and boats*, Dubuque, Iowa, 2000.

(9) Sassari, 2000.

(10) V. Peña, C.G. Wagner, A. Mederos (eds.), Madrid, 2004.

(11) La bibliografía generada es tan abundante que sólo mencionaremos algunos títulos orientativos: R. Laffineur, L. Basch (eds.), *Thalassa: L'Égée préhistorique et la mer. Actes de la troisième Rencontre égéenne internationale de l'Université de Liège, Aegaeum*, 7, Lieja, 1991; V. Gabrielsen, *The naval aristocracy of Hellenistic Rhodes*, Aarhus, 1997; R. Garland, *The Piraeus. From the Fifth to the First Century BC*, Londres, 1987; R. Meiggs, *Roman Ostia*, Oxford, 1973 (2ª ed.); A. Bernand, *Alexandrie la grande*, París, 1996 (2ª ed.); M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Roma, 1986; M. Romero Recio, *Cultos marítimos y religiosidad de los navegantes en el mundo griego antiguo*, BAR, 897, Oxford, 2000.

Antiquity (Tropis) que este año celebra ya su Xª edición (12). Este tipo de encuentros actualizan las investigaciones que se están desarrollando en diferentes puntos del planeta y que evolucionan con rapidez gracias al buen estado de salud de la arqueología subacuática. Como veremos a lo largo de estas páginas, esta disciplina se ha desarrollado con tal intensidad en los últimos años que ha pasado a ser imprescindible para quienes se dedican al estudio de la navegación en la Antigüedad.

Dada la amplísima producción historiográfica que ha generado la náutica de época antigua –especialmente la relacionada con el mundo egipcio, fenicio, cartaginés, griego y romano-, quisiéramos en este artículo centrar nuestra atención en la historiografía española sobre la marina antigua, dejando a un lado otros estudios. La investigación sobre historia naval en la Península Ibérica no es demasiado dilatada. En realidad, hay interés por el tema, al menos, desde mediados del siglo XVIII, según se desprende del importantísimo estudio que sobre el Periplo de Hanón realizó el conde de Campomanes, con el que abría un inconcluso proyecto sobre la Historia de la Marina Española (13), asunto del que dejan ya constancia los hermanos Mohedano en 1766 al lamentar que Campomanes aún no ha publicado esa historia (14), que en realidad jamás llegaría a quedar realizada. Era intención de Campomanes que la

(12) Están disponibles en la web las actas de los congresos I a IV: <http://ina.tamu.edu/library/tropis/index.php#volumes>".

(13) Así lo expresa el propio Pedro Rodríguez de Campomanes, *Antigüedad Marítima de la República de Cartago. Con el Periplo de su General Hannon*, Madrid, Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1756, pp. 5-9 (no numeradas de la edición digitalizada en http://alfama.sim.ucm.es/dioscorides/consulta_libro.asp?ref=B18888999&idioma=0): «Y como de aquí tomo principio a la Historia Náutica de España, faltaría en no procurar acercarla al Solio, para que con el patrocinio de V.Mag. pueda continuarse una obra cuyo progreso ha de referir el continuado esfuerzo, y pericia de mar de la Nación Española sus famosos Almirantes, y Caudillos, y la felicidad de sus Pilotos, y Conquistadores en memorables Empresas, y lejanos descubrimientos con aumento del nombre Cristiano, ensalzamiento de la Nación Española, e inmortal gloria de sus Augustos Monarcas: de que es un preludio el Tratado que tengo la fortuna de poner a los Pies de V.Mag.». Cf. M. Romero Recio, «Contactos entre púnicos y romanos según la obra de un político ilustrado. La Antigüedad marítima de la República de Cartago de D. Pedro Rodríguez, Conde de Campomanes», *XV Convegno Internazionale di Studi su «L'Africa Romana: Ai confini dell'impero: contatti, scambi, conflitti, Tozeur (Túnez)»*, Diciembre 2002, III, Roma, 2004, 1987.

(14) P. y R. Rodríguez Mohedano, *Historia literaria de España desde su primera población hasta nuestros días*, Madrid, Antonio Pérez de Soto, 1766, I, p. 391. Como veremos a lo largo de estas páginas, el trabajo de Campomanes aparece mencionado en numerosas publicaciones desde que fue publicado. Por ejemplo, es citado y calificado como «excelente» en J. Apraiz, *Apuntes para una historia de los estudios helénicos en España*, Madrid, Imprenta de J. Noguera a cargo de M. Martínez, 1874, 126.

introducción de su Historia Náutica estuviera compuesta por la edición, traducción y estudio de ese documento extraordinario que conocemos como Periplo de Hanón y que se conserva en la Biblioteca del Vaticano en el código de Heidelberg en una sola copia manuscrita del siglo IX (15).

El trabajo de Campomanes es mucho más que una presentación del famoso texto griego de la supuesta traducción de un epígrafe cartaginés en el que se relataría la expedición del almirante púnico por la costa atlántica africana con el objetivo de explorar sus recursos y fundar colonias con los abundantes recursos humanos que había embarcado. No es nuestro propósito aquí entrar en el debate de los contenidos del Periplo, sino llamar la atención sobre el hecho de que un joven licenciado en derecho se interesara por un texto de esta naturaleza.

Son abundantes los trabajos concernientes a la obra de Campomanes, pues ha sido objeto de distintas aproximaciones historiográficas en los últimos años. Especial atención merece el estudio que le ha dedicado L. Gil, desde la perspectiva de la transmisión del conocimiento de los estudios helénicos en España (16). Sin embargo, hasta el momento presente, no se ha intentado establecer qué motivo podría haber tenido Campomanes para editar éste en lugar de cualquier otro texto griego, al margen de su propia rareza. Es cierto que, como helenista incipiente, las alternativas para manifestar sus capacidades podrían haber sido casi infinitas, dado el estado de los estudios helenistas en la España del momento (17). También es cierto que presumir un interés de Campomanes por establecer los fundamentos de un Estado moderno en España es anticipar excesivamente la conformación de su propia idea del Estado, que será producto de su propia experiencia política cuando se pro-

(15) Sobre el Periplo de Hanón hay una abundante literatura que no ha servido para zanjar las polémicas, aunque ha permitido ahondar en el conocimiento de la navegación, de las condiciones de la expedición y de la transmisión de los textos. Un interesante estado de la cuestión hasta 1978 en J. Desanges, *Recherches sur l'activité des Méditerranéens aux confins de l'Afrique*, Collection de l'École Française de Rome 38, Roma, 1978; Véase una puesta al día en F. J. Gómez Espelósín, *El descubrimiento del mundo. Geografía y viajeros en la antigua Grecia*, Madrid, 2000, 145-155, que mantiene un punto de vista crítico sobre la historicidad estricta del periplo y sugiere que podría ser producto literario de la Biblioteca de Alejandría. Recientemente se ha postulado la identificación arqueológica de Kerne, en un interesante artículo de un capitán de navío, de dudosa factura académica y de contenido difícilmente contrastable: J. Díaz del Río, «El periplo de Hannón», en *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*, Madrid, 2004, 155-178.

(16) L. Gil, *Campomanes, un helenista en el poder*, Madrid 1976.

(17) Véase, de modo general, C. Hernando, *Helenismo e Ilustración (El griego en el siglo XVIII español)*, Madrid, 1975.

duzca el salto desde sus posiciones estrictamente intelectuales, es decir, de un abogado de provincias con ínfulas de intelectual moderno. No, aún con poco más de 30 años, Campomanes no era el político reformador que llegaría a ser en su plena madurez (18). De manera que la publicación de ese primer volumen de la Historia Náutica de España no podía corresponder a un deseo de conocimiento y difusión de uno de los fundamentos esenciales del Estado moderno, para emular la esencia de las talasocracias de la Antigüedad.

No hay en el prólogo de la obra prácticamente indicios de intencionalidad ajena a la propia construcción de esa obra monumental sobre la Marina Española que concibió en 1752, momento a partir del cual se aplica a su propósito. Se puede aventurar, no obstante, que ya en aquel joven estaban presentes las preocupaciones del hombre maduro y que su deseo de componer una Historia Náutica de España no podía ser producto fortuito. Sin duda, esa historia tenía un objetivo aleccionador en el propósito de Campomanes, aunque no esté abiertamente declarado, pero no sería de extrañar que estuviera tras la actuación de Carlos III para la recuperación de la gloria marítima de España mediante la recreación del puerto de Cartagena.

Cita Campomanes como antecesores en su tarea a Florián de Ocampo y al Padre Mariana, como referentes específicos en lo concerniente a la Antigüedad, pero no merece la pena detenerse más en esos autores que ni siquiera son preludio de los asuntos que aquí nos preocupan. Como ya anticipamos, la obra de Campomanes se publica más de un año después de que estuviera concluida pues al parecer no encuentra ni el tiempo necesario para dedicarse a la edición, ni el mecenazgo requerido para satisfacer los costos. En 1755 había sido designado asesor del Juzgado de la Renta, primer cargo oficial en la carrera de la Administración Pública desempeñado por quien habría de llegar a los puestos más altos del Estado. A partir de entonces hubo de restringir los tiempos dedicados a la investigación, lo que tuvo como consecuencia el abandono del proyecto de la Historia de la Marina Española.

El asunto quedó olvidado en la investigación nacional que no volverá a preocuparse demasiado por la historia náutica de la Antigüedad hasta el siglo xx. En realidad, como ya adelantamos, la Historia General de España del Padre Mariana no dedicaba atención específica a la navegación antigua, ni tampoco lo harán las historias más extensas de la segunda mitad del siglo xviii

(18) F. Álvarez Requejo, *El conde de Campomanes. Su obra histórica*, Oviedo, 1954.

o del XIX (19), como la de Masdeu (20) o la monumental de Modesto Lafuente (21). Sin embargo, existen algunas excepciones que debemos tener en cuenta. La conocida obra de los Mohedano incluía una Disertación sobre las flotas del rey Salomón, y otra «Sobre el Comercio, Navegaciones y Marina de los antiguos Españoles» que trataba de ofrecer una panorámica de la situación desde las primeras navegaciones a las que se hace referencia en los textos bíblicos hasta época romana (22). Tanto en esta obra como en la de Campomanes se utilizó como referente ineludible el libro del Obispo Pierre Daniel Huet, *Histoire du commerce et de la navigation des anciens* (23), que debieron manejar en francés, pues no fue traducido al español hasta 1793 (24). El tema debía de resultar bastante atractivo pues las revistas españolas que reseñaban libros recién publicados también se hicieron eco de la aparición de esta monografía que abordaba la historia del comercio y la navegación desde antes del Diluvio hasta época romana. Dos publicaciones periódicas bien conocidas como son el *Memorial Literario* (25) y la *Gaceta de Madrid* (26) muestra

(19) Puede consultarse al respecto: M. Fernández de Navarrete, *Biblioteca Marítima Española*, Madrid, 1841. Hay ed. de 1995 en Barcelona : Palau & Dulcet.

(20) J. F. de Masdeu, *Historia crítica de España y de la cultura española*, 20 vols., Madrid, 1783-1905.

(21) *Historia General de España desde los tiempos más remotos hasta nuestros días*, 29 vols., Madrid, 1850-1867. Fue su continuador, pues la obra quedó inconclusa, Juan Valera. Gozamos ahora de la reedición del discurso preliminar con un introducción importante de Juan-Sisinio Pérez Garzón: M. Lafuente, *Historia general de España desde los tiempos más remotos hasta nuestros días: discurso preliminar*, Pamplona, 2002.

(22) *Historia literaria de España desde su primera población hasta nuestros días*, I, 314-401; II, Parte II, Madrid, Imprenta de Francisco Xavier García, 1768, pp. 231-290.

(23) París, François Fournier, 1716.

(24) *Historia del comercio y de la navegación de los antiguos* [trad. Fray Plácido Regidor] Madrid, Imprenta de Ramón Ruiz. Cf. Romero Recio, “Contactos entre púnicos y romanos...”, 1987-1994; eadem, *Historias antiguas. Libros sobre la Antigüedad en la España del siglo XVIII*, Madrid, 2005, 62.

(25) «Los que han tratado hasta aquí del comercio, más han procurado enseñar el arte y las reglas con que se practica en el día, que escribir su historia, y aún los Autores que han escrito muy por encima sobre esta materia, no han salido de la esfera del siglo pasado y del presente; pero esta obra no tiene relación alguna con nuestros tiempos, pues su Autor se ha ceñido a los límites de la antigüedad, escogiendo una parte de la historia tan nueva como poco trillada». *Continuación del Memorial Literario*, febrero 1794, nº III, p. 211.

(26) «Sólo un sabio de primer orden como el autor, dedicado desde su juventud al estudio de la antigüedad, instruido en las lenguas muertas y vivas, y en comunicación con los sabios de su tiempo, pudiera haber allanado un asunto tan escabroso; recogió y presentó con orden y claridad en corto volumen cuanto se halla esparcido sobre esta materia en los autores Griegos y Latinos. Sale para utilidad pública esta apreciable obra traducida, añadida con notas, y un índice geográfico para inteligencia de los pueblos, puertos, mares é islas de que se hace mención en ella». *Gaceta de Madrid*, 8 noviembre 1793, p. 1188.

admiración en sus comentarios sobre la *Historia del comercio y de la navegación de los antiguos*. Algunos años más tarde, en 1807, el famoso historiador, economista y político catalán, Antonio de Capmany dedicaría un capítulo a las naves de la Antigüedad en su obra *Cuestiones críticas sobre varios puntos de historia económica, política y militar* (27). Sus preocupaciones, sin embargo, giran en torno a la ingeniería náutica dejando de lado cualquier tipo de cuestión relacionada con la navegación antigua en la península Ibérica.

En 1800 Martín Fernández de Navarrete –marino e historiador- elige como tema de su discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia, los progresos del arte de navegar en España (28). Poco dice sobre la navegación en la Antigüedad en apenas 5 páginas de las 61 que ocupa su discurso. Sus comentarios se centran en señalar las dificultades náuticas de los pueblos antiguos que surcaron el Mediterráneo debido a los escasos progresos técnicos y al limitado avance de las matemáticas y la astronomía. Ahora bien, admira la valentía y la osadía de estos audaces navegantes que fueron capaces de alcanzar puntos muy alejados con unos medios que considera precarios. Son de destacar las citas de los autores clásicos que incluye así como del Periplo de Hanón del conde de Campomanes. Amplía algo el desarrollo de esta etapa de la historia de la marina española en su obra póstuma: *Disertación sobre la Historia de la Náutica, y de las ciencias matemáticas que han contribuido a sus progresos entre los españoles* (29). Destacando la tarea de los navegantes fenicios, alude a las travesías de griegos, cartagineses y romanos, deteniéndose algo más en los periplos de Hanón e Himilcón y, sobre todo, en cuestiones técnicas de navegabilidad. Otra obra del autor que es necesario destacar, aunque apenas afecta al tema que nos ocupa, es su *Biblioteca Marítima Española* –citada más arriba- publicada en 1841.

La excepción más relevante es el proyecto llevado a cabo por el Intendente de Marina y Secretario del Consejo del Rey, don Juan Antonio Enríquez

(27) Madrid, Imprenta Real, 1807: Cuestión V: «De los bastimentos de remos, o galeras de los antiguos, con el nombre de birremes, trirremes, & c.», pp. 261-286. El autor ya había publicado sus famosas *Memorias históricas sobre la marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, 4 vols. Madrid, Imprenta de D. Antonio de Sancha, 1779-1792 (hay ed. facsímil en Barcelona, 2001 y en internet en cervantes virtual).

(28) *Discurso histórico sobre los progresos que ha tenido en España el arte de navegar. Leído en la Real Academia de la Historia en 10 de octubre de 1800*, Madrid, Imprenta Real, 1802.

(29) Publicada por la Real Academia de la Historia, Madrid, Imprenta de la Viuda de Calero, 1846, pp. 15-30. Hay edición facsímil en Valladolid, Maxtor, 2003.

Lozano (1733-1809) que publicó en 1803 la obra *Glorias Marítimas de España*. Su proyecto consistía en una recopilación de los sucesos marítimos de la Historia de España organizado en cuatro tomos de los que sólo se publicó el primero. Nicolás María de Cambiaso dice en su obra *Memorias para la biografía y para la bibliografía de la isla de Cádiz* que el hermano de Juan Antonio Enríquez, Francisco, le había asegurado que la obra estaba concluida pero que no había podido publicarse porque el manuscrito se había perdido durante los trastornos del año 1808 (30). Enríquez se sirvió de los manuscritos de Campomanes pues los obtuvo por mediación de Pedro Cevallos (31), aunque no lo cita. A pesar de la prometedora presentación, el libro no alcanza suscitar el interés que podría haber logrado, pues se pierde en banalidades eruditas y reiteración de asuntos consabidos en las 48 páginas que dedica a la navegación antigua. En el «Discurso preliminar sobre el origen y progresos de la Marina y Navegación desde los tiempos antiguos» no hace más que señalar los desplazamientos míticos, desde Heracles en adelante, y mencionar la llegada de fenicios, griegos y púnicos, poniendo un gran énfasis –como exigían las circunstancias políticas - en señalar la presencia de soldados españoles en el ejército con el que César conquistó Gran Bretaña (32). En ningún momento se atisba una profundidad y un conocimiento histórico parangonable a los de Campomanes. Ahora bien, en esta obra podemos destacar una primera alusión a la arqueología subacuática, pues se menciona el hallazgo de un barco antiguo en el puerto de Cartagena en el año 1716: *Por este tiempo una de las naves españolas se fue a pique en el puerto de Cartagena, y se conservó en su fondo al pie de 1500 años hasta el de 1716, que al limpiar dicho puerto se halló la principal parte de ella con la quilla, aflasto y acrostolio o popa y proa, y clavos de cobre (como lo eran todos en la antigüedad), todo bien conservado, así por no haber broma en aquel fondo, como por la buena calidad de las maderas y ligazones; y el célebre Deán de Alicante D. Manuel Martí hizo sacar un dibujo de ella, que remitió al famoso Anticuario Montfaucon, según sus cartas 3, 5, 9 y 10 del l. 8, habiéndose comprobado su antigüedad por una medalla del emperador Alejandro Severo que se encontró fijada en dicha nave: que de tanta antigüedad no puede gloriarse otra alguna nación marítima sino la española* (33).

(30) Madrid, Imprenta de León Amarita, 1829, II, p. 27.

(31) Álvarez Requejo, *El Conde de Campomanes*, p. 145, nota 175 y pp. 177-180.

(32) Pp. 9 y 35.

(33) *Glorias marítimas de España*, Madrid, Imprenta Real, 1803, p. 62.

La noticia pone de manifiesto el interés, ya a comienzos del XVIII, por abordar el estudio de un hallazgo arqueológico submarino igual que se haría con uno terrestre, aunque, eso sí, por parte de un conocido erudito y helenista como es el deán Manuel Martí cuya obra tuvo, hay que decirlo, una escasa repercusión en España frente al gran prestigio de que gozó en el extranjero (34). De hecho, los hallazgos de Cartagena a los que alude Enríquez fueron destruidos, como hace constar el propio deán Martí en una de sus cartas: *Te envío unos fragmentos arrancados de lo que queda sobreviviente de la vieja nave hallada el año pasado (...) el afán tan fuerte que los nuestros tienen por deshacer los antiguos monumentos hizo que, mediante un fuerte golpe, se rompiera totalmente aquella trabazón (...) con la intención de mandar al Rey Felipe V los clavos de bronce (...) tirando todo lo demás* (35).

En 1863 José Oliver y Hurtado, obispo de Pamplona, dedicará su discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia a la navegación. *Diversos periplos ibéricos que ofrecen las obras de la antigüedad* será el tema del discurso realizado por el ganador –junto con su hermano Manuel– del premio de la Academia en el año 1860 (36). Comienza su andadura sobre la navegación antigua en la Península desterrando antiguos mitos sobre remotas expediciones de personajes bíblicos como Túbal –hijo de Jafet y nieto de Noé–, Tarsis –hijo de Javam, nieto de Jafet y bisnieto de Noé–, Nabucodonosor y las flotas del rey Salomón. La comunicación directa entre los dos extremos del Mediterráneo tendría lugar, según dice textualmente Oliver y Hurtado, *en los tiempos a que se remontan las antiguas tradiciones sobre la venida de Hércules, dios protector de la metrópoli y de sus colonias, y símbolo por consecuencia de la raza fenicia; y la historia de las expediciones de aquel héroe por las costas de nuestro mar no es otra cosa que una narración épica y alegórica de la propagación del pueblo fenicio por medio del comercio y la navegación, y con la civilización que les era consiguiente* (37). Después de un repaso a las fuentes griegas, que conoce muy bien, concluye que los cronistas de los siglos XV y XVI fantasearon acerca de la llegada de distintos personajes a nuestras costas tomando como históricos los mitos griegos que habían sido

(34) Hernando, *Helenismo e Ilustración...*, 164 ss.; A. Mestre, *Manuel Martí, el deán de Alicante*, Alicante 2003.

(35) *Ecclesiae Alonensis Decani, Epistolarum libri duodecim*, Madrid, 1735.

(36) *Munda pompeiana*, Madrid, Manuel Galiano, 1861.

(37) Pp. 7-8.

transmitidos por los poetas. El autor repasa las navegaciones fenicias a las que aluden Heródoto y otros autores, resaltando sus cualidades náuticas y sus viajes por todo el Mediterráneo gracias a los progresos que llevaron a cabo en el ámbito de la navegación. Como no podía ser de otro modo, se detiene ampliamente en el relato de los periplos de Hanón –citando sin demasiado entusiasmo a Campomanes y con mayor admiración a Heeren o Movers- e Himilcón, así como Escílax, Piteas o el viaje de Artemidoro a la Península –recogido en Estrabón-. La conclusión de Oliver y Hurtado es que se han de tener en consideración las navegaciones de fenicios, cartagineses y griegos hasta la Península Ibérica en la Antigüedad porque no hay ningún otro estado moderno que pueda rivalizar con España en este ámbito, porque es necesario valorar adecuadamente el riesgo que afrontaron los navegantes de la antigüedad y, sobre todo, porque supone el punto de partida de *nuestra historia patria* (38). En las 55 páginas que ocupa el discurso de Oliver y Hurtado se pone de manifiesto un excepcional conocimiento de las fuentes que afectan al ámbito de la navegación en la Península durante la Antigüedad. Es posible que el autor hubiese pensado realizar un libro sobre la materia porque en la contestación que a su discurso da el académico Carlos Ramón Fort, señala: *ha trazado un excelente programa; pero en su mente queda un libro: que a esto equivale concebir el plan, coordinar los materiales, elegir escritores y textos, calificar los aciertos y errores que ofrecen, mediante una crítica sagaz, a cuyo favor nuestro docto compañero marcha con paso firme por el peligroso campo en que parten límites la Historia y la fábula* (39). Tal vez Fort únicamente le está animando a realizarlo y sin duda es una pena que no consiguiera convencerle pues habría supuesto un paso importante en la historia náutica de nuestro país.

D. Antonio Blázquez y Delgado-Aguilera retomará los estudios sobre navegación y comercio en la antigüedad peninsular partiendo también del análisis de las fuentes clásicas. Nacido en 1859, se mostró pronto como un estudioso infatigable y un erudito de hondo cuño al que preocupó intensamente la Geografía, disciplina que impartió en la Escuela Superior de Guerra. Motivado por esas inclinaciones dedicó numerosos estudios a la geografía antigua y medieval. Indagó sobre vías romanas, pero para nuestro actual interés, destacó por sus estudios acerca de Estrabón (40) y Avieno. En relación

(38) Pp. 40-41.

(39) P. 71.

(40) A. Blázquez, *Descripción de Iberia de Estrabón*, Madrid, 1900.

con ambos autores publicó un trabajo sobre el comercio del estaño (41). El abundamiento en el poema de Avieno le permitió redactar un estudio específico sobre el periplo del cartaginés Himilcón (42) y ello le permitió realizar la edición de ese poema, *Ora Maritima* (43), a partir del cual escribió páginas muy sensatas sobre la localización de Tarteso, asunto en el que fue seguido sin el debido reconocimiento por A. Schulten (44).

No es exagerado afirmar que la navegación está muy presente en las obras mencionadas de Blázquez; sin embargo, no se propone en ningún instante realizar una Historia de la Navegación Antigua, de modo que sus estudios hacen avanzar mucho el conocimiento, pero no de una manera sistemática. Más sistemática es la siguiente aportación importante, llevada a cabo por Casariego (45) cuyo objetivo era reunir la documentación disponible en los textos clásicos sobre rutas y viajes marítimos. Autor de otras obras relacionadas con el mar y la navegación (46) -incluso de un poema titulado «El mar fabuloso de la Antigüedad y el Medievo» (47) - anuncia en *Los grandes periplos de la Antigüedad* la próxima publicación de una *Historia universal del mar* cuyo primer volumen estaría dedicado a la Antigüedad. No sabemos si esta obra llegó a publicarse, creemos que no, porque nos ha sido del todo imposible localizarla.

En *Los grandes periplos de la Antigüedad* Casariego analiza los periplos recogidos en las fuentes en relación con la circunnavegación de África (48) -, la navegación hacia las islas atlánticas, los viajes en busca de metales, las navegaciones hacia la Península Ibérica y la India y los periplos literarios, entre los que menciona la *Ora marítima* de Avieno o el periplo de Dioniso Periégeta. Naturalmente, Casariego hace amplio uso del estudio de

(41) A. Blázquez, *Las Casitérides y el comercio del estaño en la Antigüedad*, Madrid, Patronato de Huérfanos, 1915.

(42) A. Blázquez, *El Periplo de Himilcón*, Madrid, 1909.

(43) Avieno, *Ora marítima*. Edición crítica y estudio geográfico por A. Blázquez, Madrid, 1923.

(44) J. Alvar, «Adolf Schulten», *Madrider Mitteilungen*, en prensa.

(45) J. E. Casariego, *Los grandes periplos de la Antigüedad. Breve historia de las navegaciones clásicas*, Madrid, 1949 (reed. 1969).

(46) Entre otras: *Historia del Derecho y de las Instituciones marítimas del mundo hispánico*, Madrid 1947.

(47) *Mares y veleros de España*, Madrid, 1953, pp. 14-19.

(48) Tema objeto también de una conferencia pronunciada en 1949: *Las grandes exploraciones marítimas del África en la Antigüedad. Conferencia pronunciada en el Instituto de Estudios Africanos el 14 de diciembre de 1949*, Madrid 1950.

Campomanes, al que discute y reconoce sus aciertos en el apartado dedicado al Periplo de Hanón (49). Ha de tenerse en cuenta que el tema ya había sido ampliamente trabajado por el autor en la edición crítica bilingüe del Periplo que había publicado en 1947 (50). Aquí Casariego calificaba la traducción de Campomanes de *libérrima* pues considera que *adolesce de algunos fallos en la interpretación filológica*, si bien puede *reputarse como la mejor o una de las mejores de su tiempo* (51). Incluye también la reconstrucción del puerto de Cartago de la obra de Campomanes *a título de curiosidad y recuerdo de la primera edición española del periplo*, subrayando su nulo valor científico.

Pero merece la pena volver sobre la obra de Casariego que estábamos comentando para destacar un capítulo final dedicado a la construcción naval, la navegación y la vida marítima en la Antigüedad donde el autor hace una breve pero precisa panorámica de estos temas (52). Casariego aprovecha los avances de la bibliografía internacional y ofrece a los lectores españoles un breve texto, no llega a 200 páginas, de cuidada actualidad y con un rigor que le procuró un reconocido prestigio entre los especialistas foráneos.

Una somera alusión a la navegación en la Antigüedad encontramos también en la monografía escrita por el almirante Carrero Blanco titulada *España y el mar* (53). La obra, publicada en 1941 y revisada más adelante, no tenía como objetivo realizar un recorrido histórico exhaustivo, por lo que las menciones a la náutica antigua tratan únicamente de mostrar la presencia de la Península en las rutas de los primeros navegantes hacia el Occidente Mediterráneo y, sobre todo, señalar las características técnicas de los barcos más antiguos comenzando por los egipcios y continuando por los fenicios, griegos y romanos. Esta serie de consideraciones permitían a su autor introducir al lector en una historia de la marina que centraba su interés en época contemporánea.

Allá por 1980, uno de los firmantes defendió su tesis doctoral dedicada al estudio de la navegación peninsular en época prerromana. Ése sí podría haber sido el capítulo inicial de una Historia Náutica de la Península Ibérica;

(49) Pp. 40-58.

(50) *El periplo de Hannon de Cartago*, Madrid, 1947.

(51) P. 22.

(52) Pp. 140-165.

(53) *España y el mar*, I, *El mar en la guerra y en la paz hasta la II Guerra Mundial*, Madrid, 1941. (3ª ed. revisada 1962), 12, 83 ss.

sin embargo, sólo conoció una edición facsímil del texto mecanografiado realizada por el Servicio de Reprografía de la Universidad Complutense de Madrid (54). Circunstancias de distinta naturaleza impidieron una publicación más formalizada y el propio autor reorientó sus campos de interés en otras direcciones a partir de entonces, de modo que nunca dedicó el tiempo que hubiera requerido la preparación del texto para enviarlo a imprenta. No obstante, sus aportaciones son bien conocidas y se citan con frecuencia, no sólo las de publicaciones posteriores, sino también los contenidos de la tesis a pesar de la aparente dificultad de consulta debido a la escasa difusión de la edición (55). Un ejemplo elocuente en tal sentido es el trabajo de M. Almagro sobre representaciones de barcos de época prerromana, en el que discute la cronología del por entonces famoso conjunto de embarcaciones de Laja Alta (Jimena de la Frontera, Cádiz) (56). Asimismo es de destacar, del propio autor, su estudio sobre navegación atlántica en la Prehistoria, en el que se vinculan movimientos demográficos, testimonios arqueológicos y referencias literarias con los desplazamientos por mar, aunque no hace alusión a la arqueología subacuática (57).

Un estudio que merece especial atención por el interés en establecer las conexiones necesarias entre poblamiento, movimientos demográficos, medios de transporte y producción cultural es el libro de Víctor Guerrero (58). Allí se establece una secuencia histórico cultural de las islas Baleares

(54) J. Alvar, *La navegación prerromana en la Península Ibérica: colonizadores e indígenas*, Madrid, 1981.

(55) Deseamos citar, a modo de ejemplo sobre la producción de Alvar sobre navegación, los siguientes trabajos: «Aportaciones al estudio del Tarshish bíblico», *Rivista di Studi Fenici*, 10,2, 1982, 211-230; «La precolonización y el tráfico marítimo fenicio por el Estrecho», *Congreso Int. El Estrecho de Gibraltar. Ceuta, nov. 1987*. Madrid, 1988, 429-443; «El tráfico comercial etrusco hacia el Extremo Occidente», *Flotte e commercio greco, cartaginese ed etrusco nel mar Tirreno. Ravello, 19-25 gennaio 1987*, T. Hackens ed. (Pact 20), Estrasburgo-Ravello, 1988, 373-391; «Avieno, los fenicios y el Atlántico», *Homenaje F. Gascó. Koliaos*, 4.1, Sevilla, 1995 (1997), 21-37; «Avieno, los fenicios y el Atlántico», *Homenaje F. Gascó. Koliaos*, 4.1, Sevilla, 1995 (1997), 21-37; «Poliorcética y guerra naval en el mundo fenicio», en *Guerra y Ejército en el mundo fenicio-púnico. XIX Jornadas de Arqueología fenicio-púnica, Eivissa 2004*, Ibiza, 2005, 7-29.

(56) M. Almagro-Gorbea, «Representaciones de barcos en el arte rupestre de la península Ibérica. Aportación a la navegación precolonial desde el Mediterráneo oriental», *Congreso Int. El Estrecho de Gibraltar. Ceuta, nov. 1987*. Madrid, 1988, 389-398, donde se cita la mencionada tesis en la nota 10.

(57) M. Almagro-Gorbea, «La navegación prehistórica y el mundo atlántico», en V. Alonso (ed.), *Guerra, exploraciones y navegación del mundo antiguo a la Edad Moderna*, La Coruña, 1995, 13-35.

(58) V. M. Guerrero Ayuso, *Navíos y navegantes en las rutas de Baleares durante la Prehistoria*, Palma de Mallorca, 1994.

hasta el final de la época púnica que le permite, por lo particular del caso estudiado, establecer la importancia de la náutica como elemento esencial para la arribada de gentes y para el transporte de mercancías dentro de un contexto general mediterráneo en la dirección que estableció Alvar. La formación arqueológica de Guerrero se aprecia en la inclusión de la información proporcionada por los hallazgos subacuáticos, especialmente importantes para el establecimiento de las rutas comerciales y los modelos de embarcación (59).

Fernando Alonso Romero (60) y Jaime Alvar (61) ya habían determinado los modelos de embarcación, los distintos tipos de construcción y sus posibilidades náuticas. Uno de los tipos conocido por las fuentes literarias, la piragua monóxila, quedó arqueológicamente documentada en un hallazgo publicado en 1986 (62). Primero fueron halladas dos y luego una tercera; se les supuso una datación orientalizante, pero en realidad se trata de tres embarcaciones medievales según las dataciones radiocarbónicas; posteriormente, en el propio río Lima se encontraron otras dos piraguas talladas en el tronco de un árbol que se datan por radiocarbono entre los siglos III y II a.C. (63), lo que pone de manifiesto la pervivencia de este tipo de embarcación a lo largo del tiempo, como eficaz medio de transporte y comunicación en la costa atlántica.

Por desgracia, la arqueología subacuática no ha podido documentar en el litoral portugués otras estructuras de embarcación prerromana, aunque sí de época romana. En el excelente estado de la cuestión, que se puede consultar en internet en la dirección mencionada en la nota precedente, se concluye que hay doce naufragios documentados que correspondan a la Edad Antigua; sólo dos se califican de prerromanos, las dos monóxilas del Lima. Quedan,

(59) Guerrero, *ibidem*, 153-189.

(60) *Relaciones atlánticas prehistóricas entre Galicia y las Islas Británicas y medios de navegación*, Castrelos, Vigo, 1976.

(61) *Op. cit.*, nota 17.

(62) F. J. S. Alves, «A piroga monoxila de Geraz do Lima», *O Arqueólogo Português*, serie IV, 4, 1986, 209-234; *idem*, «The dugout of Geraz do Lima», en *Local Boats (4th International Symposium on Boat and Ship Archaeology - Porto, 1985)*. BAR International Series 438, Oxford, 1988, 287-292; F.J.S. Alves, «L'archeologia subacquea in Portogallo tra gli anni ottanta e i novanta», en *Atti della VIIª Rassegna di Archeologia Subacquea*, Giardini Naxos, 1993.

(63) F. J. S. Alves, M.L.P. Blot, P. J. Rodrigues, R. Henriques, J. G. Alves, A. M. Dias Diogo y J. P. Cardoso, «Vestígios de naufrágios da antiguidade e da época medieval em águas portuguesas», *Comunicação ao Congresso do Mar (Nazaré, 1 e 2 de Abril de 2005)*, publicado en PDF en: <http://www.ipa.min-cultura.pt/cnans/Publicacoes/Bibliografia/Francisco%20Alves>.

por tanto, definitivamente descartadas las noticias sobre hallazgos de embarcaciones fenicias en Portugal.

El silencio arqueológico en tal sentido no desacredita la idea ya bien fundada de la presencia de navegantes fenicios en el litoral atlántico desde mediados del siglo VII a.C. La tesis ya había sido establecida por la lectura del texto de Avieno (64), al que algunos autores no le otorgan valor documental para época prerromana. El posterior hallazgo de enclaves fenicios en la costa portuguesa ratifica la correcta interpretación de los textos tal y como veníamos haciendo (65).

No se puede afirmar que con estas controversias se haya extraído cuanto las fuentes literarias puedan informar, de hecho, las conclusiones de ellas obtenidas se ven alteradas y modificadas como consecuencia de los avances del conocimiento procurados desde la Arqueología, tanto en tierra como subacuática. Pero, en este último sentido, aún hay progresos esperables en la confrontación de las distintas series informativas.

En el año 1945, don Antonio García y Bellido publicó un artículo pionero sobre la navegabilidad de los ríos peninsulares, en el que a partir de las informaciones proporcionadas por los textos literarios de la Antigüedad, estimaba el alcance de las rutas de transporte por agua dulce (66). Apenas hubo continuidad en esta línea de investigación, hasta que treinta años más tarde se hizo público el estudio sobre el Guadalquivir de Lorenzo Abad (67). Tampoco entonces cundió el ejemplo, los estudios sobre vías fluviales quedaron aparcados (68), aunque el Guadalquivir habría de ser parcialmente revisitado en 1990 (69). No ha sido ocasión aprovechada, el espacio dedicado a la arqueología en ríos y lagos en el II Curso de Arqueología

(64) Alvar, *op.cit.*, nota 17; *idem*, «El comercio del estaño atlántico...», *MHA*, 4, 1980, 43-49; *idem*, «Avieno, los fenicios y el Atlántico», *Homenaje F. Gascó. Koliaos*, 4.1, Sevilla, 1995 (1997), 21-37.

(65) Véase, por ejemplo, J. Alvar, «Las fuentes literarias sobre Tartessos» del Catálogo de la Exposición *Argantonio, Rey de Tartessos*, Sevilla, 2000, 37-67 y, del mismo autor, «El problema de la precolonización», en prensa.

(66) A. García y Bellido, «La navegabilidad de los ríos de la Península Ibérica en la Antigüedad», *Investigación y Progreso*, 16, 1945, 115-122.

(67) L. Abad, *El Guadalquivir; vía fluvial romana*, Sevilla, 1975.

(68) Entre las escasas excepciones están las 15 páginas del capítulo IX de la tesis de Alvar, citada en nota 17, aunque no se detiene en los posibles restos arqueológicos.

(69) G. Chic, *La Navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana*. Écija, 1990; *idem*, «Navegación fluvial por el Guadalquivir», en *El Baetis-Guadalquivir, puerta de Hispania. Actas del I Ciclo de Estudios sobre Sanlúcar*, Sanlúcar de Barrameda, 2003, 39-88, un texto de 16 páginas con escasas novedades y una introducción de cinco páginas de contenido desconcertante.

Subacuática de la Universidad Autónoma de Madrid, donde no se hace más que un planteamiento generalista y descriptivo de casos extrapeninsulares, sin que se recurra a ningún ejemplo hispano (70). Debemos albergar la esperanza de que se suscite el interés de los expertos por este ámbito tan importante de la economía de la Antigüedad y que se preste atención a los posibles hallazgos, fortuitos o no, de restos de embarcación, tal y como se ha puesto de manifiesto en la desembocadura del río Arade, al sur de Portugal, con interesantes testimonios procedentes de diversas épocas, hasta la Edad Moderna (71).

Lo mismo cabría decir a propósito de los puertos (72). En el año 1981 Sherill Lynn Spaar realizó una tesis doctoral titulada *The ports of Roman Baetica. A study of provincial harbors and their functions from an historical and archaeological perspective*, que frecuentemente es pasada por alto (73). Casi excepción constituye la publicación de las *III Jornadas de arqueología subacuática: puertos antiguos y comercio marítimo* celebradas en Valencia en 1997 (74), el estudio del puerto de Sagunto, realizado por Carmen Aranegui (75), así como el de Gijón del que se ha publicado una monografía editada por Carmen Fernández Ochoa con motivo de la celebración de una Exposición (76). Y por lo que respecta a los puertos situados en las desembocaduras de los ríos no es mucha la atención que se les ha prestado. Constituye, sin embargo, una excepción la celebración de las *IV Jornadas de Arqueología Subacuática*, en Valencia entre el 28 y el 30 de marzo de 2001, precisamente

(70) I. Rubio, «La Arqueología Subacuática en ríos y lagos», en S. Martínez Lillo y J. Blánquez (eds.), *II Curso de Arqueología Subacuática*, Madrid, 1993, 307-323.

(71) F. J. S. Alves, «El río Arade (Algarve, Portugal): un archivo del patrimonio arqueológico náutico», en G. Pascual Berlanga y J. Pérez Ballester (eds.), *Puertos Fluviales Antiguos: Ciudad, Desarrollo e Infraestructuras*, Valencia, 2003, 31-33; V. Loureiro y J. G. Alves, «The Arade I Shipwreck: Preliminary Results of the 2004 and 2005 Field Seasons», *International Journal of Nautical Archaeology*, 37. 2, 2006, 273-282 (publicado Online: 27 May 2008).

(72) Un estudio pionero, fuera del ámbito peninsular, es el de M. Romero, «Los puertos fenicios y púnicos», en *Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos. XI Jornadas de arqueología fenicio-púnica (Eivissa 1996)*, Ibiza, 1998, 105-135.

(73) Ann Arbor, 1981.

(74) Valencia, 1998.

(75) C. Aranegui, «Puerto de Arse-Saguntum», en C. Aranegui (coord.), *Saguntum y el mar*, Valencia, 1991, 57-60; eadem, *El puerto prerromano y romano de la ciudad. Guía de los monumentos romanos y del Castillo de Sagunto*, Valencia, s/f; eadem, «El Grau Vell, puerto de Arse-Saguntum», *Opulentissima Saguntum*, Sagunto, 2004, 83-97.

(76) C. Fernández Ochoa (ed.), *Gijón, puerto romano. Navegación y comercio en el cantábrico durante la Antigüedad*, Barcelona-Madrid, 2003.

bajo ese lema (77). Siguiendo la estela de las *III Jornadas* dedicadas, como hemos indicado, a los puertos antiguos y el comercio marítimo, las *IV Jornadas* abordaron el estudio de los puertos fluviales de la fachada atlántica y mediterránea de la Península Ibérica, para a continuación abrirse a las últimas investigaciones sobre este tipo de infraestructuras en regiones de otros países: Golfo de León, costa tirrénica y adriática y Mediterráneo oriental.

Las diferentes Jornadas de Arqueología Subacuática –de las que hablaremos un poco más adelante– son un ejemplo sintomático del desarrollo de esta disciplina naciente que en España se ha desarrollado con un cierto retraso en relación con otros países. Ya en los años 50 se desarrollaron algunas iniciativas en Italia y en Francia gracias al empeño de N. Lamboglia, que trabajó en el pecio de Albenga, y a F. Benoit, en Grand-Congloué. Sin embargo, la primera excavación arqueológica a gran escala sería la dirigida en 1960 por L. Bass en cabo Gelidonia (Turquía) donde colaboró todo un equipo de arqueólogos (78). Desde entonces las excavaciones subacuáticas no han dejado de sucederse, y no sólo eso, han llegado incluso a convertirse en un producto mediático gracias a la proyección internacional que algunos arqueólogos, como Franck Goddio, han conseguido. Las excavaciones que éste, apoyado científicamente por el Oxford Centre of Maritime Archaeology y financiado por la Fundación Hilti, ha realizado en Alejandría y la región canópica han superado la barrera de la especialización llegando al gran público que ha podido conocer los resultados de este tipo de trabajos mediante una exposición –*Tesoros sumergidos de Egipto*– que ha viajado ya por varias ciudades, incluida Madrid (79).

Pero volviendo al caso español, los primeros hallazgos submarinos se produjeron casi de manera casual y fueron aprovechados con avidez por los coleccionistas. A comienzos del siglo xx instituciones como la Real Academia de la Historia se interesan por hallazgos fortuitos de objetos en el mar, si bien, los descubrimientos casuales de pecios ya habían suscitado el interés de algunos eruditos españoles como mencionábamos más arriba a propósito del barco al que alude el deán Manuel Martí. El caso más conocido es el del hallazgo en aguas del cabo de Palos (Murcia) –por parte de una no iden-

(77) Pascual Berlanga y Pérez Ballester (eds.), *Puertos Fluviales Antiguos...*

(78) Un acercamiento a estos y otros yacimientos puede hacerse a través de J. Delgado (ed.), *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*, Londres, 2001 (1ª ed. 1997).

(79) F. Goddio (ed.), *Tesoros sumergidos de Egipto*, Madrid, 2008.

tificada «Sociedad Esponjera del Sur de España»- de una treintena de anclas, lingotes de plomo y una ánfora de barro en 1905 (80). Ramón Laymond y Diego Jiménez de Cisneros y Hervás realizaron un informe del hallazgo que remitieron a la Real Academia de la Historia que lo publicó en su Boletín (81). Esta primera aproximación resultaba bastante confusa, en primer lugar, porque se desconoce el lugar exacto en el que habían aparecido estos materiales y en segundo lugar por la dispersión de los mismos. Parece ser que habían localizado otras anclas y se comentaba que podían existir más sin recoger en la misma zona, pero una completa falta de coordinación provocó que tanto las anclas como las barras se dispersaran vendiéndose a diferentes personas. Algunos cepos y lingotes de plomo se fundieron y el rastro de unas anclas con inscripciones se perdió para siempre.

Ya en los años 60 y 70 los Patronatos de Excavaciones Arqueológicas Submarinas y algunos clubes de inmersión y submarinistas deportivos desarrollan algunas tareas que no alcanzan ni mucho menos el nivel desarrollado en otros países (82). En la década de los 80 comienzan a surgir en España instituciones oficiales dedicadas a la arqueología subacuática y en 1982 nace el *Centro y Museo Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas* dependiente del Ministerio de Cultura (83) que se presenta en el *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina* celebrado en Cartagena (ya se había celebrado el III en Barcelona) (84). La publicación de las Actas de este Congreso en 1985 por parte del Ministerio de Educación Cultura y Deportes supondrá también un reconocimiento a una disciplina que estaba ganando

(80) Todas las cuestiones relativas al hallazgo pueden verse en M. Romero Recio, «Inscripción a Zeus Casio y Afrodita sobre ancla de plomo hallada en 1905», *Ostraka, Rivista di Antichità*, 8.2, 1999, 541-543.

(81) R. Laymond y D. Jiménez de Cisneros y Hervás, «Anclas de plomo halladas en aguas del cabo de Palos», *BRAH*, 48, 1906, 153-155.

(82) J. Blánquez y J. Martínez Maganto, «Historia de la arqueología subacuática en España», en S. Martínez Lillo y J. Blánquez (eds.), *II Curso de Arqueología Subacuática*, Madrid, 1993, 26 ss.

(83) V. Antona del Val, «El Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas», *Boletín de la Asociación Española de Amigos de la Arqueología*, 25, 1988, 17-23; I. Negueruela, «Algunas reflexiones parciales sobre el Museo Nacional de Arqueología Marítima» y M. Gómez Bravo, «El Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas submarinas: resumen de sus principales actuaciones subacuáticas», en Ramallo Asensio (coord.), *Aulas del Mar. Aula de Arqueología Subacuática*, Murcia, 1994, 73-82 y 83-93; I. Negueruela, «Notas sobre el pasado y presente del Museo Nacional de Arqueología Marítima y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas de Cartagena», *Revista de Museología*, 33-34, 2005, 79-94.

(84) *III Congreso Internacional de Arqueología submarina. Barcelona 1961*, Bordighera, 1971.

terreno poco a poco en el ámbito académico y científico (85). En casi 500 páginas investigadores españoles y extranjeros abordaban cuestiones relacionadas con la metodología, prospecciones y cartas arqueológicas, excavaciones submarinas, arquitectura e historia naval, estudio de materiales, relaciones comerciales en el mundo antiguo, así como conservación y restauración de los hallazgos. Entre 1985 y 1987 también se celebró anualmente el Aula de Arqueología Subacuática dirigida por el profesor M. Martín Bueno que desarrolló una importante tarea de formación de arqueólogos submarinistas. El Aula retomó su actividad en los años 90 dirigida por el profesor S. Ramallo Asensio que coordinó algunas publicaciones en la Universidad de Murcia que trataban de poner al día aspectos metodológicos, así como actuaciones concretas en diferentes zonas de la Península (86).

Pero el cambio sustancial en el ámbito de la arqueología subacuática en España se producirá a partir del reconocimiento de un mismo tratamiento legal a los yacimientos arqueológicos terrestres y submarinos en la ley 16/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español (87) y, sobre todo, a partir de la creación en los años 90 de distintos centros oficiales -en Cataluña (1992), Valencia (1996) y Andalucía (1998)- encargados del estudio especializado en el Patrimonio Arqueológico Sumergido.

El Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas submarinas (CNIAS) de Cartagena ha desarrollado una importante labor de formación de arqueólogos-submarinistas, pero también de divulgación. Además de celebrar varios Seminarios de Arqueología subacuática (88) sacó a la luz la primera revista de la especialidad, *Cuadernos de Arqueología Marítima*. Tratando de adecuarse a las nuevas tendencias, el Museo de Cartagena ha cambiado recientemente su denominación, pasando a llamarse *Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA)* con una nueva sede y una nueva función:

(85) *VI Congreso internacional de Arqueología submarina, Cartagena, 1982*, Madrid, 1985.

(86) Ramallo Asensio (coord.), *Aulas del Mar. Aula de Arqueología Subacuática*; *idem, Aula de arqueología subacuática II: comercio y tráfico marítimo en la antigüedad*, Murcia, 1996.

(87) Para las cuestiones legislativas véase: B. Martínez Díaz, «Legislación en torno a la protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático en España», en B. Martínez Díaz (coord.), *I Seminario de Arqueología Subacuática, San Pedro del Pinatar (Murcia) 1987*, Madrid, 1992, 13-26; *eadem*, «La protección del Patrimonio Arqueológico subacuático», en S. Martínez Lillo y J. Blánquez (eds.), *II Curso de Arqueología Subacuática*, Madrid, 1993, 121-143.

(88) B. Martínez Díaz (coord.), *I Seminario de Arqueología Subacuática, San Pedro del Pinatar (Murcia) 1987*, Cartagena, 1992; *eadem* (coord.), *II Seminario de arqueología subacuática, Cartagena 1988. Navegación, comercio e industria en la antigüedad balear, Eivissa 1989*, Cartagena, 1993.

la de convertirse en observatorio permanente del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático (89). Por otra parte, es necesario también poner de relieve el papel que ha tenido el Museo Naval, pues con su colección de antiguas cartas náuticas, derroteros, portulanos, mapas, y su Archivo Histórico ha sido un apoyo documental importantísimo a la hora de abordar numerosas actividades arqueológicas submarinas.

Son muchas, afortunadamente, las iniciativas que se han tomado en los últimos años para dar a conocer los avances en arqueología subacuática que se están desarrollando en nuestro país y que han cambiado la manera de abordar la historia de la navegación en la Antigüedad. La historiografía de la marina antigua depende ya, como no podía ser de otro modo, de los resultados proporcionados por la arqueología subacuática.

A partir de los años 80 comienzan a salir a la luz obras de divulgación sobre el tema, como *Introducción a la Arqueología subacuática* de Xavier Nieto (90) o *Arqueologia Subaquàtica. Un nou camp professional* de J. Santolaria *et alii* (91). Dentro de esta política de divulgación, en 1988 el Museo Nacional de Arqueología Marítima de Cartagena organizó una Exposición sobre la Arqueología Subacuática en España, cuyo catálogo publicó la Dirección General de Bellas Artes y Archivos (92).

Asimismo, ha existido una preocupación creciente por precisar y dar a conocer entre la comunidad científica las labores que desarrolla la arqueología subacuática dentro y fuera de nuestras fronteras. Algunas Jornadas han tratado de ofrecer una panorámica de la situación abordando cuestiones diversas como la legislación que afecta a esta actividad, los avances técnicos, la metodología empleada o los trabajos realizados en distintas zonas de la Península. Tal es el caso del *Ciclo de conferencias de Arqueología subacuática* organizadas en Vigo en el año 1991 (93), las *Jornadas de Arqueología subacuática en Asturias* (94), las *Jornadas de Arqueología Subacuática* organizadas por la Universidad

(89) R. Azuar *et alii*, «El Plan Museológico del Museo Nacional de Arqueología Subacuática (Cartagena, Murcia)», *Museos.es: Revista de la Subdirección General de Museos Estatales*, 3, 2007, 48-63 (puede verse en p. 63 la bibliografía que el Museo y la reforma del mismo ha generado).

(90) Barcelona, 1984.

(91) Barcelona, 1992.

(92) *La arqueología subacuática en España*, Madrid, 1988.

(93) Santiago de Compostela, 1992.

(94) J.A. Rodríguez Asensio (coord.), *Jornadas de Arqueología subacuática en Asturias (Gijón 1990)*, Oviedo, 1991; *idem*, *II Jornadas de Arqueología subacuática en Asturias (Gijón 1991)*, Oviedo, 1992; *idem*, *III y IV Jornadas de Arqueología subacuática en Asturias (Gijón 1992-1993)*, Oviedo 1996.

de Valencia (95) o las *Jornadas de Arqueología Subacuática y Patrimonio Sumergido* celebradas en la Universidad de Huelva, por citar algunas de las más relevantes, aunque hay otras promovidas, por ejemplo, en Cantabria.

Los frutos de estos avances en la arqueología subacuática no se han hecho esperar. Uno de los frentes en los que más se ha progresado es en el de la arqueología subacuática colonial. En el año 1985 se publicaron algunos hallazgos importantes que revitalizaban el problema del pecio de El Sec (Mallorca), detectado en 1968 en la bahía de Palma, que fue objeto de permanente saqueo y que pudo ser datado en el siglo IV a.C. (96). Por un lado se dio a conocer un hundimiento fenicio del siglo V en Tagomago (Ibiza) (97) y, por otro, el cargamento de un barco del siglo VII a.C. en Bajo Campana (Cartagena) (98), hallazgos que a su vez habrían de repercutir en el replanteamiento del pecio del Sec (99).

Ahora bien, el hallazgo que más relevancia ha tenido en los últimos años ha sido el descubrimiento consecutivo de los dos barcos fenicios de Mazarrón, que ha situado a la investigación subacuática española a la vanguardia de los estudios de arqueología submarina y de arquitectura naval fenicia gracias a los trabajos realizados por Iván Negueruela y su equipo (100). No sólo se han resuelto graves problemas de metodología de la excavación

(95) *III Jornadas de arqueología subacuática: puertos antiguos y comercio marítimo. Valencia 1997*, Valencia, 1998; Pascual Berlanga y Pérez Ballester (eds.), *Puertos Fluviales Antiguos...; ídem, Comercio, redistribución y fondeaderos: la navegación a vela en el Mediterráneo. V Jornadas de Arqueología Subacuática, Gandía 2006*, Valencia, 2008.

(96) F. Pallarés, «La primera exploración sistemática del pecio del Sec (Palma de Mallorca)», *Rivista di Studi Liguri*, 35.3 y 4, 1972, 287-326; *idem*, «El pecio del Sec y su significación histórica», *Symposium Internacional de Colonizaciones (Barcelona, 1971)*, Barcelona, 1974, 211-215. A. Arribas et alii, *El Barco de el Sec (Costa de Calvia: Mallorca). Estudio de los materiales*, Mallorca, 1987.

(97) J. Ramón, «Tagomago: un pecio fenicio del siglo V a.C. en aguas de Ibiza», *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina (Cartagena, 1982)*, Madrid, 1985, 377-391.

(98) J. Mas, «El polígono submarino del Cabo de Palos. Sus aportaciones al estudio del tráfico marítimo antiguo», *VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina (Cartagena 1982)*, Madrid, 1985, 152-171. Véase más recientemente B. Roldán Bernal, M. A. Pérez Bonet, M. Martín Camino, «El yacimiento Submarino del Bajo de la Campana», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 3, 1995, 11-62.

(99) A. Arribas et alii, *El barco del Sec (Costa de Calvià, Mallorca). Estudio de los materiales*, Mallorca, 1987. Los mismos autores presentaron una síntesis de sus resultados en «L'Épave d'el Sec (Mallorca)», *Table ronde: Grecs et Ibères au IVe siècle avant Jésus-Christ, commerce et iconographie (Bordeaux, 1986)*, *Revue des Études Anciennes*, 89, 1987, 15-130.

(100) I. Negueruela et alii, «Seventh-Century BC Phoenician vessel discovered at Playa de la Isla, Mazarrón, Spain», *The International Journal of Nautical Archaeology*, 24.3, 1995, 189-197; I. Negueruela et alii, «Descubrimiento de dos barcos fenicios en Mazarrón (Murcia)», en M^a.E. Aubet y M. Barthélemy (eds.), *IV Congreso Internacional de Estudios Fenicios y Púnicos (Cádiz 1995)*, vol. IV, Cádiz, 2000, 1671-1680.

submarina (101), sino que se han recuperado las dos estructuras de embarcación más completas de época protohistórica; se ha documentado el ancla de metal y madera más antiguo de la historia y, lo que resume todo de forma evidente, se trata de «los barcos más antiguos conservados de los excavados arqueológicamente» (102). Ambos se fechan en el siglo VII a.C. El primero, Mazarrón-1, se conocía desde tiempo atrás, pero la excavación sistemática comenzó en 1993. Mazarrón-2 se halló casualmente en 1994, en plena campaña de excavación de Mazarrón-1 (103). El aspecto del casco más completo, Mazarrón-2, es el de un perfil simétrico. No hay espolones, por tanto, no se trata de naves de guerra. Su cargamento de lingotes y ánforas pone claramente de manifiesto que se trata de naves mercantes, la ausencia de remates con prótomo de animal no permite identificarlos como el tipo de barco conocido como *hippos*. Por todo ello y dada su cronología podemos aventurar que se trata de los dos primeros ejemplares documentados del famoso *gaulós* (104).

La náutica griega también ha dejado un importante testimonio en el pecio de la Cala de Sant Vicenç (Pollensa, Mallorca), que supera las limitaciones del estudio de la navegación con bases estrictamente textuales o iconográficas (105). Se trata de una embarcación de tamaño medio, el deterioro de la estructura impide determinar más, fechada por su cargamento en los últimos decenios del siglo VI a.C. (106). Su interés viene determinado por

(101) C. Gómez-Gil Aizpurúa, J. L. Sierra Méndez, «Extracción y tratamientos del barco fenicio (Barco I) de la Playa de la Isla (Puerto de Mazarrón, Mazarrón)», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 4, 1996, 217-228.

(102) I. Negueruela, «Hacia la comprensión de la construcción naval fenicia según el barco «Mazarrón-2» del siglo VII a.C.», en *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*, Madrid, 2004, 227-278.

(103) I. Negueruela, «Mazarrón-2: el barco fenicio del siglo VII a.C. Campaña de noviembre-1999/marzo 2000», en G. Matilla Séiquer, A. Egea Vivancos, A. González Blanco (coords.) *El mundo púnico: religión, antropología y cultura material. II Congreso Internacional del Mundo Púnico, Cartagena 2000*, Murcia, 2004, 53-484.

(104) Alvar, *La navegación prerromana en la Península Ibérica...*, *hippos*, pp. 52-53; *gaulós*, p. 51. Sobre estos tipos de embarcación véase V.M. Guerrero, «Los mercantes fenicio-púnicos en la documentación literaria, iconográfica y arqueológica», en *Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos. XI Jornadas de arqueología fenicio-púnica (Eivissa 1996)*, Ibiza, 1998, 61-104, aunque defiende sin argumentarlo que los barcos de Mazarrón son *hippoi*.

(105) J. Alvar, «Los medios de navegación de los colonizadores griegos», *AEspA*, 52, 1979, 67-86.

(106) X. Nieto, M. Santos y F. Tarongí, «Un barco griego del siglo VI a.C. en Cala Sant Vicenç (Pollença, Mallorca)», en *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*, Madrid, 2004, 197-225. El barco ha sido excavado por el CASC, sobre el que puede verse: J. Nieto, «El Centro de Arqueología Subacuática de Cataluña», en S. Martínez Lillo y J. Blánquez (eds.), *II Curso de Arqueología Subacuática*, Madrid, 1993, 163-169.

múltiples factores. Desde el punto de vista de la arquitectura naval, las conclusiones derivadas de los trabajos llevados a cabo por el Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya permiten afirmar que la nave entra en el grupo de embarcaciones masaliotas de época arcaica, caracterizado por el ensamblaje cosido; no es, por tanto, ni de tradición fenicia, ni de tradición baleárica o ibérica. Ahora bien, la unión del entablamento presenta ciertas modificaciones derivadas del contacto con el tipo de construcción naval fenicio. En efecto, los barcos masaliotas se caracterizaban por el cosido de las tablas con cuerdas, mientras que los fenicios, como ocurre con el caso de los dos barcos de Mazarrón, se unían mediante espigas o lengüetas encastradas. El barco de Sant Vicenç emplea incipientemente un sistema mixto de ensamblaje, que se va a ir abandonando progresivamente en beneficio del ensamblaje mediante mortajas y lengüetas (a veces de sección rectangular, a veces redonda), predominante a partir del siglo IV a. C. independientemente de la ubicación del astillero (107). Este asunto incide en el debate de las técnicas de construcción naval asociadas o no a distintas tradiciones culturales. La arquitectura naval estudiada exclusivamente desde las representaciones vasculares, relieves o grafitos no había permitido detectar detalles como los que ofrece la arqueología subacuática, de manera que entramos en un nuevo dominio, el de los *stemmata* o árboles genealógicos de los modos de construcción naval y la tipología de las embarcaciones.

Además, el cargamento del barco de Sant Vicenç, con materiales de variada procedencia, pero sobre todo ánforas vinarias de la Magna Grecia y también contenedores ibéricos, ilustra el modo de intercambio empórico y amplía el panorama de las relaciones de intercambio en los momentos iniciales de la implantación focea en el litoral peninsular. Esta constatación potencia el importante papel de los puertos ibéricos, como el ya mencionado de Sagunto, que, además, es citado explícitamente en el famoso documento comercial de Ampurias, cuya cronología es estrictamente contemporánea. El remitente de la carta, un texto escrito sobre una lámina de plomo, es un comerciante foceo que ordena a un empleado que se haga cargo, en el puerto de Sagunto (*Saigantha*), de una mercancía adquirida por un ibero, Basped, al que se ofrece la posibilidad de participar al cincuenta por ciento en la siguiente operación de venta (108).

(107) F. Fernández y C. León, «Arquitectura naval y arqueología subacuática», en S. Martínez Lillo y J. Blázquez (eds.), *II Curso de Arqueología Subacuática*, Madrid, 1993, 79.

(108) A. Domínguez Monedero, *Los griegos en la Península Ibérica*, Madrid, 1996, 64.

A la vista de todas estas consideraciones -y dejando de lado otros numerosos y relevantes hallazgos como el Barco de Binisafuller, Menorca (s. IV a.C.), la nave romano-republicana de la colonia de Sant Jordi, Mallorca (s. II a.C.), el pecio de Palamós, Girona (s. I a.C.), El Pecio de Cap del Vol, Girona (I a.C.-I d.C.), el barco romano de Grum de Sal, Ibiza (s. II d.C.) o el navío romano de Cabrera III (III d.C.)- se puede afirmar que la historiografía naval en España ha adquirido ya una dependencia innegable de las aportaciones proporcionadas por la Arqueología Subacuática, aunque quizá esté costando un poco deshacerse de antiguos lastres que impiden una adecuada valoración de los restos arqueológicos por parte de los historiadores. La multiplicación de cursos, jornadas, congresos y reuniones de todo tipo, así como la implantación de unidades específicas o centros de Arqueología Subacuática en las distintas administraciones del Estado, con tareas específicas de recuperación-estudio-historiación, pero también de elaboración de cartas arqueológicas subacuáticas, no puede más que contribuir muy positivamente al avance del conocimiento (109). El grado de maduración logrado en este sentido permite que seamos optimistas y que veamos factible ahora la recuperación del proyecto con el que iniciamos esta intervención, es decir, la elaboración de una Historia Náutica de la Península Ibérica, el «Proyecto Campomanes de Historia Naval».

(109) Un estado de la cuestión pionero en el trabajo descriptivo de Blánquez y Martínez Maganto, «Historia de la arqueología subacuática en España», 15-53; *ibidem*, B. Domingo, «Bibliografía de la Arqueología Subacuática en España», 325-364. Con anterioridad: AA.VV., *La arqueología subacuática en España*, Madrid, 1988, esp. 77-101; J. Pinedo, «Aproximación a la bibliografía sobre arqueología subacuática»; C. León, «Aportaciones historiográficas acerca de la arqueología naval en España», en Ramallo Asensio (coord.), *Aulas del Mar: Aula de Arqueología Subacuática*, 147-177.

LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval –marítima si se quiere dar mayor amplitud al término–, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

LA GUERRA NAVAL EN CASTILLA DURANTE LA BAJA EDAD MEDIA. PERSPECTIVAS HISTORIOGRÁFICAS E INVESTIGADORAS

Eduardo AZNAR VALLEJO
CEMYR (Universidad de La Laguna)

A pesar de tratarse de un Reino con gran cantidad de costa y de una potencia en el panorama europeo de la época, la actividad bélica de su flota es poco conocida. La causa principal de esta paradoja es la falta de documentación en los archivos de la Corona. Es cierto que existen datos sueltos en el Archivo General de Simancas, pero los mismos no pueden paliar la carencia de cuentas de atarazanas, gastos de flotas, percepción de quintos reales, etc. También falta la documentación generada por el Almirantazgo, por más que conozcamos los nombramientos y privilegios de sus titulares. Por ello, es necesario explotar al máximo otras fuentes, especialmente las cronísticas y legislativas.

Fruto de lo anterior es una bibliografía dominada por las obras descriptivas del siglo XIX y primera mitad del XX (1). Las mismas responden a las colecciones eruditas, que bajo el epígrafe *de marina* recogen informaciones misceláneas sobre navegación, comercio naval, pesca y otras materias (2). Entre ellas se cuenta la guerra naval, aunque normalmente desde un punto de vista político (batallas, capitanes, origen de los marinos...). Muchos de estos libros están escritos desde una perspectiva nacionalista, en la que la menor información sobre la Castilla medieval se suple por la rica documentación de la corona de Aragón. Este hecho se explica por la consideración de que ambas

(1) Destacamos FERNÁNDEZ DURO, C., *La Marina de Castilla desde sus origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española*, Madrid, 1995 (2ª); SALAS, F. J. de, *Marina Española en la Edad Media*, Madrid, 1864; BALLESTEROS BERETTA, A., *La marina cántabra y Juan de la Cosa*, Santander, 1954.

(2) Colecciones formadas a partir del siglo XVIII, mediante copias realizadas en diversos archivos. Destacan las realizadas por M. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, J. BAUTISTA MUÑOZ, y J. SANZ DE BARUTELL. Parte de la primera se haya impresa (*Obras de D. Martín Fernández de Navarrete*, Madrid, 1954), las otras se encuentran depositadas en La Real Academia de la Historia y en el Museo Naval de Madrid.

marinas son el precedente de una nueva y gloriosa época, instaurada por los Reyes Católicos. También existe información sobre la materia en estudios de tipo general, en los que el análisis de determinados reinados o instituciones sirven para mostrar la importancia de la guerra naval en la política nacional e internacional del Reino (3). Tales obras poseen mayor valor científico, aunque no suelen abordar las condiciones internas del proceso bélico. Quedan por último los estudios íntegramente consagrados a las contiendas navales, todavía escasos, aunque normalmente de buen nivel técnico (4).

Ante este panorama, intentaremos caracterizar la evolución de la marina de guerra castellana, ordenándola en períodos y vinculando éstos con la situación general del Reino. A continuación, insertaremos en dichos períodos los aspectos conocidos, reinterpretándolos en caso necesario; y propondremos las vías de profundización necesarias. Sus límites temporales son: mitad del siglo XIII, momento de despegue de la flota castellana; y 1504, año de la muerte de Isabel la Católica.

* * *

La flota castellana nace en el siglo XIII, en íntima conexión con la reconquista de las regiones meridionales y con el afianzamiento del poder real. Sus primeras operaciones de envergadura corresponden a la ocupación de Cartagena (1245) y Sevilla (1248), realizadas por naves y marinos procedentes del Cantábrico (5).

La eficacia de este medio movió al rey Alfonso X a dotarse de recursos propios de carácter permanente. Las vías para lograrlo fueron la construcción de arsenales (6) y la creación de un cuerpo de oficiales (*cómitres*) (7) para su

(3) Por ejemplo, SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya*, Madrid, 1959; y PÉREZ EMBID, F., «El almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe», *Anuario de Estudios Americanos*, 1 (Sevilla, 1944), 1-170.

(4) Por ejemplo, *Guerra marítima, corso y piratería*, nº 5 de la revista *Itsas-Memoria*, San Sebastián, 2006.

(5) Las cuestiones generales de este apartado en PÉREZ EMBID, F., «La marina real castellana en el siglo XIII», *Anuario de Estudios Americanos*, 6 (1969) 141-185.

(6) TORRES BALBÁS, L., «Atarazanas hispanomusulmanas», *Al-Andalus*, nº XI (1946), 175-209; GALBIS DÍEZ, M^o. C., «Las atarazanas de Sevilla», *Archivo Hispalense* 108 (1961), 155-184; y CÓMEZ RAMOS, R., «Notas sobre las atarazanas de Sevilla», *Archivo Hispalense*, 254 (2000), 165-177. Nuevos datos en AZNAR VALLEJO, E., «La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV», *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIV-XV*, Sevilla-Cádiz, 2006, 323-339.

(7) Un estudio actual en BELLO LEÓN, J. M., «Notas para el estudio de la tripulación de las galeras: los cómitres en la Sevilla Medieval», *Revista de Historia Naval* nº 89 (Madrid, 2005) 53-60.

dirección. El primer establecimiento construido fue el de Sevilla, erigido en el solar que habían ocupado las atarazanas almohades. Para su funcionamiento contaba con la reserva de materias primas, especialmente la madera de ciertos bosques; y con una nómina de trabajadores atraídos por beneficios fiscales (*francos*) (8).

Un año después de la construcción de los astilleros sevillanos, el rey otorgó el primer privilegio a los cómitres, consistente en tierras, dinero para ponerlas en explotación y casas en Sevilla (9). En contrapartida, los oficiales y sus sucesores se obligaban a mantener reparadas y aprovisionadas las galeas, que debían rehacer cada siete años. Además, cada cómitre estaba obligado a embarcar cinco hombres y ciertas armas. El botín se repartía a medias entre el rey y las tripulaciones. En 1254 aparece la figura del Almirante, encargado de la guerra naval, tarea que simultaneaba con el ejercicio de la jurisdicción marítima y el control del comercio por mar (10).

La creación de estos medios no supuso la renuncia a otras contribuciones. En primer lugar, las proporcionadas por las villas marineras. El Fuero de Sevilla dispuso la existencia de un *barrio de la mar*, con jueces y fiscalidad propios, a cambio de un servicio militar específico (11). Los privilegios de Alfonso X a Medina Sidonia franquearon a sus vecinos de la obligación de *hueste* «fuera ende desde el río de Guadalquivir fasta la mar» (12). Y en los que concedió a Alicante en 1258, cita los servicios que esperaba recibir de dicho puerto, «señaladamente en fecho de allent mar contra la gente pagana» (13). Además, el monarca alentó las acciones de corso de sus súbditos, exi-

(8) Así se dispuso en el *repartimiento* de la ciudad, como recoge GONZÁLEZ y GONZÁLEZ, J., *Repartimiento de Sevilla*, Madrid, 1951. La posterior evolución de dichas instalaciones en AZNAR VALLEJO, E., *La organización de la flota...* pp. 323-325.

(9) GONZÁLEZ y GONZÁLEZ, J., *Repartimiento...* p. 168.

(10) Sigue siendo de capital importancia PÉREZ EMBID, F., *El almirantazgo...*; Nuevos datos y orientaciones en CALDERÓN ORTEGA, J. M., *El almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*, Alcalá de Henares, 2003; y AZNAR VALLEJO, E., «Navegación atlántica y orígenes del Estado Moderno. El papel del almirantazgo», *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, (ed. A. Malpica), Granada, 2001, 61-95.

(11) ORTIZ DE ZÚÑIGA; D., *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble ciudad de Sevilla*, (ed. facsímil de J. Sánchez Herrero), Sevilla, 1988, vol. I, p. 52.

(12) LADERO QUESADA, M. A. y GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., «La población en la frontera de Gibraltar y el repartimiento de Vejer (s. XIII y XIV)», *Historia, Instituciones, Documentos* 4 (Sevilla, 1977), Apéndice nº 1.

(13) *Memorial Histórico Español* I, p. 135 (10-IV-1258). Cfr. BALLESTEROS BERETTA, A., «La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio», *Al-Andalus* VIII (1943) pp. 95-96.

miéndoles o reduciéndoles el quinto sobre las presas, como recoge el fuero de Cartagena y la carta puebla del Puerto de Santa María. (14) Y no dudó en recurrir a la contratación de navíos extranjeros, especialmente genoveses (15).

No contento con todo ello, el rey creó la orden de Santa María de España «para fecho del mar» (16). Aunque dicha orden no llegó a consolidarse, es buena muestra de la preocupación por la guerra naval, especialmente la dirigida contra los musulmanes. Contra éstos proyectó la *cruzada de África*, para la que solicitó ayuda a los monarcas aragonés e inglés (17). Esta empresa tampoco obtuvo resultados, si exceptuamos la efímera ocupación de Salé (1262) (18).

La suma de estas iniciativas supuso una notable potencia guerrera, tal como atestigua la campaña contra Algeciras de 1278-1279, en la que la flota castellana estuvo compuesta por 80 galeras y 24 naves, sin contar con galeotas, leños y otros navíos menores (19).

Los sucesores de Fernando III y Alfonso X continuaron los trabajos de la guerra naval con las mismas características: contratación de galeras mediterráneas (20); suma a la flota real de las embarcaciones enviadas por los concejos del Cantábrico (21); privilegios a los oficios ligados al mantenimiento de la flota real (22) y exenciones a corsarios (23). Ahora bien,

(14) BALLESTEROS BERETTA, A., *La toma de Salé...* p. 92; y GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. y BARTOLOMÉ LÓPEZ-SOMOZA, E., *Carta-Puebla otorgada a El Gran Puerto de Santa María por Alfonso X el Sabio*, Puerto de Santa María, 1981.

(15) Raimundo Dauzia di Ventimiglia se compromete con Hugo Vento «admirato regis Castellae» a cooperar «in armamentum» del rey. Apud PÉREZ EMBID, F., *La marina real...* p. 175.

(16) TORRES FONTES, J., «La Orden de Santa María de España», *Anuario de Estudios Medievales* 11 (Barcelona, 1981) 795-821.

(17) FERNÁNDEZ DURO, C., *La Marina de Castilla...*, Apéndice (años 1254, 1258); *Memorial Histórico español*, I pp. 155-156 (6 y 12-IV-1260). Apud BALLESTEROS BERETTA, A., *La toma de Salé...* p. 99.

(18) Vid. Nota nº 15.

(19) ROSSELL, C., «Crónica de Alfonso X», cap. LXIX, *Crónicas de los Reyes de Castilla: desde don Alfonso el Sabio hasta los Católicos don Fernando y doña Isabel*, Madrid, 1953, I, p. 53.

(20) Por ejemplo, ROSSELL, C., «Crónica de Sancho IV», cap. IX, *Crónicas de los Reyes...*, I, p.86.

(21) Por ejemplo, FERNÁNDEZ DURO, C., *La Marina de Castilla...*, Apéndice (año 1285: privilegios de Sancho IV a Castro de Urdiales «señaladamente por el muy gran servicio que ficieron agora a nos con una nave e una galea».

(22) Por ejemplo, Fernando IV confirma los privilegios de los cómitres. Vid. FERNÁNDEZ DURO, C., *La Marina de Castilla...*, Apéndice (año 1288).

(23) Caso de la carta puebla de Gibraltar (1310), que regula las *presas* y recoge la presencia de *almogávares*. Vid. BENAVIDES, A., *Memorias de D. Fernando IV de Castilla*, Madrid, 1860, II apéndice nº CCCXCV; LADERO QUESADA, M. A. y GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *La población en la frontera...*, Apéndice nº 14.

el enfrentamiento con los musulmanes dejó de ser exclusivo y se fue extendiendo a otros enemigos, caso de portugueses y aragoneses. Contra los primeros se guerra desde finales del siglo XIII, y contra los segundos a mediados del siglo siguiente, tras una larga colaboración en el Estrecho. La razón de tal cambio hay que buscarla en la pugna de estos reinos por la hegemonía peninsular.

La culminación de la primera etapa corresponde a la llamada *Batalla del Estrecho*, que buscaba asegurar la conexión entre el Mediterráneo y el Atlántico para las flotas comerciales cristianas e impedir el desembarco de refuerzos musulmanes para el reino de Granada. Para lograr dichos objetivos, Alfonso XI ordenó la construcción de nuevos navíos y empleó la marina en la conquista de las plazas que controlaban el Estrecho (24). En estas labores contó con el auxilio de las galeras aragonesas, presentes desde el cerco de Algeciras (25). Dicha ayuda se incrementó tras la derrota castellana ante la escuadra de los benimerines, ampliándose a portugueses y genoveses (26). Dichas colaboraciones respondían tanto al interés de estas potencias en la apertura de la vía comercial como al hecho de tratarse de un servicio remunerado. La constitución de la flota seguía siendo mixta: galeras, mayoritariamente meridionales y de titularidad real; y naves, habitualmente septentrionales y aportadas por las villas del Cantábrico.

El resultado final de esta política marinera y del poderío creciente de Castilla fue la creación de una importante flota, que al final de esta primera etapa fue capaz de enfrentarse con la otrora todopoderosa escuadra aragonesa en sus propias costas. Lo novedoso de esta situación queda resumido en la siguiente frase de Zurita: «en los tiempos pasados nunca los reyes de Castilla fueron tan señores por la mar que por si emprendiesen de hacer guerra sino a los moros, y esto con la ayuda de los reyes de Aragón y de genoveses» (27).

La información sobre los aspectos técnicos de este período se concentra en los dos extremos del mismo: la época fundacional y la batalla del Estrecho.

(24) «Ordenanzas reales de Castilla» Título XII, ley V (1386), *Los Códigos españoles: concordados y anotados*, VI, Madrid, 1847-1851 ; ROSSELL, C., «Crónica de Alfonso XI», cap. CXIX: cerco de Gibraltar, *Crónicas de los Reyes...*, I p. 252.

(25) Vid notas 39 a 51

(26) ROSSELL, C., «Crónica de Alfonso XI», cap. CCXI, CCXII, CCXIII, CCLIX., *Crónicas de los Reyes...*, I, pp. 308, 309.

(27) ZURITA, J., *Anales de la Corona de Aragón* (ed. A. Canellas), Zaragoza, 1967-1990, Vol. 4º, IX, XXII (1359), p. 374

La fuente primordial para el estudio de la primera es el código de *Las Partidas*, que contiene un amplio panorama sobre las condiciones de la guerra naval, al que no se ha prestado toda la atención que merece (28).

Establece en primer lugar la diferencia entre *flota*, conjunto de galeras y naves que sirven al rey con gran cantidad de gente, y *armada*, corto número de embarcaciones aprestadas para la ocasión. Se ocupa a continuación de los hombres necesarios para el combate. A las órdenes de los ya citados almirante y cómitres se encontraban los tripulantes, entre los que distingue a *naocheiros* o pilotos y los *sobresalientes* u hombres de armas. Por debajo de ellos se encontraban los *galeotes*, remeros y, llegado el caso, soldados. Le siguen los tipos de embarcación., que se ordenan dos bloques: veleros propios del Atlántico y embarcaciones mixtas de tradición mediterránea. También dedica un amplio apartado a las armas. En unos casos se trata de objetos arrojados, tanto a mano como mediante propulsores. En otros son armas blancas. En la relación no faltan medios singulares: cal, para cegar a los enemigos; jabón, para hacerlos caer; fuego de alquitrán, para quemar los navíos; y *trancas* con cadenas, para prenderlos. A todas ellas hay que unir los elementos de protección.

La obra no olvida citar los alimentos cargados. Son éstos: *bizcocho*, carne salada, legumbres y queso, a los que se añaden ajos para evitar su corrupción. Las bebidas mencionadas son: agua, sidra y vino, aunque las dos últimas eran desaconsejadas porque podían afectar al buen seso del combatiente. El vinagre se empleaba para condimentar los alimentos y para mejorar el agua en caso de necesidad.

En otro título, *Las Partidas* se ocupan del reparto de los beneficios de la guerra, tomando en cuenta la aportación de cuatro elementos: navíos, soldadas, armamento y alimentos. Si el rey los pone todos, recibe la ganancia completa. En caso contrario, la reparte por cuartos con los contribuyentes. De los beneficios de los particulares, el rey lleva el quinto, como corresponde a botines o bienes sin dueño; y su almirante el séptimo.

Otras fuentes coetáneas completan o matizan la información de *Las Partidas*. Los contratos suscritos por los cómitres nos informan de sus aportaciones en cada galera: 100 hombres guarnecidos de hierro, 4 ballestas de

(28) *Las Siete Partidas del rey Alfonso el Sabio*, Madrid, R. Academia de la Historia, 1807, Segunda Partida, Título IX, ley XXIV; Título XXIV, leyes I a IX; Título XXVI, leyes XXIX y XXX.

estribera y 2 de dos pies, 1000 cuadrillos (saetas de madera tostada), 50 lanzas, 10 *guardabrazos*, 10 escudos y 10 *capillos de hierro*. En contraprestación, las ganancias obtenidas en el mar las repartían a medias con el rey (29).

En el acuerdo del rey y el maestre de Santiago para armar una galera las condiciones son diferentes. La orden militar se obligaba a servir tres meses al año, proporcionando 200 hombres. De éstos, 30 estarían armados de hierro; 10 serían ballesteros, armados de hojas de hierro y provistos de 20 ballestas; y el resto estarían equipados de escudos y capillos de hierro «como es costumbre de los galeotes» (30).

Resulta difícil explicar esta notable diferencia de efectivos. La solución más fácil es suponer que en el primer caso sólo se computan los militares y en el segundo se suman éstos y los marineros, pero tal interpretación choca con los supuestos 160 galeotes de la embarcación armada por los santiaguistas. Este dato crea, además, otra incertidumbre, ya que el número de remeros de la galera de Benedetto Zaccaria, considerada en la época como extraordinaria, era de 140 (31). La respuesta a este nuevo interrogante resulta igualmente inviable por falta de datos comparativos. Al respecto, sólo sabemos que en una galera construida por orden de Sancho IV se hizo un gasto de 130 remos (32), aunque ello no significa idéntico número de remeros, ya que era habitual la proporción de dos e, incluso, tres hombres por remo (33).

La *Crónica General* aporta algunos datos sobre los combates de la flota instalada en el río Guadalquivir durante el asedio de Sevilla (34). El más conocido y el de mayor repercusión fue el realizado por dos naves norteñas, convenientemente reforzadas, contra el puente de barcas que unía Sevilla y Triana; cuyo éxito permitió completar el cerco de la ciudad. Otros muchos tuvieron por objetivo defender las embarcaciones situadas en medio del río,

(29) nota 11.

(30) *Ibidem*

(31) En *Anales Januenses (M. G. H. Scriptores, XVIII)*, p. 312. Apud GAIBROIS, M., *Historia del reinado de Sancho IV*, Madrid, 1928, II, p. 121.

(32) GAIBROIS, M., *Historia del reinado de Sancho IV...I* p. XXIV. Cfr. GUERRERO LOVILLO, J., *Las Cantigas. Estudio arqueológico de sus miniaturas*, Madrid, 1949.

(33) MONTEIRO, S., *Batalhas e combate da Marinha Portuguesa*, Lisboa, 1989, I, p. 51.

(34) *Primera crónica general de España* (ed. Menéndez Pidal), Madrid, 1977, cap. 1073 y ss (p. 748 y ss.). Comentarios sobre ella en MARTÍNEZ-VALVERDE, C., «La campaña de Sevilla y su conquista por Fernando III», *Revista de Historia Militar*, XXII (1978), 7-43; y en GARCÍA FITZ, F., «La conquista de Sevilla desde el punto de vista militar: la marina y la guerra», *Santander y Cantabria en el 750 aniversario de la conquista de Sevilla*, Sevilla, 1998, 9-28.

tanto de los proyectiles enviados desde tierra como de las aproximaciones de embarcaciones ligeras (*zambras*) y de balsas con *fuego griego*. La defensa se realizó en ocasiones de manera estática, al instalar grandes maderos en el cauce; y en ocasiones de forma activa, por medio de bateles ocultos en la orilla, que presionaban la retaguardia de los navíos atacantes.

La iconografía contenida en las *Cantigas de Santa María* ayuda a imaginar algunas de las características de estas embarcaciones (35). A través de las mismas podemos analizar el número de mástiles, la utilización de timones de codaste y de espadilla, la aparición de alcázares en las naves, la diferente silueta de galeras y naves, etc.

El período de la *batalla del Estrecho* también cuenta con estimable información técnica, aunque de diferente origen. En este caso, a las tradicionales fuentes cronísticas castellanas se une la documentación de archivo de procedencia aragonesa. Las primeras son poco prolijas, aunque permiten extraer algunos datos, como los contenidos en la Crónica de Alfonso XI (36) relativos al hundimiento de viejos barcos en la entrada de un puerto para cerrar a las galeras musulmanas. O los recogidos por la misma crónica sobre el funcionamiento de la guarda del Estrecho, en el que las galeras de vigilancia transmitían señales de humo a las atalayas costeras; sobre la *estacada* colocada por los moros en el puerto de Gibraltar para proteger sus galeras o la utilización de este tipo de navíos como puentes en la campaña del Algarbe. Las fuentes aragonesas son más numerosas y ricas, lo que nos permite conocer la aportación de dicha corona a la defensa del citado ámbito geográfico y suplir las deficiencias de las primeras sobre embarcaciones, tripulaciones, vituallas y otros extremos (37).

Los archivos de la Corona de Aragón nos informan, en primer lugar, de los detalles del acuerdo entre los dos reinos para hacer guerra a los reyes de Marruecos y Granada (38). El pacto establecía que Castilla aportaría 20 gale-

(35) Una aproximación al tema en el capítulo «Arquitectura naval» de GUERRERO LOVILLO, J., *Las Cantigas. Estudio arqueológico...*

(36) ROSSELL, C., «Crónica de Alfonso XI», cap. CXIX, CLXXXIII, CCCIV, CCCXX., *Crónicas de los Reyes...*, I, pp. 252, 290, 374 y 377.

(37) La documentación se encuentra en el MUSEO NAVAL de Madrid, Colección Sanz Barutell (Corona de Aragón). Una pequeña parte fue editada por BOFARULL y MASCARÓ, P., en el apéndice del tomo VII de *Procesos de las antiguas cortes y parlamentos de Cataluña, Aragón y Valencia*, Barcelona, 1851.

(38) MUSEO NAVAL, Colección Sanz de Barutell (Corona de Aragón), Artículo 13, nº 68 (2-V-1339)

ras durante el período de mayor actividad enemiga (mayo-septiembre) y 8 durante el resto del año, mientras que Aragón contribuiría con 10 y 4 respectivamente. En caso de que acordasen incrementar dichos efectivos, lo harían manteniendo la misma proporción. Lo anterior no era óbice para que Aragón pudiese enviar más galeras a su costa (39).

Tal vez, el aspecto más destacado de los relativos al citado acuerdo es el de su costo. La cuenta que debió satisfacer el monarca castellano se divide en dos tramos: junio de 1339 a mayo de 1342; y junio de 1342 a 23 de abril de 1344 (40). Durante el primero, costó 10 galeras durante 14 meses y 4 galeras durante 21 meses. Durante el segundo cubrió 10 galeras durante 9 meses y 4 durante 13 meses y 23 días, a razón, en ambos casos, de 9.000 *morabetinos* mensuales por cada una. Además, hubo de abonar el precio de 8 galeras, cuatro nuevas y cuatro usadas, a 4.000 libras de Barcelona por unidad; y más de mil quintales de bizcocho, a un precio medio próximo a libra por quintal.

Los datos del citado archivo nos informan también de otros extremos, comenzando por el inventario de las galeras y otras embarcaciones (41).

El último testimonio digno de reseñar es el relativo al corso castellano y su posible repercusión sobre el comercio catalán con el Magreb. Su origen se encuentra en la carta del cónsul de dicha *nación* en Sevilla, en la que informa a Pedro IV que el rey castellano ha dado permiso a 12 patronos para armar contra los moros y contra quienes vengan o vayan de sus estados (42). La noticia añade que el monarca castellano auxilia a los armadores con pan y armas, a cambio de un cuarto de las presas, y que cada nave debe llevar 80 combatientes.

* * *

(39) Ídem, Artículo 7, nº 93: 20 galeras catalanas en el Estrecho, 10 a sueldo de Castilla y 10 a sueldo de Aragón (1-IX-1340)

(40) Ídem, Artículo 7, nº 106 (22-IV-1336).

(41) Ídem, Artículo 3 nº 130 a 148 (16-IV-1354). Su información se puede completar con la coetánea publicada por SALAS, F. J. de, *Marina Española...*II, apéndice nº VI; y con la algo posterior recogida en Museo Naval, Colección Vargas Ponce, Tomo IX, nº 1: relación de las tripulaciones de las galeras santa Clara y santa Eulalia, que iban a ser enviadas al rey de Castilla (1366). Ambas galeras llevaban cómitre, sota-cómitre, 2 consejeros a popa, 8 naocheros, 8 proeles, 16 curelleres, 27 ballesteros, 122 remeros, 18 espalderes, 6 alieres. Éstos últimos sumaban 146 bogadores, que a razón de 3 hombres por remo, suponían 24 bancos por banda.

(42) Ídem, Artículo 19, nº 53 (12-XII-1340).

El poderío de la flota castellana se consolidó durante la Guerra de los Cien Años, período en el que actuó como baluarte del reino de Francia frente a los ingleses (43).

El punto de partida era desfavorable a los castellanos, que debía hacer frente a las poderosas escuadras portuguesa e inglesa. A pesar de ello, lograron derrotar a los lusitanos en Sanlúcar (1370) (44) y a los ingleses en La Rochelle (1372). Ambas victorias convirtieron a Castilla en dueña del Atlántico, lo que se tradujo pocos años después en el inicio de los ataques franco-castellanos contra las costas insulares.

En la década siguiente, las empresas marítimas de Castilla volvieron a dirigirse contra Portugal, a la que derrotaron en Saltes (1381). Esta victoria permitió a sus galeras y naos emprender el cerco de Lisboa. Ante la buena marcha de las operaciones, los castellanos enviaron tropas para contribuir a dominar la revuelta de Flandes, pero la situación se volvió pronto contra ellos. La ruptura ocasional del cerco a la capital lusitana y, sobre todo, la decisiva derrota terrestre de Aljubarrota (1385), impidieron la incorporación del territorio portugués al reino de Castilla y abrieron nuevos campos al enfrentamiento naval, ahora dominado por las operaciones de corso.

La respuesta a la nueva situación fue la organización de convoyes y la búsqueda de acuerdos políticos. Estos últimos desembocaron en las treguas de Leulinghan (1389), que supusieron, gracias a sus sucesivas prórrogas, un largo período de paz en el canal de la Mancha. El cese oficial de hostilidades no supuso, sin embargo, la total desaparición de la violencia, pues siguieron menudeando los episodios piráticos.

La paz en la ruta del Canal llevó de nuevo la tensión a las relaciones entre Castilla y Portugal, con algunos enfrentamientos entre sus respectivas escuadras. Al final de la centuria se acordaron paces, pero la hostilidad siguió latente y constituyó el preludio del enfrentamiento entre ambas potencias durante el siglo xv.

En el Mar del Norte la guerra naval reapareció en el siglo xv. Aunque los castellanos siguieron apoyando a Francia, su objetivo fundamental era la ruina de La Hansa Teutónica, aliada de los ingleses. Conseguido este fin, las relaciones franco-castellanas se fueron enfriando.

(43) Los acontecimientos del período pueden seguirse en SÚAREZ FERNÁNDEZ, L., *Navegación y comercio...*

(44) ROSSELL, C., «Crónica de Enrique II» año 5º (1370), cap. IV, *Crónicas de los Reyes...*, II, p 6.

A las consabidas fuentes cronísticas, se suma en este período la biografía de un marino, don Pero Niño, que aporta interesantes datos sobre aspectos técnicos y humanos de la guerra en el mar (45).

El primer aspecto recogido en el texto es el de los ámbitos de actuación y sus peculiaridades. Las acciones de Pero Niño comenzaron en el Mediterráneo, a donde fue enviado con dos galeras y una nao de apoyo para combatir a corsarios castellanos, que atacaban tanto a marinos extranjeros como a naturales del Reino. Esta misión se explica por los intereses mercantiles y políticos de la monarquía castellana en la región. En el primer caso, hay que tener en cuenta el papel creciente de transportistas y mercaderes castellanos en dicho mar. Así lo atestigua, entre otros ejemplos, la creación de consulados (46). En el segundo frente, no podemos olvidar los planes de Enrique III para establecer relaciones con los poderes de Oriente, tal como evidencia la embajada a Tamerlán; y su deseo de mantener los equilibrios políticos que aseguraban los intercambios mercantiles en el Mediterráneo (47).

El encargo era difícil de cumplir por la indefinición de las acciones a reprimir. Oficialmente, la guerra corsaria exigía autorización regia e iba dirigida contra los países de infieles, con quienes existía un estado de beligerancia permanente, y contra aquellos otros con quienes existían enfrentamientos a causa de guerras o de reclamaciones económicas. La aplicación de tales preceptos resultaba, si embargo, difícil. La situación de los infieles podía cambiar por la existencia de paces, propias o de terceros, y resultaba difícil separar la nacionalidad del navío del origen de los mercaderes, así como hacer respetar los límites cronológicos, geográficos o de cantidad expresados en las licencias monárquicas. La piratería nacía del incumplimiento de dichas limitaciones o de puros actos de fuerza; y se ejercía tanto contra extranjeros como contra connaturales.

(45) La vida de don Pero está recogida en una crónica de Gutierre Díez de Games de la que existen diversas ediciones, entre las que destacamos: *Le Victorial. Chronique de don Pero Niño ...* (ed. Conde A de Circourt y conde de Puymaigre), Paris, 1867; *El Victorial. Crónica de don Pero Niño* (ed. J. M. CARRIAZO Y ARROQUIA, Madrid, 1940; *El Victorial. Crónica de don Pero Niño* (ed. J. Sanz), Madrid, 1989.

(46) FERREIRA PRIEGUE, E., «Cónsules de castellanos y cónsules de españoles en el mediterráneo Bajomedieval», *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI* (ed. H. Casado), Burgos, 1995, 191-239.

(47) Síntesis de la política de Enrique III en este ámbito en LADERO QUESADA, M. A., «Jean De Béthencourt, Sevilla y Enrique III», *Le Canarien, retrato de dos mundos. II Contextos*, San Cristóbal de La Laguna, 2006, pp. 24-27.

Las campañas de Pero Niño evidencian esta compleja situación. Las realizadas en el Mediterráneo estuvieron dirigidas contra corsarios cristianos y embarcaciones musulmanas. La crónica sitúa en el primer grupo a Nicolás Jiménez de Cádiz y a un grupo de castellanos y aragoneses al servicio del antipapa Benedicto XIII; al tiempo que afirma que otros cristianos «que no les hacían mal ninguno» eran respetados. De esta gracia se excluían quienes se hubiesen apoderado de bienes de castellanos e, incluso, de musulmanes, lo que les confería un amplio poder de intervención (48). Frente a los sarracenos no existía ningún tipo de restricción, por lo que las operaciones descritas abarcan un amplio abanico: combate y persecución de galeras; interceptación de navíos menores; y desembarcos contra campamentos nómadas (*aduares*).

Como hemos dicho, la organización de esta campaña corrió a cargo del monarca, que aportó las embarcaciones, parte de las armas y las pagas de los marinos y militares (49). A esta contribución hay que sumar la proveniente del botín, que se repartía entre el rey y los participantes en proporción no señalada. Su alto valor explica el interés de otros navíos por sumarse a la empresa, incluido uno de la Corona de Aragón.

Las operaciones de Pero Niño en el Atlántico forman parte de la ayuda a la monarquía francesa. La misión confiada a sus tres galeras, armadas en Santander, era claramente ofensiva. Esto la distinguía de la encomendada a las 40 naos de Martín Ruiz de Avendaño, que era proteger el tráfico marítimo. Al tratarse en este caso de un servicio a un país extranjero, eran las autoridades del mismo las encargadas de pagar los gastos.

Los ataques contra los ingleses se desarrollaron en el mar y, sobre todo, en la tierra, con una virulencia igual o superior a la empleada contra los musulmanes. La razón de este encono hay que buscarlo en la generalización durante la Guerra de los Cien Años de la táctica de *tierra quemada*. Aunque, según el biógrafo del capitán castellano, dicha estrategia estaba excluida de la *guerra justa* entre cristianos, la crónica la recoge en diversos pasajes. Se empleó en los ataques contra Burdeos, Saint Ives y, especialmente, contra Poole, posesión de Harry Paye. En este caso se justificó por el hecho de que

(48) La «aplicación práctica» de dichos límites, en esta y en otras campañas, en FERRER I MALLOL, M^a. T., *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona, 2000

(49) El armamento cuenta con un estudio de M. de RIQUER. Vid «Las armas en *El Victorial* », *Serta Philologica F. Lázaro Carreter*, Madrid, 1983, I, 159-177.

el corsario inglés había quemado Gijón y Finisterre. No se usó, en cambio, contra Portland y las Islas del Canal alegándose que se trataba de gente pobre.

En los combates terrestres de ambos escenarios, la táctica empleada era básicamente la misma. Consistía en separar a los combatientes en dos cuerpos. En la vanguardia se encontraban los galeotes, los ballesteros y otra gente armada de forma ligera, que efectuaban los primeros ataques por sorpresa o mediante *pavesadas* (cobertura de escudos largos). En la retaguardia se encontraba la *gente de armas*, equipados de forma pesada. Su misión era impedir la llegada de refuerzos enemigos y apoyar a los primeros en caso de necesidad. En los ataques contra el Norte de África solía añadirse *adalides*, cuyo conocimiento del terreno servía para preparar los asaltos.

Los combates propiamente navales solían efectuarse próximos a la costa, por lo que una parte de los mismos consistía en el intercambio de proyectiles con las tropas terrestres. El objetivo fundamental de los mismos era *aferrar* las naves contrarias para permitir el abordaje. Para lograr este fin, además de utilizar los recursos de navegación, solían emplearse los mismos proyectiles que se disparaban contra tierra, a fin de romper o quemar las velas, mástiles y otros elementos del navío.

Sólo en un caso asistimos a una auténtica batalla naval. Se trata del enfrentamiento entre una escuadra inglesa y las galeras franco-castellanas. La información es particularmente interesante al tratarse de un enfrentamiento entre veleros y navíos mixtos. Al comenzar el combate, la ausencia de viento concedió ventaja a las galeras, por lo que los ingleses adoptaron una posición defensiva, formando un semicírculo con los balleneres mayores (en cuyo centro se encontraban los balleneres menores) y reforzando su retaguardia con dos naos grandes y una coca. Dicha disposición se consiguió mediante el empleo de bateles, que colocaban los navíos en posición, aunque algunos balleneres no lo necesitaron al contar con sus propios remos. En esta primera fase, don Pero Niño intentó, sin éxito, quemar los buques enemigos mediante un *cópano* cargado de alquitrán. Al comenzar a soplar el viento, la ventaja correspondió a los navíos ingleses, que hicieron huir apuradamente al capitán castellano.

En el capítulo de fuentes hay que volver a mencionar a las aragonesas. Más que la *Crónica de Pedro I*, son los fondos del Archivo de la Corona de

Aragón y los *Anales* de Zurita los que nos proporcionan detalles acerca de las campañas de dicho rey en la «guerra de los dos Pedros» (50).

Los episodios de tales campañas son bien conocidos, no así sus aspectos militares. Sin duda, los más interesantes son los relativos al ataque contra Barcelona. La inferioridad numérica de los aragoneses les obligó a mantenerse a la defensiva dentro de las *tascas* (bajíos que impedían la aproximación a tierra salvo por determinados canales). En la parte exterior de la formación se encontraba la nao gruesa, mientras que las galeras se disponían de forma oblicua a tierra y muy próximas a ésta, para poder ser defendidas desde la costa. La seguridad de la flota se veía reforzada por 4 *ingenios* para batir murallas, ballesteros dispuestos en navíos auxiliares y anclas depositadas en los canales de entrada.

Aunque los castellanos consiguieron entrar dos veces en las *tascas*, no pudieron derrotar a sus oponentes. A favor de éstos contaba, además de su privilegiada posición, la fuerza de su artillería. Frente a los *trabucos* de las naos *gruesas* castellanas, que lanzaban piedras con escasa precisión, se encontraba la *lombarda* de la nao grande del rey de Aragón, de mayor potencia y precisión (51).

Los siguientes lances militares ofrecen menor información técnica, aunque existen algunos datos que se pueden reseñar. Es el caso, por ejemplo, de la descripción de la gran galera o *uxer* (52) utilizada por Pedro I cuando era acosado por la reorganizada escuadra aragonesa. Se trataba de una embarcación musulmana, capturada en tiempos de Alfonso XI, cuyas grandes dimensiones permitían embarcar 40 caballos. Al convertirse en refugio del monarca castellano, se embarcaron en ella 160 hombres de armas y 120

(50) Los capítulos de la *Crónica de Pedro I* son los comprendidos entre el VII y el XX y recogen una sucinta narración de los hechos (ROSELL, C., *Crónicas de los Reyes...*, II). La colección Sanz Barutell recoge, en numerosos números del artículo 2 y en algunos del artículo 7, aspectos relativos a la movilización. Los *Anales...* de J. ZURITA (Vol. 4, IX, I, p. 292 y ss.) ofrecen el análisis pormenorizado de los acontecimientos, por lo que son la base de nuestro análisis.

(51) Se trata de la primera noticia sobre artillería naval. Vid. VIGÓN, J., *Historia de la artillería española*, Madrid, 1947, I p. 84 y ss.

(52) Este término es extraño en las fuentes castellanas. Creemos correcta su definición como «medio de transporte de tropas y caballos, con castillos defensivos» (EBERENZ, R., *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel*, Frankfurt, 1975, pp. 284-285). Esto hacía que sus dimensiones tendiesen a ser notables, pero no necesariamente mayores que la galera. Por esta causa, no puede extrañar que en los inventarios de la colección Sanz de Barutell, la galera *Santo Ángel* figure con 194 remos, mientras que el *uxer San Pedro de Roma* sólo tenga 120. (nota nº 47).

ballesteros y se armaron tres castillos con sus respectivos alcaides. La noticia tiene doble valor. En primer lugar, informa de las características de la embarcación y de sus posibilidades de adecuación. Y en segundo, muestra el papel de las actividades bélicas en el intercambio técnico entre ámbitos políticos y culturales diferentes. Otro testimonio significativo, en este caso de la crónica castellana, es la huida de las galeras aragonesas por el río de Denia, al descubrir las naos castellanas apostadas en Calpe. Esta noticia incide en la función defensiva de las aguas poco profundas para las galeras. En el mismo episodio se recoge un aspecto propio del imaginario colectivo: el rey castellano rehúsa combatir contra una escuadra en la que no se encuentra el monarca aragonés, ya que una posible victoria no serviría para aumentar su *honor*. Tal situación contrasta con la descrita para el caso de Barcelona, donde Pedro I esperaba aumentar su honra tras vencer a la flota mandada por su regio enemigo.

Tras la guerra que venimos analizando, el restablecimiento de relaciones entre ambos reinos ofrece un colofón digno de reseñar. En ese momento, Castilla pide a Aragón el envío de gente en lugar de galeras, «ya que los moros no tenían armada que fuese superior a la del rey de Castilla» (53).

La participación castellana en la Guerra de Cien Años añade testimonios de otro origen. El caso más claro es el de las crónicas, especialmente las famosas de Jean Froissart. Este autor recoge un relato del combate naval de La Rochelle, que, paradójicamente, tiene pocos visos de verosimilitud (54). Las galeras castellanas son transformadas en embarcaciones de alto bordo, que arrojan desde arriba piedras, barras de hierro y plomo para hundir a las embarcaciones inglesas. Su número pasa de 12 galeras a 40 grandes naves y 13 barcas, sin duda por confusión de la armada de Ruy Díaz de Rojas, también enviada a La Rochelle pero que no mantuvo combate naval. Este hecho, permite al cronista hablar de la superioridad numérica de los castellanos. Además, al transformar sus navíos en veleros, éstos pueden *barloventar* y navegar viento en popa para rodear a los buques ingleses.

* * *

(53) ZURITA, J., *Anales...*, Vol. 4º, IX, XXXVII, p. 430.

(54) FROISSART, J., *Chroniques* (ed. K. Lettenhove), Bruselas, 1867-1877, 26 vols. Antología en castellano, editada en Madrid, en 1988, por J. E. Ruiz Doménech y V. Cirlot La derrota inglesa en La Rochelle está reseñada en las páginas 275 a 282 de esta edición y puede cotejarse con la contenida en ROSELL, C., «Crónica de Enrique II» año 6º (1371), cap. X, , *Crónicas de los Reyes...*II, p.12.

El último gran momento de la guerra naval castellana durante la Edad Media corresponde al reinado de los Reyes Católicos. Durante el mismo, la flota sirvió para consolidar los intereses del Reino en el Ultramar Oceánico y en el Estrecho, al tiempo que ayudó a implantar las nuevas alianzas políticas en el Atlántico Norte y el Mediterráneo.

La consolidación de los citados intereses tenía precedentes en los reinados de Juan II (1406-1454) (55) y Enrique IV (1454-1474) (56). Durante el primero de ellos, prosiguieron las campañas en el Estrecho para impedir la llegada de ayuda al reino de Granada, se apoyó la presencia castellana en Canarias y costa africana, y se produjeron nuevos esfuerzos para reglamentar el corso y prevenir la piratería. El reinado de su sucesor también conoció algunas intervenciones en el Estrecho, como la que acabó en la toma de Gibraltar; y en el Ultramar Atlántico. Ahora bien, los problemas internos del Reino apagaron estas iniciativas, confiriendo al período un tono de abandono que los cronistas partidarios de los Reyes Católicos se encargarán de subrayar (57).

De tales esfuerzos, los que van a tener mayor repercusión de futuro son los desarrollados en Atlántico Meridional (58). Las apetencias de los castellanos sobre este espacio geográfico arrancan del período anterior y se manifestaron inicialmente en colaboraciones con marinos mediterráneos.

Estas perspectivas se afianzaron en el siglo xv, momento en que se inicia la colonización de la región. Los castellanos tomaron la iniciativa en Canarias, al autorizar en 1402 el asentamiento de los barones franceses Bethéncourt y De La Salle; mientras que los portugueses lo hicieron en el Continente, al conquistar Ceuta en 1415.

(55) Los acontecimientos náuticos del reinado en la *Crónica de Juan II*, año 1º (1406), cap. XXV y XXVIII; año 12º (1418), cap. III; 14º (1420), cap. XXII; año 23º (1429), cap. XXXV. La documentación concerniente a los preparativos de la armada contra Aragón y Navarra fue publicada por FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Obras...* I, apéndice I nº 4, pp.276-292. La preocupación por el corso en la disposición de las Cortes de Ocaña de 1422, luego incorporada a las «Ordenanzas Reales de Castilla» Libro VI, título VIII, ley I, *Los Códigos españoles...* VI.

(56) HERNÁNDEZ DEL PORTILLO, A., *Historia de Gibraltar* (ed. A. Torremocha), Algeciras, 1994, cap. IV, p.85 y ss.

(57) Por ejemplo, Alonso de PALENCIA, *Crónica de Enrique IV* (ed. de A. Paz y Meliá), Madrid, 1973, Vol. II, década III, libro III, cap. VII, p. 217: «la osadía de estos envalentonados marineros /portugueses/ a que dio pábulo la apatía del rey D. Enrique».

(58) Los detalles del proceso en AZNAR VALLEJO, E., «Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico. De los Algarbes al Ultramar Oceánico», *Itinerarios Medievales e identidad hispánica*, Pamplona, 2001, 47-82.

Ambas tomas de posesión provocaron reacciones en la parte contraria. La castellana fue menor, a pesar de la teórica *intromisión* lusitana en un territorio que le había asignado el Convenio de Monteagudo (1291), al repartir el Norte de África entre Castilla y la Corona de Aragón. Ello se explica por la prioridad concedida a la reivindicación de Canarias y al efecto positivo que la ocupación portuguesa podía tener sobre el Reino de Granada, cuya conquista le estaba reservada.

La ocupación de Canarias provocó, en cambio, mayor reacción por parte de los lusitanos. Ello se explica por la importancia de este archipiélago en la navegación portuguesa hacia África y por las mayores posibilidades insulares. Todo lo cual se tradujo en intentos de ocupar algunas de las islas del archipiélago canario (Gran Canaria, La Gomera). Estas fricciones concluyeron oficialmente con el tratado de Medina del Campo-Almeirín (1431). A pesar de ello, la pugna política, apoyada en relaciones diplomáticas o en acciones militares, no cesó.

Los inicios del reinado de los Reyes Católicos están marcados por las consecuencias de la guerra sucesoria en Castilla, en la que los combates navales tuvieron un destacado papel. En primer lugar, por el enfrentamiento con Portugal. En él, las operaciones en las costas de ambos reinos se prolongaron en el ámbito del Atlántico Meridional, dando lugar a un auténtico conflicto *colonial* (59). En segundo, para repeler los ataques franceses a sus fronteras, especialmente en la de Guipúzcoa; e impedir la conjunción de ambas flotas, como sucedió en el caso del almirante Coulon. (60)

Afianzados en el trono, Fernando e Isabel siguieron utilizando los recursos navales, tanto en las empresas tradicionales de Castilla como en otras propias de los intereses mediterráneos de la Corona de Aragón. En defensa de estos últimos, en 1481 organizaron una escuadra para frenar los avances turcos, a fin de salvaguardar Sicilia y recuperar la plaza de Otranto (61). Estos objetivos se completaron a fines del siglo con la intervención en el reino de Nápoles, al comienzo de las guerras de Italia (62).

(59) *Íbidem*

(60) El episodio de Coulon está recogido en las crónicas castellanas. Vid. PALENCIA A. de, *Crónica de Enrique IV...* Década III, libro XXVII, cap. IV, II p.307 y ss; VALERA, D. de, *Crónica de los Reyes Católicos* (ed. J. M. Carriazo), Madrid, 1927, cap. XXI, pp. 77-78.

(61) Los acontecimientos políticos en SÚAREZ FERNÁNDEZ, L., *Política internacional de Isabel la Católica*, Valladolid, 1965-1972. Además nota nº 77

(62) Este contexto en SÚAREZ FERNÁNDEZ, L., *Política internacional de Isabel...* Novedosos aspectos de la guerra en esta zona en LADERO GALÁN, A. y LADERO QUESADA, M. A., «Ejércitos y armadas de los reyes Católicos: algunos presupuestos y cuentas de gastos entre 1493 y 1500», *Revista de Historia Militar*, nº 92 (Madrid, 2002), 43-110.

En la década de los años 80 comenzaron las operaciones para la conquista del reino de Granada, en la que la armada se empleó en mantener el tradicional bloqueo del Estrecho, en el asedio de los puertos nazaríes y en el abastecimiento de las tropas terrestres (63). Concluida dicha conquista en 1492, la guerra se trasladó al Norte de África, primero como defensa del reino de Granada y posteriormente como objetivo en sí (64). En este último caso, los resultados prácticos se dilataron en el tiempo y se limitaron a la ocupación de algunas plazas.

Este tercer período es el que cuenta con una mejor información, dada la conjunción de dos factores: el aumento general de la documentación sobre la época y el crecimiento de la administración regia.

Se trata de un momento de notables cambios en la flota real, cuyo núcleo constitutivo dejó de estar en las galeras, dotadas por la monarquía y patroneadas por los hombres del Almirante, para trasladarse a los veleros de particulares, contratados para cada ocasión (65). Tales cambios supusieron un declive de las atarazanas reales y del papel jugado por los cómitres, convertidos en cargos honoríficos. La propia figura del Almirante se vio afectada, al convertirse en patrimonio de la familia Enríquez. Otra consecuencia de esta política fueron los estímulos a la construcción de grandes navíos, cuyos propietarios se veían recompensados por la monarquía (66). Este apoyo suponía el corolario de las anteriores *Actas de Navegación*, que favorecían la formación de una poderosa flota nacional, que podía utilizarse para la guerra en caso necesario.

El primer elemento de esta mejora informativa concierne a la organización de flotas. El paso del sistema de flota real al de contratación de embar-

(63) La participación de la armada queda perfectamente analizada en RUIZ POVEDANO, J. M^a, «La fuerza naval castellana en la costa del reino de Granada (1482-1500)», *Chronica Nova* 28 (2001), pp. 401-435.

LADERO QUESADA, M. A., *Castilla y la conquista del reino de Granada*, Granada, 1987 (2^a ed.)

(64) Estudio de estos episodios en AZNAR VALLEJO, E., «La guerra de *allende*. Los condicionamientos mentales y técnicos de la nueva frontera», *Guerra y diplomacia en la Europa Occidental (1280-14280)*, Pamplona, 2005, 83-115.

(65) Los detalles del proceso en AZNAR VALLEJO, E., *La organización de la flota...*, donde figuran las expediciones, memoriales y otros elementos que se citan en el cuerpo del texto.

(66) REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, Colección J. Bautista Muñoz, tomo LXXV, fol. 144: Real provisión exhortando a fabricar naos de gran porte y ofreciendo acostamiento a los que las hicieran entre 600 y 1.000 toneladas. Además, serían preferidas a la hora de la carga (20-III-1498). También en «Recopilación de las Leyes del Reino», leg 7, tit. X, lib. VII, *Códigos españoles...*VI.

caciones no supuso un menoscabo de la capacidad de acción de la monarquía, que conservó siempre medios de intervención y control. Esto no excluye las resistencias, amparadas en privilegios locales o en el agotamiento producido por la reiteración de las demandas reales. Es el caso, por ejemplo, de las producidas en los puertos vascos ante los requerimientos de Alonso de Quintanilla para la formación de la flota contra los turcos (67).

En el plano organizativo, las garantías que antiguamente otorgaba el Almirante por medio del pleito homenaje al representante regio, se exigían ahora de los capitanes (68). Es cierto que faltan las formalidades caballerescas, simbolizadas en la entrega del estandarte real, y que los representantes regios carecen de la condición nobiliar, pero las compromisos son esencialmente los mismos.

Además, en ambos sistemas el rey nombraba oficiales que garantizaban su servicio e intereses. En primer lugar los armadores, encargados de la organización de la flota. Se trataba de grandes personajes de la Corte y reemplazaban en cierta forma la figura del almirante. Actuaban mediante mandamientos de la autoridad competente y su labor era fiscalizada por los Contadores Mayores.

El segundo componente de la mejora informativa sobre la guerra naval es el relativo a las tripulaciones. En el orden jerárquico, la primera autoridad de la armada era el almirante. Durante la primera mitad del siglo xv su participación personal en la misma era habitual, desapareciendo completamente después. En tales ocasiones solía recibir el título de capitán general. En caso de ausencia se hacía representar por un lugarteniente, normalmente un familiar, que recibía el mismo título.

Los Reyes Católicos también nombraron capitanes generales. En la designación de Charles de Valera se indica que el cargo fue previamente solicitado al Almirante, pero en las siguientes concesiones no figura tal trámite,

(67) La relación de los mismos en PULGAR, H. del, *Crónica de los Reyes Católicos* (ed. J. M. CARRIAZO), Madrid, 1943, I, cap. CXIX, p. 435.

(68) El modelo era el pleito homenaje tomado por el Conde de Niebla a Ferrán Sánchez de Tovar, luego repetido por el almirante don Fadrique. Su ritual giraba entorno al pendón real, velado en la iglesia mayor y conducido a las galeras para su entrega. Vid. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Obras...* I, apéndice I nº 4, pp. 285-286. Algo parecido se guardaba en la entrega de las galeras a los cómitres. En este caso, además de la entrega del pendón, se consigna que el Almirante los vestía con «paños bermejos», color que aludía a la sangre y al valor militar. *Las Siete Partidas...*, Segunda partida, título XXIV, ley IV.

por más que el memorial de Valera sobre la armada del Estrecho señale que representan la persona del Almirante. Teóricamente, los capitanes debían prestarle pleito homenaje. El memorial de Valera va más allá y propone que el capitán general elija a los restantes capitanes, hecho que nunca se guardó. Junto a este cargo aparece el de capitán mayor de los mares. Se trata de un oficio múltiple, vitalicio y de carácter honorífico.

La participación en las actividades de guerra naval, mediante el enrolamiento en flotas reales o a través de acciones de corso-piratería, tendió a formar grupos humanos homogéneos (69). En primer lugar, porque para muchos de ellos se trataba de una ocupación habitual. A continuación, porque el sistema de contratación de naves tendió a mantener el espíritu de grupo, a través de la relación jerarquizada de sus capitanes con parientes o convecinos. Por último, porque las relaciones con las zonas de operaciones favoreció el asentamiento en ellas y la vinculación con determinados colectivos locales.

El pago de los servicios contratados respondía a tres conceptos principales: armazón, flete y soldadas. El primero de ellos incluía alimentos, armamento y material. Los alimentos podían satisfacerse en especie o en metálico. En ambos casos las entregas respondían a un cálculo sobre necesidades diarias o mensuales. El memorial de Valera las estima en una libra de bizcocho, un azumbre de vino y dos tercios de libra de carne o pescado al día, sustituibles por queso, cebollas y legumbres; mientras que en la armada de Vizcaya se calculaban en un ducado mensual. El armamento entregado era muy variable. En la flota de Íñigo de Artieta era muy abundante, mientras que era discreto en la de Charles de Valera y nulo en las galeras de la guerra contra Portugal. En cualquier caso, la dotación de armamento nunca era completa, pues las embarcaciones y sus tripulaciones debían aportar parte del mismo. En el material proporcionado también encontramos gran fluctuación. La excepción a este principio la constituye el sebo, que figura en la inmensa mayoría de los acuerdos.

El flete de las embarcaciones guardaba relación con el tonelaje que se les hubiese asignado. Éste podía diferir de su *aforamiento* habitual, bien por las características de la expedición o bien por acuerdo entre las partes. Al mismo se le solía asignar una cantidad mensual.

(69) Un análisis de este aspecto, referido a los vascos que actúan en Andalucía, en AZNAR VALLEJO, E., «Marinos vascos en la guerra naval de Andalucía durante el siglo XV», *Itsas-Memoria*, nº 5 (San Sebastián, 2006), 41-52.

Las soldadas pagadas favorecían a los marineros frente a los hombres de armas. En la armada de Vizcaya la relación entre ellos era de 6.000 maravedís frente a 5.000 y en el memorial de Valera dos tercios de la soldada del marinero. Esta última constituía la base para calcular el pago de las diversas categorías profesionales. En la flota de Charles de Valera el maestre recibía cuatro soldadas, el piloto y el contra maestre tres, y el carpintero, el calafate y el condestable dos. El memorial de Valera sostiene que a los marineros se les acostumbra a dar dos doblas por mes; a los maestros y pilotos tanto como a dos marineros; a los contra maestres tanto como a marinero y medio; y a los hombres de armas y grumetes el tercio menos que a los marineros. Completamente atípico es el caso de la flotilla de Arriarán-Lazcano, en el que se establece un pago único de 900 maravedís por hombre y mes, del que sólo se exceptúan los dos capitanes, que reciben otros mil maravedís mensuales.

Algunos miembros de la tripulación podían servir sin recibir remuneración, bien por tratarse de forzados o bien por tratarse de *ventureros*. Los primeros servían en las galeras y han dejado pocas huellas de su actuación. Lo anterior no equivale a decir que todos los galeotes tuvieran la condición de forzados ni que estos fueran los únicos tripulantes de las galeras. Los ventureros, por su parte, servían a cambio de una parte en el botín. Aunque sólo tenemos noticias suyas en la armada de Charles de Valera, es probable que participaran en otras, especialmente en las dirigidas hacia el Estrecho y el *Mediterráneo Atlántico*, donde era el principal acicate para las acciones de corso y *cabalgadas*.

Era precisamente el botín el principal reclamo de la corona a la hora de armar sus flotas de guerra, por encima de las soldadas. En la armada de Vizcaya, la distribución del mismo era de dos quintas partes para los monarcas (la primera en calidad de quinto real y la segunda en concepto de armazón) y tres quintas partes para los participantes, que lo repartían en función de su categoría militar. En las restantes flotas no consta dicho porcentaje y es posible que no fuera igual, ya que las aportaciones de la monarquía en las mismas eran menores.

También contamos con mayor cantidad de datos acerca de los navíos empleados (70). Esto es especialmente cierto en el caso de los veleros, que

(70) Aparte de los datos que se consignan a continuación, contamos con representaciones iconográficas más abundantes y de mayor precisión. Las más interesantes son las correspondientes a la toma de Orán (1509) en la Capilla Mozárabe de la Catedral de Toledo. A ellas podemos unir los tapices de la Colegial de Pastrana, que representan la toma de Arcila y Tánger por los portugueses (1471), que ilustran el empleo de medios militares tras los desembarcos, especialmente de la artillería.

irán imponiendo su supremacía en detrimento de las embarcaciones mixtas. La explicación de este proceso la encontramos en dos documentos excepcionales: el memorial de Valera sobre la flota del Estrecho y el anónimo *sobre la guerra del moro*.

El primero propone una escuadra formada por dos carracas de más de 500 toneles o una superior a los 600; dos naos de 250; 2 balleneres de 70 u 80; 6 carabelas latinas y, durante el verano, 4 galeotas. Añade que los reyes no deben *empacharse* de galeras, porque son muy costosas y poco provechosas en dichos mares, pues no pueden servir en invierno cuando pasan los moros. Continúa diciendo que el principal objetivo de éstos es el envío de cereal y que sus navíos son pequeños, por lo que buscan hacerlo en embarcaciones venecianas, genovesas, florentinas o portuguesas. Contra éstas deben emplearse las carracas, naos y balleneres. Por contra, si lo hacen en sus navíos deben utilizarse las carabelas en invierno y las galeotas en verano, únicas capaces de detener a barcos tan pequeños y sutiles.

El memorial sobre la guerra del moro fue redactado hacia 1505 y destinado al cardenal Cisneros. Estaba orientado a la preparación de armadas contra Berbería y se basaba en la experiencia de las cabalgadas contra dicha región. Las embarcaciones propuestas son 2 ó 3 galeras, 5 ó 6 galeotas y 6 carabelas; más 2 ó 3 fustas para servicio de la flota y 2 ó 3 tafureras para el desembarco de caballeros. Se destaca entre todas ellas a la carabela. Ésta descuella, en primer lugar, por su capacidad motora, pues puede armar mayor cantidad de velas que los barcos *sutiles*. La embarcaciones mixtas presentaban la alternativa de sus remos, aunque la misma era muy relativa, ya que nueve meses eran de mucho viento y en los otros tres (junio, julio y agosto) éste no faltaba del todo. Además, las carabelas contaban con un medio para neutralizar la inexistencia de remos, cual era la posesión de barcas. Con ellas podían embarcar y desembarcar gente, además de ser remolcadas en momentos de calmas. Su velocidad impedía huir a los enemigos, lo que unido a su armamento (50 ó 60 hombres de armas, más artillería), las convertía en invencibles. Las ventajas de las carabelas sobre las embarcaciones musulmanas no existían en los otros tipos de navíos cristianos. La razón estribaba en su mayor peso, dado el material empleado (encina, quejigo, alcornoque y pino frente a *lerce* -alerce africano-). Por ello, el memorial propone utilizar el modelo inmediatamente superior al de los musulmanes: galeras contra galeotas, galeotas contra fustas... o, simplemente, carabelas.

La suma de estos pareceres señala la ventaja motora y de manejo de los veleros, que armaban mayor cantidad de velas y éstas de diversos tipos, y que contaban con un menor peso muerto, al embarcar menor cantidad de hombres y de vituallas. A ello hay que unir que reunían mejores condiciones para ser artilladas. Tales ventajas, evidentes en el Estrecho, crecían en la navegación atlántica. No en vano, las galeras -dotadas de velas latinas- navegaban cerca de la costa para aprovechar los vientos perpendiculares a la línea de playa, pero con viento de popa dicha vela resulta inestable, además de tener menos potencia propulsora.

La información sobre la táctica militar empleada en este período carece de fuentes directas, por lo que hemos de contentarnos con noticias sueltas, indicios contenidos en los memoriales antes citados o esperar al segundo tercio del siglo XVI, cuando Alonso de Chaves redacta su *Espejo de Navegantes* (71). Antes de esta fecha, los tratadistas se limitan a reproducir las consideraciones de *Las Partidas* o a copiar el tratado de Vegetio (72). La excepción se encuentra en la ordenanza del almirante don Fadrique para el gobierno de la armada a su mando en 1430 (73). Aunque la mayoría de sus preceptos se refieren a cuestiones de procedimiento, existen en ella algunas disposiciones tocantes al combate naval. Así, se regulan las labores de vigilancia sobre flotas enemigas; del reparto del botín; del orden que se debe guardar en los ataques, de la disciplina a bordo, etc.

Durante este tercer período continuó la política monárquica de integrar a sus súbditos en el esfuerzo bélico mediante las acciones de corso. Para ello, la Corona reguló dichas actividades, tanto en lo relativo a la preceptiva autorización como a la reserva del quinto real (74).

(71) CHAVES, A. de, *Espejo de navegantes*, Madrid, 1983.

(72) Ejemplo de dichos influjos en *Doctrinal instrucción del arte de la caballería* de A. de CARTAGENA, Burgos, 1497, del que existe copia manuscrita en la Colección Sanz Barutell, art. 23, nº 16. El tratado de VEGECIO fue traducido al castellano por orden de Enrique IV. Apud CASADO SOTO, J. L., «Guerra naval, táctica, logística y estrategia», *Historia de la Ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla*, Junta de Castilla y León, 2002, II (Edad Media), p. 578, nota 44). Una versión actual en BARRIO VEGA, M^a F. del, *Edición crítica y traducción del "Epitoma rei militaris" de Vegetius, Libros III y IV, a la luz de los manuscritos españoles y de los más antiguos testimonios europeos*, Madrid, 1981. Lo relativo a la guerra en el mar se encuentra en las páginas 227-237.

(73) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Obras...* I, apéndice I nº 4, pp. 287-292.

(74) Panorama general en BELLO LEÓN, J. M., «Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos», *Historia, Instituciones, Documentos* 23 (Sevilla, 1996), 63-97.

En los conflictos entre cristianos, el permiso podía ligarse al cumplimiento de algún requisito que garantizase los intereses reales. Es el caso, por ejemplo, de la exigencia de fianzas a los armadores de Guipúzcoa, para asegurar el respeto a las alianzas acordadas por los reyes (75). Cuando existía guerra declarada, las licencias solían ser colectivas e, incluso, generales.

En los enfrentamientos con musulmanes, la autorización se consideraba tácita, a pesar de que conocemos algunas licencias contra moros (76). Por ello, las *presas* contra musulmanes nacían habitualmente de iniciativas particulares. Es más, constituían una forma de vida para algunas poblaciones costeras. Sirve de ejemplo el caso de Cádiz, cuyas rentas recogen dicha actividad durante 1485 (77). Entre febrero y diciembre de dicho año se hicieron 7 presas, que reportaron unos 200 cautivos, 4 embarcaciones y mercancía diversa. La tasación de seis de las presas fue 1.480.454 maravedís y el quinto señorial por 6 presas (no coincidentes con las anteriores) fue de 154.924 maravedís. Es preciso considerar que antes de quintar se deducían ciertas cantidades y que los armadores llevan un tercio del quinto. La magnitud de estas cifras queda patente si las comparamos con las rentas de la ciudad en ese año, que fueron 1.000.475 maravedís, rebajados a 914.563 a causa de la peste.

La reserva del quinto de los botines era una norma que procedía del derecho romano y se había guardado a lo largo de La Edad Media, como hemos visto. Por eso, cuando la monarquía de los Reyes Católicos tuvo que luchar contra las usurpaciones señoriales, hizo valer lo contenido en *Las Partidas* (78). El quinto real sirvió para remunerar al Almirante, que solía llevar un tercio del mismo, como recompensa vasallática y como estímulo al control de dichas operaciones (79). También se utilizó para alentar determinadas empresas, como la conquista de Canarias o la defensa del reino de Granada, consideradas de interés general (80).

(75) Provisión de 24 de julio de 1487. Apud FERNÁNDEZ DURO, C., *La Marina de Castilla...*, Apéndice (año 1487). Cfr. GONZÁLEZ, T., *Colección de cédulas...* concernientes a las provincias vascongadas..., Madrid, 1829-1833, II, p. 97.

(76) ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, Registro General del Sello, 28-VII-1481

(77) Los detalles en LADERO QUESADA, M. A., «Unas cuentas en Cádiz (1485-1486)», *Cuadernos de Estudios Medievales*, II-III (1975-76) 85-120. Más datos en AZNAR VALLEJO, E., *La guerra de allende...*, p. 93 y ss.

(78) «Ordenanzas Reales de Castilla» Libro VI, título VIII, ley II, *Códigos españoles...* VI.

(79) Análisis de esta cuestión en AZNAR VALLEJO, E., *Navegación atlántica y orígenes del Estado Moderno...*

(80) Ídem.

LA MARINA DE LOS AUSTRIA: APROXIMACIÓN HISTORIOGRÁFICA Y PERSPECTIVA INVESTIGADORA

Magdalena de PAZZIS PI CORRALES
Universidad Complutense de Madrid

Los estudios sobre la Marina de los Austria son muy numerosos. Desde la propia época en la que la Monarquía Hispánica despuntaba como potencia hegemónica militar y naval, no han faltado los trabajos que bajo una óptica diversa se han acercado directa o indirectamente al tema. Y aunque el inmenso bagaje documental y bibliográfico fruto de esta ingente labor no es suficiente ni decisivo para la moderna investigación histórica -aun queda por hacer-, por fortuna, el creciente interés por los estudios de historia militar y naval, de la guerra en sus múltiples vertientes, y la serie de transformaciones que está sufriendo en los últimos tiempos, han dado paso a nuevos enfoques y ambiciosos planteamientos que ponen de relieve modernas perspectivas de investigación y trabajo. Sin duda alguna, la calidad y cantidad de las mismas supera con creces las realizadas hasta hace no mucho tiempo.

El propósito del presente estudio es ofrecer los caminos por los que ha discurrido la historiografía naval española, desde los testimonios de quienes fueron protagonistas de los acontecimientos en los siglos XVI y XVII, hasta los que escriben sobre dichos acontecimientos en la actualidad, teniendo en cuenta la importancia y la significación de ese periodo de la Historia para la Marina española en su devenir histórico. Igualmente, pondremos de relieve la dirección de la futura investigación, las lagunas historiográficas que deben ir rellenándose, así como los temas más sugerentes que aun quedan por investigar, a fin de cubrir las carencias que a día de hoy resultan más apremiantes en la pretensión de conocer la realidad de nuestra Marina en la Alta Edad Moderna.

Ofrecemos ya algunos adelantos de la realidad que se describe seguidamente. En primer lugar, una abundante documentación derivada de las preocupaciones e interés desde el siglo XVI por dotar a la Monarquía de una potencialidad naval adecuada a sus exigencias militares, relatar apasionadamente

sus victorias, aportar conocimientos y ofrecer posibles soluciones. El resultado es un elevado número de escritos que, sin embargo, contenían escasas o nulas valoraciones generales, con una orientación dirigida a cuestiones de carácter teórico o técnico de los barcos, las tácticas en el mar, el análisis de alguna batalla trascendental y poco más. Abundantes en los primeros siglos de la modernidad, fueron descendiendo paulatinamente al llegar la centuria siguiente. Sus autores fueron testigos y partícipes de excepción de la realidad que se vivía entonces, denunciaban la necesidad y conveniencia de mejoras, la corrección de deficiencias en las armadas y alertaban sobre la conveniencia de legislar adecuadamente en la construcción de los barcos, avituallamiento, marineros y soldados embarcados.

Habrán de transcurrir varios siglos y esperar al XIX para ver obras de carácter general, apareciendo los grandes libros que suponen la base del estudio sobre la Marina de los Austria, que continúan en una creciente espiral a lo largo del siglo siguiente, en la que ya es posible encontrar monográficos que conmemoran grandes gestas navales de los siglos XVI y XVII, o que extienden sus análisis a otros campos, ampliando la temática y diversificando los enfoques. A esta imparable producción se suma la multiplicación de estos estudios en revistas especializadas, al tiempo que atraen la atención de los universitarios y otros investigadores fuera del ámbito de la profesión, que ofrecen aportaciones ricas en matices, novedosas en sus planteamientos y complementarias en sus contribuciones por la utilización de otras fuentes documentales.

Ya de entrada podemos afirmar que se siguen echando en falta algunos trabajos de carácter global en los temas y en el tiempo que de manera sistemática ofrecen el verdadero papel jugado por la Marina en los diferentes conflictos bélicos y su imbricación dentro de la disposición de recursos del Estado; y otras obras actuales de labor de síntesis. No obstante, a este respecto merece la pena destacar el esfuerzo sintetizador realizado por José Manuel Marchena acerca de la producción bibliográfica de la Marina de guerra de los Austria hasta la actualidad -bajo mi dirección-, que espera ver la luz próximamente (1).

(1) MARCHENA, J. M.: *La Marina de Guerra de los Austrias: una aproximación bibliográfica*. Trabajo de Investigación inédito, en prensa, dentro de los monográficos de la Revista de Historia Naval. Parte de este trabajo se basa en nuestras numerosas conversaciones acerca de su contenido y enfoque.

También hay que resaltar la descompensación existente entre los estudios dedicados a la Marina de los Austria y los que se centran en el periodo borbónico, pues es mucho más abundante la producción dedicada a la primera al ser objeto de atención en los últimos años de manera más profunda y variada en la pretensión de extraer conclusiones globales de toda una política naval relacionada con los Austria y la España de los primeros siglos de la modernidad. Volveremos sobre ellos más tarde.

El testimonio directo de la época: fuentes impresas y repertorios bibliográficos

Al llegar al trono de España, Carlos I se vio obligado a cambiar las prioridades de su proyecto político, una vez valorados los escenarios en función de los acontecimientos. Asumió su imperativo marítimo como lo habían hecho los Reyes Católicos (2), pero los propios acontecimientos bélicos exigieron otro tipo de medidas, al demostrarse pronto la importancia del dominio del mar como algo imprescindible si la pretensión era el mantenimiento de la hegemonía política y comercial.

El emperador no lo tuvo fácil para enfrentarse a los problemas europeos e islámicos, porque no disponía de una Marina de guerra formada por barcos expresamente construidos a tal efecto. Los que estaban en condiciones de navegar podían ser utilizados, con fines militares y/o como comerciales que, por seguridad, estaban provistos de cañones y armas ligeras. Había pues una Marina de Estado, aquella que prevalecía armada por particulares que la Corona hacía suya, para su uso en guerra por contrato, asiento o arriendo, requisita o embargo en los casos de urgencia. Una vez a su cargo, la reforzaba, artillaba, fletaba, embargaba, apresaba o requisaba también buques extranjeros incluidas sus dotaciones, fueran o no españolas, si bien las condiciones de esos acuerdos eran difíciles por el mantenimiento de la fuerza naval, la inversión en capital, artillería, avituallamiento, recluta de soldados y marineros. Por otra parte, la decadencia de Cataluña, con una actividad marítima reducida, obligó a la concesión a astilleros italianos y a importar técnicos genoveses, realidad a

(2) Mediante Pragmáticas y Reales Cédulas, Isabel y Fernando institucionalizaron racionalmente medidas sobre navegación, instrucción técnica a pilotos y marinos y construcción naval.

la que se unió el recurso de la Corona a obtener cantidades de maderamen del Báltico por la grave deforestación existente en la Península (3).

Su hijo, Felipe II, convencido de que de la proyección y empuje marítimo dependería el éxito o fracaso de la resolución de sus problemas, a partir de 1562 puso en marcha un extenso programa de construcción y armamentos navales, a la vez que aplicó una intensa actividad astillera. Pretendía dotar a España de una Marina capaz de salvaguardar sus inmensas posesiones, cuestión diferente era cómo llevarlo a cabo y bajo qué circunstancias. Puso en práctica variadas alternativas: estimuló la fabricación de naves de gran porte adecuadas a la guerra (4), mantuvo el tradicional sistema de *asientos* viable, pero sólo al principio; adoptó medidas de permanencia en la organización de las naves, se mejoraron y estimularon los prototipos de las embarcaciones privadas, se tomaron disposiciones legales para evitar la competencia extranjera...es decir, se llevó a cabo un extraordinario esfuerzo que no fue suficiente, poniéndose en entredicho la política naval aplicada hasta entonces y la urgencia de una adecuada estructura marítima. Ese fue el legajo que dejaría a su sucesor, Felipe III.

Pues bien, esta realidad marítima ya la percibieron los propios coetáneos y, a este respecto, son muy nutridas las fuentes contemporáneas de los primeros siglos de los Austria en España (xvi y xvii) y variada su procedencia. Las encontramos manuscritas en los archivos y pueden ser misivas, memoriales, cartas personales, propuestas o consejos proporcionados por los consejeros reales, los experimentados marinos y militares o súbditos corrientes que escribían mostrando su preocupación a los monarcas para potenciar la estructura marítima española y tratar de mejorarla, alertando de sus deficiencias y dificultades o, simplemente, relatando su participación en una empresa naval. En su gran mayoría inéditas, forman parte de nuestro acervo documental, aunque no siempre están suficientemente difundidas y estudiadas, algunas son conocidas pero su consulta y utilización es limitada.

De igual manera, podemos encontrar fuentes impresas en las bibliotecas y otros organismos similares; son obras de diversos autores coetáneos de los

(3) Felipe II se vio obligado a solicitar a Suecia pertrechos navales para la construcción de sus barcos. Archivo General de Simanas (en adelante, A.G.S.) Sección Guerra Antigua (G.A.), Legajo 923, fols. 18,19,36, 37 y 98.

(4) Sin embargo, no satisfizo a los mercaderes y armadores que vieron problemas de dotación, dificultad de transporte y de maniobra en los puertos.

acontecimientos sobre los que escriben, más importantes por sus numerosas reediciones que por su diversidad. Ninguna aborda en formato libro el estudio de la Marina, pero sí hallamos cuantiosas relaciones de hechos o debates sobre la situación de las armadas, algunas no sobrepasando las dos o tres cuartillas con contenido relativo a la Marina de guerra, casi siempre misivas o papeles de significativa relevancia (5). Sin embargo, la mayoría divulgada en estos siglos son tratados, compendios, disertaciones sobre «el arte de marear o navegar», ingente producción en la que es posible ver una gran variedad de análisis sobre barcos, artillería, navegación, geografía, cosmografía, instrumentos, rutas, geografía, artillería y otros aspectos marinos o algunos momentos más significativos de la armada de ambos siglos, muy útiles por su pretensión didáctica, la enseñanza al lector (casi siempre profesional de la navegación o en vías de serlo), respondiendo al interés de llegar al mayor público posible con el objeto de dar salida a tan ingente demanda de gentes de mar.

Conocemos estas obras gracias a las publicaciones de F. Picatoste (6), Fernández Vallín (7), Fernández Duro (8) o López Piñero (9) sobre bibliografía de autores científicos del siglo XVI, que nos aproximan a su contenido y cantidad. Es significativo resaltar el gran incremento de obras publicadas

(5) Dichas fuentes fueron recogidas a modo de fuentes bibliográficas en el siglo XIX por figuras prestigiosas como Cesáreo Fernández Duro, entre otros. Sin embargo, será en el siglo XX cuando se produzca la verdadera revolución en el estudio, con obras como la de LÓPEZ PIÑERO, J. M^º; CUESTA DOMINGO, M. o GONZÁLEZ, F. J. Abundaremos en esta cuestión más adelante. Son básicas las realizadas por FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M y ALMIRANTE, J. para el siglo XIX, y la de SÁNCHEZ ALONSO, B. Y AGUADO, P. para el siglo XX.

(6) PICATOSTE, F.: *Apuntes para una biblioteca científica española del siglo XVI: estudios biográficos y bibliográficos de ciencias exactas físicas y naturales y sus inmediatas aplicaciones en dicho siglo*. Manuel Tello. Madrid, 1891. Es fundamental para estudiar la bibliografía de los libros científicos del siglo XVI, pues el propio autor refiere que las obras de navegación, geografía y descubrimientos geográficos era muy numerosas.

(7) FERNÁNDEZ VALLÍN, A.: *Cultura científica en España en el siglo XVI*. Discurso leído ante la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales. Sucesores de Rivadeneyra. Madrid, 1893.

(8) FERNÁNDEZ DURO, C.: *De algunas obras desconocidas de Cosmografía y de Navegación y singularmente de la que escribió Alfonso de Chaves a principios del siglo XVI*. Imprenta de la Revista de Navegación y Comercio. Madrid, 1895. Repasa la obra de Picatoste y expone alguna obra que este autor olvidó, como la de Juan Bermejo, piloto, natural de Sevilla, que escribió un libro de derrotas en 1542 de la costa de España, Francia, Inglaterra y Flandes.

(9) LÓPEZ PIÑERO, J. M^º.: *Ciencia y técnica en la sociedad española de los siglos XVI y XVII*. Labor Universitaria, Barcelona, 1979. Este autor aporta datos concretos sobre la producción biográfica de escritores españoles y apunta que los hombres que escribieron este tipo de tratados tenían muy distintas procedencias y oficios: cosmógrafos, maestros de hacer cartas, marinos pero también militares y abogados.

entre el inicio del XVI y el final del siglo –de 14 a 105- y que el «arte de marear» significó el 9,38% de la producción bibliográfica total de la época, superando las dedicadas a esta temática, a la cosmografía y a la geografía el 22%. Y no lo es menos el hecho de que un porcentaje elevado de ellas fuera escrito por marinos –de ahí su carácter práctico- si bien en la segunda mitad de siglo esta proporción sufrió una notable disminución (10).

Baste como ejemplo de este tipo de publicaciones las de Martín Fernández de Enciso (11), Diego García de Palacio (12), Francisco Falero (13), Pedro de Medina (14), este último uno de los más estudiados y publicados de la época, al introducir un elemento a modo de manual de ayuda al piloto en el que explica qué ha de hacer en situaciones específicas, sobre viento, velas, tormentas, gobierno de la nave, atraque en puerto, etc, aspectos todos muy descriptivos y con pretensión didáctica evidente, resultando ser el estudio más sistemático y científico publicado hasta ese momento; los tratados de Martín Cortés (15); Alonso de Chaves (16), Juan Pérez de Moya (17) y Juan Escalante de Mendoza (18), con una obra totalmente distinta a los hasta ahora vistas, al resultar el más claro exponente de la enseñanza científica dialéctica.

Por último, añadimos los trabajos de Rodrigo Zamorano (19) o de Andrés de Poza (20), cuyo libro segundo resulta un completo tratado de geografía española, peninsular y las posesiones en ultramar, a modo de revisión

(10) SALABERT, V. L.: «La imprenta y la difusión y comunicación científica de los saberes y las técnicas (1561-1600)», en *Felipe II, la ciencia y la técnica*. Madrid, Actas. 1999.

(11) *Suma de geographia que trata de todas las partidas y provincias del mundo: en especial de las indias. Y trata largamente del arte del marear: juntamente con la espera en romance: con el regimiento del sol y del norte: nuevamente hecha*, 1519.

(12) *Instrucción náutica, para el buen uso y regimiento de las naos, su traça, y su gobierno conforme a la altura de México*, México, 1587.

(13) *Tratado del Esphera y del arte del marear: con el regimiento de las alturas: con algunas reglas nuevamente escritas muy necesarias*, 1535.

(14) *Regimiento de Navegación. Contiene las cosas que los pilotos han de saber para bien navegar: y los remedios y avisos que han de tener para los peligros que navegando les pueden suceder*, 1545.

(15) *Breue compendio de la sphaera y de la arte de nauegar: con nuevos instrumentos y reglas, exemplificado con ... demonstraciones*, 1551.

(16) *Espejo de navegantes*, escrito en 1561. El tratado también es llamado *Cosmografía Práctica*.

(17) *Tratado de cosas de Astronomía, y Cosmographia, y Philosophia Natural*, 1573.

(18) *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, 1575.

(19) *Compendio de la arte de navegar*, 1582.

(20) *Hydrografía. La más cvriosa que hasta aquí ha salido a luz, en que de mas de vn derrotero general, se enseña la navegación por altura y derrota, y la del Este Oeste: con la Graduacion de los puertos, y la nauegacion al Catayo por cinco vias diferentes*, 1585.

bastante exhaustiva de los itinerarios, sus problemas y la navegación de los lugares anteriormente citados; y el de Vellerino de Villalobos (21) que ofrece un interesante derrotero en el que sólo se describen derrotas de los galeones que se dirigen a *las Indias*, así como dibujos de aquellos lugares con su correspondiente descripción marítima.

Como ya advertimos con anterioridad, las obras del *arte de marear* no fueron las únicas. Hubo un buen número de monografías que narraron acontecimientos históricos importantes por la propia experiencia coetánea de sus autores, los cronistas reales de Carlos V y de Felipe II (22), con estudios de carácter más general especialmente para la segunda mitad del siglo XVI (23). Entre los temas preferentes, sobresalen los referidos a las grandes gestas navales como los enfrentamientos contra los turcos, la Gran Armada de 1588 o la batalla de Lepanto. Habitualmente, son relaciones anónimas solemnes que ensalzan aquello que narran con un marcado carácter patriótico y religioso, describiendo detalles de organización y desarrollo de las empresas objeto de sus escritos (24).

(21) *Luz de Navegantes. Donde se hallarán las derrotas y señas de las partes marítimas de las indias, islas y tierra del mar océano*, 1592. Es curioso, pero pese al interés que tiene esta obra manuscrita, nadie se hizo eco de ella en los siglos XVI y XVII.

(22) Destacan los cronistas reales de Carlos V, Antonio de Guevara, Juan Ginés de Sepúlveda, Bernabé del Busto, Pedro Mejía, Juan Páez de Castro, López de Gomara, Alonso de Santa Cruz y Don Francesillo de Zúñiga, entre otros. El primero de ellos en su *Arte de Marear*, nos ofrece un fabuloso compendio de todos los problemas de «vida cotidiana» a los que se enfrentaban los hombres que iban a las galeras, dispuestos irónicamente a modo de privilegios. Ya en época de Felipe II sobresalen Esteban de Garibay, Juan Páez de Castro, Ambrosio de Morales, Juan López de Velasco, Jerónimo de Blancas y Fadrique Furió Ceriol.

(23) Sobresalen, entre otros, los de Florián de Ocampo –*Crónica General de España*–, Pedro de Medina –*Libro de grandezas y cosas memorables de España*– y Ambrosio de Morales –*Crónica*–. Para conocer relaciones más completas sobre los cronistas de los Austria y las Historias Generales de España, es imprescindible el exhaustivo estudio de B. SÁNCHEZ ALONSO acerca de la historiografía española.

(24) En los Apéndices de la obra de FERNÁNDEZ DURO, C. *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, existe una extensísima relación de notas ordenadas cronológicamente sobre acontecimientos, instrucciones, ordenanzas, etc., relativas a la Armada española, tanto de documentos encontrados en los archivos españoles como de otros extraídos del fondo bibliográfico, como el CODOIN o el Memorial histórico español. Remitimos a esta fuente para no mostrar excesivamente pormenorizadas esas notas y nos basta con destacar algunas como las de BARRANTES MALDONADO, P., *Dialogo en que cuenta el saco que los turcos hicieron en Gibraltar*, 1566; P. de la Cueva, *Diálogo de la rebelión de Túnez*, Sevilla, 1550; GENTILE, P., *El suceso de la guerra de la armada del turco [...] Solyman [...] sobre Malta*, Barcelona, 1566. Sobre lo ocurrido en Lepanto, contamos entre otras con las de ARROYO, M.A. *Relacion del progreso de la Armada de la Santa Liga [...]*, 1576; y el estudio de Miguel Serviá, *Relación de los sucesos de la Armada de la Santa Liga y entre ellos el de la batalla de Lepanto*, 1572. La empresa naval contra Inglaterra del año 1588 fue objeto de atención como se comprueba en los abundantes escritos a ella referidos. Destacamos entre otros el anónimo *Discurso sobre la Armada de Inglaterra*, y el escrito por Pedro de Salas, *Felicísima armada que el Rey d. Felipe mandó juntar en Lisboa. Relación sumaria de los navios*, Lisboa, 1588.

Uno de los mejores testimonios que tenemos sobre el emperador Carlos V, es el de F. López de Gomara, *Guerras de mar del Emperador Carlos V*, editado hace pocos años por M. A. Bunes y Nora Edith (25), en cuyo estudio introductorio se refiere a las naos, navegación y la guerra en general al principio, para narrar con posterioridad la acción del emperador en el mar con sus armadas y escuadras frente a los enemigos.

Sin pretensión absoluta de pormenorizar de forma exhaustiva, sí me gustaría subrayar, no obstante, algunos rasgos comunes. Por ejemplo, los textos referentes a la Gran Armada se caracterizan por dedicarse a la organización de la misma antes de partir, ensalzándola sobremanera. Algunas de ellas –una buena muestra es la de Iua de Messa (26)– describen de modo brillante todos los pertrechos y distribución que tenía la armada en Lisboa. De Lepanto existen relaciones mucho más completas que refieren de forma detallada todo lo relacionado con la preparación de las armadas, el viaje, el conflicto y sus consecuencias; son narraciones suficientes, con un marcado carácter entusiástico y religioso que ensalzan la victoria (27), escritas recién acaecidos los acontecimientos, hallando en la mayoría la complacencia por tal éxito, hasta el punto de aparecer algunos libros poéticos cuyo contenido narra la gesta lepantina con notable enfatización épica (28).

Hubo también relaciones anónimas de acontecimientos de la batalla de las Azores, la conquista de Nápoles o de Flandes. Además, se publicaron también ordenanzas relativas a las armadas en 1553 y 1585, describiendo de manera profusa muchos de ellos todos los escenarios de los conflictos a los que hacen referencia, si bien un porcentaje importante no pasa

(25) LÓPEZ DE GOMARA, F.: *Guerras de mar del Emperador Carlos V*. Edición y estudio de Miguel Ángel DE BUNES IBARRA y Nora EDITH JIMÉNEZ. Madrid, 2000.

(26) *Obra nuevamente compuesta donde por maravillosa orden se cuenta los grandes y brauos, bastimentos, generos y cantidad de carnes y pescados de diuersas suertes y maneras que van en la braua y poderosa armada que el rey nro señor ha mandado juntar en Lisboa, iunto con las muchas y fuertes naos y galeras*, Burgos, 1588.

(27) Pueden ser buena muestra de ello las obras de HERRERA, F. de, *Relacion de la guerra de Chipre y sucesos de la batalla naval de Lepanto*, Sevilla, 1572 o la de PUJOL, I. un año después.

(28) Las hazañas de D. Juan de Austria son descritas en *La Austriada*, de RUFO, J.; y BLASCO DE GARAY en su *Cartas de refranes con otros quatro romances que tratan la batalla y victoria naval que uvo en Lepanto Don Juan de Austria en el año 1571*, Amberes, 1577. Una relación más o menos extensa de los autores que habían escrito sobre Juan de Austria y Lepanto puede encontrarse en lo que FERNÁNDEZ DURO, C. escribió en el Boletín de la RAH en el tomo 7 del año 1885 acerca de las reglas del Diccionario Bibliográfico Español.

de ser hojas sueltas que contienen correspondencia trascendente o documentos oficiales (29).

Hay, asimismo, otros trabajos importantes: los de Prudencio de Sandoval, con una obra titulada *Historia de Carlos V*, Antonio de Herrera y su *Historia del Mundo del tiempo de Felipe II*, y Luis Cabrera de Córdoba, con su trabajo *Felipe II Rey de España*. Estos tres historiadores pertenecieron a una generación de transición entre el siglo XVI y XVII. Relacionados también con los sucesos de la centuria anterior se encuentran algunos trabajos biográficos. Entre éstos podemos señalar el de Baltasar Porreño, titulado *Historia de D. Juan de Austria*, el de Juan Antonio de Vera Zúñiga y Figueroa, con una obra dedicada al emperador Carlos V, y el de Lorenzo Vander Hammen y León, autor de dos biografías para *Don Felipe el Prudente* y *Juan de Austria*.

El número de obras que tenemos del siglo XVII es ampliamente superior a los de la centuria anterior, porque los acontecimientos bélicos que se sucedieron influyeron de forma destacada en la realidad de la Marina de entonces y en lo que se escribió sobre ella. Si bien un buen número suele ser cuartillas, hojas sueltas y alguna otra obra de mayor entidad, también contamos con las narraciones de los cronistas como testigos de excepción y quienes escriben historias generales de los reinados, aunque se advierte la ausencia de una obra de la Marina en su conjunto.

El «arte de navegar» seguía siendo el principal tema de referencia para los libros, manteniendo una estructura muy similar a la ya vista en el siglo XVI, tanto en temática como en objetivos. Sin embargo, el paso del tiempo, el desarrollo tecnológico y la realidad política de esta centuria -en la que del pacifismo de los primeros momentos se pasó a la ofensiva y luego a una crisis finisecular- se reflejaron también en el tipo de obras que entonces vieron la luz. Durante el reinado de Felipe III se realizó un enorme esfuerzo por revitalizar una industria naviera enferma y mejorar la reglamentación de la construcción naval española, a fin de promover una Marina real sólida aprovechando las circunstancias pacíficas del momento. En este sentido destacan -entre otros- los trabajos de Andrés García de

(29) Muchos son anónimos: *La conquista del reyno de Nápoles con todas las cosas que Gonçalo Fernández ha hecho después que partió de España con toda su armada*; Correspondencia entre Felipe II con D. García de Toledo y otros personajes sobre construcción de buques, control de galeras, sucesos de campañas varias...Rodrigo de Cabrera, *Relación sumaria de lo sucedido en la Isla de Canaria, con el armada de Olanda y Zelanda de setenta y seys nao, y estuuvo en ella desde sabado veinte y seys de iunio hasta ocho de iulio siguiente de este año de nouenta y nueve*, Alonso de Gutiérrez, *Memorial sobre los medios para que hubiese armada al mando de un solo capitan general siempre dispuesta para en caso de guerra [...]*.

Céspedes, *Regimiento de nauegacion*, publicada en 1606, haciéndose eco de la realidad que estamos describiendo; el *Arte para fabricar, fortificar, y apareiar naos de guerra y merchante*, de Tomé Cano, un preciso estudio de la artillería y la fabricación de barcos de guerra (30); otro posterior, titulado *Dialogo entre un vizcaíno y un montañés* sobre la fábrica de navíos, uno de los más elocuentes que encontramos en este periodo; o las obras de Antonio de Naiera (31), Pedro Porter y Casanate (32), Jerónimo de Segorbe(33), Gonzalo García de Nodal (34) y muchos otros que mejoraron el entendimiento de las declinaciones y técnicas de navegación, aunque con pocas novedades en su aportación (35).

El socorro de Kinsale había revelado las deficiencias estructurales de la Marina y puesto de manifiesto una vez más la preocupación por mejorarla y adecuarla a las nuevas exigencias. No es de extrañar que fruto de esa inquietud fuera la aparición de numerosas instrucciones, cédulas, memoriales, ordenanzas y pragmáticas publicadas entre 1606 y 1633 (36). Los éxitos obtenidos a raíz de 1625 decantaron la balanza hacia los que pensaban que había que seguir por ese camino de reforma, lo que dio lugar a nuevos memoriales (37) y a obras que describen victorias de las armadas españolas acaecidas

(30) Publicada en Sevilla en 1611.

(31) *Navegación especulativa y practica: reformadas sus reglas, y tablas por las observaciones de Ticho*, Lisboa, 1638.

(32) *Reparo a errores de la navegación española*, Zaragoza, 1634.

(33) *Navegación segura para el cielo: donde se enseñan y descubren tanto los puertos seguros, quanto los escollos y peligros del viaje: contiene dos partes y un dialogo*, Valencia, 1611.

(34) *Memorial hecho por el capitán Gonzalo Diaz de Nodal para dar a Su Majestad, en nombre de todas las Rias de Galicia, con muchos papeles importantes para el gobierno de esquadras y armadas*. La Coruña, 1615

(35) Una buena muestra son los siguientes trabajos: *Cosmografía y arte de navegar*, 1612 (anónimo); Lorenzo Ferrer, *Imagen del mundo sobre la esfera, cosmografía y geografía teorica de planetas, Alcalá de Henares, 1626* y Antonio de Gaztañeta Yturrialzaga, *Norte de la navegación hallado por el cuadrante de reducción [...]*, Sevilla, 1692,

(36) Entre los memoriales, merece la pena resaltar dos anónimos: *Sobre el estado de la armada y el exercito* (localizado en el Archivo General de Simancas (AGS), Estado, legajo 2640 s.f. y *Advertimientos de la Armada naval que se deve hazer para la guarda del Mar Océano y de las costas de España, hechos en el año 1606*, localizado en la Biblioteca Nacional (BNM) (Mss. 3207, fols. 469-477. En relación con las ordenanzas, la más valiosa, basada en las anteriores, mejorando y ampliando su articulado, es la publicada en Barcelona en 1678 con el título *Ordenanza del Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano de 14 de enero de 1633*.

(37) Por su relevancia en el contexto en el que se publicaron, subrayamos el titulado *Guerra ofensiva por mar y defensiva por tierra y Propuesta para poner una armada de sesenta nauios en los puertos de Flandes* del exiliado escocés William SEMPLE. Citado en STRADLING, R.A., *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea 1568-1668*, Madrid, 1992 pág. 50, nota 23 y FERNÁNDEZ DURO, C., *Armada española* op. cit. págs 5-79.

entonces contra los holandeses, publicadas en la década siguiente. Como ejemplo enfatizamos las de Iuan Penique (38), Arnaldo Flemingo (39) y Luis Gamboa de Eraso (40), cuyos títulos hablan por si solos.

De igual modo, el desplazamiento de las guerras europeas al mar durante el reinado de Felipe IV, facilitó la publicación de escritos referidos al mundo ultramarino (41), a la presencia de holandeses e ingleses y los ataques de turcos piratas y corsarios en el Atlántico y también en el Mediterráneo. Vayan de muestra los autores Ginés de Auendaño, en 1614, sobre un conflicto de galeras con los turcos, la relación de la victoria de Miguel de Vidazual frente a cinco navíos de corsarios turcos, o la obra de Agustín de Horozco, *Discurso historial de la presa que del puerto de la Maamora hizo el Armada Real de España en el año 1614*.

No podemos dejar pasar el acontecimiento bélico más significativo del siglo XVII, la Guerra de los 30 Años, así como la independencia catalana que centran la mayor parte de los escritos de pequeño formato, casi siempre anónimos, la mayoría a modo de cartas acerca de pérdidas de galeras, de entradas de ejércitos y, sobre todo, de relaciones de victorias y batallas (42).

Junto a estas publicaciones y sobre todo ya en la época de Carlos II es frecuente encontrar informes de comisiones encargadas de esclarecer hechos como la desaparición de barcos o textos de marina de guerra escritos en forma

(38) IUAN PENIQUE, *Relación de las presas que se han hecho con los galeones y fragatas de la Armada de Su Majestad, y las de particulares, que han salido a la mar [...]*, Madrid, 1638

(39) ARNALDO FLEMINGO, *Refriega admirable que tuvieron cinco navios dunquerque contra veynte y tres naos de guerra, de holandeses rebeldes [...]*, Sevilla, 1624.

(40) LUYS GAMBOA DE ERASO, *Verdad de lo subcedido con ocasión de la uebida de la armada inglesa del enemigo sobre Cadiz y prevuenciones dek excelentísimo señor Duque de Medina Sidonia, Cádiz*, 1626.

(41) Existen muchos anónimos como *Relacion de lo svbcedido en estas provincias de la Nueva España, desde la formación de la Armada Real de Barlovento, despacho de flota, y cucesso della, hasta la salida deste primer aviso del año 1642*, Sevilla, 1643; *Relacion de lo subcedido a la armada inglesa de Guillermo Pen en la isla de Xamaica; y las perdidas de gentes y báseles que ha tenido, desde los fines del mes de octubre del año passado de 1654 [...]*, Sevilla, 1655;

(42) Su número es significativo pero vamos a resaltar algunas como ejemplo: *Aparatos de guerra en el Señorío de Vizcaya y sus costas, contra la invasión de la armada francesa el año de myl siscuentos treynta y nuev; Diario en que se refieren los felices sucesos de las Armas de su Majestad, así por mar, como por tierra, las batallas y encuentros que han tenido con la Armada grancesa [...]*, 1640; *Sucesos de la Armada de Su Majestad en Italia este años de 1646 con los socorros en Puerto Hercules y Orbítelo...;Relacion verdadera de la vitoria que tuuo don Fadrique de Tiledo osorio, Capitan General de la Armada y del exercito del Mar Océano, contra treynta y un nauios holandeses [...]*, Valladolid, 1621 y otros títulos de similar contenido.

de romance (43). También sigue siendo importante recordar los éxitos navales de épocas pasadas, en especial el siglo XVI –ejemplo es el interesante libro de Pedro Villarroeles, llamado *Batalla naval de Lepanto* y publicado en 1614– como si su contenido pretendiera recordar las grandes gestas del pasado para aprender de ellas.

La Marina de los Austria en la historiografía de los siglos XVIII y XIX

El advenimiento de una nueva dinastía al trono de España, los Borbón, parece poner de manifiesto una intencionalidad por no dejar espacio para la nostalgia de los Austria y un deseo de ensalzar los grandes logros de los recién llegados. Quizá por ello hallamos escasez de obras sobre la Marina precedente y abundancia escrita sobre las reformas, mejoras y superación de esa Marina en manos de los estrenados soberanos. Ciertamente es que existe alguna relación acerca de la batalla de Lepanto como paradigma de victoria marítima; algunas crónicas sobre acontecimientos acaecidos en tierras americanas (44) o estudios de temas jurídicos en relación con la estructura de las armadas y su funcionalidad en un recorrido más amplio (45).

La realidad es que hubo pocas historias generales (hay que esperar al siglo siguiente) y se abordan de manera más continuada los temas locales con grandes dosis de crítica. Entre las primeras pueden destacarse las obras de Juan de Ferreras, *Historia de España*, aunque se detiene a la muerte de Felipe II, la de José Manuel Miñana, que recompone la *Historia de España* de Mariana y, por último, la de José Ortíz y Sanz, un acertado *Compendio cronológico de la Historia de España* (46).

(43) Un ejemplo son estos escritos: *Relacion de lo sucedido a la armada de Barlovento a fines del año pasado y principios de este de 1691* [...], México, 1691; *Copia de carta del gobernador de Ceuta escrita a 20 de abril de 1692 al gobernador de Cadiz, dándose cuenta de la pérdida de dos nauos de guerra de la Armada* [...].

(44) Es sobresaliente el trabajo de Antonio de Herrera, *Historia general de los hechos de los castellanos en las tierras de tierra firme del mar océano*, de 1726, sobre todo centrado en temas americanos.

(45) CAMPMANY, A. de, *Apéndice a las costumbres marítimas del libro del consulado: contiene una colección de leyes y estatutos de España desde el siglo XIII hasta el XVII, relativos a ordenanzas de comercio naval, Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona y Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón*, 1779.

(46) Otras obras localizadas del siglo XVIII en esta misma línea son anónimas: *Libro de diversas Instrucciones tocantes a materia de Guerra y Haz[cien]da*, para funcionarios de Flandes y América), 1732; *Noticias breves de España, de los años 1588 a 1674*; · *Noticias y relaciones pertenecientes a la historia de España en el siglo XVI y Sucesos* (1527-1585), estos dos últimos publicados en 1734 y 46 respectivamente.

A partir del siglo XIX surgen en España historiadores cuya pretensión es sintetizar de manera general los rasgos y hechos principales de la Marina de los Austria, un objetivo fundamental pese a la ausencia -en muchos casos- de referencias y de estudios rigurosos, aunque la descripción de los acontecimientos es muy minuciosa, quizá debido a los matices nacionalistas del periodo y a la necesidad imperiosa de realizar obras de extenso contenido universal. Asimismo, hallamos otros tipos de libros con un gran aporte documental, cuyos análisis se centran en cuatro temas más concretos, cuerpo central de sus escritos: los bibliográficos, las biografías, los monográficos -con especial atención recurrente a Lepanto y la Gran Armada- y los diccionarios de Marina.

Efectivamente, en las obras de carácter general es fácil observar un considerable esfuerzo que no es sino la respuesta decimonónica de relatar acontecimientos con poca crítica, sin profundidad en el análisis de temas más específicos que aparecen en épocas posteriores, de gran amplitud y con una información muy dirigida. Sin embargo, y pese a esta generalidad, es frecuente hallar escritos con una temática recurrente, la referida a las grandes empresas navales del siglo XVI, Lepanto o la de 1588.

Toda la producción historiográfica va a constituir la base de los estudios históricos posteriores y la mayor parte de los autores provienen de instancias militares, excepto los foráneos, cuya procedencia es diversa. El primer libro que trata de manera general la Marina de guerra en la España de los Austria -escrito en 1839- es el de J. M. de los Ríos, *Historia de la armada española*, crítica considerable a la ordenación de la Marina en su comparación con otras europeas, con una magnífica aportación bibliográfica (47). Más completa es la voluminosa obra de J. March i Labores y J. Ferrer de Couto (48), dos volúmenes de grandes dimensiones escritos en 1854 por ambos autores en cuyo contenido se observa un verdadero discurso nacional -poco objetivo y de cierta rémora en la actualidad- dirigido a ensalzar la Marina española, narrado de forma descriptiva aunque minucioso en los detalles que aporta de las grandes jornadas navales. Es de justicia considerarlo el primer gran libro sobre acontecimientos de Marina de guerra de los Austria.

(47) RÍOS, J. M.: *Historia de la armada española*, Madrid, 1839

(48) MARCH Y LABORES, J. y FERRER DE COUTO, J.: *Historia de la marina real española, desde el descubrimiento de las Américas hasta el combate de Trafalgar*. Madrid, 1854. En el volumen segundo del libro se indica que FERRER DE COUTO escribió hasta la página 594 del primer tomo.

El tercer libro de carácter general de este siglo XIX es el de E. J. Orellana (49), en cuyas páginas el autor declara su intención de *propagarla entre el pueblo, recordándole los grandes hechos de sus héroes y para difundir entre todas las clases el amor al país y la memoria de sus glorias*. Resulta una historia también eminentemente narrativa, con especial atención a América, la actividad de destacados corsarios o las empresas marítimas más sobresalientes de los siglos XVI y XVII. Ya casi en el siglo siguiente, la de A. Montero Sánchez, *Compendio de la historia de la marina militar de España*, abarca mucho espacio temporal en unas dimensiones algo reducidas pero significativas por su esfuerzo de síntesis (50).

No obstante, dentro de la línea generalista de este siglo, no podemos olvidar la que, de alguna forma, ha marcado un hito en la producción historiográfica del momento y de los posteriores, la escrita por Cesáreo Fernández Duro (51), sin duda, el autor más importante de esta centuria, el de mayor consulta y prestigio en esta temática. Para el estudio de la Marina sobresalen particularmente *La Marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española* (1893), un interesante estudio sobre el origen de la Marina de guerra y su evolución durante el siglo XVI. Sin embargo, su trabajo de 1895, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, resulta el más trascendental para estudios posteriores, nueve volúmenes de extensísimo contenido -preferentemente político- de los acontecimientos navales que tuvieron lugar durante el reinado de los Austria. Pese a su evidente estilo descriptivo, poco analítico y con escasa capacidad crítica, existe un notable respaldo documental -los anexos al final de cada tomo, ordenados cronológicamente-, así como un rigor en la aplicación metodológica, destacando su carácter integrador al considerar la historia de la Marina parte fundamental, hilo conductor y fenómeno inseparable de la historia de España.

Incluimos seguidamente dos estudios en este grupo general al entender que su contenido aborda un amplio periodo de la historia de la Marina

(49) ORELLANA, E. J.: *Historia de la Marina de guerra española: desde sus orígenes hasta nuestros días*, Valencia, 1993 (primera edición de 1866).

(50) MONTERO SÁNCHEZ, A.: *Compendio de la historia de la Marina militar de España*. Madrid, 1900.

(51) FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española*. Madrid, 1893; *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Madrid, 1895.

y algunas de las ciencias con ella relacionada. El primero es el trabajo de Z. Ferret que realiza un inteligente análisis de las causas de la decadencia de la Marina española en general (52); y, el segundo, el que aporta E. Gelcich acerca de la ciencia náutica y su influjo en el desarrollo de la navegación (53).

Unas líneas más arriba hablábamos de Cesáreo Fernández Duro. Pues bien, es también autor de otra, *Disquisiciones náuticas: Conformación, adorno y armamento de naves antiguas* (54), verdadero sumario de conocimiento y comprensión naval, en el que aborda aspectos varios, desde la construcción de navíos hasta los instrumentos de navegación, pasando por un análisis poco conocido hasta el momento acerca de la vida diaria a bordo.

Como indicábamos con anterioridad hay también en este siglo otros temas que centran la atención de las obras. En primer lugar, las siempre relaciones bibliográficas de los autores decimonónicos. La más importante por contenido y antigüedad fue la que M. Fernández de Navarrete (55) hizo en 1851, *Biblioteca marítima española*, tanto de marina de guerra como de marina mercante; una bibliografía que fue completada con la que J. Almirante (56) sacó a la luz unos años después, en 1876, introduciendo numerosas y modernas obras sobre el militarismo español. La *Bibliografía artillera de España del siglo xvii y complemento de la del siglo xvi* es la última gran propuesta bibliográfica del siglo, realizada A. Carrasco y Sayz (57) en 1887, considerada un completo estudio de todo lo escrito sobre este cuerpo en este siglo (58). Al lado de ellas, las fuentes que figuran en la Colección de Documentos Inéditos (CODOIN), fundamentales para el estudio de la Marina de guerra, la colección de Historia de España y la de asuntos de ultramar.

(52) FERRÉT, Z.: Exposición histórica de las causas que mas han influido en la decadencia de la Marina Española : é indicacion de algunos medios para la restaurarla. Roca y Gaspar. Barcelona, 1819.

(53) GELCICH, E.: Estudios sobre el desenvolvimiento histórico de la navegación especialmente referidos a las ciencias náuticas: con apéndices sobre la literatura marítima de los siglos xvi y xvii y la historia del desarrollo... Librería de Pascual Aguilar. Valencia, 1889.

(54) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Disquisiciones náuticas: Conformación, adorno y armamento de naves antigua*, publicado en Madrid en 1876.

(55) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Biblioteca marítima española*. Barcelona, 1851.

(56) ALMIRANTE, J.: *Bibliografía militar de España*, Madrid, 1876.

(57) CARRASCO Y SAYZ, A.: *Bibliografía artillera de España del siglo xvii y complemento de la del siglo xvi*. Madrid, 1887.

(58) Además, obra interesante es la de ARANTEGUI, J.: *Apuntes históricos sobre la artillería española en la primera mitad del siglo xvi*, Madrid, 1891.

También el género biográfico fue objeto de atención, especialmente para la producción del último cuarto de siglo. Con un marcado carácter épico suelen ser las biografías de los populares héroes de las grandes batallas: Juan de Austria (59), Álvaro de Bazán, Andrea Doria el Almirante Oquendo y otros destacados marinos. Junto con las variadas *Noticias Biográficas* de M. Fernández de Navarrete (60), más interesantes resultan las realizadas por C. Fernández Duro (61) en un excelente trabajo sobre el enfrentamiento naval del duque de Osuna contra los turcos y venecianos entre 1602 y 1624; A. Altolaguirre subrayó en 1888 la vida y trayectoria de un magnífico marino, D. Álvaro de Bazán, probablemente la mejor biografía hasta la fecha (62), C. E. Parpal y Marqués lo hizo sobre el almirante Oquendo (63), C. Vigil acerca de Pedro Menéndez de Avilés (64) y E. Petit de Andrea Doria (65).

Las grandes gestas navales acaecidas en el siglo XVI siguen siendo objeto preferente de los estudios decimonónicos como lo ponen de manifiesto el número de obras y la variedad de autores, españoles y extranjeros –en su mayoría franceses e italianos, aunque hay también ingleses–, con un lugar destacado para la batalla de Lepanto y después la Gran Armada de 1588. Respecto a aquélla, son más de quince monografías que abordan desde unas miras más amplias la política naval de Felipe II o se centran ya en el propio

(59) En lo que respecta a biografías de D. Juan de Austria, existe un estudio historiográfico muy interesante realizado por BLANCO, C., titulado «Aproximación a la historiografía sobre Don Juan de Austria», en *Tiempos Modernos*, años 2001. que cita las obras sobre la vida y actuación de este insigne personaje histórico.

(60) Destacan –entre otras– las figuras de Alonso de Santa Cruz, el Almirante D. Antonio de Gaztañeta e Iturrizbalzaga y D. Álvaro de Bazán.

(61) FERNÁNDEZ DURO, C.: *El Gran Duque de Osuna y su marina: jornadas contra turcos y venecianos 1602-1624*. Madrid, 1885.

(62) ALTOLAGUIRRE, A.: Don Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz de Mudela. Madrid, 1888. Aunque hubo más biografías, por ejemplo la de NAVASCUÉS: Don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz. Madrid, 1888 o la de VIDART, L.: Don Álvaro de Bazán y el almirante Jurien de la Gravière: apuntes para la historia de la marina militar de España. Madrid, 1888, son de menor entidad. De reciente aparición es otra biografía: HERNÁNDEZ PALACIOS, M., *Álvaro de Bazán. El mejor marino de Felipe II*, Madrid, 2007.

(63) PARAL Y MARQUÉS, C.E.: «El almirante don Antonio de Oquendo en Menorca (1637-1638)» en *Boletín de la RAH*, 33; págs. 477-490. Madrid, 1898.

(64) VIGIL, C. M.: *Noticias biográficas genealógicas de Pedro Menéndez de Avilés, primer adelantado y conquistador de la Florida, continuadas con las de otros asturianos que figuraron en el descubrimiento y colonización de las Américas*. Avilés, 1892.

(65) PETIT, E.: *André Doria, un amiral condottière au XVI siècle, 1466-1560*. París, 1887.

acontecimiento. Resaltan, entre otras, las de M. Sánchez (66) y su extensa obra, con muchísimos datos sobre esta contienda; al igual que las escritas por J. Fernández de la Puente (67), C. Rosell (68), F. Janer (69) y F. Brieva (70).

De los escritores extranjeros son de destacar las aportaciones francesas de Jurien de la Gravière (71), obra extensa y muy completa sobre la batalla y de P. Farochon (72) quien -además de relatar el conflicto naval-se detiene en el análisis de las figuras del pontífice y del almirante de la Armada, don Juan de Austria. Los autores italianos escribieron sobre Lepanto con ocasión de la celebración de su III centenario y el resultado fue muy satisfactorio, según lo comprobamos en los trabajos de A. Guglielmotti (73), en el que destaca la decisiva participación de Marco Antonio Colonia en la contienda; G. Chiarelli (74), breve en su contenido, pero preciso en sus descripciones y realidades; M. Rosi sobre el procedimiento de liberación de cautivos hechos prisioneros en el conflicto naval (75); G. Arenaprimo, acerca del análisis de la participación siciliana en la batalla (76); el estudio de C. Fossati (77) o el papel del almirante Doria en Lepanto (78).

Con respecto a la Gran Armada de 1588, episodio que ha atraído la atención de investigadores de todos los tiempos, también fue objeto de atención en el siglo XIX, atención de los españoles, pero también de autores ingleses y de otras nacionalidades. Entre los primeros resulta sumamente atractiva la edición de J. Paz acerca del testimonio de Coco de Calderón, observador en primera

(66) SÁNCHEZ, M.: *Felipe II y la Liga de 1571 contra el Turco*. Madrid, 1868.

(67) FERNÁNDEZ DE LA PUENTE, J.: *Memoria histórico-crítica del célebre combate naval y victoria de Lepanto*: escrita y presentada para el certamen de la Real Academia de la Historia, Madrid, 1953.

(68) ROSELL, C.: *Historia del Combate Naval de Lepanto y juicio de la Importancia y consecuencias de aquel suceso*, Madrid, 1853.

(69) JANER, F. : *Historia del Combate Naval de Lepanto*. 1852.

(70) BRIEVA, F.: *La batalla de Lepanto*. Madrid, 1883.

(71) JURIE DE LA GRAVIÈRE, E.: *La guerre de Chypre et la bataille de Lépante*. París, 1882.

(72) FAROCHON, P. A.: *Chypre et Lépante. Saint Pie V et D. Juan d'Autriche*. París, 1894.

(73) GUGLIELMOTTI, A.: «Marcantonio Colonna alla battaglia di Lepanto», en su *Storia della Marina Pontificia*, 1871.

(74) CHIARELLI, G.: *La vittoria di Lepanto*. Mancanza. Verona, 1871.

(75) ROSI, M., , *Alcuni documenti relative alla liberazione dei principali prigionieri turchi resi a Lepanto*. 1898.

(76) ARENAPRIMO, G., «La Sicilia nella battaglia di Lepanto». *Boletín de la Real Academia de la Historia* [Publicaciones periódicas]. Tomo 14, Año 1889. Pisa, 1886.

(77) FOSSATI, C.: *La riviera e la battaglia di Lepanto*, 1890.

(78) VEROGGIO, B.: *Gian Andrea Doria alla battaglia di Lepanto*. Génova, 1886.

persona de dicho episodio naval (79). De la producción historiográfica francesa son de reseñar los estudios de E. Bruyssel y de J. Thieury, dos perspectivas similares de una misma empresa, con aportación de algunos datos novedosos en el derrotero de los barcos hacia Inglaterra (80). De igual manera, la participación general -quizá en exceso, de ahí su poca novedad, pero siempre interesante- del alemán W. F. Tilton (81). Y desde luego, la producción anglosajona, tema casi *visceral* en sus trabajos y estudios, desde los más generales -casos de T. C. Noble y E. Gossart (82)- a los algo más específicos de T. Lathburg y la relación de los tres componentes de la Santa Liga, artífices de la victoria de Lepanto, el Papa, Felipe II y Venecia; o el trabajo de E. Pears, que analiza con detalle las relaciones hispano-turcas y los motivos de confrontación (83).

Otra temática también abordada -pero prácticamente con exclusividad- por el ya varias veces mencionado C. Fernández Duro, permite aproximarnos a dimensiones bastante desconocidas de la Marina por aquel entonces: naufragios y náufragos, estandartes, la vida cotidiana en las embarcaciones, viajes reales, victorias y fracasos de algunos concretos episodios navales (conquista de las Islas Filipinas, toma de las Azores, desastre de los Gelves, la Armada Invencible, etc.). Junto a él, otros autores centran sus escritos en monografías como la piratería y su acción en el Mediterráneo, algunos de cuyos ejemplos son la obra de A. G. Chotin (84), *Histoire de expéditions maritimes de Charles-Quint en Barbarie*; la publicada por Alsedo de Herrera en 1883 (85), la escrita en 1890 por G. Turba (86) y la de G. Illescas sobre la presencia del emperador en Túnez (87).

(79) COCO CALDERÓN, P.: Relación de la Invencible, por el contador Pedro Coco Calderón. J. Paz. 1897.

(80) BRUYSEL, E.: «Quelques notes sur l'invincible Armada», págs. 183-186. 1862 y THIEURY, J.: *L'Espagne et l'Angleterre en 1588. Campagne de l'Armada; documents nouveaux*. Évreux, 1860.

(81) TILTON, W. F.: Die Katastrophe der spanischen Armada. Freiburg, 1894.

(82) NOBLE, T. C.: An historical essay on the rise and fall of the Spanish Armada. Londres, 1886; GOSSART, E.: L'invincible Armada. 1886. y FROUDE, J. A.: The Spanish story of the Armada and other essays. Bernhard Tauchnitz. Leipzig, 1892.

(83) LATHBURG, T.: The Spanish Armada a. D. 1588; or, the attempt of Philip II. and Pope Sixtus V. To reestablish popery in England. Londres, 1840. PEARS, E.: «The spanish armada and the Ottoman Porte», en *English Historical Review*, 424-438. 1893.

(84) CHOTIN, A. G.: *Histoire des expéditions maritimes de Charles-Quint en Barbarie*. Bruselas, 1849.

(85) ALSEDO Y HERRERA, D., *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVII*, Sevilla, 1883.

(86) TURBA, G.: *Ueber den Zug Kaiser Karl's V. Gegen Algier*. 1890.

(87) ILLESCAS, G., *Jornada de Carlos V a Túnez*. Madrid, 1804.

Por último, pero no por ello menos valioso, es el trabajo original por su contenido y por la fecha temprana en la que nace como apreciable instrumento auxiliar del conocimiento histórico y -desde luego- de la Marina en la Alta Edad Moderna, el *Diccionario marítimo español [...] (88)*, en cuyo propio título está reflejado su contenido al definir sus voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano y su correspondencia castellana.

La historiografía naval de los Austria en el siglo xx

Al llegar el siglo xx, el número de autores que aborda en sus estudios e investigaciones la Marina de los Austria en sus diversos asuntos y enfoques aumenta exponencialmente por razones de variada índole: el atractivo de un tema con alguna laguna investigadora y bibliográfica, la atención hacia otros argumentos de las nuevas tendencias historiográficas y también -desde luego- por la aparición de revistas especializadas que acogen publicaciones más específicas, dentro del ámbito de la Marina (89) o del mundo universitario (90). Asimismo, es indudable que en este incremento por el interés en esta temática ha contribuido favorablemente la celebración de conmemoraciones históricas, congresos nacionales e internacionales, reuniones científicas de diferentes instituciones especializadas, así como ciclos de conferencias, propias de este siglo y de los venideros en los que poder intercambiar criterios y opiniones en una sana dialéctica.

La variedad temática y la diversidad de enfoques es muy amplia: obras de carácter general, trabajos especializados en las gestas navales más atractivas para los investigadores, por otra parte las habituales -Lepanto y la Gran Armada-; obras cuya atención se centra en el especial atractivo del mundo

(88) SCALANT: *Diccionario marítimo español*: que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas, Madrid, 1831.

(89) Es el caso de la *Revista de Historia Naval*, que tiene su homóloga en la *Revista de Historia Militar*, instrumento de publicación y divulgación del Instituto de Historia Naval y del Instituto de Historia Militar, respectivamente.

(90) Diferentes Universidades españolas cuentan en sus Departamentos de Historia Moderna con revistas de su especialidad que dan cabida a publicaciones relacionadas con el Ejército y la Marina. Dichas publicaciones resultan de la existencia de variados proyectos de investigación a los que están adscritos profesores especializados que dirigen Trabajos de Investigación y Tesis Doctorales sobre esta temática, unas áreas de investigación que atraen cada vez más a los estudiantes.

islámico y pirático, los estudios regionales –cada vez más abocados a una creciente y progresivo aumento-, libros que ponen de manifiesto una considerable atención hacia las técnicas de navegación, construcción naval y cuestiones más técnicas, gradual esmero en la actualización e innovación de biografías sobre figuras atractivas de la historia naval y otros temas que cautivan a los especialistas y noveles.

En las décadas finales del siglo xx se amplía la temática y a las ya señaladas –que siguen siendo centro de los trabajos- hallamos una notable atracción hacia Felipe II y su mundo, estudios monográficos sobre alguna armada en concreto, la vida cotidiana en las embarcaciones o las recopilaciones bibliográficas e historiográficas.

La Historia, al igual que el resto de las disciplinas en el siglo xx, experimentó una revolución bibliográfica e historiográfica, amplió sus enfoques con un análisis más amplio y protagonizó una *revolución* en la metodología de los aspectos a investigar, precisamente por la clara influencia de las modernas tendencias de la historiografía. Todo ello obligó a asumir una ingente cantidad de información y a la especialización de contenidos. Sin dejar de realizar estudios de carácter general, también era posible contemplar otras dimensiones de la Marina menos conocidas, pero no por ello inabordables. Al contrario, los siglos xx y xxi han ofrecido magníficas perspectivas globales y de trabajo coordinado en grupo, aunque queda por hacer.

El momento de inflexión en la producción bibliográfica –monografías y profusión de artículos de revista- se produce en los años 70 del siglo xx, a la vez que el progresivo abandono de la exclusividad del autor procedente del *mundo naval* para trabajar en esta temática y el fomento del interés y la atracción por parte de la comunidad universitaria. Madrid se postuló como el lugar de publicación más importante, ya que albergaba las instituciones culturales y las editoriales de mayor capacidad (91).

Con temática similar a la del siglo precedente, al menos al principio, son de destacar las historias generales y las dedicadas a empresas navales de repercusión internacional. Por lo que respecta a las obras generalistas, sobresale la ya comentada de A. Montero Sánchez (92) para comienzo de siglo y

(91) Entre estas instituciones culturales cabe señalar el Instituto Jerónimo Zurita, el Instituto Histórico de Marina y el Ministerio de Marina.

(92) MONTERO SÁNCHEZ, A.: *Compendio de la historia de la marina militar de España*. Madrid, 1900.

la de M. Fernández de Navarrete, publicada en 1901, si bien presta poca atención a las épocas modernas (93). Por el contrario, mayor excelencia y repercusión alcanzó el trabajo de R. Guardia (94), *La marina de guerra española*, así como su otro trabajo, *Datos para un cronicón de la marina militar de España: Anales de trece siglos*, publicada dos años más tarde, en 1914. Ambas, junto con la que vio la luz tres años después y escribió el ya aludido M. Fernández de Navarrete (95), pretendieron ofrecer la realidad presencial del mar en la Historia de España, el concepto de poder naval –patriótico? y nacional?, la política aplicada por sus distintos monarcas y el inicio del declive, más claro a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII.

Especialmente atractivos resultan los trabajos de I. Bauer Landauer (96) sobre el siglo XVI, al ser capaz de reconstruir a través de la biografía de algunos insignes marinos y con una actitud bastante más objetiva y profunda la historia de la Marina de los Austria en esa época, abandonando el tono nacional propio de las demás obras. Otro estudio que sale algo de esta tónica general es el de F. Condeminas Mascaró (97), al aplicar mayor rigor metodológico por aumentar las fuentes de consulta, pese a mantener en la obra y en las escasas atención que presta al periodo de los Austria un carácter nacionalista y personal.

Otras publicaciones en esta misma dinámica de contenido y con pocas referencias a consultas de fuentes, son las proporcionadas por P. Díez de Rivera y Casares (98) y M. Ballesteros-Gaibrois (99) que, pese a su esfuerzo de síntesis, pueden ser calificadas de poco objetivas, con los mismos tópicos reiterados de siempre y escasas en sus aportaciones. Sin embargo, fuera de estas apreciaciones, el libro de C. Ibáñez de Ibero (100), aunque permanece

(93) NAVARRETE, A.: *Armada española y marinas que le antecieron en la Península Ibérica*, Madrid, 1901.

(94) GUARDIA, R.: *La marina de guerra española*, 1912.

(95) *El problema marítimo de España*, 1917

(96) BAUER LANDAUER, I.: *Don Francisco de Benavides, cuatralvo de las galeras de España: la marina española en el siglo XVI*, Madrid, 1921; «Consideraciones sobre la política naval de España en el siglo XVI», *Conferencia leída en el Congreso Internacional de Geografía del Cairo. Ibero-Africano-Americana*. Madrid, 1925.

(97) CONDEMINAS MASCARÓ, F.: *La marina militar española: desde los orígenes hasta 1898*, Málaga, 1930.

(98) DÍEZ DE RIVERA Y CASARES, P.: *Historia de las organizaciones navales de España y Francia*. Madrid, 1934.

(99) BALLESTEROS-GAIBROIS, M.: *España en los mares*, Madrid, 1942.

(100) IBÁÑEZ DE IBERO, C.: *Historia de la Marina de guerra española. Desde el siglo XIII hasta nuestros días*, Madrid, 1939.

en el relato exaltado y patriótico anterior, es novedoso en la descripción exhaustiva de los protagonistas y transcurso de las empresas navales, en la inclusión de textos de época para la explicación de los acontecimientos navales que narra, en la crítica fundada de los reyes y su política marítima y en el análisis riguroso y original de algunas jornadas navales.

Alrededor de los años cincuenta vio la luz un trabajo objetivo y crítico del problema de la Marina en época de los Austria, el de M. Fernández Almagro (101), en el que hace un balance amplio y detallado al analizar la política del poder, las deficiencias reales de la situación naval de entonces, la condición de los marineros, la censura y otros juicios de opinión de los entendidos de la época, la difícil situación financiera y hacendística, todo ello con la aportación de numerosos testimonios documentales, poniendo así de relieve una científica metodología a la par que una visión más amplia y certera de los acontecimientos que tuvieron lugar entonces.

Sin embargo, una de las obras de ese periodo habría de marcar un hito en la historiografía del siglo xx, tanto por su original y novedoso contenido como la forma de ofrecerlo, la de F. F. Olesa Muñido (102), dos ricos volúmenes que aportan los conceptos básicos de la organización naval, estructura orgánica y cadena de mando en las embarcaciones, tipología naval, capacidad artillera..., un esfuerzo sin precedente por acercarnos mejor a la realidad de la Marina de los Austria.

Los últimos treinta años del siglo xx son testigo de la multiplicación de escritos en libros y revistas especializadas, así como de una revolución metodológica en sus planteamientos. El aumento en la dotación para la investigación, un elevado número de congresos y reuniones científicas con sus posteriores publicaciones, el mayor crecimiento de los profesores universitarios en la atracción por estos temas, la nueva y variada aportación de fuentes en dicha investigación y la forma de tratarlas pudieron haber sido algunas de las causas.

La bibliografía es tan abundante que no es posible incluir toda en estas líneas, por lo que nos limitaremos a reseñar las de mayor impacto. Entre las consideradas obras de referencia y de carácter general contamos con algunos rasgos comunes que marcan la diferencia con sus predecesoras, pues son más

(101) FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Política naval de la Edad Moderna y Contemporánea*, Madrid, 1946.

(102) OLESA MUÑIDO, F. F.: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos xvi y xvii*, Madrid, 1968.

cerradas en los tiempos que analizan si bien su carga conceptual, variedad temática y aplicación metodológica es mucho mayor. Al menos una decena de publicaciones aspiran a establecer un marco general para un siglo o para los dos (XVI y XVII), un número mucho mayor analiza un lugar o momento clave en la historia de la Marina y otro importante volumen de producción se refiere a un aspecto de la Marina, la de guerra o la mercante (sobre la que ya hemos advertido que no es el propósito de esta aportación). En el primer caso, de carácter general y ya en los años 80, una de las primeras en destacar, con marcado carácter divulgativo es la contribución de J. Cervera Pery (103) en la que es posible advertir tentativas por explicar larga y detalladamente la política naval de nuestros primeros Austria para justificar el *declive* en el siglo XVII. De mucho mayor formato como aportación muy valiosa de imágenes es el de J. I. González-Aller (104), que dedica un capítulo a la Marina de la Edad Moderna que, pese a su brevedad, resulta de atracción.

No obstante, los grandes libros de esta época se refieren a circunstancias y lugares más precisos. Tienen el inconveniente de no ofrecer un panorama completo de ambos siglos, pero la ventaja de incorporar grandes dosis de espíritu crítico, rigor metodológico y abundancia y novedad de fuentes inéditas. Es puntero e imprescindible para el ámbito atlántico el trabajo de J. Alcalá Zamora (105), un estudio muy completo al abarcar un análisis geopolítico, la tipología naval, las relaciones entre la Monarquía y el Mar del Norte, las dificultades de la relación, la existencia de piratas, corsarios... Además, hace una valoración historiográfica sobre la batalla de las Dunas, aportando soluciones a las deficiencias que el autor es consciente que ocurrieron.

Otro espléndido trabajo se publicó en el año 1976 (106) y su contenido ha sido la base de estudio e investigación para una gran mayoría de los dedi-

(103) CERVERA PERY, J.: *La estrategia naval del Imperio: auge, declive y ocaso de la Marina de los Austrias*, Madrid, 1982.

(104) GONZÁLEZ-ALLER, J. I.: *España en la mar. Una historia milenaria*, Madrid, 1998.

(105) Este autor, como gran experto en los reinados de Felipe II, Felipe III y Felipe IV en todas sus dimensiones, ya nos dio un adelanto de su trabajo en su primer artículo acerca de estas cuestiones, en el que analiza aspectos de la artillería, el velamen y otras cuestiones de diferentes jornadas navales. Véase ALCALÁ-ZAMORA, J., «Velas y cañones en la política septentrional de Felipe II», en *Revista de historia Jerónimo Zurita*, nº 23-24, Zaragoza, 1970-71; págs. 225-243. Una de sus grandes obras dedicada al siglo XVII y en el tema que nos ocupa lleva por título *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639): la última ofensiva europea de los Austrias madrileños*, Barcelona, 1975.

(106) Nos estamos refiriendo a THOMPSON, I. A. A.: *War and government in Habsburg. Spain: 1560-1620*, Londres, 1976. Hay versiones posteriores traducidas.

cados a los temas militares y navales. Su autor, un experto en materia bélica, I. A. A. Thompson, estudia la guerra en tierra y mar en todos sus factores: administración, financiación, exigencias, reclutamiento... Resulta un libro muy completo para entender la mecánica y funcionamiento de la Marina de los Austria en los siglos XVI y XVII.

Un tercer libro importante que hace exhaustivo análisis del periodo que estamos abordando en estas páginas es el de D. Goodman, gran conocedor de la época de Felipe II, en particular del estado científico del momento, así como de su realidad marítima a partir de la batalla de Lepanto. En su trabajo (107) realiza una magnífica prospección de la Marina del Seiscientos y en su contenido, una vez hecha una rigurosa observación acerca de la duda permanente de los gobernantes de entonces sobre si se debía o no mantener una armada permanente, la construcción naval, dificultades de avituallamiento, personal embarcado y sus múltiples complejidades, se atreve a aventurar las causas y consecuencias de la decadencia española, resultando en este sentido una obra de imprescindible referencia.

Conocidos ya los estudios de carácter general, el siglo XX fue extraordinariamente prolífico en la publicación de trabajos cuya atención está centrada en aspectos más concretos, por otra parte los habituales ya a lo largo de esta centuria y la siguiente, por su especial seducción y tirón. Es el caso de dos empresas navales que, en desigual resultado, han sido siempre objeto de mucha atención investigadora. Nos referimos –naturalmente– a la Gran Armada y a Lepanto dos de los grandes focos de atracción del pasado siglo. En relación con la primera, la producción bibliográfica no es sólo extensa, es abrumadora, en su mayoría de autores anglosajones y españoles. A este respecto nos remitimos a la magnífica puesta al día que realizó D. García Hernán en 1988 (108), coincidiendo con la celebración del cuarto centenario como punto de partida y de llegada de los estudios más significativos sobre este tema. Luego volveremos sobre ellos.

Por lo que se refiere al evento de Lepanto, la investigación mayoritaria corre a cargo de españoles, franceses e italianos entre monografías y artículos de revista. Con anterioridad a 1918 sólo hay trabajos de estos dos últimos

(107) GOODMAN, D.: *Spanish naval power, 1589-1665: reconstruction and defeat*, Cambridge, 1997.

(108) GARCÍA HERNÁN, D.: «El IV Centenario de la Armada contra Inglaterra. Balance historiográfico» en *Revista de Historia Moderna*, nº 10. Madrid, 1989-90; págs. 163-182.

—casos de C. O. Tosi y G. Secretánt-, ambos con la pretensión lograda de poner al día los estudios realizados hasta la fecha con la incorporación de algunas novedades documentales. Unos años después, vio la luz un trabajo nacional, uno de los más profundos y minuciosos hechos hasta la fecha en España, cuyo autor, L. Serrano (109) describe con extensión y rigor científico todo lo acaecido en ese combate naval, acompañando al relato un destacado soporte bibliográfico y una reseña historiográfica, si bien en su contenido aun se observan ciertos resabios decimonónicos. Los mismos que hallamos en otras producciones bibliográficas posteriores como las de V. M. Sola (110) o J. Fernández de la Puente (111), en las que se advierte un desmesurado patriotismo.

Como es lógico, los estudios sobre Lepanto crecieron exponencialmente a partir de su cuarto centenario -en 1971-, procedentes de Francia de Italia y, sobre todo, de España. Vayan por delante algunas muestras como las de G. Benzoni (112) uno de los estudios más completos acerca de la situación del Mediterráneo antes de la batalla, así como de sus causas y consecuencias; el trabajo de R. Cerezo Martínez (113), que ofrece notables y extensos apéndices documentales; la contribución de J. M^a Fernández Gaytán (114) en las que se acerca por primera vez a la vida cotidiana en los barcos y a la subsistencia general en las galeras; la magna obra de J. M. Gárate Córdoba (115) en colaboración con otros, que actualiza sus visiones de la batalla y la aportación de A. C. Hess (116), explicando las ofensivas

(109) SERRANO, L.: *La Liga de Lepanto entre España, Venecia y La Santa Sede (1570-1573): Ensayo histórico a base de documentos diplomáticos*. Madrid, 1918.

(110) SOLA, V. M.: *Lepanto y Don Juan de Austria*, Madrid, 1949.

(111) FERNÁNDEZ DE LA PUENTE, J.: *Memoria histórico-crítica del célebre combate naval y victoria de Lepanto*: escrita y presentada para el certamen de la Real Academia de la Historia, Madrid, 1953.

(112) BENZONI, G.: *Il Mediterraneo nella seconda metà del 500 alla luce di Lepanto*. Leo S. Olschki. Florencia, 1974.

(113) CEREZO MARTINEZ, R.: *Años cruciales en la historia del Mediterráneo (1570-1574)*. Ariel. Madrid, 1971. En ese mismo año escribió «El órgano de decisión y los consejos asesores en la campaña de Lepanto» en *Revista General de Marina*, 181, en cuyo contenido trazó las líneas generales de los órganos ejecutivos y consultivos de la batalla.

(114) FERNÁNDEZ GAYTÁN, J. M^a: «La vida en las galeras en la época de Lepanto» en *Revista General de Marina*, Madrid, 1971.

(115) GÁRATE CÓRDOBA, J. M.: *Los tercios de España en la ocasión de Lepanto*, Madrid, 1971.

(116) HESS, A. C.: «The battle of Lepanto and its place in Mediterranean History» en *Past and Present*, 57, Oxford, 1972.

y los problemas de los españoles con los turcos y berberiscos desde principios del siglo XVI. Otros trabajos que completan los anteriormente citados son los publicados después de los años setenta por R. Vargas-Hidalgo (117), original tanto por la explicación previa de la batalla como por la ofensiva en sí, además de aportar nuevos documentos; el de J. Dumont (118), ejemplar único por estudiar la batalla desde la perspectiva europea; y el estudio de los hermanos García Hernán (119), un análisis reflexivo bien documentado acerca de las consecuencias de Lepanto para España y para el área mediterránea.

En relación con la Gran Armada, un tercio de los trabajos corresponde a historiadores extranjeros, en su mayoría ingleses –aunque también alemanes e italianos. La importancia y repercusión de este hecho histórico, así como la controversia generada entre la visión de los acontecimientos por parte de los adversarios, hizo de este tema algo recurrente en la investigación. Partiendo del ya mencionado trabajo historiográfico de D. García Hernán, señalaremos algunos estudios que aportan novedades marcadas. En primer lugar, E. Rasor (120), con ingente bibliografía comentada. En segundo término, toda la producción surgida después de la celebración del IV Centenario, en 1988, entre los que sobresalen M. Fernández Álvarez (121) y M. A. Echevarría (122) al Congreso llamado *La Invencible*, el primero abordando las dos visiones contrapuestas, la inglesa y la española, con agudeza y novedad; el otro, analizando con ingenio la recomposición del sistema colonial hispánico a raíz de este episodio naval. Otras notorias contribuciones fueron las de M. Avilés (123) y A. Martín Villalba.

Sin duda alguna, uno de los autores más importantes por sus conocimientos y frescura a esta temática, en particular a la tipología naval y a la

(117) VARGAS-HIDALGO, R.: *La Batalla de Lepanto: según cartas inéditas de Felipe II, don Juan de Austria y Juan Andrea Doria e informes de embajadores y espías*, Santiago de Chile, 1988.

(118) DUMONT, J.: *Lépante, l'Histoire étouffée*, París, 1997.

(119) GARCÍA HERNÁN, E y GARCÍA HERNÁN, D.: *Lepanto: el día después*, Madrid, 1999.

(120) RASOR, E.: *The Spanish Armada of 1588: historiography and annotated bibliography*, Londres, 1993.

(121) FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M.: «Felipe II e Isabel de Inglaterra: una paz imposible» en *La Invencible*. Servicio de publicaciones de la U. de Córdoba. Córdoba, 1989.

(122) ECHEVARRÍA, M. A.: «Armada invencible y recomposición del sistema colonial hispánico» en *La Invencible*. Servicio de publicaciones de la U. de Córdoba. Córdoba, 1989.

(123) AVILÉS, M.: «Dimensiones ideológicas de la Armada Invencible» en *La Invencible*, Servicio de publicaciones de la U. de Córdoba. Córdoba, 1989.

Marina de los Austria, en general, es J. L. Casado Soto (124). Con motivo de este IV centenario antes aludido, es de destacar su estudio específico acerca de los barcos de la Gran Armada, con un gran aparato documental y una exhaustiva información. Además, sus otros trabajos ayudan a esclarecer la negativa imagen de España en la historiografía británica, insistiendo en que este hecho histórico fue más un fracaso que una victoria inglesa. Por otra parte, es obligado enfatizar la obra fecunda de H. O'Donnell, porque aborda una temática variada, la infantería, caballería y artillería en la *jornada de Inglaterra*, la intervención del duque de Parma desde Bruselas, así como el riguroso y original análisis de los bastimentos que llevaban los barcos y la alimentación a bordo (125).

A las ya mencionadas con anterioridad, se suman los estudios de J. I. Tellechea Idígoras (126), F. Riaño (127) y P. Pierson (128), respectivamente el estudio del papel de la nunciatura en los preparativos de la Gran Armada con el apoyo de la documentación localizada en el Archivo Vaticano; el análisis de las necesidades, recursos y despliegue del esfuerzo de Alejandro Farnesio; y la investigación acerca de la figura del duque de Medinasidonia, con especial atención a la Gran Armada, guerra de Andalucía y saqueo de Cádiz. Además de estos tres libros, cabe señalar la aportación de A. Alvar Ezquerro (129) como un inteligente estudio comparativo sobre lo escrito hasta entonces, haciendo una acertada selección de obras; el trabajo de C. Gómez-Centurión que aborda la realidad de la España de Felipe II, la jornada a

(124) CASADO SOTO, J. L.: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988; «La construcción naval atlántica española del siglo XVI y la Armada de 1588» en *La Gran Armada. Simposio hispano-británico, Londres-Madrid, 1988*; «Flota atlántica y tecnología naval hispánica en tiempos de Felipe II» en *Congreso Internacional Las Sociedades Ibéricas y el Mar a finales del siglo XVI*, vol. II. Madrid, 1998.

(125) O'DONNELL, H.: *La fuerza de desembarco de la Gran Armada contra Inglaterra, (1588): su origen, organización y vicisitudes*, Madrid, 1989; «The Requirements of the Duke of Parma for the Conquest of England», en *God's obvious design, en papers for the Spanish Armada Symposium*, Londres, 1990; «Los bastimentos de la Armada Invencible. Su escasez como causa del fracaso» en *Revista de Historia Naval*, 55, Madrid, 1996.

(126) TELLECHEA IDÍGORAS, J. I.: *La Invencible vista desde la Nunciatura de Madrid*, Salamanca, 1989.

(127) RIAÑO, F.: *Los medios navales de Alejandro Farnesio (1587-1588)*, Madrid, 1989.

(128) PIERSON, P.: *Commander of the Armada: the seventh duke of Medina Sidonia*, Londres, 1989.

(129) ALVAR EZQUERRA, A.: «Siete obras sobre la empresa de Inglaterra. Estudio crítico de las obras...» en *Hispania*, vol. 49, nº 173. Madrid, 1989.

Inglaterra y las estrechas vinculados de ambos con la actividad comercial con los territorios flamencos (130).

Otra contribución interesante es la escrita por J. S. Corbett (131) en la que ahonda en el papel jugado por Drake en el conflicto contra España con aportación testimonial de la época muy valiosa. Y la no menos certera con un atractivo título es la aportada por M. J. Rodríguez Salgado (132), análisis sobre los años posteriores a la Gran Armada. Participación interesante, porque refuerza el conocimiento de los aspectos militares de la contienda es la aportada por M. Gracia Rivas en su trabajo *los Tercios en la Gran Armada, (1587-1588)* (133), un estudio muy completo, con muchísimos detalles sobre los instrumentos y los artículos necesarios en sus viajes. También sus valiosos estudios sobre sanidad militar, pues como médico de la Marina ha aportado tablas de medicinas, remedios médicos y personal de enfermería, actuación y funcionamiento de los hospitales de las embarcaciones o comportamiento de los puertos en el regreso de las escuadras componentes de la Gran Armada. Culminación de todos estos trabajos en relación con esta temática es *La Sanidad en la jornada de Inglaterra (1587-1588)*, libro de referencia obligada para todo el que quiera conocer bien todas las dimensiones en esta materia (134).

A partir de los años 90, continúan los esfuerzos por ampliar los conocimientos de la Gran Armada y hay que enfatizar varios e interesantes trabajos. El de I. A. A. Thompson (135) acerca de provisión de barcos y

(130) GÓMEZ-CENTURIÓN, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, 1989.

(131) CORBETT, J. S.: *Papers relating to the Navy during the Spanish war 1585-1587*. Publications of the Navy Record Society. Londres, 1987.

(132) RODRÍGUEZ SALGADO, M. J.: «Felipe II y la crisis post-Armada : política exterior y rebelión, 1588-1594», en *Después de la gran Armada: la historia desconocida (1588-16...)*: ciclo de conferencias. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1993.

(133) GRACIA RIVAS, M., *Los tercios de la Gran Armada, (1587-1588)*, Madrid, 1989.

(134) GRACIA RIVAS, M., «El personal sanitario que participó en la jornada de Inglaterra. Nuevas aportaciones» en *Revista de Historia Naval*, 2. Madrid, 1983; «El hospital embarcado en la jornada de Inglaterra de 1588» en *Temas de Historia Militar*, II, Madrid, 1983; «La asistencia sanitaria a los buques de la Gran Armada a su retorno a los puertos guipuzcoanos», *Revista de Historia Naval*, 1. 1984; «Aportación al estudio económico de la Gran Armada. Las libranzas del pagador Juan de Huerta en Lisboa» en *Revista de Historia Naval*, 33. Madrid, 1986. Y la culminación de toda esta temática en *La Sanidad en la jornada de Inglaterra (1587-1588)*, Madrid, 1988.

(135) THOMPSON, I. A. A.: «The Armada and Administrative Reform: The Spanish Council of War in the Reign of Philip; Spanish Armada Gun Policy and Procurement» en *God's obvious design, papers for the Spanish Armada Symposium*, Londres, 1990.

armas, muy gráficos gracias a las numerosas tablas que incorpora; el original de S. Daultrey (136) al introducir el análisis meteorológico y cartográfico de este episodio naval; la contribución de M. J. Rodríguez Salgado (137), con nuevas perspectivas; la aportación de C. Martín (138), un repertorio de barcos utilizados en la Gran Armada según su procedencia –portugueses, españoles– y su tipología –galeones, galezas–, con ilustraciones interesantes. El artículo de C. Saavedra (139), una visión muy notable de la participación gallega en la política de Felipe II acerca de las consecuencias de la Gran Armada sobre esta región. Y, finalmente, el capítulo de F. Fernández-Armesto (140), una particular y seductora reflexión, alejada de los clásicos tópicos. Por último, cabe señalar el libro de J. A. Ortega y Medina (141), un interesante estudio sobre las relaciones de dominio de estas dos potencias.

Hay un buen número de autores que han estudiado monográficamente alguna armada diferente de las que ya hemos analizado. Destacan los realizados por P. E. Pérez-Mallaína Bueno sobre la Armada del Sur (142), M. F. Lang (143) acerca de la Armada de Barlovento, tema en el que también han trabajado J. Varela Marcos (144) –especialmente útil sobre sus inicios– y B. Torres (145) que aporta una profunda monografía tocando multitud de aspectos como financiación, personal, organización, funciones, áreas de intervención

(136) DAULTREY, S.: «The Weather of North-West Europe during the Summer and Autumn of 1588» en *God's obvious design, en papers for the Spanish Armada Symposium*, Londres, 1990.

(137) RODRÍGUEZ SALGADO, M. J.: «The Spanish Story of the 1588 Armada Reassessed», en *The Historical Journal*, 33.Londres, 1990.

(138) MARTIN, C.: «The Ships of the Spanish Armada, en God's obvious design» en *Papers for the Spanish Armada Symposium*, Londres, 1990.

(139) SAAVEDRA VÁZQUEZ, M^a. C.: «Galicia en la política atlántica de Felipe II: La Gran Armada y sus efectos» en *El reino de Galicia en la Monarquía de Felipe II*, Santiago de Compostela, 1998; págs. 89-114..

(140) FERNÁNDEZ-ARMESTO, F.: «Armada Myths: the Formative Phase», en *God's obvious design, en papers for the Spanish Armada Symposium*. Londres, 1990.

(141) ORTEGA Y MEDINA, J. A.: *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico : (siglos XVI y XVII)*. Algazara. Málaga, 1992.

(142) *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, 1987.

(143) LANG, M. F.: «The Armada de Barlovento, fleet despatch and transport of Mercury to Mexico, 1637-1738». *Revista de Indias*, 54. 1994.

(144) VARELA MARCOS, J.: *Las salinas de Araya y el origen de la armada de Barlovento*. Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1980.

(145) TORRES, B.: *La Armada de Barlovento*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos. Sevilla, 1981.

y vida cotidiana. Por último, conviene señalar el acertado artículo de F. Borja sobre la Armada del Mar Océano (146) y su posibilidad de permanencia.

Por otra parte, son de reseñar algunos trabajos concretos sobre armadas específicas como los de M. de P. Pi Corrales (147), C. Gómez Centurión –que describe la situación de la Armada en los territorios flamencos, en especial el socorro a Middelburg- y la aportación de R. Cerezo Martínez (148) acerca del éxito obtenido por los barcos españoles en la conquista de la Isla Tercera.

La producción bibliográfica del siglo xx no se limitó a las obras generales o a los grandes episodios navales, como hemos visto hasta ahora. Hubo también otros temas objeto de atención, probablemente favorecidos por la aparición de nuevas revistas (*Hispania*, *Revista de Indias*) que incorporaron trabajos muy variados. Los escenarios, Mediterráneo y Atlántico, cada uno de ellos con sus realidades, ocuparon buena parte de la atención investigadora en todos sus ricos matices. Luego, a partir de los años ochenta, la separación en los estudios del área atlántica y de la mediterránea es bastante común, la primera más vinculada a los problemas berberiscos y piratas, mientras que la segunda –la zona atlántica– irá acaparando poco a poco el grueso de la atención hispana e internacional.

Conviene advertir que la mayor cantidad de trabajos publicados entonces corresponde a estudios referidos a la época de Felipe II, -coincidiendo con el cuarto centenario de su muerte- y hay un desajuste notorio respecto de los dedicados a los otros titulares españoles de la Casa de Austria. Este monarca, además, atrae estudios más amplios generales de su organización naval en todos los posibles escenarios marítimos, como comprobaremos más adelante.

En lo que respecta a la zona mediterránea, en la década de los veinte hubo un pionero, el por aquel entonces joven F. Braudel (149) al escribir por primera vez acerca del Mediterráneo; si bien su mejor contribución a esta temática fue y es, aun, el dedicado a este escenario naval en la época de Felipe II, ya a

(146) BORJA, F.: «Plan de una misión naval permanente en la Real Armada del Mar Océano a cargo de la Compañía de Jesús» en *Revista de Historia Naval*, 67. Madrid, 1999.

(147) PI CORRALES, M. de P.: «Pedro Menéndez de Avilés y la armada santanderina en 1574», en *Temas de Historia Militar*, T. II. Zaragoza, 1982; «La batalla naval de las Azores (1582-83)», en *Historia 16*, 86. Madrid, 1982; «Pedro de Valdés y la Armada de Flandes (1575)», en *Cuadernos de Historia Moderna*, 9. Madrid, 1988.

(148) CEREZO MARTÍNEZ, R.: «La conquista de la isla Tercera (1583)», en *Revista de Historia Naval*, 3. Madrid, 1983.

(149) BRAUDEL, F.: «Les espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1577» en *Revue Africaine*, 69. 1928; *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1949.

mediados de siglo. Ejemplo de la escuela de los *Annales* en su estructura y contenido, describe con detalle los acontecimientos relativos al periodo de los Austria. Con igual carácter general es el que aporta R. C. Anderson (150) sobre las guerras mediterráneas. Como participación española a este respecto contamos con el análisis que sobre la hostilidad turca hizo P. Álvarez Rubiano (151).

En tono al *Mare clausum*, una de las mejores contribuciones a su conocimiento fue la realizada por M^a y L. Lara Martínez en una página web llamada Archivo de la Frontera (152), aportando en ella libros, artículos, así como documentos inéditos de gran valor y utilidad para el análisis del corsarismo y la piratería. Ya a finales de la década de los ochenta destaca el escrito por E. Sola (153) en el que nos aproxima al espacio mediterráneo, choque de culturas y sus habitantes y el origen del corso, -según él práctica medieval- con sus consecuencias.

Entre los años ochenta y los noventa es obligado referirse a los espléndidos trabajos de E. Otero (154) centrados en los años finales de los últimos Austria, al aportar conceptos jurídicos y espaciales al fenómeno del corso así como a la sociología, embarcaciones, formas de lucha en diferentes escenarios, haciendo una ponderación de sus éxitos y fracasos más impresionantes, todo ello con una valiosa aportación de datos. De igual modo aparecieron numerosos artículos en revistas especializadas de marina en su mayor parte acerca del corsarismo en todas sus dimensiones: diferencia con la piratería, embarcaciones y tripulaciones, sistemas de defensa y su incidencia en la política española durante los reinados de los Austria: valgan como muestra las contribuciones de F. Sánchez Ruano (155), el interesante trabajo conjunto de M. A. Bunes Ibarra y E. García Hernán (156), verdadera reflexión sobre el

(150) ANDERSON, R. C.: *Naval Wars in the Levant, 1559-1853*, Princenton, 1953.

(151) ÁLVAREZ RUBIANO, P.: «La política imperial española y su relación con los Hofríes tunecinos. Nuevos datos para su estudio» en *Hispania*, 3. Madrid, 1941.

(152) La dirección es www.archivodelafrontera.com.

(153) SOLA, E.: *Un Mediterráneo de piratas: corsarios, renegados y cautivos*, Madrid, 1988.

(154) OTERO LANA, E.: *El corso español del Atlántico en el siglo xvii (1621-1697)*, Madrid, 1987; *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austria: el corso español del Atlántico peninsular en el siglo xvii, (1621-1697)*, Madrid, 1992.

(155) SÁNCHEZ RUANO, F.: «El Imperio español en el Marruecos atlántico. Los corsarios moriscos de Rabat-Salé durante el siglo xvii» en *Revista de Historia Naval*, 31. Madrid, 1990.

(156) BUNES IBARRA, M. A. y GARCÍA HERNÁN, E.: «La muerte de don Sebastián de Portugal y el mundo Mediterráneo de finales del siglo xvi», en *Hispania*, Instituto Jerónimo Zurita. Madrid, 1994.

paso del rey don Sebastián a África a través de la correspondencia de los nuncios de España y Portugal en la Santa Sede; el estudio de E. Trueba (157)- con excelentes apéndices-, la visión de O. Cruz (158)- otro análisis histórico jurídico sobre el corsarismo-; H. O'Donnell (159), que traslada el escenario de su estudio al Mar del Sur y analiza la figura de Drake y los problemas defensivos españoles, y L. Navarro García (160), centrado en el corso europeo en la Carrera de Indias.

Otras aportaciones son la de E. García Hernán (161), en cuya introducción el autor ya indica la importancia de los puertos como elementos de ayuda al desarrollo de la guerra, y no al revés. Y la contribución de M. A. Bunes (162) al Congreso de Felipe II celebrado en 1998, en el que estudia a este soberano y el área mediterránea como lugar estático y casi olvidado, al tiempo que explica los acontecimientos principales y las consecuencias de esta política estática-defensiva, como también lo hace del mundo fronterizo con musulmanes y corsarios.

Para los estudios del Atlántico norte y la época de Felipe II en particular, hay trabajos de carácter muy general y otros más específicos. En la década de los ochenta son de destacar dos autores y varias aportaciones de M. de P. Pi Corrales (163) acerca de la organización, desarrollo y objetivos de las principales armadas; el libro de R. Cerezo Martínez (164) en donde se detallan las más significativas armadas y sus desenlaces. Luego, a finales de dicha década y en los años siguientes se trabaja a buen ritmo y se destacan otras

(157) TRUEBA, E.: «Galeazas cantábricas de Don Álvaro de Bazán. Arqueos, mediciones e historial marítimo» en *Revista de Historia Naval*, 54. Madrid, 1996.

(158) CRUZ, O.: «En torno al concepto, marco jurídico y vigencia del corso español en Indias» en *Revista de Historia Naval*, 54. Madrid, 1996.

(159) O'DONNELL, H.: «La amenaza inglesa en el Mar del Sur» en *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, tomo VI, Lisboa, 1998.

(160) NAVARRO GARCÍA, L.: «Corsarismo y defensa: las fortificaciones indianas» en *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, tomo VI. Lisboa, 1998.

(161) GARCÍA HERNÁN, E.: *La Armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*. Tempo. Madrid, 1995.

(162) BUNES IBARRA, M. A.: «Felipe II y el Mediterráneo: La frontera olvidada y la frontera presente de la Monarquía Católica», en *Felipe II (1527-98). Europa y la Monarquía Católica*, Madrid, 1998.

(163) PI CORRALES, M. de P.: *España y las potencias nórdicas. La otra invencible 1574*. San Martín. Madrid, 1982; *El declive de la Marina Filipina (1570-1590)*, Madrid, 1987; *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Madrid, 1989; «Naos y Armadas: el mundo marítimo de Felipe II», en *Torre de los Lujanes*, 34. Madrid, 1997.

(164) CERESO MARTINEZ, R.: *Las Armadas de Felipe II*. San Martín. Madrid, 1989.

contribuciones sobre la zona atlántica; por ejemplo, el artículo de J. E. Gelabert (165) que analiza las relaciones internacionales entre España, Inglaterra y Francia, al igual que todos los aspectos económico-políticos, lo que le sirve de excusa para plantear los distintos conflictos bélicos entre los países en esa época.

Una obra que resulta fundamental por original y novedosa es la centrada en Flandes, escrita por R. A. Stradling (166), con una espléndida aportación de datos sobre barcos, su intendencia y financiación. De igual modo resulta oportuno y atractivo el estudio de M. J. Rodríguez Salgado (167) de los años posteriores a la Gran Armada, temática de la que también se ocupa el ya citado H. O'Donnell en una interesante visión de los acontecimientos (168).

Más recientes –a partir del año 1995- son los trabajos e investigaciones firmadas por F. Bordejé y Morencos (169) sobre el poder naval, el factor militar y la capacidad de artillería durante el reinado de Felipe II; el de J. Alcalá-Zamora (170) acerca de la crisis del orden imperial hispánico; D. Goodman (171) con su magnífico estudio de la protección de las armadas mediante un sistema global, tanto en el Mediterráneo como el Atlántico. Uno de los que más repercusión ha tenido en la comunidad científica nacional e internacional ha sido el gran especialista en Felipe II, G. Parker (172) y su certera visión sobre la estrategia seguida por este monarca en su lucha contra los enemigos.

Muchas menos obras están dedicadas a los Austria del siglo XVII, apenas una decena de monografías en las que sigue siendo fundamental el ya

(165) GELABERT, J. E.: «Intercambio y tolerancia: las villas marineras de la fachada atlántica y el conflicto anglo-español (1559-1604)», en *Revista de Historia Naval*, 17. Madrid, 1987.

(166) STRADLING, R. A.: *La armada de Flandes: política naval española y guerra europea: 1568-1668*. Cátedra. Madrid, 1992.

(167) RODRÍGUEZ SALGADO, M. J.: «Felipe II y la crisis post-Armada : política exterior y rebelión, 1588-1594», en *Después de la gran Armada: la historia desconocida (1588-16...)*: ciclo de conferencias. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1993.

(168) O'DONNELL, H.: «El fracaso de la contraofensiva inglesa de 1589», en *Revista de Historia Naval*, 1. Madrid, 1983.

(169) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.: «El poder naval en tiempo de Felipe II», en *El ejército y la armada de Felipe II ante el IV centenario de su muerte*. Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica. Madrid, 1997.

(170) ALCALÁ-ZAMORA, J.: «Las rutas del mar y la crisis del orden imperial hispánico en el reinado de Felipe II», en *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, II. Comisaría estatal de España Lisboa Expo 98. Lisboa, 1998.

(171) GOODMAN, D.: «El dominio del mar y las armadas de la monarquía», en *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, II. Comisaría estatal de España Lisboa Expo 98. Lisboa, 1998.

(172) PARKER, G.: *La gran estrategia de Felipe II*, Madrid, 1998.

comentado estudio de J. Alcalá-Zamora. Para el área mediterránea cabe señalar la aportación de B. García García (173) en la que pretende destacar la importancia del Estrecho en la organización de las escuadras navales; y su posterior trabajo acerca de la política exterior a comienzos de siglo, con un excepcional análisis de las reformas militares y navales.

Para Felipe IV tenemos sugestivas e interesantes aportaciones entre las que subrayamos la realizada por J. Cervera Pery (174) sobre el estudio de las cartas de sor María de Ágreda y su preocupación por los temas náuticos y la idea de política marítima de Saavedra Fajardo. De igual forma, estudia este reinado I. A. A. Thompson (175), así como la política militar y naval dirigida por el todopoderoso valido de Felipe IV, el conde duque de Olivares.

El siglo xx también cooperó desde sus comienzos con publicaciones de historia local o regional, una perspectiva más reducida del tema general, pero con un análisis riguroso en los lugares en donde se centraba su investigación, contribuyendo a difundir los acontecimientos históricos de esas áreas geográficas y su participación en los grandes acontecimientos navales. A este respecto resultan muy interesantes los estudios de J. Riera Alemany (176) sobre la contribución del archipiélago balear y su participación militar; de T. Guiard y Larrauri (177) y sus valiosos datos de la construcción naval vizcaína y J. Sanabre (178) con un análisis de la aportación catalana en armadas y ejércitos al gobierno central; el de A. Ballesteros-Beretta (179) nos ofrece el conocimiento de la marina cántabra y la presencia de sus embarcaciones en las principales gestas navales españolas. Por último, la originalidad y utilidad del artículo de L. Navarro García, un excelente trabajo sobre el extracto social de los trabajadores de la mar (180).

(173) GARCÍA GARCÍA, B.: «La Guarda del Estrecho durante el reinado de Felipe III», en *II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*. Madrid, 1995; *La Paz Hispánica. Política exterior del Duque de Lerma*. Leyven, 1996.

(174) CERVERA PERY, J.: «Dos facetas navales del reinado de Felipe IV», en *Revista de Historia Naval*, 3. Madrid, 1983.

(175) THOMPSON, I. A. A.: «Aspectos de la organización naval y militar durante el Ministerio de Olivares», en *la España del Conde-Duque de Olivares*. Secretariado de Publicaciones. Valladolid, 1990.

(176) RIERA ALEMAÑY, J.: «Estudios marítimo-militares sobre el Archipiélago Balear» en *Revistas profesionales*. Barcelona, 1901.

(177) GUIARD Y LARRAURI, T.: *La industria naval vizcaína*, Bilbao, 1917.

(178) SANABRE, J.: *La acción de Francia en Cataluña en la pugna por la hegemonía de Europa, 1640-1659*, Barcelona, 1956.

(179) BALLESTEROS-BERETTA, A.: *La marina cántabra: I y II.*, Santander, 1968.

(180) NAVARRO GARCÍA, L.: «La gente de mar en Sevilla en el siglo XVI». *Revista de Hª de América*, 67-68. 1969.

Después de los años 70, el entusiasmo por la investigación sobre la Marina de los Austria creció mucho, probablemente por la abundancia informativa local y por la necesidad de acotar temas y áreas geográficas. En cualquier caso, el volumen de la producción ha permitido conocer mejor los mecanismos y estructuras navales del periodo, aunque hay que advertir que estos estudios locales no pueden extrapolarse al conjunto general, si bien permiten conocer mucho más las realidades de cada espacio geográfico integrado en la Monarquía Hispánica. Centrados la mayoría de estos trabajos en las zonas periféricas –Cataluña, Andalucía, Galicia, País Vasco y Cantabria– por su cercanía al mar, merecen destacarse algunos, entre una abundancia imposible de recoger en su totalidad: A. García i Sanz (181) y su análisis de la marina catalana en la Alta Edad Moderna; M. Barkham (182) sobre la aportación del País Vasco a la construcción naval; P. Castillo Manrubiarca acerca de las aportaciones de las defensas granadinas (183) y J. L. Casado Soto (184) con una contribución indispensable para el mejor conocimiento de la marina cántabra.

En la década de los ochenta nacieron estudios sobre actividades portuarias y sus efectos en la Marina de los Austria –los de I. Rodríguez Alemán (185) sobre Málaga, B. Carlier (186) de Cádiz (más para el siglo XVIII), E. Trueba (187) de Sevilla y J. Cotarro (188) acerca de Cartagena y su aportación a la Gran Armada. Conectado con esta cuestión y con una perspectiva regional, a partir de los años noventa sobresale el trabajo de C. Saavedra Vázquez relativo a la Gran Armada y su estudio más completo y amplio sobre la participación gallega en el camino hacia Flandes, con las consecuencias económicas y sociales que de ello se derivó para las tierras gallegas, dada su singular posición estratégica (189).

(181) GARCIA I SANZ, A.: *Història de la marina catalana*, Barcelona, 1977.

(182) BARKHAM, M.: *A report on XVI century Spanish Basque Shipbuilding, 1550 to 1600*. Ottawa, 1981.

(183) CASTILLO MANRUBIA, P.: «Defensa de la costa del Reino de Granada (1492-1600)» en *Revista General de Marina*. Madrid, 1981.

(184) CASADO SOTO, J. L.: «Reconstrucción de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander» en *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos* Juan de la Cosa, V, 1983-1986; *Cantabria y la mar en la historia*, Santander, 1986.

(185) RODRÍGUEZ ALEMÁN, I.: *El puerto de Málaga bajo los Austrias*, Málaga, 1984.

(186) BLANCA CARLIER, J. M^a.: *La Marina en Cádiz: (apuntes históricos)*, Cádiz, 1987.

(187) TRUEBA, E.: *Sevilla, tribunal de océanos: siglo XVI*, Sevilla, 1988.

(188) COBARRO, J.: «Aportación del puerto de Cartagena a la Armada Invencible» en *La Invencible*, Córdoba, 1989.

(189) SAAVEDRA VÁZQUEZ, M^a. C.: *Galicia en el camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648*. A Coruña, 1996.

También para esta área geográfica es de reseñar el trabajo de M. Artaza (190) sobre la escuadra de Galicia, sus orígenes y trayectoria en el siglo XVII. Destaca asimismo el de M. Gracia Rivas (191) y su análisis de la creación y personal del hospital naval de El Ferrol y su participación en la empresa naval.

Otros artículos interesantes fueron el de J. Smolka Clares (192) para el análisis de las fuerzas navales navarras y el aportado por X. Alberdi (193) en relación con la navegación, actividad económica, crisis pesquera y otras cuestiones de Guipúzcoa en el siglo XVI.

Especialmente interesantes son los últimos dos trabajos de finales de la centuria, de relevancia destacada pese a estar su contenido acotado a una región. El primero, escrito E. Mira Caballos (194) analiza la armada guardacostas de Andalucía y su decisiva importancia en la Carrera de Indias, aportando útiles datos acerca de la defensa costera peninsular, los tipos de barcos empleados a tal efecto y los ataques corsarios y piráticos de que fueron objeto. El segundo corresponde a J. J. Ruiz Ibáñez (195) y en su contenido relata la historia y organización mercantil de Cartagena, así como el problema del mar y la incapacidad de la Monarquía para solventar los contratiempos que fueron surgiendo a lo largo de los siglos.

Algunas contribuciones atractivas, directamente relacionadas con las dimensiones de la Marina de los Austria son las dedicadas al minucioso análisis de las técnicas de navegación y las naves. Los primeros, publicados en la década de los veinte sobre tipología naval, corresponden a G. Artiñano (196) y F. Castro y Bravo (197), cuya narración aun decimonónica, no empaña -sin

(190) ARTAZA, M. M^ª.: «La Junta del Reino y la escuadra de Galicia» en *Revista de Historia Naval*, 54. A Coruña, 1997.

(191) GRACIA RIVAS, M.: «El hospital naval de El Ferrol en 1589» en *Revista de Historia Naval*, 32. Madrid, 1991.

(192) SMOLKA CLARES, J.: «Las fuerzas navales del Reino de Navarra. Una excepción en la organización militar española de comienzos del Quinientos» en *La Organización Militar de los siglos XV y XVI*. Málaga, 1993.

(193) ALBERDI, X.: «Transporte y navegación en la Guipúzcoa del siglo XVI: Su capital importancia como factor económico creador de riqueza interior» en *Separata de Mundaiz, Revista crítica del libro universitario*. 1992.

(194) MIRA CABALLOS, E.: *La Armada Guardacostas de Andalucía y la Defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*, Sevilla-Bogotá, 1998.

(195) RUIZ IBÁÑEZ, J. J.: *Entre el lucro y la defensa: las relaciones entre la monarquía y la sociedad mercantil cartagenera: (comerciantes y corsarios en el siglo XVII)*, Murcia, 1998.

(196) ARTIÑANO, G.: *La arquitectura naval española, en madera*, Barcelona, 1920.

(197) CASTRO Y BRAVO, F.: *Las naos españolas en la carrera de las Indias: Armadas y flotas en la segunda mitad del siglo XVI*, Madrid, 1927.

embargo- una profunda descripción de la gente de mar y la vida a bordo, aspectos poco conocidos y con muchos tópicos que se van resolviendo en las últimas tendencias historiográficas. Por otra parte, y en la misma línea de investigación, despuntan algunos trabajos excesivamente complejos en su interpretación y conocimientos para los no iniciados. Es el caso del escrito por S. García Franco (198) a mediados de siglo y el de J. M. Martínez Hidalgo (199). Pocos años después aparecieron otros ya más centrados en los tipos navales, como los de F. Solís (200) 1968 y R. C. Anderson (201), especialmente sugestivo por su discurso sobre la galera; y el aportado por C. Cipolla (202) un clásico extraordinariamente útil hoy en día también acerca de la evolución bélica del escenario europeo, la artillería (203) y los barcos de los siglos XVI y XVII. No puede dejar de consultarse para el conocimiento de la gente embarcada en la galera –los galeotes– y dicho prototipo naval, el trabajo de F. Sevilla (204).

En la década de los setenta y primera mitad de los ochenta esta temática creció de forma notable, lo que permitió un conocimiento mucho más amplio de la realidad marítima española en el periodo que analizamos. Uno de los que contribuyó a este crecimiento fue F. F. Olesa Muñido (205), con su espléndido trabajo sobre la galera en todas sus dimensiones, que luego compara con acierto con otras embarcaciones; y el que publicó tras impartir una conferencia en el Instituto de Historia y Cultura Naval de Madrid en 1981. Otro autor considerado referente en la investigación sobre esta temática es J. M^a López Piñero (206) con aportaciones valiosas que, sin especializarse en Marina de guerra, se ocupan ampliamente de técnicas y embarcaciones de esta época. No podemos dejar de mencionar de nuevo la magnífica contribu-

(198) GARCÍA FRANCO, S.: *Historia del Arte y ciencia de navegar*, Madrid, 1947.

(199) MARTÍNEZ HIDALGO, J. M.: *Historia y leyenda de la aguja magnética*, Barcelona, 1945.

(200) SOLÍS, F.: *Barcos de España*, Madrid, 1968.

(201) ANDERSON, R. C.: *Oared fighting ships from classical time to the coming of the steam*. Londres, 1962.

(202) CIPOLLA, C. M.: *Guns and Sails in the Early Phase of European Expansion: 1400-1700*, Londres, 1965.

(203) Un magnífico estudio de la artillería es el de VIGÓN, J.: *Historia de la artillería española*, Madrid, 1947.

(204) SEVILLA, F.: *Historia penitenciaria española: La Galera*, Segovia, 1917.

(205) OLESA MUÑIDO, F. F.: *La galera en la navegación y el combate*, Madrid, 1971; «La organización interior de los buques del siglo XVI», conferencia del 15 de diciembre de 1981 en el Instituto de Historia y Cultura Naval de Madrid. Madrid, 1981.

(206) LÓPEZ PIÑERO, J. M^a.: *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, Barcelona, 1979; *Ciencia y técnica en la sociedad española de los siglos XVI y XVII*, Barcelona, 1979.

ción de J. Alcalá-Zamora en sus diferentes trabajos, a los que ya hemos aludido en otro apartado, pero que sientan las bases para el estudio de embarcaciones y navegación en el escenario atlántico.

Particularmente prolífico es el tema de los libros dedicados a la navegación y todo lo relacionado con ello, desde el pensamiento naval hasta la enseñanza náutica. Sin duda alguna, uno de los expertos en esta materia es J. M^a López Piñero, a quien ya hemos destacado. Asimismo, el breve pero acertado estudio de J. M. Goicoechea (207) acerca de estudios e instrumentos navales; el análisis de tratados de náutica de M. Cuesta (208), así como sus aportaciones para difundir las condiciones de los escenarios marítimos en donde los Austria desarrollaron su actividad internacional y sus posibles mejoras técnicas; del mismo modo, los trabajos de F. Bordejé y Morencos (209) sobre tratadistas españoles de asuntos marinos y su contribución a la concepción marítima aplicada por España y otros estudios que surgen después.

En la década de los ochenta sobresalen J. F. Guilmartin (210) por su magnífico trabajo de las guerras mediterráneas y sus “protagonistas”, las galeras; R. Cerezo Martínez (211) y sus aportaciones a la funcionalidad de los barcos con algunos gráficos ejemplos; los de F. Serrano Mangas (212) sobre las innovaciones de los barcos del Seiscientos o en la atención especial al galeón en una obra de mayor envergadura. En 1981, E. Manera Regueyra (213), en colaboración con otros especialistas escribió acerca de todos los tipos navales y sus funciones; J. M. Goicoechea (214) estudió la

(207) GOICOECHEA, J. M.: «Labor náutica de la Casa de Contratación de Sevilla», en *Revista General de Marina*, 1981. Madrid, 1981.

(208) CUESTA, M. P.: «Una colección de historiografía náutica del siglo XVI», en *Revista de Historia Naval*, 42. Madrid, 1993; «Descubrimientos en la época de Felipe II. Náutica, geografía y cartografía» en *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, tomo VI. Lisboa, 1998; «Los libros de náutica en tiempos de Carlos V», en *El Emperador Carlos y su tiempo*, Sevilla, 1999.

(209) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.: «El pensamiento naval y las campañas marítimas en el siglo XVII», en *Revista de Historia Naval*, 48. Madrid, 1995.

(210) GUILMARTIN, J. F.: *Gunpowder and galleys. Changing technology and the Mediterranean Warfare at the sea in the sixteenth century*, Cambridge, 1975.

(211) CEREZO MARTÍNEZ, R.: «La táctica naval en el siglo XVI» en *Revista de Historia Naval*, 2. Madrid, 1983.

(212) SERRANO MANGAS, F.: «Navíos, comercio y guerra, 1610-1650» en *Revista de Historia Naval*, 7. Madrid, 1984; *Función y evolución del galeón en la carrera de Indias*, Madrid, 1992.

(213) MANERA REGUEYRA, E.: *El Buque en la Armada española*, Madrid, 1981.

(214) GOICOECHEA, J. M.: «Labor náutica de la Casa de Contratación de Sevilla» en *Revista General de Marina*, 1981. Madrid, 1981.

labor de la Casa de Contratación en los manuales de navegación; J. Falcón (215) analizó los barcos de las rutas atlánticas y derroteros del Mar del Norte; F. Fernández Izquierdo (216) abordó la construcción naval y los astilleros, así como la política naval aplicada por los Austria y sus problemas hacendísticos.

También resultan muy sugestivos otros trabajos como el de C. R. Philips (217) acerca de los costes y técnicas de construcción de los seis galeones que defendieron las flotas de Indias en los años 20 del siglo XVII, así como los esfuerzos económico-sociales privados y estatales para llevar a cabo tal empresa; J. L. Rubio Serrano (218) sobre el arqueo de naves en el Quinientos o profundizando en las Ordenanzas del siglo XVII. Y, por supuesto, el *especialista* en barcos, J. L. Casado Soto (219), con innumerables artículos y varios libros de importancia crucial, entre ellos el detallado análisis riguroso de los barcos que participaron en la Gran Armada –con todo tipo de detalles–, algo que continua en su aportación *The Spanish...* muy bien documentada por manuscritos y restos arqueológicos submarinos; o todos los excelentes trabajos a partir de los años 90 acerca de tipología naval y esce-

(215) FALCÓN, J.: «Ámbitos y rutas marítimas españolas: Mar del Norte, Mediterráneo, Atlántico y Pacífico», en *España y el ultramar hispánico hasta la ilustración*. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1. Madrid, 1987.

(216) FERNÁNDEZ IZQUIERDO, F.: «Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración» en *España y el ultramar hispánico hasta la ilustración*, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1. Madrid, 1987.

(217) PHILLIPS, C. R.: *Six Galleons for the King of Spain: Imperial Defense in the Early Seventeenth Century*, Baltimore, 1986.

(218) RUBIO SERRANO, J. L.: «Métodos de arqueo en el siglo XVI» en *Revista de Historia Naval*, 24. Madrid, 1989; *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias. Tom.1, (1492-1590) y vol. 2 (1590-1690)*. Málaga, 1991.

(219) Ver por este orden todos los trabajos de CASADO SOTO, J. L.: Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588, Madrid, 1988; «The Spanish Ships of the Oceanic Expansion. Documentation, archaeology and iconography from the 15th and 16th centuries», en *Pré-Actas do Simpósio Internacional «Arqueologia dos Navios Medievais e Modernos de Tradição Ibero-Atlântica»*. Lisboa, 1988; «Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico», en *Andalucía, América y el Mar*. Sevilla, 1991; «Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna» en *Puertos y sistemas portuarios (s. XVI-XIX)*. Madrid, 1996; «Flota atlántica y tecnología naval hispánica en tiempos de Felipe II», en *Congreso Internacional Las Sociedades Ibéricas y el Mar a finales del siglo XVI*, vol. II. Madrid, 1998; «Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI», en *Itsas Memoria*. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, II. 1998; «Aproximación a la galera española en el Mediterráneo durante la época de Felipe II», en *Congreso internacional Felipe II y el Mediterráneo*. Madrid, 1999.

narios marítimos. Fundamental es también la obra de D. Goodman (220), gran conocedor de la Marina de los Austria en variados trabajos, en algunos de los cuales analiza las interpretaciones sobre los barcos y su tecnología de autores como J. L. Casado Soto e I.A.A. Thompson para explicar la decadencia final.

Durante los noventa surgen abundantes estudios de embarcaciones y todo lo relacionado con ellas, siendo uno de los mayores contribuyentes E. Trueba (221) con sus estudios sobre tonelajes, arqueos de barcos, instrumentos náuticos y estructura defensiva de las costas. Asimismo, J. Heras Santos (222) con una original publicación de delitos y penas para los galeotes y R. Fernández-Guerra (223) con sus aportaciones de las fórmulas de contratación para la disposición de naves de guerra, vigilancia u hostigamiento de la Corona. De la artillería embarcada se ocupa brillantemente M^a J. Melero (224). Por último, una referencia importante a partir de la última década de siglo para el actual estudio de los barcos y la ciencias y técnicas en la Alta Edad Moderna es M^a. I. Vicente Maroto quien, en colaboración con Esteban Piñeiro (225) han puesto de manifiesto lo fundamental de las aplicaciones científicas al mundo marítimo. Para los temas de técnica e ingeniería existe una buena bibliografía hecha por G. Lusa Monforte (226).

Las biografías también están presentes en estos años y son objeto de especial atención, todas ellas de personajes muy representativos de la historia naval de

(220) GOODMAN, D.: *Power and Penury. Government, technology and science in Philip II's Spain*, Cambridge, 1988; «El dominio del mar y las armadas de la monarquía», en *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, II, Lisboa, 1998.

(221) TRUEBA, E.: «Tonelaje mínimo y arqueo de buques en Sevilla (siglo XVI)», en *Revista de Historia Naval*, 20. Madrid, 1988; «Galeazas cantábricas de Don Álvaro de Bazán. Arqueos, mediciones e historial marítimo» en *Revista de Historia Naval*, 54. Madrid, 1996; «Geografía conflictiva en la expansión marítima luso-española (siglo XVI)» en *Revista de Historia Naval*, 58. Madrid, 1997.

(222) HERAS SANTOS, J.: «Los galeotes de los Austrias: la penalidad al servicio de la armada» en *Historia Social*, 6. Alzira, 1990.

(223) FERNÁNDEZ-GUERRA, R.: «Asientos y fletamientos de naves (1661)» en *Revista de Historia Naval*, 40. Madrid, 1993.

(224) MELERO, M^a. J.: «La evolución y empleo de armamento a bordo de los buques entre los siglos XIV y XIX», en *Militaria. Revista de Cultura Militar*, 5. Madrid, 1993.

(225) VICENTE MAROTO, M^a. I y ESTEBAN PIÑEIRO, M.: *Aspectos de la ciencia aplicada en la España del siglo de oro*, Toledo, 1991. Además, VICENTE MAROTO analiza bien las fuentes coetáneas de los acontecimientos. Véase su trabajo *Diálogo entre un vizcayno y un montañés sobre la fábrica de navíos*, Salamanca, 1998.

(226) LUSA MONFORTE, G. lo publicó en *Quaderns d'Història del Enginyeria* en el 2004, analizando los principales libros de los últimos veinticinco años.

España. Entre ellas despidan las de F. P. Cambra (227) sobre Álvaro de Bazán, figura prestigiosa que también es objeto de atención por parte de M^a J. Melero (228) y J. Cervera Pery (229). J. García Mercadal (230) estudia al almirante italiano Andrea Doria, al igual que la ya mencionada de A. Biancotti (231) y la de P. Lingua (232). El héroe de Lepanto es centro de atención de varias publicaciones: las de G. Slocombe (233), J. Martínez Frieria (234) y F. Ferrari (235), entre otros. Algunos estudios tratan de algunos marinos de prestigio pero en un contexto más amplio, cuando se analiza una batalla o acontecimiento específico: algunos ejemplos son P. Pierson (236) sobre el duque de Medinasidonia, C. Gómez-Centurión (237) acerca de Luis de Requesens; I. Arzamendi relativa al almirante Oquendo (238) y F. J. Díaz González (239) acerca de don Fadrique de Toledo.

Sin pretender establecer una bibliografía completa sobre la Marina de guerra española en América, pues excede de las pretensiones iniciales y fuentes consultadas, reseñaremos -sin embargo- algunas ideas y publicaciones. Sobre el tema en cuestión, al principio se hicieron muy pocos trabajos, destacando los estudios de Sevilla y su proyección atlántica de P. y H. Chaunu (240), libro de referencia para la Carrera de Indias y el tráfico marítimo americano, así como el estudio realizado por P. Rodríguez Crespo (241), en el que

-
- (227) CAMBRA, F. P.: *Don Álvaro de Bazán, almirante de España*, Madrid, 1943.
- (228) MELERO, M^a. J.: «Don Álvaro de Bazán. ¡No tuvo la mar batallador más fuerte!» en *Revista de Historia Naval*, 21. Madrid, 1988.
- (229) CERVERA PERY, J.: «Don Alvaro de Bazán: marino y hombre de acción» en *Revista de Historia Naval*, 1. Madrid, 1988.
- (230) GARCÍA MERCADAL, J.: *Juan Andrea Doria: condotiero y almirante del Emperador Carlos V : 1466-1560*, Madrid, 1944.
- (231) BIACONTTI, A.: *Andrea Doria*, Turín, 1936.
- (232) LINGUA, P.: *Andrea Doria*, Milán, 1984.
- (233) SLOCOMBE, G.: *Don John of Austria, the victor of Lepanto, 1547-1578*. Londres, 1938.
- (234) MARTÍNEZ FRIERIA, J.: *Don Juan de Austria, el caudillo de Lepanto*. Madrid, 1944.
- (235) FERRARI, F.: *La battaglia di Lepanto e il P. Giovanni Battista de Guardiola*. Guardagrele, 1925.
- (236) PIERSON, P.: *Commander of the Armada: the seventh duke of Medina Sidonia*, Londres, 1989.
- (237) GÓMEZ-CENTURIÓN, C.: «Don Luis de Requesens y la armada española en los P. Bajos» en *Temas de Historia Militar*, II. Madrid, 1983.
- (238) ARZAMENDI, I.: *El Almirante D. Antonio de Oquendo*, San Sebastián, 1981.
- (239) DÍAZ GONZÁLEZ, F. J.: «Don Fabrique de Toledo, capitán general de la Armada del Mar Océano» en *Revista de Historia Naval*, 53. Madrid, 1996.
- (240) CHAUNU, H. y CHAUNU, P.: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, 1955-60.
- (241) RODRÍGUEZ CRESPO, P.: «El peligro holandés en las costas peruanas a principios del siglo XVII: La expedición de Spilbergen y la defensa del Virreynato (1615)» en *Separata de Revista Histórica*, tomo XXVI. Lima, 1964.

aborda la presencia extranjera en los territorios españoles en América y su afán de romper el monopolio.

Pese a existir una magnífica bibliografía publicada en 1988 sobre este tema de J. Bankston (242), merece la pena subrayar también algunos estudios publicados hasta la fecha acerca de la defensa de la Carrera de Indias y las principales obras sobre la situación y acciones de la Marina de guerra en territorios ultramarinos. De esta cuestión y con anterioridad a los años ochenta tenemos tres trabajos más o menos generales en los territorios de ultramar. El primero, de W. L. Cook (243), realizado a comienzos de los setenta, describe de forma notable la presencia española en la zona occidental del Pacífico; el segundo, el de J. L. Sariago del Castillo (244), pese a ser mucho menos profundo resulta –no obstante– valioso para una visión general de la participación española en América del Norte y el Pacífico. Igualmente, la monografía de A.C. Hess (245) sobre la frontera de España y sus territorios africanos.

Notables aportaciones son las de E. Trueba (246) acerca de las normas jurídicas para la seguridad de buques, tripulantes y pasajeros hasta el siglo XVII; F. Serrano Mangas (247) y su magnífico estudio de los galeones de la Carrera de Indias en todas sus dimensiones: construcción, materiales, fraudes, asientos realizados en los reinados de Felipe IV y Carlos II; su segunda aportación (248) permitió conocer bien las armadas y flotas de la plata, título de la obra, en sus más diversos extremos; la tercera (249), trata de la evolución del galeón en todos los aspectos.

Resulta especialmente atractivo el trabajo de R. Cerezo Martínez (250) de la Carrera de Indias y sus conexiones con el Pacífico, así como la defensa de éstas con respecto a la piratería y el corso. También es muy interesante el

(243) COOK, W. L.: *Flood tide of empire: Spain and the Pacific Northwest, 1543-1819*. Yale, Londres, 1973.

(244) SARIAGO DEL CASTILLO, J. L.: *Historia de la marina española en la América Septentrional y Pacífico*, Sevilla, 1975.

(245) HESS, A. C.: *The forgotten frontier. A history of the Sixteenth Century Ibero-African Frontier*, Chicago-Londres, 1978.

(246) TRUEBA, E.: "Normativa sobre seguridad náutica y su grado de cumplimiento en las naves de la Carrera de Indias durante el siglo XVI" en *Revista de Historia Naval*, 3. Madrid, 1983.

(247) SERRANO MANGAS, F.: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla, 1985.

(248) Véase *Armadas y flotas de la plata: (1620-1648)*, Madrid, 1989.

(249) Véase *Función y evolución del galeón en la carrera de Indias*, Madrid, 1992.

(250) CEREZO MARTINEZ, R.: «Las rutas marítimas españolas en el siglo XVI» en *España y el ultramar hispánico hasta la ilustración*. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1. Madrid, 1987.

estudio de J. Rubio Serrano (251) en el que *navega* por los dos siglos de los Austria e informa de ordenanzas e innovaciones, métodos de arqueo de naves y otros temas relacionados, al igual que F. Bordejé y Morencos (252). G. Pérez Turrado (253) analiza todos los aspectos que intervienen en las armadas españolas en Indias; E. Mira Caballos (254) ofrece múltiples temas como el corsarismo, tonelaje y su exceso en los barcos, navegación en conserva o la tripulación embarcada; y lo hace de forma general, pero atendiendo también a realidades regionales.

Numerosos escritores han tratado la Carrera de Indias, aunque centrándose en cuestiones más mercantiles o jurídicas. En este sentido son de referencia la de M. F. Lang (255) sobre las flotas de Nueva España que permiten conocer apartados como construcción de buques u oficiales y sus mandos navales; los estudios jurídicos aportados por J. A. Caballero Juárez (256), al igual que el de A. Thomazi (257) por su atractivo análisis de la situación política y de los hombres de mar, si bien tiene predilección por las historias americanas y de tesoros. P. E. Pérez-Mallaína Bueno (258) es otro de los autores fundamentales que escribieron de armadas de ultramar, hombres de mar y vida cotidiana: de la Armada del Sur, reglamentación, organización, tripulación y actuaciones más sobresalientes; la vida cotidiana de los componentes de la flota de Indias, así como espacios, alimentación e indumentaria de los embarcados, un estudio referente desde entonces, con un elevado número de testimonios coetáneos de los hechos.

(251) RUBIO SERRANO, J. *La arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias. Tomo 1, (1492-1590) y Tomo 2 (1590-1690)*, Málaga, 1991.

(252) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.: *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, 1992

(253) PÉREZ TURRADO, G.: *Las armadas españolas de Indias*, Madrid, 1992.

(254) MIRA CABALLOS, E.: «La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas precisiones» en *Revista de Historia Naval*, 62. Madrid, 1998.

(255) LANG, M. F.: *Las Flotas de la Nueva España (1630-1710): despacho, azogue, comercio*, Sevilla, 1988.

(256) CABALLERO JUÁREZ, J. A.: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias: siglos XVI y XVII*, México, 1997.

(257) THOMAZI, A.: *Las flotas del oro: historia de los galeones de España*, Madrid, 1985. (Primera edición en 1978).

(258) PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *La Armada del Mar del Sur*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla, 1987; *Los hombres del Océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla, 1992; *El hombre frente al mar: naufragios en la carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla, 1996; «Los tripulantes de las flotas de Indias» en *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, Madrid, 1999; págs. 69-80.

Dentro de esta materia social de *vida cotidiana* en los barcos hay algún otro trabajo a reseñar, el artículo de A. Guirao de Vierna (259) que, si bien breve, analiza el reclutamiento, el nivel social y la formación de los marineros y oficiales.

Trabajos relativos al mundo ultramarino con temática algo distinta son los de J. Falcón (260), un completo estudio de los derroteros españoles en los siglos XVI y XVII; B. Torres (261), en relación con la administración y poder de la Marina en Indias y el de G. Anes (262), una aportación de carácter económico sobre el azogue americano, si bien lo más interesante en relación con nuestro trabajo son los últimos apartados sobre las flotas y navíos de aviso, número de barcos y tonelaje en las navegaciones trasatlánticas durante la segunda mitad del siglo XVI. Ofrece muchos datos de tonelaje y de navíos desde 1551 a 1600, así como de hundimientos y presas.

No podemos acabar este *repaso historiográfico* de nuestro siglo XX sin ponderar otras aportaciones muy variadas en su contenido que no pueden agruparse en un apartado integral. Es el caso del realizado por J. Salvá (263), un estudio de la orden de Malta y sus acciones contra turcos y berberiscos en el periodo de los Austrias; la valiosa contribución de B. Garcés Ferra (264), un detallado análisis de las relaciones hispano-flamencas en época de Felipe IV a través de los embajadores; la administración de la Armada española desde el siglo XIII al XX, aunque con pocos datos interesantes a cargo de J. L. Pando Villarroya (265) y los escenarios estratégicos del periodo –tanto terrestres como marítimos– y el cambio en la forma

(259) GUIRAO DE VIERNA, A.: «El profesional del mar: reclutamiento, nivel social, formación», en *España y el ultramar hispánico hasta la ilustración*. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1. Madrid, 1987.

(260) FALCÓN, J.: «Ámbitos y rutas marítimas españolas: Mar del Norte, Mediterráneo, Atlántico y Pacífico» en *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración*. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1. Madrid, 1987.

(261) TORRES, B.: *La marina en el gobierno y administración de Indias*, Madrid, 1992.

(262) ANES, G.: «El tesoro americano en los transportes atlánticos durante el reinado de Felipe II» en *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, tomo VI. Lisboa, 1998.

(263) SALVÁ, J.: *La Orden de Malta y las acciones navales españolas contra los turcos y berberiscos en los siglos XVI y XVII*. Instituto Histórico de Marina. Madrid, 1944.

(264) GARCÉS FERRA, B.: «Propuesta de armada contra los piratas berberiscos entre Holanda y España a mediados del siglo XVII» en *Hispania*, 32, Madrid, 1948.

(265) PANDO VILLARROYA, J. L.: *La administración en la armada española*. Instituto de Administración Pública. Madrid, 1977.

de hacer la guerra en el siglo xvi, en esos espacios, de F. Bordejé y Morencos (266).

Igualmente, los estudios económicos y jurídicos relacionados –de alguna forma- con la Marina de guerra. Interesante el artículo de I. Cloulas (267) del subsidio de galeras, tema que también aborda L. Navarro Miralles (268) junto con los excusados; el de M. Gracia Rivas (269) y los pagos efectuados en la organización de la Gran Armada. Ciertamente, la contribución de C. Sanz Ayán (270) sobre los hombres de negocios holandeses como socios o intermediarios de la Monarquía Hispánica durante el siglo xvii para el abastecimiento de pertrechos resulta muy valiosa.

Por lo que respecta a los estudios de carácter legal, son abundantes los relativos a la normativa para la seguridad náutica o los análisis acerca de regímenes jurídicos y normas de derecho. Un buen ejemplo del primer caso es el que aporta E. Trueba (271) en sus trabajos; en el segundo, las contribuciones de J. Cervera Pery (272) son de gran utilidad. Otras muestras sobre jurisdicciones marítimas las tenemos en J. Salvador (273) y O. Cruz (274).

Durante el siglo xx proliferaron monografías dedicadas a revisar y estudiar el vocabulario naval, pues los errores de concepto y uso de algunos términos –especialmente manifiestos en los no profesionales de la Marina y con poca experiencia aun en esta temática– provocaban interpretaciones inadecuadas. Dos

(266) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.: *El escenario estratégico español en el siglo xvi (1492-1556)*. Editorial Naval. Madrid, 1990; «Cambios sustanciales en el concepto de la guerra durante el siglo xvi» en *Revista de Historia Naval*, 45. Madrid, 1994.

(267) CLOULAS, I.: «La subsidio de las galeras contribution du clergé espagnol à la guerre navale contre les Infidèles de 1563 à 1574» en *Melanges de la Casa de Velázquez*, 3. París, 1967.

(268) NAVARRO MIRALLES, L.: «Subsidio de galeras y excusados: una aportación al estudio de la contribución fiscal eclesiástica (1567-1796)» en *Revista de Historia Moderna*, 1. 1981.

(269) GRACIA RIVAS, M.: «Aportación al estudio económico de la Gran Armada. Las libranzas del pagador Juan de Huerta en Lisboa» en *Revista de Historia Naval*, 33. Madrid, 1986.

(270) SANZ AYAN, C.: «Negociadores y capitales holandeses en los sistemas de abastecimientos de pertrechos navales de la Monarquía Hispánica durante el siglo xvii» en *Hispania*, Revista de Hª. Madrid, 1992.

(271) TRUEBA, E.: «Normativa sobre seguridad náutica y su grado de cumplimiento en las naves de la Carrera de Indias durante el siglo xvi» en *Revista de Historia Naval*, 3. Madrid, 1983. Y *Sevilla, tribunal de océanos: siglo xvi*, un interesante estudio jurídico-ético sobre la Casa de Contratación.

(272) CERVERA PERY, J.: *El derecho del mar: evolución, contenido, perspectivas (De las Bulas Papales al convenio de Jamaica)*. Editorial Naval. Madrid, 1992.

(273) LLAVADOR, J.: *Jurisdicción marítima y la práctica jurídica en Sevilla: (siglo xvi)*. Studio Puig. Valencia, 1993.

(274) CRUZ, O.: «En torno al concepto, marco jurídico y vigencia del curso español en Indias» en *Revista de Historia Naval*, 54. Madrid, 1996.

de dichos estudios han sido extremadamente útiles: el ya mencionado de T. O'Scanlan (275) a mediados de los años setenta y casi veinticinco años después el aportado por J. C. Galende (276), imprescindibles para los investigadores.

Los aspectos sanitarios son unos de los que más atractivo tienen en los últimos tiempos. A los pioneros de G. Marañón (277) y luego J. L. Valverde López (278) se unieron más tarde los de M. Gracia Rivas –ya comentados– que han significado un destacado salto cualitativo en la investigación de esta temática. Y, asimismo, un argumento no suficientemente estudiado pero que ayuda a explicar muchos aspectos de la realidad marítima de la España de entonces es el referido a la vida a bordo, la vida cotidiana. Como parte de la historia social, su profundización permite establecer las relaciones existentes entre los hombres embarcados, sus dificultades de convivencia, alimentación, tiempo libre antes de entrar en combate y otros extremos todavía por conocer.

Algunos son precursores, como los ya comentados de Pérez Mallaína y F. F. Olesa Muñido, si bien tratan este tema dentro de una obra más amplia; o los de J. M^a Fernández Gaytán para las galeras y M. de P. Pi Corrales en alguno de sus artículos acerca de las armadas de los Austria. Del resto de los trabajos que abordan esta cuestión cabe resaltar el de A. Moreno (279) que, además de estudiar navíos, tripulación, pasajeros e incluso polizones, aporta datos muy interesantes de dieta, alimentación y enfermedades a bordo.

Los repertorios bibliográficos referentes a la Marina de los Austria constituyen otro tema atractivo. En los setenta primeros años del siglo xx destacan dos significativas aportaciones, la de A. Palau y Ponce de León (280) dividida por temas y con un aporte documental muy completo; y el de J. Llabrés (281) con un contenido de poco interés. Años después aparecen dos

(275) O'SCANLAN, T.: *Diccionario marítimo español*. Museo Naval. Madrid, 1974.

(276) GALENDE, J. C.: «Vocabulario de términos marinos en la Edad Moderna» en *Revista de Historia Naval*, 65. Madrid, 1999.

(277) MARAÑÓN, G.: «La Medicina en las galeras en tiempos de Lepanto», Madrid, 1967.

(278) VALVERDE LÓPEZ, J. L.: *La dotación de medicamentos en los buques de la armada durante los siglos XVII y XVIII*. Universidad, Secretariado de Publicaciones. Granada, 1979.

(279) MORENO, A.: «La vida cotidiana en los viajes ultramarinos», en *España y el ultramar hispánico hasta la ilustración*. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1. Madrid, 1987.

(280) PALAU, A. y PONCE DE LEÓN, E.: *Ensayo de bibliografía marítima española*, Barcelona, 1943.

(281) LLABRÉS, J.: *Aportación bibliográfica a la Historia del Cuerpo de Intendencia de la Armada*, Palma de Mallorca, 1970.

obras cruciales para el futuro histórico de nuestro tema: la *Historia de la Historiografía* de B. Sánchez Alonso (282) y el *Índice Histórico Español* dirigido por Jaime Vicens Vives (283).

En los últimos años de siglo se ha advertido la inexistencia de una bibliografía general para toda la Marina de guerra y, si bien es cierto que han surgido obras bibliográficas e historiográficas de gran interés, son bastante parciales. La primera bibliografía importante es la realizada por J. L. Pando Villarroya (284) un conjunto de publicaciones muy extenso, ordenado alfabéticamente y relativo a los siglos XVI-XX sobre la administración de la armada española. De igual manera sobresale el apéndice documental de J. Calvar Gross (285) relacionado con el episodio naval de la Gran Armada; el de B. García Traba (286) que, aunque trata sólo temas americanos, resulta amplio en muchos aspectos como los de la piratería, corsarismo, barcos, rutas y navegaciones.

A comienzos del año 1992, el Museo Naval publicó un interesante trabajo sobre obras españolas de náutica relacionadas con la Casa de Contratación, con breves pero orientativos comentarios. Finalmente, la extensa bibliografía sobre la Gran Armada aportada por E. Rasor (287).

Por otro lado, el estudio historiográfico ha sido algo escaso, exceptuando los trabajos siempre copiosos referidos a la Gran Armada tratados ya en puntos anteriores. La única obra que enfoca su contenido al estudio historiográfico es el artículo publicado por L. Ribot García (288) sobre el Ejército de los Austria a mediados de los años ochenta, una notable revisión historiográfica encaminada a estudiar la relación ejército-estado en el siglo XVI y XVII.

(281) LLABRÉS, J.: *Aportación bibliográfica a la Historia del Cuerpo de Intendencia de la Armada*, Palma de Mallorca, 1970.

(282) SÁNCHEZ ALONSO, B.: *Historia de la historiografía española*. Madrid, 1941-50.

(283) ÍNDICE HISTÓRICO ESPAÑOL. Dir.: Jaime Vicens Vives. Barcelona, 1953-1961.

(284) PANDO VILLARROYA, J. L.: *Bibliografía técnica de la Administración en la Armada Española*. Pando. Madrid, 1982.

(285) CALVAR GROSS, J.: *La batalla del mar océano: corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra*. Vol. 1, 2 y 3. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1988.

(286) GARCÍA TRABA, B.: «Náutica e historia naval en las revistas americanistas de Sevilla» en *Castilla y América en las publicaciones de la Armada II*, 13. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1991.

(287) RASOR, E.: *The Spanish Armada of 1588: historiography and annotated bibliography*, Londres, 1993.

(288) RIBOT GARCÍA, L.: «El ejército de los Austria. Aportaciones recientes y nuevas perspectivas» en *Pedralbes*, 3. Barcelona, 1983.

La producción historiográfica actual

El número de publicaciones registrado en estos primeros años del siglo XXI es porcentualmente mucho mayor que en las centurias precedentes, sobre todo en lo que se refiere a artículos y ponencias, lógico resultado del acelerado ritmo de finales del anterior. En estos ocho años que llevamos de siglo los temas abordados por los investigadores son similares, de la misma temática y con pocas novedades. Para facilitar su lectura y comprensión seguiremos el análisis de los mismos apartados comentados con anterioridad, es decir las grandes empresas navales y otras armadas, los escenarios marítimos y la temática respecto a ellos, estudios sobre los barcos y las técnicas de navegación, la realidad de las armadas en los territorios ultramarinos y otros aspectos más originales y punteros.

Como ya se señaló a comienzos de este trabajo, siguen echándose en falta algunos trabajos de carácter global en los temas y en el tiempo puedan ofrecer una acertada explicación del verdadero papel jugado por la Marina en los diferentes conflictos bélicos; al igual que existe un vacío acerca de una completa labor de síntesis de la Marina de los siglos XVI y XVII. Sin embargo, a esta labor general ayudan las aportaciones de M. de P. Pi Corrales (289) en las que estudia minuciosamente la organización de las armadas en los siglos XVI y XVII y las políticas aplicadas –en función de las circunstancias y actitud– de los diferentes monarcas; o en la que aborda el tema de la infantería en los barcos con un detallado análisis sobre el soldado, el infante voluntario, la marinería, el tipo de organización de las armadas y la vida a bordo (290). A este respecto, acaba de ver la luz una obra de conjunto muy completa sobre los soldados, una aportación magnífica que ya hacía falta en nuestra historia, la escrita por E. Martínez Ruiz (291), uno de nuestros mejores especialistas en historia militar.

Con anterioridad, ya E. Mira Caballos (292) completa con sus estudios los conocimientos de navegación en el siglo XVI, sus dificultades (piratas y

(289) PI CORRALES, M. de P.: «La Armada en el siglo XVII» en *Calderón de la Barca y la España del Barroco*, Vol. II. Madrid, 2001; «La Armada de los Austria» en *Studis*, 27. Valencia, 2001.

(290) PI CORRALES, M. P.: «Los tercios en el mar», en *Cuadernos de Historia Moderna*. Anejos. Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII). Anejo V. Madrid, 2006, coordinado todo el volumen por ella misma.

(291) MARTÍNEZ RUIZ, E.: *Los soldados del rey. Los Ejércitos de la Monarquía Hispánica (1480-1700)*, Madrid, 2008.

(292) MIRA CABALLOS, E.: *Las armadas imperiales: la guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. Madrid, 2005; «El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio» en *Revista de Historia Naval*, 74. Madrid, 2001.

corsarios), la tripulación, la financiación de las armadas, composición y funcionamiento y diferencias entre las mediterráneas y las atlánticas. Añadimos la notable contribución del inglés J. Glete (293) con otra visión global, al estudiar las relaciones internacionales a partir del desarrollo de las armadas de los distintos países europeos y aventurar que el recurso a la financiación regional y privada fue una de las causas primordiales del problema naval español.

Además de estas visiones más generales, en estos primeros años de siglo, Lepanto y la Gran Armada siguen siendo temas preferidos por los historiadores de este periodo. Dedicados exclusivamente a Lepanto enfatizamos la aportación del trabajo de H. Bicheno (294), un completo estudio sobre la famosa batalla, presentando el escenario, los actores y el problema así como el enfrentamiento naval, todo ello con un interesante apéndice documental. Respecto a la Gran Armada, existen al menos una decena de estudios, destacando entre los más interesantes los de P. De la Fuente (295), sobre los errores cometidos por los mandos -en particular el duque de Medinasidonia; la magnífica visión sobre los años previos al envío de la 1588, analizando los planes de invasión de Inglaterra y los personajes fundamentales de estos años; y una novedosa aportación por cuanto ofrece algunas claves sobre esoterismo y “fuerzas extrañas” que rodearon los momentos anteriores a la Gran Armada.

Es de subrayarse igualmente la contribución de J. Alcalá Zamora (296) por aclarar el significado de la derrota y la torpe política de Felipe II, influencia para la posterior situación naval española; asimismo la de G. Parker (297), un conjunto de artículos referidos la mayor parte de ellos a los años anteriores al desastre. K. Douglas (298) contribuyó al tema con un aná-

(293) GLETE, J.: «The sea power of Habsburg Spain and the development of European navies, 1500-1700» en *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica: Política, Estrategia y Cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*. Tomo I. Madrid, 2005.

(294) BICHENO, H.: *La batalla de Lepanto, 1571*, Barcelona, 2005.

(295) DE LA FUENTE, P.: «Mando orgánico y liderazgo táctico en la Gran Armada (1588)» en *Revista de Historia Naval*, 78. Madrid, 2002; «Mandar las naves a luchar contra los elementos: poder naval, tribulación política y ocultismo (1588)» en *Revista de Historia Naval*, 88. Madrid, 2005; «Poner el Támesis en llamas: claves interpretativas de la Gran Armada como fuerza anfibia» en *Revista de Historia Naval*, 81. Madrid, 2003.

(296) ALCALÁ-ZAMORA, J.: *La Empresa de Inglaterra: la Armada Invencible: fabulación y realidad*, Madrid, 2004.

(297) PARKER, G.: *El éxito nunca es definitivo*, Madrid, 2001.

(298) DOUGLAS, K.: «Navigation: the key to the Armada disaster» en *Journal for Maritime Research*, Internet. 2003.

lisis de los barcos que llegaron a Irlanda utilizando modernas técnicas para la situación meteorológica y las técnicas navales españolas. N. Hanson (299) escribió sobre esta empresa naval en clave religiosa, quizá una visión un tanto fatua.

Otras armadas son tratadas por M. de P. Pi Corrales (300) centrándose en los primeros años del XVII y en las medidas reformadoras del almirante Brochero; las aportadas por C. Saavedra Vázquez, un interesantísimo estudio regional de las armadas que se establecieron en Galicia y los hombres que trabajaban en ellas (301), así como la contribución gallega a la organización naval de la Monarquía, el impulso de los puertos de Galicia y la actividad de las escuadras galaicas (302). Por su parte, B. García García ofrece en su artículo un estudio profundo acerca del asunto de Kinsale y las últimas armadas contra Inglaterra, para centrarse con posterioridad en Argel y Ostende (303).

Los trabajos regionales también siguen siendo importantísimos, destacando varios eventos de carácter nacional e internacional como el de *Pontevedra e o mar, actas del Simposio de Historia Marítima do século XII ao XVI*, en el 2001, con varios artículos interesantes acerca de la participación de Galicia en la historia marítima española. Una de sus ponentes, C. Saavedra Vázquez (304) aportó un interesante estudio acerca de la participación de esta región en el socorro a Kinsale. Otra contribución de carácter local es la que ofrece L. Salas Almela (305) sobre las capitanías generales de la monarquía en el Mar Océano y costas de Andalucía, además del interesante trabajo de

(299) HANSON, N.: *The confident hope of a miracle: the true story of the Spanish Armada*, New York, 2003.

(300) PI CORRALES, M. de P.: «Después de Kinsale: la Monarquía y el futuro de la Armada española», en E. García Hernán y otros: *Irlanda y la Monarquía Hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, Política, Exilio y Religión*. Madrid, 2002.

(301) SAAVEDRA VÁZQUEZ, M^a. C.: «Hombres y armadas en Galicia en la época de Carlos I» en *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 34. Madrid, 2000.

(302) SAAVEDRA VÁZQUEZ, M^a. C.: «La formación de armadas y sus efectos a nivel territorial: el ejemplo de Galicia, 1580-1640», en *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos. Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII)*. Anejo V. Madrid, 2006.

(303) GARCÍA GARCÍA, B.: «Ostende, Kinsale y Argel: tres empresas para Felipe III» en *Irlanda y la monarquía hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exilio y religión*. Madrid, 2002.

(304) SAAVEDRA VÁZQUEZ, M^a. C.: «La participación de Galicia en el socorro de Irlanda y la comunidad irlandesa de la Coruña» en *Irlanda y la monarquía hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exilio y religión*. Madrid, 2002.

(305) SALAS ALMELA, L.: *Colaboración y conflicto: la Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, 1588-1660*. Córdoba, 2003.

F. Requena Amorata (306), en relación con el corso en una particular zona de Alicante, Orihuela.

Al contrario que había ocurrido en épocas precedentes en las que Felipe II había acaparado toda la atención investigadora, en el siglo XXI -seguramente con ocasión de la celebración del V Centenario del nacimiento de Carlos I en 1500- los estudios sobre el Emperador y sus logros se multiplican como, si de alguna forma, se pretendiera saldar una de las deudas pendientes en la historiografía española. A este respecto, existe un espléndido estudio sobre Carlos y su mundo en la obra de B. Alonso Acero (307) con una perspectiva historiográfica muy completa, aparte de su bibliografía final. Por otro lado, un magnífico repertorio documental centrado en la segunda mitad del siglo XVI es el aportado por R. Vargas-Hidalgo (308), con documentos inéditos hasta entonces a fin de conocer mejor el Mediterráneo de Carlos I. Asimismo, la notable aportación de J. F. Pardo Molero (309) con una perspectiva más regional, la valenciana.

El Mediterráneo sigue siendo en estos años un centro de atención en la investigación por su actividad pirática y corsaria, como la que nos brinda J. Martín (310) al abordar esta temática desde un planteamiento más general; el oportuno y riguroso libro de M. A. Bunes Ibarra (311), uno de los mejores expertos en este ámbito naval al conocer bien las familias de piratas y corsarios, las armadas mediterráneas y su sistema de defensa. Para reforzar el conocimiento de la frontera africana y los protagonistas de los ataques al poder naval español están los útiles trabajos de E. Sola, de los que ya hemos

(306) REQUENA AMORAGA, F.: *El corso turco-berberisco en la Gobernación de Orihuela (siglos XVI-XVII)*. Elche, 2001.

(307) ALONSO ACERO, B.: «El Mediterráneo de Carlos V: una perspectiva historiográfica», en *El emperador Carlos y su tiempo*, Madrid, 2000.

308 VARGAS-HIDALGO, R.: *Guerra y diplomacia en el Mediterráneo: Correspondencia inédita de Felipe II con Andrea Doria y Juan Andrea Doria*. Madrid, 2002.

(309) PARDO MOLERO, J.F.: *La defensa del imperio: Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*. Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V. Madrid, 2001; «Una monarquía, dos reinos y un mar. La defensa de los reinos de Valencia y Murcia en los siglos XVI y XVII» en *Mediterranea ricerche storiche, Mediterraneo in armi*, II. Associazione no profit Mediterranea. Palermo, 2007.

(310) MARTÍN, J.: «Piratas en el Mediterráneo» en *Sociedad Geográfica Española*, 15. Sociedad Geográfica Española. 2003.

(311) BUNES IBARRA, M. A.: «La defensa de la Cristiandad: las Armadas en el Mediterráneo durante la Edad Moderna» en *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos. Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII)*. Anejo V. Madrid, 2006; *Los Barbarroja. Corsarios del Mediterráneo*. Madrid, 2004.

hablado suficientemente. Sin embargo, el trabajo conjunto de P. García Martín, G. Vázquez Chamorro, M. A. Bunes y el propio E. Sola es aun más profundo, a la par que sugerente.

Una vertiente importante y poco trabajada es la relación entre los moriscos y los piratas, tema del que escribe con conocimiento en su artículo O. Kumrular (312), aportando también novedades en las relaciones entre Carlos I y el sultán Soleimán con el apoyo de publicaciones turcas, aunque su visión resulte algo sesgada. También es un buen trabajo sobre los límites fronterizos el de P. Williams (313) para los últimos años de Felipe II y el de la ya mencionada B. Alonso Acero (314), tesis doctoral espléndida ya publicada sobre los desplazados y la Berbería. La aportación de R. Feijoo (315) es muy completa y con gran apoyo documental, como también la magnífica obra de M. J. Rodríguez Salgado (316), un estudio hecho –prácticamente– de fuentes del Archivo de Simancas, arrojando una atractiva hipótesis. Sin olvidar el específico artículo de F. Velasco (317) acerca de la derrota de la armada de Felipe IV por los franceses en el Cabo de Gata en 1643, al igual que todo lo relacionado con los enemigos marítimos de esta costa.

Mención aparte tienen los estudios realizados sobre la Orden de Malta y su vinculación con el Mediterráneo, ejemplos de los cuales son el de V. Céspedes (318) y la ayuda naval prestada por esta orden militar al Emperador; la contribución de C. Morenés (319) al mejor conocimiento del sitio de Malta y su apoyo a otros trabajos de los miembros de la Orden, como

(312) KUMRULAR, O.: *Las relaciones entre el imperio otomano y la monarquía católica entre los años 1520-1535 y el papel de los estados-satélites*, Estambul, 2003.

(313) WILLIAMS, P.: «Past and present: the forms and limits of Spanish naval power in the Mediterranean, 1590-1620» en *Le force del príncipe: recursos, instrumentos y límites en la práctica del poder soberano en los territorios de la monarquía hispánica*. vol.1. Pavía, 2004.

(314) ALONSO ACERO, B.: *Orán-Mazalquivir, 1589-1639: Una sociedad española en la frontera de Berbería*, Madrid, 2000.

(315) FEIJOO, R.: *Corsarios berberiscos: el reino corsario que provocó la guerra más larga de la historia de España*, Barcelona, 2003.

(316) RODRÍGUEZ SALGADO, M. J.: *Felipe II y el Paladín de la Cristiandad y la paz con el turco*, Valladolid, 2004.

(317) VELASCO, F.: *El otro Rocroi. La guerra naval contra Felipe IV en el Mediterráneo suroccidental (o Mancha mediterránea)*, Cartagena, 2005.

(318) CÉSPEDES, V.: «Reconocimiento del emperador en la ayuda naval prestada por la orden de Malta», en *La Orden de Malta, la mar y la Armada*, Ciclo de Conferencias Acciones navales del siglo XVII. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 2000.

(319) MORENÉS, C.: «La Orden de Malta entre el Gran Sitio y Lepanto», en *La Orden de Malta, la mar y la Armada*, Ciclo de Conferencias 2000. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 2000.

también lo hace A. Cassola (320) y el propio D. Gutiérrez Medina (321), al aportar la relación entre los caballeros de esta orden y España. De igual modo podemos contar con P. Williams (322) para el mejor conocimiento de la política naval que emplearon Felipe III y sus gobernantes.

Como estamos observando, la época del Emperador es el gran tema de referencia durante estos primeros años del presente siglo. Muchos trabajos se dedican a intentar esclarecer las cuestiones navales de este periodo y son de muy diversa índole y temática, si bien todos convergen en la importancia de este reinado como pilar básico del futuro dominio naval español. A este respecto y entre los más señalados, destaca un conjunto amplio de solventes artículos del historiador que ha aportado un mayor número de obras, J. L. Casado Soto, que conoce bien el uso de las diferentes embarcaciones dependiendo de los escenarios marítimos (323), las galeras –procedencia y actuación– (324), los galeones y, en general, la tipología de barcos (325). Además de él, otros autores han ahondado en el análisis de los barcos de guerra y su evolución, como J. F. Guilmartin (326), J.L. De las Heras (327) y el significado de este prototipo naval en la política de los Austria; o A. Alves Salgado (328) con un excelente estudio de los barcos tras la Gran Armada.

En nuestros días, el estudio de los libros de navegación y su influencia en los siglos XVI y XVII sigue siendo un asunto recurrente y prioritario como otrora ocurriera. A este respecto merecen ser destacados algunos artículos como los de M. Cuesta Domingo (329), sobre Pedro de Medina y otros estu-

(320) CASSOLA, A.: *El gran sitio de Malta de 1565*, Valencia, 2002.

(321) GUTIÉRREZ MEDINA, D.: «El protocolo entre las Armadas de la monarquía hispana y de la Orden de Malta en la época de Carlos V» en *El emperador Carlos y su tiempo* Madrid, 2000.

(322) WILLIAMS, P.: «Don Diego de Brochero de Paz y Anaya (1535-1625)» en *La Orden de Malta, la mar y la Armada*, Ciclo de Conferencias 2000. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 2000.

(323) CASADO SOTO, J. L.: «Carlos V y la construcción naval en España» en *Carlos V: la náutica y la navegación*, Madrid-Barcelona, 2000.

(324) CASADO SOTO, J.L.: «El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media y Moderna», en *Itsas Memoria*. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, IV. 2002;

(325) *Ibidem*, «La invención del galeón oceánico de guerra español» en *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*. Valladolid, 2003.

(326) GUILMARTIN, J. F.: *Galleons and galleys*, Londres, 2001.

(327) DE LAS HERAS, J. L.: «Los galeotes de la Monarquía Hispánica durante el Antiguo Régimen» en *Studia Histórica*, 22, Salamanca, 2003.

(328) ALVES SALGADO, A.: «Galeones de Felipe II al servicio de la corona de Portugal» en *Revista de Historia Naval*, 82. Madrid, 2003.

(329) CUESTA DOMINGO, M.: «La influencia de la náutica española en Europa» en *Carlos V: la náutica y la navegación*, Madrid-Barcelona, 2000.

diosos de la náutica y del *arte de marear*; o el firmado por I. Ibáñez (330) cuya novedad está en aportar algún breve comentario de cada libro que analiza. Sobre la misma temática, pero con carácter de monografía es el de J. R. Carriazo (331). Más recientes son los de P.E. Pérez-Mallaína (332), exposición acerca de la navegación transatlántica y el empleo de instrumental técnico; de M^a. I. Vicente Maroto (333) -con un apartado novedoso en relación con la construcción naval- y F. González González (334), una puesta al día del binomio navegación y astronomía.

Aparte de los libros sobre el *arte de marear* hay un número mayor de investigaciones acerca de técnicas de navegación, en su práctica totalidad publicados en el año 2000. Destacamos el análisis de las cartas portulanas, declinación magnética, longitud del mar y otros aspectos relacionados hecha por R. Cerezo Martínez (335); M^a L. Martín Merás (336) en particular sobre la cartografía; A. Sebastián (337) y sus trabajos de instrumental de navegación y aplicaciones matemáticas. Y ya en el 2001 ve la luz el estudio de G. Chocano Higuera (338) tratando las formas y aparejos adecuados para realizar la singladura en los océanos. Años después encontramos el certero artículo de M^a I. Vicente Maroto (339) en el que pone de manifiesto la indisoluble relación entre la ciencia y el mar.

(330) IBÁÑEZ, I.: «Tratados españoles de náutica (xvi-xviii)» en *Revista de Historia Naval*. Madrid, 2002.

(331) CARRIAZO, J. R.: *Tratados náuticos del Renacimiento. Literatura y Lengua*, Salamanca, 2003.

(332) PÉREZ MALLAÍNA, P. E.: «El arte de navegar: ciencia versus experiencia en la navegación transatlántica», en *España y América: un océano de negocios: quinto centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*, Sevilla, 2003.; págs. 103-118.

(333) VICENTE MAROTO, M^a. I.: «El Arte de Navegar y la construcción naval» en *El Renacimiento*. 2004

(334) GONZÁLEZ GONZÁLEZ, F. J.: «Del arte de marear a la navegación astronómica: los navegantes españoles y sus instrumentos en la Edad Moderna» en *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos. Armar y marear en los siglos modernos (xv-xviii)*. Anejo V. Madrid, 2006.

(335) CEREZO MARTINEZ, R.: «La náutica española en la primera mitad del siglo xvi» en *Carlos V: la náutica y la navegación*, Madrid-Barcelona, 2000.

(336) MARTÍN-MERÁS, L.: «La cartografía de los descubrimientos en la época de Carlos V» en *Carlos V: la náutica y la navegación*, Madrid-Barcelona, 2000.

(337) SEBASTIÁN, A.: «Instrumentos para la navegación y entorno científico en la España del siglo xvi» en *Carlos V: la náutica y la navegación*, Madrid-Barcelona, 2000.

(338) CHOCANO HIGUERAS, G.: «La navegación oceánica en el siglo xvi» en *Revista de Historia Naval*, 72. Madrid, 2001.

(339) VICENTE MAROTO, M^a. I.: «La ciencia y el mar» en *XII Reunión Internacional de Historia de la Náutica y de la Hidrografía*, Valladolid, 2006.

Por otra parte, enfatizamos las aportaciones que sobre ciencia náutica y la Casa de Contratación han aportado E. Trueba (340) y M.A. Colomar (341). Finalmente, es obligado referirse al trabajo de M. Ruiz Morales (342) acerca del interés y relación de Carlos V con los cartógrafos flamencos, destacando el papel de la Universidad de Lovaina por su préstamo de ayuda constante al Emperador.

Todo lo relacionado con América y demás posesiones ultramarinas españolas continua teniendo eco en la bibliografía actual, sobre todo por parte de los americanistas. Como ya se señaló con anterioridad, esta temática no es objeto de este estudio, si bien vamos a resaltar especialmente algunos trabajos importantes. Una vez más, descuellan los de E. Mira Caballos sobre el sistema naval de la Carrera de Indias y, sobre todo, la defensa del Caribe (343); los estudios de F. González de Canales acerca de las posesiones españolas en el Pacífico (344), las aportaciones de F. Nestares García-Trevijano –en particular los naufragios y vivencias de la armada de Filipinas (345)- y el de A. Landín (346) y las incursiones en aquellas aguas.

De igual modo, se han publicado algunas interesantes investigaciones sobre piratas y corsarios en el Mar Caribe y otras zonas de hegemonía española: la aportada por C. Apestegui (347) con su riguroso análisis del mundo de la piratería y los escenarios en los que actuaron y la de M. Le Bris (348) con referencias a la actuación de los filibusteros y sus peripecias.

En estos años del siglo XXI, las investigaciones siguen profundizando en los aspectos sanitarios y a ese respecto resulta sumamente instruc-

(340) TRUEBA, E.: «La ciencia náutica en Sevilla en el siglo XVI» en *Revista de Historia Naval*, 71. Madrid, 2000.

(341) COLOMAR, M. A.: «La casa de Contratación de Sevilla y las ciencias náuticas, el comercio y los descubrimientos geográficos» en *Carlos V: la náutica y la navegación*, Madrid-Barcelona, 2000.

(342) RUIZ MORALES, M.: «Los cosmógrafos flamencos y Carlos V» en *Revista de Historia Naval*, 70. Madrid, 2000.

(343) MIRA CABALLOS, E.: «El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio» en *Revista de Historia Naval*, 74. Madrid, 2001; «Hacia la configuración del sistema de Flotas: el proyecto de navegación de Bernardino de Mendoza (1548)» en *Revista de Historia Naval*, 83. Madrid, 2003.

(344) GÓNZALEZ DE CANALES, F.: «Presencia de España en la isla de Formosa (Taiwan), 1628-1642» en *Revista de Historia Naval*, 89. Madrid, 2005.

(345) NESTARES GARCÍA-TREVIJANO, F.: *Naufragio, armada de Filipinas y vivencias: conquistas, descubrimientos y batallas, siglos XVI y XVII*, Almuñecar, 2004.

(346) LANDÍN, A.: «La expansión española por el Pacífico» en *Carlos V: la náutica y la navegación*, Madrid-Barcelona, 2000.

(347) APESTEGUI, C.: *Piratas del Caribe: corsarios, filibusteros y bucaneros, 1493-1700*, Barcelona, 2000.

(348) LE BRIS, M.: *Oro, sangre y sueños: la historia de los filibusteros (1494-1588)*. Madrid, 2003.

tivos los trabajos de M. Gracia Rivas sobre sanidad de los que, aparte de los ya vistos, cabe destacar éste en el que aborda con precisión todo lo relacionado con la intervención en Bretaña del tercio de Juan de Águila y el dispositivo sanitario de mar (349), con un detallado y minucioso análisis de la gente de a bordo (350).

También se han realizado estudios político-jurídicos fundamentales para entender el entramado institucional de la Marina de guerra, despuntando el realizado por J.C. Domínguez Nafría (351), un estudio de esta institución rectora de los asuntos de tierra y mar.

Continuando con el camino ya iniciado en el siglo xx, en la pretensión de facilitar el correcto uso de los términos navales, es de destacar la reciente aportación -sugerente y clarificadora- de J. M^a Blanco Núñez (352). Por otra parte, constituyen una novedad y originalidad –por su temática– la contribución de M. Gil Muñoz (353) acerca de la vida religiosa en el mar, muy interesante por la cantidad de datos que aporta con un sólido apoyo documental; la colaboración de C. Carnicer (354) sobre el mundo del espionaje en época de Felipe II, estudiando la vida de Martín de Acuña.

Para finalizar, hay que señalar algunas obras historiográficas importantes relacionadas con el mundo bélico en época de los Austria y algunos de sus principales protagonistas. Cronológicamente, son las aportadas por R. Messegué i Gil (355), una notable *puesta a punto* de lo publicado acerca de la Marina de los Austria; por C. Blanco (356) en la que estudia con detenimiento lo escrito acerca de Juan de Austria; la publicación conjunta de

(349) GRACIA RIVAS, M.: «La jornada de don Juan del Águila de 1591 y sus aspectos sanitarios», en *Irlanda y la monarquía hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exilio y religión*. CSIC. Madrid, 2002.

(350) Ibidem, «La sanidad naval española. De Lepanto a Trafalgar», en *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos. Armar y marear en los siglos modernos (xv-xviii)*. Anejo V. Madrid, 2006.

(351) *El Real y Supremo Consejo de Guerra (siglos xvi-xviii)*. Madrid, 2001.

(352) BLANCO NÚÑEZ, J. M^a.: ««Organización y semántica naval moderna» en *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos. Armar y marear en los siglos modernos (xv-xviii)*. Anejo V. Madrid, 2006.

(353) GIL MUÑOZ, M.: *La vida religiosa de los mareantes. Devociones y prácticas.*, Madrid, 2004.

(354) CARNICER, C.: *Los servicios secretos del Imperio español. Espías de Felipe II*, Madrid, 2005.

(355) MESSEGUÉ I GIL, R.: «¿Existió un poder naval hispánico? La reciente historiografía sobre la marina en tiempos de los Habsburgo(1516-1659)» en *Revista de Historia Militar*, 91, pp. 43-68. Madrid, 2001.

(356) BLANCO, C.: «Aproximación a la historiografía sobre Don Juan de Austria» en *Tiempos Modernos*, 6. 2001.

E. Martínez Ruiz y M. de P. Pi Corrales (357), una actualización sobre el devenir de la historia militar y su estado actual, en el que se pone al día todo lo estudiado en esta temática y cómo se ha realizado, resultando imprescindible para quien quiera trabajar en estas cuestiones. Por último, A. Espino López (358) y su contribución a esta temática con una historiografía hispana acerca de la guerra en este periodo, espléndido trabajo sobre escritos de beligerancia en los siglos XVI y XVII.

La investigación actual: enfoques, realizaciones y carencias

Sirvan estas últimas páginas a modo de sucinta reflexión sobre la realidad y posibilidades de futuras investigaciones en la historia naval de la España Moderna. Lo primero que resulta evidente tras la lectura de todo lo escrito con anterioridad es lo mucho que se ha recorrido. Basta una comparación del panorama existente hace un par de décadas con la actualidad para comprobar que, quienes trabajan sobre la Marina de los Austria, han avanzado notablemente en sus resultados, siendo el camino andado y la calidad y novedades de las aportaciones, largas y provechosas. Por otra parte, es claro y manifiesto que no se han escatimado esfuerzos para ofrecer un amplio repertorio de fuentes impresas y primarias acerca de las múltiples vertientes en esta temática de investigación. Una realidad a la que hay que añadir la asimilación de nuevas metodologías y la estrecha colaboración entre instituciones navales y civiles, básicas en el estado actual de la cuestión, circunstancias que permiten conocer mucho mejor la Marina y, en general, el mundo marítimo en la Edad Moderna en España.

Sin embargo, no podemos caer en la autocomplacencia, convencidos de que todo está ya hecho, pues esta parcela de la investigación histórica está en permanente crecimiento y aun queda por descubrir. En efecto, hay aspectos y cuestiones que merecen una mayor atención de la dispensada hasta el momento presente.

Sin ánimo ni pretensión de exhaustividad, en las líneas siguientes se apuntan algunos vacíos historiográficos que evidencian las numerosas posibi-

(357) MARTÍNEZ RUIZ, E. y PI CORRALES, M. P.: «La investigación en la Historia militar moderna: realidades y perspectivas», en *Revista de Historia Militar*, número extraordinario. Madrid, 2002.

(358) ESPINO LÓPEZ, A.: «La historiografía hispana sobre la guerra en la época de los Austrias. Un balance, 1991-2000» en *Manuscripts*, 21, Barcelona. 2003.

lidades que todavía tenemos por delante y que ofrecen novedades, gracias al abrumador número de los fondos “dormidos” en los archivos, a disposición del investigador y de su valoración. Partimos de una primera situación y es que siguen echándose en falta algunos trabajos de carácter global en los temas y en el tiempo que puedan ofrecer una acertada explicación del verdadero papel jugado por la Marina en los conflictos bélicos. Igualmente, continúa existiendo un vacío acerca de una completa labor de síntesis de las armadas en los siglos XVI y XVII, pues desde la magna obra de C. Fernández Duro no se ha hecho ese esfuerzo sintetizador.

Tampoco conocemos mucho de la procedencia social de la oficialidad, la formación de los mandos o la composición social de la Marina, al seguir moviéndonos hasta ahora en las intuiciones y generalizaciones aisladas halladas en la documentación o en los textos de las ordenanzas, que no son fuentes sobre las que basar un sólido estudio prosopográfico. Por otro lado, en la documentación económica sí es posible encontrar datos relativos a procedencia, edades, rasgos físicos que podrían avanzar en esta línea, pero la consulta de esta información resulta compleja y dispersa y requiere años de experiencia.

La geografía del reclutamiento es otro de los grandes temas pendientes por la singularidad de los reinos forales y su participación en las empresas nacionales y en los planes de la Corona. No hemos superado los niveles de iniciación en temas como el espionaje, del que sabemos que fue intenso pero del que ignoramos casi todo. También ofrece muchas posibilidades –si nos movemos en el terreno del siempre complejo pensamiento- lo relativo a los aspectos ideológicos de la guerra, qué pensaba un marino, por qué peleaba, por quién combatía, qué le impulsaba a resistir o a desertar, cómo funcionaba –si lo hacía- el espíritu de cuerpo y cuál fue su evolución, en función de los planteamientos y mensajes gubernamentales.

Probablemente, una de las cuestiones en las que más tenemos que avanzar es en conocer la dirección de la guerra, los conductores de los acontecimientos navales, los responsables de las empresas marítimas de la Monarquía hispánica en la Modernidad. Es verdad que sabemos los planteamientos generales y las biografías de personajes importantes, pero se necesitan más estudios que ahonden en el gobierno y orientación de estas cuestiones y que estudien los Estados Mayores en su composición para percibir dimensiones que ahora se nos escapan. A este tenor son escasos los trabajos acerca del mecanismo en la preparación de las armadas para una jornada de guerra en el mar:

la decisión y su puesta en marcha, el nombramiento del capitán general y sus razones, la organización de bastimentos y vituallas, la requisita y asiento de embarcaciones adecuadas, la designación de los funciones encargados del aprovisionamiento y otros extremos relacionados. Y en relación con ello, sigue siendo ineludible un estudio global que nos aproxime al conocimiento de la dura vida a bordo, sus alegrías y sinsabores, las enfermedades, la alimentación, las relaciones humanas de los embarcados, su rutina diaria.

Por supuesto, necesitamos conocer la financiación de la guerra y sus instrumentos (asentistas, prestamistas, hombres de negocios...) para reformar o desmitificar ciertos tópicos que aun a día de hoy siguen dominando la investigación (359). De igual manera, el estudio y profundización de los barcos, desde su construcción, dotación artillera y condiciones de los asientos hasta su participación en las acciones bélicas con desiguales resultados. A este respecto, el Archivo General de Simancas tiene a disposición del investigador una abrumadora, numerosa y detallada información a la espera de su valoración por parte del investigador. Igualmente, cómo no, el testimonio de nuestros insignes literatos, participantes o no de los acontecimientos navales de los siglos XVI y XVII, pues no en vano ambos son considerados los siglos de oro de la literatura en España y en Europa. Con ellos es posible conocer bien la realidad de la época que les tocó vivir y cómo la pusieron en boca de sus personajes, en dramas y comedias, en sátiras y en novelas, reflejando las luces y sombras de la Monarquía hispánica de entonces.

En definitiva, como señalábamos al principio, sí se ha avanzado mucho, pero aun queda un largo camino por recorrer, para incentivar y abrir horizontes a quienes se sienten especialmente atraídos por esta parcela de la Historia.

(359) Especialmente necesaria es la revisión del reinado de Carlos II, a partir del último cuarto de siglo.

CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

- 1.- I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.- II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.- SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.- III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.- IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.- **FERNÁNDEZ DURO** (Agotado)
- 7.- **ANTEQUERA Y BOBADILLA** (Agotado)
- 8.- V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98. ANTECEDENTE DE UN CONFLICTO
- 9.- I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.- **LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA**
- 11.- VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98. GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.- **MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)**
- 13.- I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.- II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.- VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1909-1914)
- 16.- **EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA**
- 17.- VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.- **EL MUSEO NAVLA EN SU BICENTENARIO, 1992** (Agotado)
- 19.- **EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTA LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ**
- 20.- IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA. LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.- CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.- CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.- CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.- XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.- XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIENTÍFICO
- 26.- XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDAÑA. EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.- CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA
- 28.- XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.- XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.- XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.- CICLO DE CONFERENCIAS- MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLÓGICOS
- 32.- CICLO DE CONFERENCIAS -OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.- **LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII**
- 34.- XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.- XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.- **LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817**
- 37.- **LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA**
- 38.- **TRAFALGAR**
- 39.- **LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)**
- 40.- **LOS VIRREYES MARINOS DE AL AMÉRICA HISPANA**
- 41.- **ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES**
- 42.- XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA
- 43.- XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.- **LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)**
- 45.- **HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XIX: IMPORTACIÓN VERSOUS FOMENTO (1814-1835)**
- 46.- XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MEDIA
- 47.- XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.- XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL COMBATE DE TRAFALGAR
- 49.- **CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN**
- 50.- **V CENTENARIO DE LA MUERTE DE CRISTOBAL COLÓN**
- 51.- XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUE DE TRAFALGAR
- 52.- XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL COMERCIO MARITIMO ULTRAMARINO
- 53.- **VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO**
- 54.- **LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN**
- 55.- XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA I

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º -28071 MADRID
Teléf: 91 379 50 50
Fax: 91 379 59 45
E-mail: ihen@fn.mde.es

NÚMEROS SUELTOS:

Para petición de números sueltos:
La misma dirección que para las suscripciones.
Además, Servicio de Publicaciones de la Armada.
(SPA)
Juan de Mena, 1 -28071 MADRID

LA HISTORIOGRAFÍA SOBRE LA MARINA EN LOS SIGLOS XVIII Y XIX

Dr. José CEPEDA GÓMEZ
Universidad Complutense de Madrid

«...así como, para algunos, la guerra es un asunto demasiado serio para dejarlo en manos de los generales, así también la historia y el análisis científico de la guerra se consideraban conceptos demasiado serios para ser confiados a militares y a entusiastas de la guerra, que eran quienes se dedicaban a escribir la mayor parte de las páginas sobre el tema. Por supuesto, éstos últimos no tenían el monopolio. El estudio de la guerra atraía -y todavía atrae- la atención de estudiosos del mejor estilo. Sin embargo, junto a ellos -y a su pesar- había una pléyade de escritores de más estrechas miras para quienes el más cumplido título que se les podía conceder era el de *historiadores militares*, aunque a menudo el más adecuado fuese el de *entusiastas de lo militar* e incluso el de *maníacos de la guerra*. Los estudios sobre la guerra y la sociedad surgieron principalmente como reacción contra situaciones de este tipo que, limitándose en ocasiones a naderías tales como uniformes, insignias y botones, rara vez contemplaban cuestiones de mayor magnitud que las batallas y campañas y que, además, consideraban éstas bajo el punto de vista del soldado profesional, tendían a extrapolar el aspecto bélico de la guerra de su contexto histórico total, e implicaban generalmente una versión de un ejército, armada o fuerza aérea contempladas desde dentro y al margen de cualquier interés por la naturaleza de sus conexiones con la sociedad por la que, nominalmente, se hacía la guerra. En esos libros (apenas puede aprenderse nada) sobre la forma en que los soldados encajaban en las sociedades a que pertenecían, de qué manera surgían de éstas y qué impresiones producían a su vez en ellas...» (1)

(1) BEST, Geoffrey, *Prólogo* a su obra *Guerra y Sociedad en la Europa revolucionaria. 1770-1870*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1990.

La Universidad y la Historia Militar en Europa

Con estas líneas tan cargadas de crítica se despachaba hace unos años contra cierto modo de entender la vieja historia militar un profesor inglés. Y si comienzo con tan dura cita este breve acercamiento a la *Historiografía sobre la Marina en los siglos XVIII y XIX* es porque han sido ellos, los británicos, junto con historiadores y sociólogos norteamericanos (2), quienes más se han esforzado en los últimos treinta años por llevar a los claustros académicos los estudios centrados en la guerra, la paz y el contexto humano, económico, técnico y político en que se enmarca (3). Hoy en día, justo es reconocerlo, siguen siendo historiadores angloparlantes los que mejor se han acercado a los estudios de Historia Naval e Historia Militar y han abierto camino a otros muchos colegas de otras latitudes.

Porque hasta hace poco más de un cuarto de siglo podía decirse que eran muy pocos los historiadores que, fuera de Gran Bretaña (y en menor medida, de los Estados Unidos), se atrevían a hacer *historia militar*, lo que los anglosajones llaman *estudios de Guerra y Sociedad*. Un ejemplo de las *reticencias*

(2) Entre las obras recientes publicadas por ingleses y que, en todo o parcialmente se centran en el siglo XVIII, podemos destacar en un somero muestrario de sus afanes los siguientes títulos: ANDERSON, M.S.: *Guerra y sociedad en la Europa del Antiguo Régimen, 1618-1789*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1989; BLACK, Jeremy: *The Cambridge Illustrated Atlas of Warfare: Renaissance to revolution. 1492-1792*, Cambridge University Press, 1996; DUFFY, Christopher: *The Military experience in the Age of Reason, Londres*, 1987; GAT, Azar: *The Origins of Military Thought from the Enlightenment to Clausewitz*, Oxford, Clarendon, 1989; KEEGAN, John: *Historia de la Guerra*, Barcelona, Planeta, 1995; McNEILL, William H.: *La búsqueda del poder. Tecnología, fuerzas armadas y sociedad desde el 1000 d.C.*, Madrid, Siglo XXI, 1988; PARKER, Geoffrey: *La revolución Militar. Las innovaciones militares y el apogeo de Occidente, 1500-1800*, Barcelona, Crítica, 1990; PARKER, G.(Ed.): *The Cambridge Illustrated History of Warfare. The Triumph of the West*, Cambridge University Press, 1995. Conviene recordar que en todos los volúmenes de la *Historia del Mundo Moderno* de la Universidad de Cambridge, publicada en español por la Editorial Sopena hay uno o varios capítulos dedicados expresamente a «Las Fuerzas Armadas y el arte militar», con expresas referencias a la Marina. Por ejemplo, el de Eric ROBSON, para el siglo XVIII.

(3) Los sociólogos norteamericanos -encabezados por C. Wright Mills, Samuel Finer, Amos Perlmutter y Morris Janowitz- han dedicado gran interés por acercarse a las *élites del poder* en el mundo contemporáneo y al papel de los militares en el conjunto de la sociedad; sus teorías pueden servirnos también a la hora de estudiar los ejércitos y las armadas de los siglos XVIII y XIX. Sobre una de las figuras más sobresalientes de la Historia militar británica, Sir Michael Howard, autor de *La guerra en la historia europea*, Méjico, 1983, a quien consideran “el hombre que rescató para las humanidades el estudio de la historia de la guerra y que, simultáneamente, dio vida a los estudios estratégicos como materia académica en el continente europeo”, dedicaron un artículo Jorge ASPIZÚA, Jorge CACHINERO y Geoffrey JENSEN: «La Historia militar: una carencia intelectual en España», en FUSI, Juan Pablo (ed.), *La Historia en el 92*, (es el número 10 de la Revista *Ayer*, de la Asociación de Historia Contemporánea) Madrid, Marcial Pons, 1993, pp. 63-76.

sobre este campo de estudios lo tenemos en la sumamente reveladora anécdota narrada por André Corvisier y que nos recuerda Cristina Borreguero: «en un Coloquio sobre Napoleón, celebrado en 1975, (...) no se inscribió en su programa ninguna ponencia o comunicación referente al Ejército» (4). Pero aquí hay que hacer una observación importante: esas reticencias sobre la historia militar no eran tan claras con respecto a los estudios sobre historia naval, que han atraído el interés de historiadores *civiles* mucho antes que los relativos a los ejércitos de tierra, como veremos más adelante. Por ejemplo, sobre Trafalgar se han escrito muchas más páginas que sobre Bailén o cualquier otra batalla de la Guerra de la Independencia, y se han dedicado más libros al estudio de las Armadas de Felipe V, Fernando VI o Carlos III, que a los Reales Ejércitos Borbónicos.

Ahora bien, hoy, felizmente, se está ampliando el grupo de cultivadores de esta especialidad en toda Europa. Porque desde numerosos ámbitos, y pongo ahora énfasis al citar entre ellos al mundo universitario, se está trabajando sobre la historia militar (5).

La Universidad y la Historia Militar en España

España, al igual que las otras grandes potencias coloniales, tuvo que hacer enormes esfuerzos materiales, económicos, diplomáticos y humanos

(4) Cristina BORREGUERO BELTRÁN: *Aproximación al estudio de la composición social del ejército español del siglo XVIII. La carrera militar de oficiales y suboficiales en los regimientos de Infantería*, en las Actas del Congreso Internacional organizado por el Departamento de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid sobre *La burguesía española en la Edad Moderna*, publicadas por la Universidad de Valladolid, 1996, tomo 2º, pp. 1103-1127.

No obstante, el propio André Corvisier había coordinado dos años antes un número especial de la *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine* (Tome XX. Enero-Marzo 1973) dedicado a «Études d'Histoire Militaire (XVIIe.-XXe. siècles)» en el que incluía una reflexión sobre «Aspects divers de l'Histoire militaire» que repasaba someramente los trabajos escritos sobre Historia Militar francesa desde la derrota de 1940, que tan fuerte impacto provocó en los intelectuales galos. En ese breve artículo Corvisier cita varios trabajos pioneros publicados en los años 50, así como varias Tesis Doctorales presentadas en los 60; entre otras la suya, sobre el tema *L'Armée française de la fin du XVIIe. siècle au ministère de Choiseul. Le soldat*, monumental y pionera. También había publicado ya André MARTEL su trabajo «Le renouveau de l'histoire militaire en France», en la *Revue Historique*, nº 497, (enero-marzo 1971), pp.107-126.

(5) De la preocupación francesa reciente acerca de los estudios sobre los ejércitos y las armadas dan muestra las páginas dedicadas al tema por Hervé COUTAU-BEGARIE: *Le phenomene «nouvelle histoire»*. *Strategie et ideologie des nouveaux historiens*, París, 1983, pp.183-187.

para mantener abiertas las vitales rutas oceánicas. La Marina Real, reorganizada profundamente en los primeros años del siglo XVIII, se convirtió en pieza esencial de la política de los reinados de Felipe V, Fernando VI y Carlos III. Y, aunque en sus enfrentamientos con la British Royal Navy perdiese barcos y hombres, cumplió con lo que se esperaba de ella: la extensión territorial del imperio ultramarino español creció en el siglo XVIII hasta cubrir más de dieciséis millones de kilómetros cuadrados. Fue ya en los tres últimos lustros del reinado de Carlos IV cuando se produjo el colapso, iniciándose en 1797 (batallas del cabo San Vicente y de la isla de Trinidad) el principio del fin. En 1805 Trafalgar anunciaba la pérdida de la condición de potencia naval de España. Durante los años de la Guerra de la Independencia se culminó la quiebra de la marina de guerra española. Y de la mayor parte de sus colonias. Un imperio sin barcos no es un imperio.

No obstante, España mantuvo durante todo el siglo XIX restos de sus antiguas posesiones americanas, asiáticas y africanas. Y para que la bandera española pudiera continuar ondeando en los lejanísimos puertos de las Filipinas, Cuba, Puerto Rico y Fernando Poo tuvo que contar con unas fuerzas navales, por exiguas que fuesen éstas en muchos momentos, especialmente en el reinado de Fernando VII y en los primeros años de Isabel II. En la segunda mitad de este reinado se produce un cierto rearme naval y en los últimos años de la centuria la Marina adquiere un evidente protagonismo que terminará, fatalmente, en los sucesos del año 1898.

En cualquier caso, es incuestionable la importancia que la Marina ha tenido en el devenir histórico de los países ibéricos desde la Baja Edad Media. Por permanentes razones geográficas y por sobrevenidas razones históricas, España –y Portugal- han sido potencias navales. Aunque demasiadas veces se olvida, intencionada o inconscientemente, por españoles o extranjeros.

A conocer los esfuerzos de los primeros Borbones por renovar y dar nueva planta a la Real Armada y a sus hombres se han escrito bastantes obras, ya desde el propio siglo XVIII, y tanto entre los historiadores como en el acervo popular español, es una idea ampliamente aceptada que España tuvo una buena Marina hasta Trafalgar. Tal vez haya que decir aquí que no todos los historiadores extranjeros han sido ecuanímenes al hablar de nuestros marinos del siglo XVIII, pero en los últimos años parece abrirse camino entre británicos y franceses un camino hacia la mejor comprensión de nuestra historia naval. Y, todo hay que decirlo, aún hoy son dignas de respeto alguna obras

de eruditos estudiosos de la Historia española del siglo XVIII, con apartados muy importantes dedicados a la Marina. Es el caso de Georges Desdevises du Dezert, que dedicó el capítulo VII de su monumental obra *La España del Antiguo Régimen*, a la Marina. En sus páginas hace un repaso del personal administrativo, legislación, justicia, juntas de Departamento, matrícula de mar, tripulaciones, oficiales de navío, infantería y artillería de marina, servicio sanitario, capellanías, mandos, puertos, material flotante, etc, dedicando –es verdad que brevemente y centrados en Trafalgar- algunos párrafos a las acciones de guerra. Y, como es propio de un positivista de su época y formación, con un abundante número de referencias de bibliografía y documentos de archivo. Si se me permite una pequeña maldad, ¡cuántos libros han seguido casi literalmente lo que escribiera este autor francés, cuyo libro era difícil de encontrar en las bibliotecas españolas hasta la edición de 1989! (6).

Frente a esta relativa *buena prensa* de nuestra Armada dieciochesca, cosa muy diferente es lo que puede decirse con respecto a las fuerzas navales españolas del siglo XIX, poco estudiadas, salvo en lo referente a la guerra de 1898, episodio, por otra parte, bien conocido hoy por los especialistas pero absolutamente falseado en las opiniones y escritos de demasiados españoles, que siguen hablando de barcos de madera enviados arteramente por unos políticos desaprensivos (7).

Junto a los archivos militares, otros centros archivísticos españoles custodian legajos sobre *Guerra* o *Marina* (Simancas, Indias, Histórico Nacional, Palacio...), y contienen documentación fundamental no sólo para ahondar en el conocimiento de la historia militar como materia aislada, sino para desarrollar investigaciones de diferente índole histórica (8). Como resume María

(6) DESDEVISES DU DEZERT, Georges: *La España del Antiguo Régimen*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1989. (Al cuidado de Agustín González Enciso, se basa en los ejemplares de la segunda edición en francés, publicados en 1925-1928 por la «Revue Hispanique». El gran hispanista galo había visto publicada la primera versión en 1897-1904).

(7) Incluyo la campaña de Trafalgar como parte de las postrimerías del siglo XVIII, final de un período, más que como el alborar de una nueva centuria.

(8) Sobre las *Fuentes para la Historia Militar en los Archivos* españoles se centraron las ponencias de las VI Jornadas de Historia Militar organizadas por la Cátedra General Castaños de Sevilla. Las Actas se publicaron en Madrid por la editorial Deimos, en 2000. Entre los trabajos recogidos está el de HIGUERAS RODRÍGUEZ, María Dolores: «Archivos para la Historia Marítima de España en la Edad Moderna. Los Archivos Navales y las Expediciones Científicas». También interesan DEL CAMPO, Pilar, LOPEZ WEHRLI, Silvia y DIAZ MAS, Miguel: *Guía de fuentes documentales sobre Ultramar en el Archivo General de la Marina. Cuba, Puerto Rico y Filipinas 1868-1990*, Madrid, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 1998, y ENSEÑAT CALDERÓN, L. R. y VILLANUEVA TOLEDO, M. J.,

Dolores Herrero Fernández-Quesada, en ellos «se percibe la repercusión sobre la sociedad civil de las actividades desarrolladas por los militares españoles a lo largo de la historia en diferentes ámbitos como el científico, tecnológico, humanístico y cultural, histórico, periodístico, social, educacional y pedagógico, artístico, o museístico...» (9)

No quiero, porque en justicia no debo hacerlo, dejar aquí y ahora sin un agradecido recuerdo y obligada cita a los numerosos militares españoles, de Tierra o de Marina, que vienen trabajando en tales temas (10). En esta sala y ante este auditorio solo tengo que remitirles a los catálogos de publicaciones auspiciadas por el Ministerio de Defensa, por el Instituto de Historia y Cultura Naval, por la Editorial Naval, y por algunas editoriales estrechamente vinculadas con la Marina (IZAR, por ejemplo). Y en la lista de autores, junto a algunos abogados o licenciados en Historia, la mayoría de ellos son Capitanes de Navío, Contraalmirantes, Infantes de Marina. No voy a citar nombres, para evitar el sonrojo de no recordar a alguno de los presentes. Pero, como botón de muestra, una referencia: en 1981 una decena de especialistas en nuestra

«Fuentes para la Historia Militar en el Archivo General de la Administración» en *Boletín Informativo del Sistema Archivístico de la Defensa*, nº 8, (2003). Sobre los Archivos de Marina vid.: *Guía de Archivos Militares Españoles* editada en 1995 por el Ministerio de Defensa; CERVERA PERY, José: «Los fondos documentales de la Marina española», en *Los Archivos militares en el Sistema Archivístico Español*, Universidad de Sevilla- Región Militar Sur, 1996; CAMPO, Pilar del: «El Archivo del Museo Naval», en *Los documentos de las instituciones castrenses en el marco de la archivística española: los archivos históricos Militar, Naval y del Aire*, Cartagena, Asociación de amigos del Archivo Municipal, 2006; VIGÓN SÁNCHEZ, Ana María: «Los Archivos de Marina», *Revista General de Marina*, Vol. II, (1986); VIGÓN SÁNCHEZ, Ana María: «Los manuscritos del Museo Naval», *Revista de Historia Naval*, nº5, (1984).

(9) HERRERO FERNÁNDEZ-QUESADA, María Dolores: *Orígenes del Museo del Ejército. Aproximación histórica al primer Real Museo Militar Español*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1996.

(10) Tampoco quiero olvidarme de hacer una mención al esfuerzo que distintos departamentos, direcciones o secciones del Ministerio de Defensa y de los tres Ejércitos vienen dedicando a publicar Revistas y Colecciones de obras de Historia Militar, sean sus autores españoles o extranjeros: (la obra citada en la primera nota de este trabajo es un buen ejemplo). Cosa distinta es que su difusión, distribución y comercialización, al igual que sucede con la mayoría de la revistas universitarias, no sea todo lo buena que podríamos esperar. Salvo los especialistas -y con muchísima frecuencia, ni ellos mismos- el gran público desconoce tales publicaciones, aunque en ellas se encuentran las aportaciones que van marcando el progreso científico de nuestras áreas de conocimiento. Por eso son tan útiles recopilaciones como, por ejemplo, la contenida en el número «Contenidos de la Revista de Historia Naval y de Cuadernos Monográficos», de 1991, en que se recogen todos los índices de esa publicación periódica que edita el Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española.

Y muestra de la preocupación sentida por muchos de nuestros militares por hacer una *nueva historia* la tenemos en el libro de Fernando PINTO CEBRIÁN: *¿Qué es la historia militar?. (Reflexiones desde la milicia)*, Madrid, Servicio de Publicaciones del Estado Mayor de Ejército, 1992.

historia naval –ocho de ellos marinos- escribieron *El buque en la Armada Española*, reeditado en 1999, y que es una fundamental aportación a nuestro tema (11). Siguen, por cierto, una larga tradición que cuenta con nombres como Almirante, Clonard, Fernández de Navarrete y Barado (12). O del gran erudito Cesáreo Fernández Duro, Capitán de Navío (13). Pero me interesa sobremanera poner de relieve cómo se está produciendo en los últimos tiempos en nuestro entorno español un cambio significativo entre los cultivadores de la Historia Militar al unirse a aquellos *militares de carrera que cultivan la historia pero sin que sea este su medio de vida, su profesión*, los historiadores que tienen en el estudio y la investigación del pasado su principal actividad.

Hace no demasiados años, los que no éramos capitanes o coroneles, no teníamos un abuelo general o, todo hay que decirlo, no militábamos en partidos de ideologías extremas, y nos dedicábamos en España a esta especialidad de la Ciencia Histórica –inducidos a ello por algún maestro pionero–, con frecuencia teníamos que justificarnos por dedicar nuestros afanes investigadores a temas que, ya por entonces, absorbían el empeño de bastantes historiadores británicos, franceses, norteamericanos o italianos (y cito a quienes representan, con los

(11) VARIOS AUTORES: *El buque en la Armada Española*, Madrid, Sílex, 1999. Es una edición corregida y aumentada.

(12) El general José Almirante es el autor de obras venerables como su *Diccionario Militar, Etimológico, Histórico, Tecnológico*, Madrid, Imp. y litografía del depósito de Guerra, 1869 (reeditado por el Ministerio de Defensa en 1989); *Bibliografía militar de España*, Madrid, Imprenta M. Tello, 1876; y el *Bosquejo de la Historia Militar de España*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1923. Francisco Barado y Font es autor, entre otras obras, del *Museo militar. Historia del Ejército Español, armas, uniformes, sistemas de combate, constituciones, organización del mismo, desde tiempos más remotos hasta nuestros días*, Barcelona, 1889. Por su parte, el Conde de Clonard es autor de una *Historia orgánica de las armas de Infantería y Caballería españolas, desde la creación del Ejército permanente hasta el día*, publicada en Madrid en 16 volúmenes entre 1847 y 1862. En su discurso de ingreso como Académico de la Real Academia de la Lengua, en enero de 1980, el teniente general Manuel Díez Alegría glosó las figuras y las obras de ocho grandes escritores militares del siglo XIX; entre otros, las de Francisco Villamartín, José Gómez de Arceche, José Almirante Torroella, Carlos Banús y Francisco Barado. Y Cesáreo Fernández Duro.

(13) Cesáreo Fernández Duro (1830 - 1908), Capitán de Navío de la Armada española, fue uno de los grandes historiadores positivistas de nuestro siglo XIX. De entre sus numerosas obras –más de cuatrocientas monografías- destacan su monumental *Historia de la Armada española*, nueve volúmenes escritos entre 1895 y 1903, y sus *Disquisiciones náuticas* (1880). De ambas obras hay reediciones publicadas por la Editora Naval (1973 y 1996/2007). Sobre esta gran figura de nuestras Letras y de nuestra Marina, vid. GUILLÉN TATO, Julio: *El capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro, Caballero de San Fernando, Numerario de la Real Academia de Bellas Artes y Secretario perpetuo de la Historia*, (Madrid), 1963. En 1990, el número 6 de los Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval se dedicó a Fernández Duro.

españoles, a las mejores escuelas historiográficas de las últimas décadas). Pretender llevar a nuestros alumnos recién licenciados a trabajar en este campo no siempre era tarea fácil; a pesar de que podíamos utilizar como argumento -muy querido por el que inicia una Tesis Doctoral- el hecho de que prácticamente estaba casi todo por hacer. Las cosas han cambiado (14).

Si a la hora de recordar los primeros trabajos universitarios dedicados a la Historia Militar hay que recordar las tesis pioneras de los alumnos de Carlos Corona Baratech (15), en la Universidad de Zaragoza, y de José Cepeda Adán en la Universidad de Granada (Fernández Bastarache, Martínez Ruiz o, perdonenme la autocita, Cepeda Gómez), y los de sus primeros discípulos (Andújar Castillo (16), Pi Corrales (17) y Herrero Fernández-Quesada) (18), para mencionar los trabajos académicos que empezaron a estudiar la historia

(14) En torno al cambio de actitud ante los estudios sobre *guerra y sociedad* en España hay dos trabajos interesantes; uno centrado en los siglos XVI y XVII, y otro en los siglos XIX y XX; María del Carmen SAAVEDRA VÁZQUEZ: "De la 'Historia de Batallas' al 'Impacto de la Guerra': Algunas consideraciones sobre la actual historiografía militar española", *Obradoiro de Historia Moderna*, vol.1, (1992), pp.207-222; y NAVAJAS ZUBELDIA, Carlos: «Historiografía Militar Española contemporánea (1940-1989)», *Cuadernos de Investigación Histórica Brocar*, nº 15, (1989), pp.139-148.

(15) La Memoria de Licenciatura de J. Antonio FERRER BENIMELI es un muy interesante y temprano estudio sobre la Guerra contra la Convención. Ferrer Benimeli, José A.: *El Conde de Aranda y el Frente Aragonés en la Guerra contra la Convención (1793-1795)*; Zaragoza, Facultad de Filosofía y Letras, 1965.

(16) ANDÚJAR CASTILLO, Francisco: *Los militares en la España del siglo XVIII. Un estudio social*, Granada, Universidad, 1991; «Poder civil y poder militar en la España del siglo XVIII. Reflexiones para un debate», en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XXVIII-2, (1992), pp.55-70; «La situación salarial de los militares en el siglo XVIII», en BALAGUER, E. y GIMÉNEZ, E. (Eds.): *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen*, Alicante, Ins. Juan Gil-Albert, 1995, pp. 87-109; «Las élites de poder militar en la España borbónica. Introducción a su estudio prosopográfico», en CASTELLANO, Juan Luis (Ed.): *Sociedad, Administración y Poder en la España del Antiguo Régimen. Hacia una nueva historia institucional*, Granada, Universidad, 1996, pp.207-235; *El sonido del dinero. Monarquía, Ejército y Venalidad en la España del siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons, 2004; *Necesidad y venalidad. España e Indias*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2008.

(17) En 1983 publicó «*La otra Invencible, 1574: España y las potencias nórdicas*», Madrid, Editorial San Martín. Otras obras suyas centradas en el siglo XVIII son *Las expediciones científicas*, en *La Casa de Borbón. Ciencia y Técnica en la España Ilustrada*, Catálogo de la Exposición celebrada en el Museo Valenciano de la Ilustración y la Modernidad, Valencia, Generalitat, 2006. Y la coordinación, con Enrique Martínez Ruiz y Juan Torrejón Chaves de *Los Ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*, Ediciones Puertollano, 2001. Es autora, además, de muchos artículos sobre la Marina en los siglos XVI y XVII, como ayer pudieron Vds. comprobar en su intervención en este ciclo de conferencias.

(18) Ha trabajado fundamentalmente en temas de *ciencia y milicia* en la España del siglo XVIII y es una de las grandes especialistas en Historia de la Artillería española. Hizo su Tesina sobre la Artillería de Ordenanza de Felipe V y su Tesis Doctoral sobre *Ciencia y Milicia en el siglo XVIII: Tomás de Morla, artillero ilustrado*, Segovia, Patronato de El Alcázar, 1992.

de nuestra Marina de los siglos XVIII y XIX debemos citar a Vicente Rodríguez Casado (19), a Antonio Bethencourt Massieu (20), a José Alcalá Zamora y Queipo de Llano (21) y a José María Jover Zamora (22). Porque ellos directamente (en el caso de Rodríguez Casado) y sus discípulos José Patricio Merino Navarro (23) y Agustín Ramón Rodríguez González (24), han escrito páginas fundamentales y pioneras en la “nueva historia naval” española.

(19) Es autor de «*El ejército y la marina en el reinado de Carlos III*», en el *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, 12, (1956-57) y de «*La política del reformismo de los primeros Borbones en la Marina de Guerra española*», en *Anuario de Estudios Americanos*, XXV (1968). Repárese en la fecha de sus trabajos.

(20) Escribió varias obras centradas en la construcción naval y la mejora y creación de arsenales durante el siglo XVIII, aparte de estudiar la política exterior –y por ello naval– de Felipe V y especialmente de José Patiño, el primero de los grandes ministros borbónicos interesados por el resurgir de la Marina. Entre sus obras podemos citar *El Real Astillero de Coatzacoalcos*, editado en Sevilla, en 1958, en el *Anuario de Estudios Americanos*.

(21) *Historia de una empresa siderúrgica española: los altos hornos de Liérganes y La Cavada, 1622-1834*, Santander, Institución Cultural de Cantabria, 1974; «Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos», *Estudios*, 1975. En 1999 la Real Academia de la Historia ha publicado una recopilación de los dispersos trabajos de Alcalá Zamora centrados en el tema que nos ocupa en la obra *Altos Hornos y Poder Naval en la España de la Edad Moderna*.

(22) El profesor Jover Zamora dirigió numerosas tesinas y tesis doctorales centradas en el estudio de las relaciones internacionales de España. Junto a la Diplomacia, otro de los medios esenciales de esa acción exterior, la Marina, ha dado lugar a varios trabajos de sus alumnos, como María Dolores Elizalde (su Tesina fue *Pascual Cervera, un marino ante el 98* y una de sus aportaciones más notables es el capítulo dedicado a *La Marina*, en el tomo *La época de la Restauración (1875-1902). Vol. I. Estado, Política e Islas de Ultramar*, Tomo XXXVI-I de la *Historia de España* de Menéndez Pidal, Madrid, Espasa Calpe, 2000) o Agustín R. Rodríguez González (vid. nota más abajo). A la pluma del propio profesor Jover Zamora se debe un importantísimo trabajo, publicado en 1956: *Política mediterránea y política atlántica en la España de Feijoo*, Oviedo, Universidad-Cuadernos de la Cátedra Feijoo).

(23) Autor de una obra fundamental: *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981. Y del capítulo dedicado a *La Armada en el siglo XVIII* en el Vol. 2 de la obra *Las Fuerzas Armadas Españolas. Historia Institucional y Social*, Madrid-Bilbao, Alhambra-Asuri, 1986. También hizo el estudio de las *Observaciones Astronómicas y Físicas hechas en los Reinos del Perú* y de la *Relación histórica del viaje a la América meridional* de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, editados por la Fundación Universitaria Española en 1978. Suyo es el capítulo *Organización del Ejército y la Armada en España y las Indias*, para la obra *Carlos III y la Ilustración*, Madrid, Ministerio de Cultura, Tomo I, 1988.

(24) Ya desde su Tesina (sobre *El Plan Naval de Rodríguez Arias*) y su Tesis Doctoral (sobre *La Política Naval de la Restauración*), defendidas en el Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad Complutense de Madrid, se ha convertido en uno de los mejores especialistas en Historia Naval. Sus principales obras son: *Política Naval de la Restauración, 1875-98*, Madrid, Editorial San Martín, 1988; *Operaciones de la guerra del 98, una revisión crítica*, Madrid, Ed. Actas, 1998; *La campaña del Pacífico. España contra Chile y Perú, 1862 – 1871*, Madrid, Aguilar, 1999; *Trafalgar y el conflicto naval anglosajón del siglo XVIII*, Madrid-San Sebastian de los Reyes, Actas, 2005; *Isaac Peral, historia de una frustración*, Murcia, Ayuntamiento de Cartagena y Caja Murcia, 1993; y *Cosme García, un genio olvidado*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 1996. Ha participado en el Tomo XXXVI, Vol. I., *La época de la Restauración (1875-1902), El Estado. La Política*, de la Historia de España de Menéndez Pidal con el capítulo dedicado a «La Guerra Hispano-norteamericana y la derrota naval».

Hoy en día, por el contrario, antes de encargar a un alumno un tema definitivo de Historia Militar para que realice su tesina o su tesis doctoral, es imprescindible dedicar tiempo y consultas para cerciorarse de que no hay ya, en otra Universidad española, un trabajo semejante en marcha. Quiero decir que, afortunadamente, si hace treinta años los universitarios que trabajábamos en Historia Militar éramos francotiradores no siempre bien comprendidos, ahora vamos formando -los veteranos y aún los bisoños- una línea de batalla nutrida (25).

Y el resultado es que en los últimos veinticinco años se han celebrado numerosos encuentros entre estudiosos de Historia Militar y Naval española, muchos de ellos centrados específicamente en los siglos XVIII y XIX, y se han publicado interesantes volúmenes con las Actas de esos Congresos y Seminarios (26). En cuanto se refiere a la historiografía sobre la Marina de los siglos XVIII y XIX, destacan por encima de todos los dedi-

(25) Es de justicia recordar la pionera iniciativa llevada a cabo en Zaragoza, hace más de medio siglo. Porque ya en 1951 se creó, en la Universidad de Zaragoza, la Cátedra General Palafox de Cultura Militar.

(26) En el año 1982 –repárese en la importancia *política* del momento- se produjeron dos importantes acontecimientos, que inaugurarían una fructífera serie de reuniones entre profesionales de las letras y de las armas, aún mutuamente recelosos por entonces. El Rector de la Universidad Complutense, Francisco Bustelo, en contacto con el CESEDEN, convocó en la Ciudad Universitaria de Madrid las Primeras Jornadas Fuerzas Armadas-Universidad Complutense, que tuvieron continuidad durante varios años, siguiéndose después con la ruta marcada por la UCM en otras Universidades, como la Politécnica de Madrid. (En la actualidad existe una “Cátedra Almirante Don Juan de Borbón de Estudios de Seguridad y Defensa Nacional”, con un Convenio firmado entre la UCM y el CESEDEN). El otro evento de 1982 fue el Primer Congreso de Historia Militar, celebrado en la Academia Militar y en la Universidad de Zaragoza en 1982; inauguró una serie de Seminarios y Congresos que se han venido reuniendo desde entonces con relativa regularidad en la propia Zaragoza, en Sevilla, Segovia, Alicante y otras ciudades españolas, bien desde iniciativas exclusivamente universitarias, o bien con el patrocinio de instituciones militares, como pueden ser la Academia Militar de Zaragoza o la de Artillería de Segovia. En 1993 nació la *Cátedra Jorge Juan* como resultado de un convenio entre el Ministerio de Defensa y la Universidad de La Coruña. Está dedicada a actividades de «carácter cultural destacando entre sus actividades las relacionadas con el campo de las Humanidades, Navegación y Construcción Naval, Derecho, Economía, Ingeniería y Arquitectura». Desde 1994 se han dictado en su seno numerosos cursos de conferencias centrados en dichos temas. En 2004 se creó la *Cátedra Almirante Álvarez Ossorio*, fundada conjuntamente por la Universidad de Vigo y la Escuela Naval Militar.

Como ejemplo de los frutos que tales reuniones científicas han producido podemos citar, entre otras obras, las siguientes: *Temas de Historia Militar (Primer Congreso de Historia Militar 1982)*, Zaragoza, A.G.M., 1986; *Temas de Historia Militar (2º Congreso de Historia Militar 1988)*, Madrid, Servicio de Publicaciones del E.M.E., 1988; BALAGUER, Emilio y GIMÉNEZ, Enrique (Eds.): *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen*, (Actas del Congreso celebrado en Alicante en diciembre de 1992), Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 1995.

cados a los Centenarios de Trafalgar y de la Guerra hispano-norteamericana de 1898. Pero no han sido los únicos. Por ejemplo, en mayo de 1999 se celebró, en San Fernando (Cádiz), el V Encuentro Histórico España-Suecia que llevaba por título «Los Ejércitos y las Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)» y en noviembre de 2000 se reunieron en Sevilla expertos civiles y militares para exponer sus trabajos en las X Jornadas Nacionales de Historia Militar dedicadas a «La Guerra de Sucesión en España y América», con varias aportaciones importantes sobre Historia Naval.

Y, desde luego, hoy conocemos mucho mejor la historia de nuestros Reales Ejército y Armada borbónicas (27), de sus componentes y de su relación con el resto de la sociedad a la que han servido, de la que proceden y son reclutados (28) y de la estrecha relación que existe entre el Estado Moderno, la Guerra y el Ejército (29).

(27) Merece citarse aquí la obra colectiva *Fuerzas Armadas Españolas. Historia Institucional y Social*, publicada por la Editorial Alhambra, de Madrid, y Ediciones Asuri, de Bilbao, en 1986, en seis volúmenes. Desgraciadamente, unos párrafos dedicados a la España actual por uno de los colaboradores contaminaron injustamente toda una obra de miles de páginas, que abarcaba cronológicamente los siglos XVIII, XIX y XX, que acabó por ser retirada y descatalogada. En su volumen IV, titulado *La Armada y la Cultura Militar en el siglo XIX*, el Capitán de Navío Enrique MANERA REGUEYRA escribió un largo capítulo dedicado a *La Armada en el siglo XIX*.

(28) Algunos ejemplos: BORREGUERO BELTRÁN, Cristina: «Extranjeros al servicio del Ejército español del siglo XVIII», en *Actas del Coloquio Internacional Carlos III y su siglo*, Madrid, Departamento de Historia Moderna de la Univ. Complutense, 1990, Tomo IIº, pp.75-92; CAPEL, H., SÁNCHEZ, J. y MONCADA, O.: *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, Madrid, Ed. Serbal, 1988; CEPEDA GÓMEZ, José: *El ejército en la política española (1787-1843)*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1990; CEPEDA GÓMEZ, José: «Servir al Rey y servir a la Nación. Ilustrados, liberales y el deber militar», en *Cuadernos de Historia Moderna*, nº16, Madrid, (1995), pp.139-156.

(29) Sobre la relación entre Estado Moderno, Guerra y Ejército, y por citar solamente los más recientes títulos vid. PARKER, G., *La revolución militar...*, ya citada; BLACK, Jeremy, *A military revolution? Military change and european society 1500-1800*, Londres, Macmillan Education Ltd., 1991; HALE, J.R., *Guerra y sociedad en la Europa del Renacimiento: 1450-1620*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1991; McNEILL, W.H., *La búsqueda del poder...* ya citada, y CORVISIER, A., *Armées et sociétés en Europe de 1494 a 1789*, París, P.U.F., 1976. En la Tesis Doctoral de Luis Miguel BALDUQUE MARCOS *El Ejército de Carlos III. Extracción social, origen geográfico y formas de vida de los oficiales de S.M.*, presentada en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense en noviembre de 1993, uno de sus capítulos se titula *Nueva Planta y Revolución Militar* y el autor hace un muy interesante resumen del debate historiográfico que se viene suscitando desde que Michael ROBERTS publicara en Belfast, en 1956, su pionero trabajo bajo el significativo título de *The military revolution, 1560-1660*.

OBRAS RECIENTES SOBRE LOS GRANDES TEMAS

El renacer de la Armada. Los Borbones y la Marina

Sobre la importancia que la entronización de los Borbones tuvo en la formación de la primera marina permanente de la Monarquía española, y aparte de los clásicos ya citados (Fernández Duro, Desdèvises du Dezert, etc), son de destacar aportaciones recientes como es la muy extensa e importante colaboración de Didier OZANAM sobre «Los instrumentos de la política exterior», en la *Historia de España* de Menéndez Pidal (30). O alguno de los trabajos recogidos en las Actas de las X Jornadas Nacionales de Historia Militar dedicadas a *La Guerra de Sucesión en España y América* (31). Asimismo es fundamental la consulta de las obras de los profesores José Antonio Escudero, Dionisio Perona y Gloria Franco Rubio, que han trabajado sobre las reformas administrativas y la nueva planta que tendrá la administración militar iniciada con los Borbones. Más específicamente, Franco Rubio ha trabajado sobre diversos aspectos de la Secretaría de Marina en el siglo XVIII, al igual que Perona, autor de *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina. 1714-1808*, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval de Madrid,

(30) *Historia de España* fundada por D. Ramón MENÉNDEZ PIDAL y dirigida posteriormente por D. José María JOVER ZAMORA: *Los instrumentos de la política exterior*, pp.443-571 del vol.I, tomo XXIX, *La Época de los primeros Borbones. La Nueva Monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, Madrid, Espasa-Calpe, 1985. Son también importantes los trabajos de MARTÍNEZ-VALVERDE, C.: «Constitución y organización de la Armada de Felipe V». Actas del Primer Congreso Internacional de Historia Militar de Zaragoza (1982), publicadas por el Estado Mayor del Ejército en 1983; PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.: «La Marina de Guerra en los comienzos del siglo XVIII», *Revista General de Marina*, agosto 1980; PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.: *Política Naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, E.E.A., 1982; TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada de Barlovento*, Sevilla, E.E.A, 1981. Y de este autor interesa su colaboración en la *Historia General de España y América. Tomo XI-I. América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones*, que se titula «Política exterior: la Guerra».

(31) Publicadas en 2001 por la editorial Deimos. Nos interesan especialmente los trabajos de Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA BUENO: «La Guerra de Sucesión y la reforma del sistema español de comunicaciones con América»; de José Ramón CERVERA PERY: «La Guerra de Sucesión en el escenario americano: la actitud naval»; de Hugo O'DONNELL y DUQUE DE ESTRADA: «La Marina durante el primer reinado de Felipe V(1700-1724)»; de Manuel MARTÍNEZ CERRO: «La Sanidad naval durante la Guerra de Sucesión española (1701-1715)»; y de José Luis MOLINERO NAVAZO: «La Flota de Vigo y posteriores sucesos en el Archivo General de Indias».

en 1998 (32). Son también útiles las visiones generales sobre el período de Blanco Núñez, Cepeda Gómez, Cervera Pery y Guimerá Ravina (33). Y sigue siendo útil la consulta del volumen XXV del Anuario de Estudios Americanos, publicado en Sevilla en 1968, donde se recogen los trabajos presentados al Noveno Coloquio Internacional de Historia Marítima, que se había celebrado en la ciudad hispalense en septiembre de 1967. Uno de los trabajos es, precisamente, «La política del Reformismo de los primeros Borbones en la Marina de Guerra Española», de Vicente Rodríguez Casado.

Se han publicado bastantes trabajos centrados en la construcción y mejora de arsenales y otras instalaciones fundamentales para la nueva marina que estaba construyéndose, en la península y en las colonias, bajo la suprema dirección de hombres de la talla de Patiño, Campillo o el marqués de la Ensenada (34), siendo necesario recordar la fundamental aportación sobre el

(32) Sobre las reformas de la alta administración llevadas a cabo por Felipe V, vid. ESCUDERO, José Antonio: «La reconstrucción de la Administración Central», en la *Historia de España* de Menéndez Pidal-Jover Zamora, tomo XXIX-I, *La Época de los primeros Borbones. La nueva dinastía y su posición en Europa (1700-1759)*, Madrid, Espasa Calpe, 1985. Hay varias referencias a José Patiño, fundamental figura en la creación de la nueva Armada española. FRANCO RUBIO, Gloria Ángeles: «Reforma administrativa y nuevas instituciones: las Secretarías de Guerra y Marina en la España del siglo XVIII», en *El Mundo Hispánico en el Siglo de las Luces*, Madrid, Ed. Complutense, 1996, pp.643-654; y FRANCO RUBIO, Gloria Ángeles: «Reformismo institucional y élites administrativas en la España del siglo XVIII: Nuevos oficios, nueva burocracia. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (1721-1808)», en *La pluma, la mitra y la espada: estudios de historia institucional en la edad moderna*, editada por DEDIEU, Jean Pierre., CASTELLANO CASTELLANO, Juan Luis, y LÓPEZ CORDÓN, María Victoria, Madrid, Marcial Pons, 2000; PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos: «El Almirantazgo del Infante don Felipe (1737-1748): conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del despacho de Marina», en *Anuario de historia del derecho español*, nº 74, (2004). (Sobre el Almirantazgo, cuyo alma fue el marqués de la Ensenada, escribió una pionera Memoria Licenciatura Ángel GUIRAO DE VIERNÁ, en la Facultad de Geografía e Historia de la UCM. Una parte de ella se publicó en la *Revista de Historia Naval*, nº 4, (1984), con el título «Notas para un estudio del Almirantazgo de 1737».

(33) BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, IZAR Construcciones Navales, 2001; BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, IZAR Construcciones Navales, 2004; CEPEDA GÓMEZ, José: «La Marina en Indias en el siglo XVIII», en *II Jornadas de Artillería en Indias*, Segovia, Academia de Artillería, 1987; CEPEDA GÓMEZ, José: «La Marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII», en GUIMERÁ RAVINA y PERALTA RUIZ (coords.): *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Gibraltar*, Madrid, A.E.H.M., 2005; CERVERA PERY, José: *La Marina de la Ilustración. (Resurgimiento y crisis del poder naval)*, Madrid, Editorial San Martín, 1986; GUIMERÁ RAVINA, Agustín: «La historia que lleva a Trafalgar, 100-1805», en *Ciclo de Conferencias «Trafalgar»*, Santander, Ateneo, 2005.

(34) ARANDA y ANTÓN, Gaspar de: *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII*, Madrid, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999; ARANDA y ANTÓN, Gaspar de: *Los bosques flotantes: historia de un roble en el siglo XVIII*, Madrid, ICONA, 1990; BETHENCOURT MASSIEU, Antonio: *El Real Astillero de Coatzacoalcos, 1720-1735*, Sevilla, Anuario de

tema de Merino Navarro sobre *La Armada española en el siglo XVIII*, así como el libro colectivo dedicado a *El buque en la Armada española*, ya citados. Y, además de numerosos artículos aparecidos en la Revista de Historia Naval sobre los encuentros bélicos sucedidos a lo largo del siglo XVIII entre las flotas británica y española a lo largo y ancho del mundo, y de las referencias de los autores clásicos, es necesario citar algunas obras destacadas, como las de Antonio Bethencourt Massieu o Juan Manuel Zapatero (35).

Aspecto muy importante para la preparación de la marinería lo constituye la *Matrícula de Mar*, que fue profundamente revisada por los Borbones y que cuenta con un libro clásico, de F. Javier de Salas, publicado en 1870 (36), y varios artículos y dos recientes monografías de Manuel Burgos Madroñero y de José Manuel Vázquez Lijó (37).

Estudios Americanos, 1958; CASTANEDO GALÁN, Juan: *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, Ed. Naval, 1993; MARURI, Ramón: «Ensenada y el Real Astillero de Guarnizo», Logroño, Brocar, 2001; MESTRE PRAT DE PADUA, María: «La construcción naval de guerra en la España del siglo XVIII. El marco legal de los procesos de financiación», en MARTÍNEZ SHAW, Carlos (coord.): *El derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, Servicio de Publicaciones de la Universidad, 1995; ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *La construcción naval en Guipuzcoa. Siglo XVIII*, San Sebastián, Diputación, 1997; PEREZ-CRESPO MUÑOZ, María Teresa: *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Editorial Naval, 1992 (hay una reedición de 2007); PÉREZ FERNÁNDEZ TURÉGANO, Carlos: «La Secretaría del Despacho de Marina y la fundación del Arsenal de Cartagena», Murgetana, Núm.97, (1998); QUINTERO GONZÁLEZ, José: *Jarcias y lonas. La renovación de la armada en la bahía de Cádiz*, Cádiz, Grupo Publicaciones del Sur, 2003; QUINTERO GONZÁLEZ, José: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Madrid, Ministerio de defensa-Instituto de Historia y Cultura Naval, 2005; VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto: *El transporte de maderas por flotación y carretería desde los bosques de Segura hasta Sevilla y los arsenales de La Carraca (Cádiz) y Cartagena durante los siglos XVIII y XIX (1734- 1833)*, Madrid, Ente Público del Estado, 2002.

(35) BETHENCOURT MASSIEU, Antonio: *Relaciones de España bajo Felipe V, del tratado de Sevilla a la guerra con Inglaterra (1729-1739)*, Madrid, A.E.H.M., 1998; ZAPATERO, Juan Manuel: *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, San Juan de Puerto Rico, Instituto de Cultura puertorriqueña, 1964; RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Trafalgar. Y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, Madrid, Actas, 2005. Sobre el conflicto en el Caribe en los años 30, OTERO LANA, Enrique: «la guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)», en Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, num.44, 2004. Sobre la Guerra de Independencia de los Estados Unidos y la participación española, ALSINA TORRENTE, Juan: *Una guerra romántica, 1778-1783*, Madrid, Ministerio de defensa. Secretaría general Técnica, 2006.

(36) SALAS, Francisco Javier de: *Cuestión vital de Marina. Historia de la Matrícula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, Imprenta de Fortanet, 1870. Hay una edición facsímil publicada en Mairena del Aljarafe, Ed. Extramuros, el año 2007.

(37) VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel: *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII: registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007; BURGOS MADROÑERO, Manuel: «La Matrícula de Mar en Andalucía: Motril, Almería y Vera (Siglos XVIII y XIX)», Isla de Arriarán, Nº 16, (2000); BURGOS MADROÑERO, M.: *Hombres de Mar, Pesca y*

La Marina española durante las Guerras de la Revolución y el Imperio Napoleónico y sus consecuencias. El abandono del mar y la pérdida de un imperio colonial

La influencia de la Revolución Francesa en los destinos de España es absoluta. No se trata de afirmar algo obvio; naturalmente que los sucesos simbolizados en la toma de la Bastilla en julio de 1789 afectaron a toda Europa occidental y a sus colonias. Pero mucho más directamente, si cabe, a la Monarquía española. Y no solamente por la vecindad geográfica, sino porque toda la política exterior de Madrid desde los años treinta del siglo XVIII estaba basada en una premisa básica: relaciones de alianza con Francia para hacer frente al común enemigo británico (38). Esa alianza de intereses (que no de Familia, pese al nombre como son conocidos los tratados franco-españoles de 1733, 1743 y 1761) llega también, como no puede ser de otra manera, a los Ejércitos y Armadas reales de los Borbones de Francia y de España. La oficialidad de los esas fuerzas armadas españolas –como sucede con la clase política toda– están absolutamente identificados con *lo francés*. Aunque hay reticencias mutuas, y molestaba el aire de superioridad con que los franceses nos miraban, casi todos los dirigentes de la España ilustrada estaban tocados por la influencia del vecino del norte. Es decir, los privilegiados españoles estaban influenciados por las ideas de los privilegiados franceses. Y eso se rompe bruscamente en el verano de 1789, aunque unos años después se reanuden las relaciones; pero ya no será lo mismo.

Fueron muchos los momentos en los que combatieron juntos buques de la Royal Marine Francaise y de la Real Armada Española, al igual que luchan regimientos galos al lado de españoles. El ejemplo más claro lo tenemos en la participación de Versalles y Madrid en la Guerra de Independencia de los

embarcaciones en Andalucía. La Matrícula de Mar en los siglos XVIII y XIX (100-1850), Sevilla, Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, 2003; MIRABET i CUCALA, Magda y LÓPEZ i MIGUEL, Olga: «La institucionalización de la Matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza», en MARTÍNEZ SHAW, Carlos (coord.): *El derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, Servicio de Publicaciones de la Universidad, 1995; FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «Las revistas de Inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII», en *El derecho y el mar...* Uno de los primeros trabajos *modernos* acerca de la Matrícula de Mar se debe a Ángel O'DOHERTY: «La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III», en *Anuario de Estudios Americanos*, t.IX, (1952).

(38) Sobre este tema, vid. CEPEDA GÓMEZ, José: «Las relaciones entre España, Francia y Gran Bretaña en el siglo XVIII y su influencia sobre los hombres de la Armada en los inicios de la Guerra de la Independencia», *Revista de Historia Naval*, en prensa.

Estados Unidos contra Londres y a favor de los rebeldes de las Trece Colonias; no se olvide que significó una dolorosa derrota para Gran Bretaña y que, en esa contienda, las flotas francesa y española decidieron el resultado final del conflicto, al impedir, entre otros factores, que la British Royal Navy pudiese poner todas sus fuerzas en el escenario estratégico norteamericano.

Tras la ruptura con París en 1793, durante un trienio los ejércitos españoles e ingleses y las Armadas de España y Gran Bretaña aúnan sus fuerzas por primera vez desde hacía setenta años. Fue durante la Guerra contra la Convención, uno de cuyos escenarios fue el asedio de Tolón, con la poco habitual imagen de las escuadras de los almirantes Lángara y Hood unidas contra los franceses, estudiado por Núñez Iglesias y Blanco Núñez (39). Pero esta corta ¿luna de miel? entre ingleses y españoles duró muy poco, y desde 1795 se vuelve a la tradicional enemistad entre ambas armadas. Y España entra de nuevo en guerra contra la poderosa Royal Navy. Y aliada de nuevo con la marina francesa pero que ya no es la misma con la que, mal que bien, venía entendiéndose desde hacía décadas. Porque ni los dirigentes de las fases más radicales de la Revolución, ni Napoleón, aunque lo intentó, pudieron volver a dar a la flota gala la fuerza combativa que llegó a tener en la década de los ochenta, en vísperas de los sucesos de julio del 89.

Como resultado de la guerra contra Gran Bretaña, abierta desde 1796 y que concluye en el verano de 1808 (con una pequeña tregua entre marzo de 1802 y mayo de 1803, tras la paz de Amiens), nos quedó una Marina disminuida porque -aunque en Trafalgar y en las batallas precedentes, como las del cabo San Vicente o de Finisterre, no se hundieron más que unos cuantos barcos que no suponían ni mucho menos la totalidad de la flota- el resultado de aquellas derrotas españolas determinó la práctica inmovilización de los navíos supervivientes y la consiguiente desprotección de nuestros barcos mercantes, que quedaron indefensos ante los ataques británicos en un océano que cada vez es más inglés (40).

(39) NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio y BLANCO NÚÑEZ, José María: *La diversión de Tolón*, 2 vols., Madrid, Editorial Naval, 1982. (Hay reedición del Ministerio de Defensa de 1999).

(40) Son interesantes las páginas dedicadas a estos *precedentes* de Trafalgar por CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio y POZUELO REINA, Ángel Antonio: *Trafalgar, hombres y naves entre dos épocas*, Barcelona, Ariel, 2004. Asimismo, MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: «La Marina española en torno a 1802», en MORALES MOYA, Antonio(coord.): *1802. España entre dos siglos. Monarquía, Estado, Nación*, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2004; e DE LA TORRE, Hipólito: «La Península Ibérica y el poder del mar: de la hegemonía al naufragio (1580-1815)», en MORALES MOYA, *ibidem*...

Provocó indirectamente el fortalecimiento del deseo de emancipación de los criollos hispanoamericanos, que veían cómo eran capaces y suficientes para expulsar de Buenos Aires a un Ejército inglés, sin necesidad de contar con la lejana España que, por lo demás, apenas podía abastecer la demanda de productos y de ideas a los ansiosos americanos. Además, distorsionó el dispositivo de defensa militar y económico de las Indias, que llevaba dos siglos y medio largos funcionando sin demasiadas fisuras.

La ocupación de la isla de Trinidad por la flota de Harvey y las tropas de Abercromby en 1797 significó un ataque directo a las líneas estratégicas de América. Era considerada entonces como “la llave del tráfico entre España y el Caribe” por las Autoridades coloniales. A finales del siglo XVIII la isla de Trinidad, a pocas leguas de la costa continental era la ruta obligada de los barcos que buscaban los puertos americanos, «era la primera centinela del más crítico paso de toda la maravillosa ruta de influencia política y económica del Imperio Español...» (41).

La ruptura de la alianza de conveniencias que durante tres cuartos de siglo había unido interesadamente las diplomacias -y, por consiguiente, los Ejércitos y las Armadas- de Francia y de España determinó en nuestro país, a corto plazo, el abandono de la política africana (precipitada salida de Orán en 1791); la creciente militarización del presupuesto; el aumento de los gastos públicos y las medidas de urgencia fiscal para contener el déficit; la sucesión de Gobiernos en el espacio de pocos meses, con el consiguiente relevo de cargos en la Administración; la apelación de los políticos a los Generales para apoyar sus decisiones con su ayuda, a cambio de ser promocionados; la exacerbación de la pasión política en sus dos extremos; el origen del sentimiento que tendía a identificar Altar y Trono por los reaccionarios, y el que pretendía que sólo lo que viniese de más allá de los Pirineos podía salvar a este desgraciado país, según algunos preliberales. En fin, la crisis de identidad del Ejército y la Marina Reales. La guerra con Gran Bretaña, acentuó estos males y nos alejó de América.

La flota española, grande sobre el papel, no estaba en condiciones de hacer frente a la británica. El Teniente General José de Mazarredo, al mando de una Escuadra en el Mediterráneo, hizo llegar su pesimismo rea-

(41) MORALES PADRÓN, Francisco: Prólogo a la obra de PÉREZ APARICIO, Josefina: *Pérdida de la isla de Trinidad*, Sevilla, Anuario de Estudios Americanos, núm. XXII, 1965.

lista sobre ese estado de la Marina Real hasta el ministro, Pedro Varela. Este se sintió afectado por la sinceridad con que su subordinado cuestionaba, en el fondo, una decisión política como era la de declarar la guerra a los ingleses. Por indicación de Godoy, destituyó al marino, enviándole de cuartel a Ferrol. Siguió Mazarredo manifestando sus opiniones, que se resumen en esta frase: «...*es verdad evidente e innegable que hoy la Armada es sólo una sombra de fuerza muy inferior a la que aparenta, y que se acabaría de desvanecer a la primera campaña...*» Y que resultaron tan ciertas que más parecía una premonición que un juicio personal. Porque este marino, al que se le reconoció meses después su agudeza, encargándole el Rey el mando de la escuadra oceánica y la defensa de Cádiz, advirtió con cuatro meses de antelación lo que sucedería en el combate del cabo San Vicente, en el sudoeste peninsular, cuando veinticinco barcos españoles fueron batidos por quince británicos.

En las batallas del cabo de San Vicente y en la isla de Trinidad (ambas en febrero de 1797) los británicos rompieron el cordón umbilical de la economía española. De hecho, «la supremacía naval -como resumió el profesor Corona Baratech- llegó a imponer graves restricciones por el bloqueo marítimo (...) En 1797, Carlos IV tuvo que autorizar el comercio con las Indias realizado por barcos de banderas neutrales, con la obligación de recalar en los viajes de ida y de vuelta en puerto español, lo que no se realizaba generalmente. Consecuencia de esto no solamente fue la pérdida de beneficios comerciales y la paralización de industrias, sino que además los criollos pudieron realizar su comercio de exportación e importación sin depender de las Compañías privilegiadas de la metrópoli». Como consecuencia de esta contienda marítima, el déficit subió a novecientos cuarenta y cinco millones de reales. Los vales reales se hundieron. Hay alzas de precios que provocan motines y algaradas en muchas ciudades españolas. Y la medida que se arbitró -porque ya se había echado mano de las demás- no gustó a los afectados, a los privilegiados; en 1798 se solicitó del Papa la autorización preceptiva para desamortizar algunos bienes eclesiásticos. No es preciso decir que la burguesía, especialmente la compuesta por hombres con intereses en el comercio ultramarino, estaba semiarruinada por la marcha de la guerra.

Así pues, el pueblo, descontento; los burgueses, abocados a la bancarrota, y la Iglesia, lesionada en sus propiedades, se unieron a los opositores de

Godoy. Una de las razones que le habían impulsado a pactar con París era evitar los problemas interiores debidos a la propagación de las ideas revolucionarias, y en cierto sentido los evitó; pero indirectamente -ya que no se debieron al proselitismo de los agentes revolucionarios franceses, sino a la marcha de la guerra y a sus consecuencias en el orden económico- la alianza con el Directorio provocó similares problemas a los que pensaba evitar con la firma del Tratado de San Ildefonso (42). Hasta es posible que su retirada en 1798 fuese debida al desgaste que los reveses de la guerra produjeron en su imagen ante el pueblo y ante los propios Reyes.

Pero, como demostrara hace años Joseph Fontana en sus trabajos sobre «La quiebra de la Monarquía Absoluta», España había perdido el control de sus colonias en esos años finales del siglo XVIII. Trafalgar fue, en consecuencia, un escalón más, el penúltimo, en el camino hacia la desaparición de la Marina Real Borbónica, tan trabajosamente conseguida durante los tres reinados anteriores. Una Marina que, a costa de pérdidas y sacrificios materiales y humanos, había mantenido abiertas las rutas oceánicas que unían un vasto imperio colonial con la metrópoli. Acaso sea bueno recordar aquí que hasta 1791 -fecha del incidente de la bahía de Nootka- los territorios americanos que dependían de Madrid no habían dejado de crecer hasta llegar a la fabulosa cifra de más de dieciséis millones de kilómetros cuadrados. Esa inmensa extensión no hubiese podido controlarse sin una Armada suficiente y eficaz en su tarea. Tres décadas después, una España sin barcos se ha reducido a menos de un millón de kilómetros cuadrados.

Sobre Trafalgar se han publicado, naturalmente, muchos libros en su segundo centenario y se han celebrado numerosos Seminarios y Congresos. Uno de ellos, en este Instituto de Historia y Cultura Naval, en junio de 2005 con el título *El combate de Trafalgar* y con aportaciones de Fernando Riaño Lozano, Enrique Martínez Ruiz, Remi Monaque, Ricardo Álvarez Maldonado, Charles Esdaile, Hugo o'Donnell y Duque de Estrada y José Ignacio González-Aller Hierro. En la Revista de Historia Naval, José Antonio Ocampo ha venido publicando desde el año 2001 hasta el año 2007, y en la sección *La Historia Marítima en el mundo*, «La batalla de Trafalgar, síntesis bibliográfica», a los que remito al lector interesado. Por mi parte me limito a una obligada selección de las aportaciones más destacadas, aún a

(42) Vid. Emilio LA PARRA: *Manuel Godoy. La aventura del poder*, Barcelona, Tusquets, 2002.

riesgo de olvidar alguna obra importante, por lo que pido disculpas de antemano (43).

El Jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Sebastián Zaragoza Soto reflexionaba sobre la estrategia del dominio del mar y resumía en unos pocos párrafos la decisiva importancia que «la acción en la mar o desde la mar» ha tenido siempre en la resolución de los conflictos que «Madrid, 2006 tienen lugar en tierra»; forman parte de su prólogo a una reciente obra centrada en el estudio de, los bloqueos y operaciones anfibias de los años 1793 a 1815 (44), época en la que la Royal Navy acabó por decantar del lado antinapoleónico el resultado final del largo conflicto. Como dijo el general Wellington, si ganó la guerra al emperador es porque Napoleón no tenía una Marina y él si disponía de la Real Armada Británica.

Los historiadores británicos han dedicado algunas obras, muy recientemente una de ellas, al estudio de la Royal Navy y su importancia durante lo que ellos llaman Peninsular War (45). Por parte española, disponemos de

(43) BLANCO NÚÑEZ, J. M.: «La campaña de Trafalgar», en CASTAÑEDA, P. (coord.): *Las guerras en el primer tercio del siglo XIX en España y América*, Madrid, Deimos, 2005; BLANCO NÚÑEZ, J. M., CASTRO MARTÍN, P. y GARCÍA HERNÁN, E. (coords.): *Actas del XXI Congreso Internacional de Historia Militar: "Poder terrestre y poder naval en la época de la batalla de Trafalgar"*, Madrid, Ministerio de Defensa-Centro de Publicaciones, 2006; CAYUELA FERNÁNDEZ y POZUELO REINA: *Trafalgar; hombres y naves entre dos épocas*, Barcelona, Ariel, 2004; *CICLO de conferencias. Trafalgar*, Santander, Ateneo, 2005; GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental*, 2 vols., Madrid, Ministerio de Defensa-Fundación BBVA, 2004; GUIMERÁ RAVINA, A., RAMOS, A. y BUTRÓN, G. (coords.): *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Editorial Marcial Pons, 2004; GUIMERÁ RAVINA A. y PERALTA RUIZ, V. (coords.): *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, A.E.H.M., 2005; MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: *Estudio introductorio a ALCALÁ-GALIANO, Pelayo: El combate de Trafalgar*, (edición facsímil), Madrid, Ministerio de Defensa-Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004; O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *La campaña de Trafalgar: tres naciones en pugna por el dominio del mar*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2006; RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Trafalgar. Y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, Madrid, Ed. Actas, 2005.

(44) GUIMERÁ RAVINA, Agustín y BLANCO NÚÑEZ, José María (coords.): *Guerra Naval en la Revolución y el Imperio. Bloqueos y operaciones anfibias, 1793-1815*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2008.

(45) En el año 2004 se ha publicado un interesante libro sobre la Marina Británica en la Guerra de la Independencia: HALL, Christopher: *Wellington's Navy. Sea Power and the Peninsular War*, London, Chatam Publishing, 2004. Continúa la línea que iniciaron otros historiadores británicos como SHORE, Hugh N.: «The Navy in the Peninsular War», en *The United Service Magazine*, vols. XLVI-XLVIII, New Style, London, (1912-1914) y HOWARD, Davis D.: «British Sea Power and its influence upon the Peninsular War (1808-1814)», en *Naval War College Review, University of Liverpool, vol.31 (1978)*. También interesan el capítulo escrito por DUFFY, M.: «World-Wide War and british Expansion, 1793-1815» para *The Oxford History of the British Empire. II. The Eighteenth Century*, Oxford, University, 1998, y el excelente libro de RODGER, N.A.M.: *The Command of the Ocean: a Naval History of Britain 1649-1815*, Londres, Allen Lane, 2004.

varios trabajos de Carlos Martínez Valverde, de Pilar Castillo Manrubia, de Emilio de Diego y de Hermenegildo Franco Castañón, aparecidos en los últimos años, aparte de las referencias que nos aportan historiadores decimonónicos como Cesáreo Fernández Duro, Jorge Lasso de la Vega y Manuel Rodríguez Martín (46).

La Marina en el siglo XIX

Aprisionada entre dos hitos dramáticos, la Armada del siglo XIX no ha sido tan estudiada –ni, mucho menos, elogiada– que la de los primeros Borbones por parte de los historiadores actuales. Aunque ha contado con algunos trabajos muy meritorios, como el que mencionábamos páginas arriba, de Enrique Manera Regueyra. En la obra colectiva *Fuerzas Armadas Españolas. Historia Institucional y Social*, hizo un excelente resumen de *La Armada en el siglo XIX*. En esta síntesis histórica se centró en el estudio de tres campañas fundamentales: «La gran maniobra estratégica de 1805, que terminó en Trafalgar (,) la campaña del Pacífico (...) y los avatares de la escuadra del almirante Cervera, que terminaría en la absurda matanza de Santiago de Cuba» (47).

(46) CASTILLO MANRUBIA, Pilar: *La Marina de guerra española en el primer tercio del siglo XIX. (Organización, dotaciones, buques, arsenales y presupuestos)*, Madrid, Editorial Naval, 1992; DE DIEGO, Emilio: «El mar en la guerra de la Independencia», en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, (2007), vol. Extraordinario; DE DIEGO, Emilio: capítulo VIII (“El dominio del mar”) de su obra *España, el infierno de Napoleón. 1808-1814. Una historia de la Guerra de la Independencia*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2008; FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada española...*; FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *La Real Armada y su Infantería de Marina en la Guerra de la Independencia (1808-1814)*, Valladolid, Galland Books, 2008; LASSO DE LA VEGA, Jorge: *La Marina real de España a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX*, 2 vols., Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1856-1863; MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: *La Marina en la Guerra de la Independencia*, Madrid, Editora Nacional, 1974; RODRÍGUEZ MARTÍN, Manuel, *La marina en la Guerra de la Independencia*, San Fernando, 1899. También los trabajos recogidos en la obra coordinada por MARTÍNEZ RUIZ y PI CORRALES: *Los Ejércitos y las Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*, Puertollano, 2001, especialmente las contribuciones de Fernando FERNÁNDEZ BASTARRECHE: «La organización del Ejército y la Armada en España (1750-1870)»; de María del Carmen COZAR NAVARRRO: «La infantería de marina: por tierra y por mar»; de José Ramón CERVERA PERY: «La guerra naval en el siglo XVIII: aspectos sustanciales»; y de Juan TORREJÓN CHAVES: «La nueva tecnología del vapor y su aplicación en los arsenales de la Marina Española del siglo XVIII».

(47) MANERA REGUEIRA, Enrique: *La Armada en el siglo XIX, ya citada*, publicada en Madrid-Bilbao por la Editorial Alhambra-Asuri en 1986.

Aparte de los reiteradamente citados clásicos, hay algunas obras específicas dedicadas a la Marina del siglo XIX como las de Fernando Bordejé y Morencos: *Crónica de la Marina Española en el Siglo XIX, 1800-1868*, y *Crónica de la Marina Española en el Siglo XIX, 1868-1898*, (48) José Cervera Pery: *Marina y política en la España del siglo XIX*, publicada en Madrid por la Editorial San Martín en 1979; Francisco Condeminas Mascaró: *La marina militar española. Desde los orígenes hasta 1898*, cuya primera edición es de 1923, pero que ha sido reeditada recientemente (49). Pero son, probablemente, los artículos aparecidos en la Revista de Historia naval y en varios de sus números monográficos donde mejor pueden estudiarse los avatares científicos, militares, organizativos y humanos de nuestros marinos decimonónicos y de sus barcos, desde la vela hasta el vapor. Remito por ello al lector a la consulta de dichos volúmenes, pero quiero destacar alguno particularmente. Los Cuadernos Monográficos 4, 5 y 8 recogieron los textos de varios ciclos de conferencias dedicadas a «La España Marítima del siglo XIX», «La Marina ante el 98. Antecedentes de un conflicto», y «La Marina ante el 98. Génesis y desarrollo del conflicto», dictadas en 1989 y en 1990 por expertos como Álvarez-Arenas, Bernabeu Albert, Blanco Núñez, Bordejé y Morencos, Cervera Pery, Martínez Valverde, Rodríguez-Villasante, Salgado Alba, Serrano Monteavaro, Vega Blasco, y otros. También merecieron ciclos de conferencias –y sus correspondientes Cuadernos Monográficos– insignes figuras de la Armada como Martín Fernández de Navarrete, cesáreo Fernández Duro, el brigadier González Hontoria y los almirantes Lobo, Antequera y Méndez Núñez.

Sobre la guerra hispano-norteamericana también se celebraron Congresos y Ciclos de Conferencias, y en ellos había intervenciones centradas en la Marina y en su participación en el conflicto, pero no fueron éstas las más novedosas aportaciones del centenario, aunque alguna hubo que merece ser reseñada, especialmente las que tuvieron por marco el Instituto de Historia y Cultura Naval en los años 1997 «Aspectos navales en relación con la crisis de Cuba. (1895-1898)», y 1998 «La crisis española del 98: aspectos navales y sociológicos» y «Visiones de Ultramar, el fracaso del 98». Por su parte, el CESEDEN dedicó un ciclo al tema, que apareció publicado en sus

(48) Publicadas en Madrid por la Editorial Naval en 1993 y 1994.

(49) Por la Editorial Aljaima, de Málaga, en 2000.

Monografías: *El Ejército y la Armada en 1898: Cuba, Puerto Rico y Filipinas*, Madrid, Ministerio de defensa-Monografías del CESEDEN, 1999.

En cuanto a la Marina durante la Restauración, destacan las obras de María Dolores Elizalde, autora de las páginas dedicadas a *La Marina*, en *La época de la Restauración (1875-1902). Vol. I. Estado, Política e Islas de Ultramar*, Tomo XXXVI-I de la *Historia de España* de Menéndez Pidal, Madrid, Espasa Calpe, 2000) y de Agustín R. Rodríguez González, autor que, desde su Tesina, (dedicada a *El Plan Naval de Rodríguez Arias*) ha venido trabajando en Historia Naval, dedicando varias de sus obras a la Restauración y al conflicto con los norteamericanos.. Alguna de sus obras sobre el tema son: *Política Naval de la Restauración, 1875-98*, Madrid, Editorial San Martín, 1988; *Operaciones de la guerra del 98, una revisión crítica*, Madrid, Ed. Actas, 1998; *La campaña del Pacífico. España contra Chile y Perú, 1862 – 1871*, Madrid, Agualarga, 1999; «Balances navales, estrategias y decisiones políticas en la guerra de 1898», en *Estudios históricos. Homenaje a los profesores José María Jover Zamora y Vicente Palacio Atard*, Madrid, Universidad Complutense, 2000, vol.I. Es, además, el autor del capítulo dedicado a «La Guerra Hispano-norteamericana y la derrota naval» del Tomo XXXVI, Vol.I., *La época de la Restauración (1875-1902), El Estado, Política e Islas de Ultramar*, de la Historia de España de Menéndez Pidal-Jover Zamora con el capítulo dedicado a “La Guerra Hispano-norteamericana y la derrota naval”. Por su parte, Hugo O`Donnell y Duque de estrada escribió el capítulo “La Armada: proyectos y realidades de una política naval” del libro *Vísperas del 98. Orígenes y antecedentes de la crisis del 98*, coordinado por Juan Pablo Fusi y Antonio Niño para la Editorial Biblioteca Nueva, Madrid, 1997. Muy recientemente se ha publicado el libro *1898, corazas y cañones: aspectos de la guerra naval con los Estados Unidos*, de Artemio Mortera Pérez, en Gijón, Fundación Alvargonzález, 2008. Puede ser una muestra de que en historia no hay ningún tema cerrado; siempre quedará algo por investigar.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid
Teléfono: (91) 379 50 50
Fax: (91) 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

HISTORIOGRAFÍA SOBRE LA MARINA EN EL SIGLO XX

Enrique GARCÍA DOMINGO.
Director del Museo Marítimo
de Barcelona.

Introducción

La historia de la Armada en el siglo XIX empezó con un desastre, Trafalgar en 1805 y acabó con otro desastre en Cuba y Filipinas en 1898. Sin duda es por ello que, como acertadamente apuntaba el profesor Jesús María Valdaliso, la historiografía marítima española sobre la Época Contemporánea ha sido, en general, víctima de una lectura pesimista, consecuencia directa de un sentimiento de derrota y humillación que no sólo caló entre la sociedad y en la clase política (desde la Restauración al primer franquismo), sino que también se proyectó sobre la historiografía naval. Y dada la íntima relación que los teóricos del poder naval establecían entre la marina de guerra y la civil, también sobre la historiografía marítima. (1)

Esta visión negativa en lo que a asuntos marítimos y navales no sólo estuvo vigente durante las primeras décadas del siglo XX, sino que se mantuvo después en el pensamiento histórico oficial del primer franquismo, que mantenía la tesis general que el siglo XIX no había traído más que desgracias al país y que todo había conducido directamente a la guerra civil, una herida entonces todavía sangrante. La historia marítima digna de consideración sería, pues, la que tuviera como objeto de estudio los grandes momentos del poder marítimo hispano, es decir, la segunda mitad del siglo s. XVI y la primera del XVII, y el brillante siglo XVIII. No en vano existía una corriente historiográfica de notable prestigio centrada sobre todo en los aspectos náuticos y científicos y en la historia naval de la Edad Moderna, contemplada con una visión nostálgica a la vez que positiva, cuyos máximos exponentes tal vez sean Cesáreo Fernández Duro en el siglo XIX y Julio Guillén Tato en el siglo XX.

(1) Jesús M^a Valdaliso, «La Historiografía Marítima (económica y social) de la España contemporánea: tendencias y avances recientes», en *Actes del 1er Congrés d'Història Marítima de Catalunya, Museu Marítim de Barcelona 13-15 novembre 200. Barcelona, 2004.*

En cuanto al siglo xx en curso, no parecía existir apenas interés. Es significativo que la recopilación realizada por Pérez Embid y Morales Padrón en 1970 de la bibliografía de marítima española producida entre 1932 y 1962 muestre un panorama casi estéril en cuanto al estudio de los siglos XIX y XIX: se recogen obras que son sólo historia naval o historia de la náutica (casi ninguna que pudiera etiquetarse de historia económica o social de las industrias marítimas) y que se centran casi siempre en el periodo anterior a 1898. (2) En realidad, hasta mediada la década de los años setenta, la mayor parte de estudios y trabajos sobre la marina española de los siglos XIX y XX, pocos en número, habían sido realizados por marinos y militares, generalmente oficiales de la marina mercante o la Armada, y no por historiadores profesionales. No es sorprendente que dichos trabajos, muy útiles como fuente de datos, se caracterizasen por un alto grado de empirismo y una atención preferente a los aspectos técnicos. Era una historia muy preocupada por el detalle, desconectada de la realidad social y económica del país y carente de toda referencia comparativa a nivel internacional. Por otro lado, la historia de la marina mercante se presentaba íntimamente relacionada, y más bien subordinada a la historia naval, especialmente cuando los autores eran oficiales de la Armada. Por lo demás, la realidad correspondiente al siglo xx en curso giraba además alrededor de un eje único que lo dominaba y explicaba todo: la guerra civil de 1936 a 1939.

Ha sido, como veremos, en los últimos treinta años cuando la producción historiográfica sobre ambas Marinas ha dado un salto adelante cualitativo y cuantitativo. En el aspecto que nos ocupa, que es la marina de guerra, tal y como señaló el doctor Fernando Puell de la Villa en una conferencia hace algunos años, *“la vitalidad y el afán de modernización que demuestran las Fuerzas Armadas en la actualidad han dado fruto un fuerte impulso y preocupación por que el estudio de su pasado y tradiciones no queden al margen de ese proceso”*. (3)

En las siguientes páginas se presentará una aproximación a la producción historiográfica de las últimas tres décadas en relación con la Marina de

(2) Florentino Pérez Embid y Francisco Morales Padrón: *Bibliografía española de historia marítima (1932-1962)*, Sevilla, CSIC - Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1970.

(3) Conferencia pronunciada en el marco del «Encuentro Franco-Español sobre Historia del Tiempo Presente» (Casa de Velázquez, 31 de enero de 2000) accesible en la página www.iugm.es/ARCHIVOS/estudioshistoricos/puell-02.pdf, del Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado.

guerra española del siglo xx. Se trata de una bibliografía relativamente reciente, y por tanto accesible, que refleja claramente aquella preocupación (necesidad más bien) de actualización y modernización. Es casi imposible, por su volumen y dispersión, abarcar de forma exhaustiva todo lo publicado sobre la marina de guerra española del siglo xx, especialmente en estos últimos años de gran actividad. Por tanto, es posible que en este análisis no aparezcan obras que no conozco, o no he podido consultar, y por tanto no menciono. Tampoco pueden recogerse todas las tesis y tesinas, comunicaciones en reuniones científicas como congresos, jornadas, etc. Vayan por delante mis disculpas.

Por lo demás, presentaré esta breve aproximación en tres partes. Una cronología del desarrollo de la historiografía desde 1939, un comentario de los trabajos publicados agrupados en grandes temas, y un comentario final sobre las tendencias historiográficas en el presente.

PRIMERA PARTE - La Armada Española del Siglo xx en la Historiografía de los últimos treinta años

La primera consideración a destacar, al realizar una aproximación aunque sea superficial a la historiografía sobre la Armada española en el siglo xx, es el peso brutal que tiene la guerra civil de 1936 a 1939. Es el tema central de la mayor parte de la producción histórica posterior a 1939 y domina también las obras que se escapan del marco estricto del conflicto pero convierten la historia anterior en antecedentes, y la posterior en consecuencias. Casi la mitad de los libros recogidos en la bibliografía anexa tienen la guerra civil como tema principal, y muchos otros dedican una gran parte de sus páginas al conflicto en un aspecto u otro. Incluso el primer trabajo publicado en la posguerra con la intención de hacer la crónica de la Armada más allá de la guerra fue el de Melchor Fernández (1946), obra de limitado valor desde el punto de vista historiográfico y buen ejemplo de literatura demasiado condicionada por el pensamiento y la retórica del momento.

En las décadas siguientes al final de la guerra se publicaron sobre todo memorias y testimonios, básicamente del bando vencedor, como se comentará más adelante. Por otro lado, los hechos anteriores a 1936 se consideraban el prólogo de la guerra, y tenían sentido sólo como explicación o justificación

de la misma. El punto de inflexión de la nueva historiografía sobre la Marina de guerra del siglo xx tuvo que ver también directamente con la guerra. En 1976 se publicó en España *La escuadra la mandan los cabos*, de Manuel Domínguez Benavides. Se trataba de una crónica de la guerra civil publicada en México en 1944 y que ofrecía una visión de la marina republicana cargada de agresividad, que coincidía en el tiempo con el inicio de la transición política a la democracia y una necesidad comprensible de explicar una parte de la historia que se consideraba que había sido ocultada y tergiversada. Sin embargo, esta obra no cumplía con ese propósito, ya que no se aproximaba a los hechos desde una posición crítica y fundamentada, sino desde el revanchismo.

A consecuencia del impacto que tuvo la publicación de este libro, en ese mismo 1976, surgió la idea de crear una colección donde se publicaran estudios sobre la guerra civil en la mar, una obra editorial auspiciada por el almirante Gabriel Pita da Veiga y Sanz y patrocinada por el Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada. Se trataba en realidad de un proyecto de historia oficial de la marina en la guerra civil, pero sólo fueron publicados tres volúmenes: el del publicista naval cántabro Rafael González Echegaray sobre la marina mercante, el del contraalmirante Fernando de Bordejé y Morencos sobre la política naval entre 1898 y 1936 y el del entonces comandante auditor Cervera Pery sobre la sublevación militar y la revolución en la Armada. Los tres volúmenes se caracterizaban, entre otras cosas, por un uso inteligente de las fuentes, por el uso de un tono mesurado y por una clara voluntad de presentar un nuevo tipo de historiografía. (4) Pese a su limitada difusión, los tres libros eran la prueba de que se podía explicar la historia más reciente y conflictiva desde una posición crítica y rigurosa y ofrecían, a la generación que no había participado directamente en la guerra, la posibilidad de entrar en una narración que no olía a propaganda de ningún bando, aunque fuera inevitable un cierto posicionamiento de los autores en favor de los vencedores.

La crónica de Ricardo Cerezo titulada *Armada Española. Siglo xx*, publicada en 1983, participa consciente o inconscientemente de la misma voluntad reivindicativa, desde una argumentación igualmente sólida, con un aparato crítico suficiente y con anexos documentales que permiten al lector

(4) Cervera Pery, en su reciente trabajo sobre la historiografía de la guerra española en el mar, ofrece algunos datos sobre este proyecto pero se refiere a ellos con excesiva modestia como parte implicada en el proyecto.

interpretar los hechos por sí mismo. Tiene una mayor perspectiva cronológica que los anteriores, ya que abarca el periodo 1900-1939. En cierto modo es el primer planteamiento serio que abarca esas cuatro décadas fundidas en un sólo bloque, aunque por otro lado, ejemplifica lo dicho anteriormente: en realidad, el protagonismo real es para la guerra de 1936-1939, de la que los acontecimientos anteriores son un largo prólogo, aunque hay que decir en su favor que el primer volumen es una buena síntesis del primer tercio del siglo.

En resumen, tal y como estaba sucediendo en la historiografía militar española en general, la década de 1980 se abrió con la aparición de trabajos de alto nivel sobre la historia de la Marina de guerra en el período más reciente. Existía todavía una irremediable toma de posición sobre hechos dolorosos y cercanos, pero con un avance significativo: la carga ideológica del autor cedía paso a una argumentación que se sustentaba en los documentos y en las interpretaciones razonadas y no viscerales. Se había roto en cierto modo el tabú de la guerra sin necesidad de renuncia a los propios principios y siempre en favor de la ciencia histórica. Pero mientras estas obras marcaban una nueva ruta, todavía la tendencia dominante en la historiografía naval era la tradicional, positivista, que se centraba en los acontecimientos y en el papel de los grandes personajes, pero sin perspectiva y sin voluntad de análisis. Una comparación, por ejemplo entre la *Historia de la Infantería de Marina Española*, publicada por Rivas Faval en 1967 y la obra de Bordejé sobre la política naval española entre 1900 y 1936 que formaba parte de aquella historia oficial proyectada, publicada diez años después, presenta con claridad dos formas de hacer historia apenas separadas en el tiempo.

De forma paralela, en la *Revista General de Marina*, medio de difusión carácter profesional esencialmente hecho y dirigido al personal militar, habían ido apareciendo con cierta frecuencia artículos históricos sobre la marina de guerra española aunque «con frecuencia son divulgaciones de conocimientos que muchas veces tienen más de curiosidades históricas que de historia propiamente dicha». (5) En todo caso, en el conjunto de trabajos dedicados a la Historia Marítima, los artículos que se centraban en el siglo XX eran escasos y casi siempre obra de autores militares, tal y como demuestra la historiadora Carla Rahn Phillips en un estudio realizado sobre los volúmenes publicados

(5) Jaime González Rodríguez, «Contenido histórico y cultural en la *Revista General de Marina*». en *La Revista General de Marina y su proyección histórica*. Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 10, 1990, p. 24.

hasta 1993. (6) La publicación en 1991 de un completo índice de la revista nos permite localizar con cierta facilidad estos trabajos. (7)

En ese escenario se dio un segundo gran salto adelante, con la creación en 1980 del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) y luego con la puesta en marcha de la *Revista de Historia Naval*, que salió a la luz por primera vez en 1983. El nacimiento de esta institución, a la que nadie puede negar el mérito de ser hoy en día el cerebro y el corazón de la investigación sobre nuestra historia naval, respondía a varias razones y tuvo dos consecuencias visibles en una primera instancia. En primer lugar, ofreció una plataforma para la publicación de forma coherente de aportaciones sobre historia marítima que con anterioridad ocupaban las páginas de la *Revista General de Marina*, que así recuperaba su sentido primero como órgano de expresión profesional de la Armada, cuyos lectores eran principalmente militares. Desde entonces se ha producido una especialización de facto: mientras que la *Revista General de Marina* es un vehículo de comunicación e información para miembros de la Armada y personas interesadas en la misma, la *Revista de Historia Naval* tiene un público sectorizado en aquellos interesados por la historia naval española, preferentemente, y de forma secundaria en otros aspectos como las industrias marítimas, los descubrimientos, la cartografía, etc. (8) Por otro lado, la *Revista de Historia Naval* se convertía en una puerta abierta a la colaboración de investigadores ajenos a la propia Armada, como por ejemplo historiadores procedentes de la Universidad.

El Instituto de Historia y Cultura Naval ha jugado desde entonces un importante papel en la promoción de una nueva historiografía que, sin desconectarse de su carácter tradicional (para lo bueno y para lo malo) utiliza diferentes medios (publicaciones, organización de Jornadas de Historia Marítima

(6) Véase el capítulo dedicado a España por Carla Rahn Phillips en John B. Hattendorf y Ernest J. King (eds.) *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*. Naval War College Press, Newport, Rhode Island, 1994, pp. 325-343.

(7) *Revista General de Marina (1877-1990) Índices cronológico, de autores y de materias* (2 vol., Madrid, 1991) La *Revista General de Marina* ha sido editada en DVD por el Ministerio de Defensa, por ahora en cinco discos que abarcan los números publicados entre 1877 y 2003.

(8) Valdaliso, analizando los artículos publicados en los diez primeros años de la revista, establecía en aproximadamente un 70% de la misma la dedicación a temas exclusivamente navales, frente a un 30% dedicado a temas de marina civil. Véase (Jesús María Valdaliso, «Progress of Maritime History in Spain», en Frank Broeze (ed) *Maritime History at the crossroads: a critical review of recent historiography*. Research in Maritime History n.º. 9. International Maritime Economic History Association. St. John's, Newfoundland, 1995, p. 244.

y Naval, etc.) para la promoción y la difusión de una nueva historiografía naval. Además, ha ido abriendo sus puertas a la participación de nuevos autores, y sin duda está llamado a jugar un papel fundamental en la *reconciliación* entre la historia marítima y la historia naval. Sin embargo, en las páginas de la Revista de Historia Naval la historia más reciente (más allá de la omnipresente guerra civil) continúa siendo minoritaria, aunque se detecta un progresivo interés por la marina de la Restauración. (9)

Hablando en términos generales, el papel de la marina de guerra Española en la época contemporánea no ocupa en absoluto el lugar que le correspondería en las obras generales sobre las Fuerzas Armadas. Casi siempre las citas se limitan a referencias básicas, casi anecdóticas, y en cualquier caso desproporcionadamente menores que las dedicadas al Ejército. Lo naval es, en definitiva, complementario de lo militar. Por poner un solo ejemplo, en la Historia de las Fuerzas Armadas, publicada en cinco volúmenes en 1983, (10) sólo una pequeña parte del segundo volumen está dedicada a toda la historia de la Armada, y es en todo caso una crónica superficial que no incide en el valor de lo naval en el conjunto de la Historia de España.

SEGUNDA PARTE - Los Grandes Temas

Probablemente la mejor forma de aproximarse a la historiografía más reciente sobre la armada española sea agrupando la abundante producción por temas, avanzando a la vez una de sus principales características: la abundancia de monografías y la falta de buenas obras generales y de síntesis. Se han publicado algunas visiones generales o crónicas, entre las que destacan con luz propia la anteriormente citada de Cerezo Martínez (1983), o la más reciente de José Ignacio González-Aller Hierro (1998), pero sigue pendiente la tarea de síntesis que permita disponer de un manual de historia institucional de la Armada, que recoja no sólo los hechos, los hombres y los buques, sino que también analice la organización interna de la armada, su estructura social, su financiación, su impacto en la economía del país, etc. Falta, por lo

(9) También la *Revista Española de Historia Militar*, publicación del Instituto de Historia y Cultura Militar (dependiente del Cuartel General del Ejército) ha servido para presentar trabajos sobre la Armada en época contemporánea.

(10) *Historia de las Fuerzas Armadas*. Editorial Palafox y Editorial Planeta. Zaragoza, 1983.

menos, un trabajo en la línea que apuntó José Cervera Pery hizo para la marina del s. XIX. (11) Como se ha indicado, la producción de abundantes estudios de tendencia monográfica es uno de los rasgos más significativos de la historiografía sobre la Marina de guerra española en general, y sobre el siglo XX en particular. También es uno de sus grandes lastres.

Historia y política naval

Al margen de los acontecimientos concretos, queda mucho por investigar en cuanto a la influencia de la Marina de guerra en las políticas de los diferentes gobiernos, o en cuanto al pensamiento de sus miembros, a nivel particular o incluso como colectivo. Mientras que el papel del Ejército de Tierra en los diferentes momentos del siglo XX, desde la Semana Trágica hasta el 23 F, han sido estudiados o comentados con mayor o menor profundidad, es poco lo que sabemos sobre la Armada como institución y sobre sus miembros como ciudadanos y como colectivo. Esta ignorancia es la que justifica que persistan tópicos que nadie parece discutir, y visiones limitadas y superficiales que ya sería hora de matizar y documentar. Y es que no podemos olvidar que aunque lo primero en la milicia es el espíritu de servicio, los marinos son hombres con ideas, enfrentados a conflictos políticos y de conciencia, y que responden como cualquier otro ciudadano ante los acontecimientos.

Repasaremos la producción historiográfica que tiene a la Armada como protagonista con el telón de fondo del convulso siglo XX entre 1900 (cuando se celebró el Certamen Naval de Almería, punto de partida de la recuperación moral y material tras el 98) y 1981, cuando con la entrada de España en la OTAN nos hallamos ante el umbral de la Historia Presente, terreno que como se comentará no ha sido apenas trillado. Sigamos un hilo cronológico en esta primera aproximación.

El resurgir de la Armada tras el Desastre de 1898 fue objeto de las VIII Jornadas de Historia Marítima con el título de *Política española y política naval tras el desastre (1900-1914)*, cuyas comunicaciones fueron publicadas

(11) José Cervera Pery. *Marina y Política en la España del siglo XIX*. Editorial San Martín, Madrid, 1979.

en el Cuaderno Monográfico del IHCN, número 15 (1991). Mas en profundidad, sobre el Certamen Naval de Almería, en 1900 como punto de partida de la recuperación moral y material de la marina de guerra española tras el desastre, destacan tanto la monografía de Antonio de la Vega y Pilar Ruiz publicada en 1984 como la afinada síntesis que José Cervera hizo en el marco de las citadas jornadas en 1991.

En cuanto a los sucesivos planes de recuperación de la Armada, en las citadas Jornadas se presentaron dos trabajos directamente relacionados: el de Miguel Ángel Serrano y el de Antonio de la Vega. Este último autor se ocuparía, un par de años después (1993) del fallido Plan Ferrándiz de 1904. Hay también una aproximación al Programa Naval de 1907 desde el punto de vista económico, de la mano de J. Harrison (1976). Se trata en todo caso de una todavía escasa bibliografía sobre un tema fundamental como es la política de Antonio Maura para la recuperación no sólo de la Marina de guerra sino también de las industrias marítimas general, una cuestión sobre la que se debería profundizar, especialmente con ocasión del próximo centenario de dichos acontecimientos. (12) Maá reciente es el resumen hecho por Alejandro Anca del Programa Naval Maura-Ferrándiz, incluido en un libro de 2005 sobre Real Liga Española. Por su singularidad, recojo también el trabajo de Ricardo Bartlett (2002) sobre quien fue el primer presidente de la Generalidad de Cataluña, Francesc Macià, y su papel en la discusión de la Ley de Escuadra de 1908.

La convulsa historia de la presencia española en Marruecos, y en especial las campañas de África entre 1909 y 1927, ha recibido escaso tratamiento por parte de la historiografía más reciente, y en todo caso la atención se ha centrado en el papel del Ejército o en acontecimientos concretos como el desastre de Annual en 1921. El papel de la Armada en ese conflicto ha sido objeto de comentario, de forma tangencial, por historiadores que se han ocupado de la marina mercante, como Carlos Llorca o Marino Santos, pero pocos han prestado atención al papel de la Marina de guerra. Destaca el artículo de Ricardo Álvarez-Maldonado publicado en la *Revista de Historia Naval* (1992), que sin embargo no parece haber tenido continuidad salvo en la síntesis de Jesús Narciso Núñez incluida en una obra general sobre las campa-

(12) Una excepción está en el artículo de Guadalupe Chocano, «Concepción marítima de Don Antonio Maura», publicado en el *Cuaderno de Pensamiento Naval*, núm. 4, de diciembre de 2004.

ñas de Marruecos (2001). Más recientemente, con una presentación atractiva que acerca el tema al gran público, el libro de Antonio Carrasco, José Luis de Mesa y Santiago Luis Domínguez (2000) sobre el desembarco de Alhucemas en 1925 representa un tipo de publicación, que combina el texto riguroso y la imagen, muy en el estilo de los populares volúmenes de Osprey Publishing sobre campañas o batallas. En este siglo de historia de la Armada hay un momento que por sí sólo ha generado más bibliografía, de la mejor y de la peor clase: la Guerra Civil, y naturalmente sus antecedentes y sus consecuencias inmediatas. Para este periodo un trabajo recientemente publicado simplifica mi trabajo. Se trata del valioso libro de José Cervera Pery (2008) que trata precisamente de la historiografía de la guerra española en el mar. Este autor, con un dominio total de la materia y con un estilo ágil, agrupa la bibliografía más relevante, a su entender, en tres grandes grupos: los que denomina libros fundamentales, los libros directos y los libros circunstanciales. Además, comenta otras obras que se refieren a las marinas extranjeras y la guerra naval, la guerra naval en las historias generales, la guerra naval en las historias militares, la guerra naval en las historias del conflicto, la guerra de los fascículos, trabajos inéditos, memorias y tesinas e incluso la narrativa. En esta breve reseña yo repasaré la bibliografía sobre la guerra civil bajo un criterio ligeramente distinto (que en ningún caso debe leerse como enmienda al citado autor) con especial atención a las aportaciones historiográficas de los últimos tres décadas.

En pleno conflicto, cuando todavía ambas flotas estaban enfrentadas y el desenlace no estaba claro, empezaron a aparecer libros que glosaban la feroz lucha de los nacionales, que en inferioridad de condiciones plantaban cara a la teóricamente poderosa flota gubernamental. Sorprendentemente, (o no) no hubo contrapartida por parte republicana. Con la victoria a la vista y luego ya asegurada todavía aumentó el número de publicaciones de esta índole. En esta línea están, por ejemplo, los libros de los hermanos Jiménez Arnau (1938), Víctor María de Solá (1938 y 1939), Mauricio de Oliveira (1937-1939), García (1939), Pardo (1937), Luna (1939), Cambra (1940 y 1941), Ferrari Billoch (1939), Fuentes (1940), y muchos otros que están recogidos en la bibliografía adjunta al final de este artículo. En los años siguientes se publicaron otros trabajos totalmente integrados en esta línea de glorificación de la marina nacional: Cervera, Chereguini y Arriaga (1948), Sevillano (1952) y sobre todo los testimonios de dos de los principales protagonistas de

la guerra. Primero se publicaron las memorias póstumas de Francisco Moreno, completadas por sus hijos Salvador y Fernando (1959) y casi diez años después las de Manuel Cervera Valderrama (1968). Enfriados ya los recuerdos de la guerra, se publicaron testimonios de personajes que sin ser protagonistas de primera fila, ofrecen la visión del combatiente voluntario Cañal y Gómez-Imaz (1967), Cañal (1977), etc.

Por parte de los marinos republicanos los testimonios escritos son casi inexistentes, por razones diversas. Sin embargo, destacaremos que desde el exilio en México salieron a la luz dos libros, curiosamente el mismo año (1944) que han sido fundamentales para la comprensión de lo sucedido en zona republicana: las memorias de Bruno Alonso, Comisario General de la flota republicana (reeditadas en 2006), y el libro de Manuel Domínguez Benavides *La escuadra la mandan los cabos*, cuya segunda edición de 1976 llegó a España en plena transición política, causando un gran revuelo.

En los últimos años se han publicado lo que yo calificaría de *memorias a distancia*, es decir, testimonios escritos recientemente o tal vez memorias que han reposado durante años y muestran la realidad de ambos bandos; son interesantes desde el punto de vista historiográfico y no contienen excesiva agresividad. Buenos ejemplos son los trabajos de Parra (1989), Paz (1991) o Campillo (2003).

Con más de cuarenta años de perspectiva, en los años ochenta empezaron a aparecer obras generales, de síntesis, sobre la guerra naval entre 1936 y 1939. Sin duda abrió camino la obra *Armada Española. Siglo xx* (1983) de Ricardo Cerezo (1983), de la que se ha hablado anteriormente. En 1987 Michael Alpert, autor de una meritoria obra sobre el Ejército Popular, dio a la imprenta una obra de síntesis sobre la guerra civil española en el mar, a la que siguió un año después el libro de Cervera Pery, similar en su concepción de manual pero con las diferencias lógicas respecto a Alpert, tratándose de dos escuelas historiográficas diferentes. Cabe decir que ambos trabajos son realmente valiosos, y cumplen con su cometido de resumir en pocas páginas, sin renunciar al rigor, los datos imprescindibles para comprender lo que fue aquella guerra naval. Diez años más tarde, en 1998, los ya citados hermanos Moreno de Alborán (hijos del almirante Salvador Moreno) publicaron una densa obra en cinco volúmenes, cargada de documentación, que en mi opinión combina una voluntad reivindicativa respecto a la figura de su padre con una cierta intención de ser la obra definitiva sobre el conflicto. Sin quitarle

mérito alguno (es sin duda la obra más documentada publicada hasta ahora) su punto débil es el de no conseguir el distanciamiento necesario para situar la crónica de la guerra sin decantarse claramente por uno de los bandos.

Los antecedentes inmediatos (es decir, la política naval de la 2ª República) no han recibido excesiva atención en forma de estudios monográficos, sino que forman parte de obras generales o son sólo los capítulos de introducción de otros libros. Son excepciones los trabajos de Laureau (1984) Bartlett (2004) o Franco Castañón (2004). Este último autor se adentra en un espinoso y discutible tema como es la importancia de la Masonería en la Marina de guerra española, cuestión que en todo caso el autor presenta con seriedad y sentido crítico. El estallido de la guerra, pronunciamiento militar exitoso en algunos lugares y fallido en otros, donde la respuesta fue un estado revolucionario, fue sin excepciones dramático y sangriento. Estos sucesos fueron descritos de forma magistral por Cervera Pery (1978) en un libro de referencia que todavía no ha sido superado, aunque han aparecido nuevas aportaciones la esclarecedora de Sueiro sobre el papel del radiotelegrafista Benjamín Balboa en el fracaso del golpe militar en la Armada (1983) y otras más o menos nuevas en Méndez (2001), Hernández Conesa (2002) o Ruiz de Ahumada y Ruiz de Sierra (2005). Curiosamente, el drama de los últimos días de la guerra, con su carga de sangre y confusión, también ha recibido la atención de algunos autores de forma particular. El primero en ocuparse de la sublevación y contrasublevación en Cartagena en fue Luis Romero (1971), a quien han seguido Martínez (1992) o Pérez Adán (2004), este último a partir de la minuciosa narración de la tragedia del *Castillo de Olite*. Finalmente, la situación de la Armada al acabar el conflicto ha sido descrita por Rodríguez González (2002), para cerrar de un portazo los tres años de guerra en la mar.

Uno de los temas más debatidos y discutidos todavía es el verdadero alcance de la intervención extranjera en la guerra. También en su aspecto naval se han publicado estudios que inciden en este aspecto, aunque sin duda se trata de un tema que no está agotado en absoluto. La primera monografía que se centraba exclusivamente en una marina extranjera fue la de José Luis Infiesta sobre la marina italiana (1975). Este prolífico autor que publicó la mayor parte de su trabajo bajo el pseudónimo de Alcofar Nassaes, realizó con sus limitados recursos documentales una meritoria síntesis, muy valiosa durante años para los historiadores hasta la publicación en 1994 de una obra de carácter oficial, la de Franco Bargoni, publicada originalmente en Italia y

traducida por José Manuel Veiga. También sobre la intervención italiana debemos citar el libro de John F. Coverdale, publicado en 1975 en los EEUU y editado en su edición castellana cinco años después, o la aportación de Campo (1997).

Sobre el papel de la Gran Bretaña en nuestra guerra el libro clásico es el de Peter Gretton (1984), que aporta una visión totalmente británica (es decir, sin voluntad de interpretación de la guerra más allá de los intereses del Reino Unido), muy ilustradora del conflicto que se dio en la mayor parte de marinas europeas entre la obligada neutralidad y las simpatías naturales hacia los nacionales, máxime cuando en el otro bando se había dado una situación revolucionaria y sangrienta. Por otro lado, el libro de Gretton aporta mucha información sobre la complejidad del Comité de No Intervención y otros aspectos relacionados. Más limitada en sus objetivos fue la monografía de James Cable (1979) sobre el papel de la Royal Navy en el bloqueo naval a Bilbao y la evacuación de refugiados. Singularmente, para el estudio de la postura francesa sólo hay una obra realmente interesante, la de René Sabatier de Lachandenede, publicada originalmente por el Service Historique de la Marine en 1997 y editada por el Ministerio de Defensa, Madrid 2001.

Muy diferente es el interés despertado por la participación germana en apoyo del bando nacional. Una primera aproximación la hizo Claude Huan desde la *Revista de Historia Naval* en 1986, esencialmente una síntesis limitada por las características propias de un artículo breve. Le siguió en la misma revista otro artículo, esta vez de Francisco González, centrado en este caso en un hecho puntual relacionado con la captura del vapor *Marta Junquera* por parte del crucero alemán *Königsberg* en aguas del Cantábrico. Tras unos años en que el tema parece haber perdido interés, se publicaron en 2005 dos trabajos de mayor peso. El primero es de Raúl Arias, y se centraba en la intervención alemana, directa e indirecta, en la guerra. El segundo es de Lucas Molina, un autor que también ha hecho valiosas aportaciones sobre la defensa de costas o la industria naval en Galicia (2002 y 2007 respectivamente) y que incide aquí directamente en la ayuda militar alemana, aunque no sólo en la marina, y que en trabajos posteriores ampliará a los años de la inmediata posguerra (2007).

La polémica participación de la URSS en nuestra guerra, supuestamente en apoyo de la República, también ha despertado mucho interés, y a partir de la apertura de los archivos ex-soviéticos en los años noventa se han abierto nuevas posibilidades de conocimiento. Ya en 1966 quien había sido agregado

naval de la embajada de la URSS y futuro gran Almirante, Nikolai Kuznetsov, publicó en Moscú un capítulo sobre la ayuda rusa a la España republicana, en una obra colectiva y conmemorativa. Aunque no carece este libro de datos de interés, naturalmente es una manifestación de la historia oficial soviética, totalmente acrítica y como tal debe ser manipulado con reservas. Pero fue a partir de los años ochenta, en la plataforma que ofrecía la *Revista de Historia Naval*, se presentaron aportaciones realmente valiosas sobre esta cuestión: González Echegaray (1984), José Luis Infiesta (1990 y 1995), los rusos Monakov y Ribalkin (1993) y más recientemente Nicolai Eguipko (2001), los hermanos Fernando y Salvador Moreno de Alborán y Reina (2001) y César O'Donnell (2006). Naturalmente la documentación que contienen los archivos rusos tiene que llevar en los próximos años a una reescritura de la participación soviética, de su responsabilidad en la inoperatividad de la flota republicana y de los fines últimos de la estrategia soviética en España. Para acabar con la participación extranjera, citemos el artículo de Beatriz Figallo publicado también en la *Revista de Historia Naval* (1985) sobre la marina argentina.

La guerra naval en su conjunto, o mejor dicho, desde el punto de vista operativo y estratégico, ha sido descrita en las obras generales citadas más arriba, a las que deberíamos añadir el análisis más focalizado en la estrategia naval del reputado Ricardo Cerezo (1984), aparecido poco después de la publicación de su obra general. En cuanto al resto de publicaciones (de las cuales no pretendo dar cuenta exhaustivamente) pueden agruparse con mayor o menor exactitud siguiendo un criterio subtemático. Por ejemplo, la campaña del Norte ha sido tratada por Laruelo (1998), Mortera (2005) o Molina (2006) entre otros, pero lo realmente destacable es la abundante bibliografía que ha generado el estudio del papel de la denominada Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi y los combates en aquel rincón del Cantábrico: desde el libro conmemorativo de los cuarenta años del combate del cabo Machichaco (1977) al trabajo de Romaña (1984), los dos libros que la editorial Txertoa de San Sebastián ha dedicado los buques auxiliares (2000) y a las fuerzas navales republicanas en el norte (2004), y merece una mención aparte el trabajo riguroso y completo de Juan Pardo, que fue el catálogo de una exposición presentada en el Museo Naval o Untzi Museoa de San Sebastián.

La campaña del Mediterráneo, por su parte, ha sido objeto de estudio desigual por parte de algunos investigadores, especialmente en las dos últimas décadas. Boado (1996) y Ramírez (2003) se han ocupado del paso del

Estrecho, el primero desde un aspecto concreto y el segundo dando una visión general de esos hechos, mientras que González Huix hizo una radiografía del papel del puerto de Tarragona durante el conflicto (1995), monografía de carácter local pero que plantea una propuesta metodológica que podría ser utilizada para el análisis del rol de los diferentes puertos como espacios de comunicación y como objetivos militares a la vez. Hago un paréntesis para decir que, aunque en los últimos años se han publicado excelentes historias de puertos españoles (con el apoyo del ente público Puertos del Estado), el tema concreto de la guerra civil se despacha generalmente en unas pocas líneas y no ha sido objeto apenas de estudios detallados, salvo el referido al puerto de Gijón, dirigido por María Luisa Calleja en 2004. Volviendo al Mediterráneo, y en cierto modo relacionado con el libro de González Huix, el prolífico Infiesta Pérez se ha centrado en los bombardeos aéreos y navales sufridos por el litoral mediterráneo (su trabajo ha sido publicado en dos volúmenes, que aparecieron respectivamente en 1989 y 2000), así como de arrojar más luz sobre el desembarco republicano en Mallorca (1997). En otra línea bien diferente, Juan Pardo dejó temporalmente la marina de Euskadi para aportar datos inéditos sobre la flotilla de vigilancia y defensa antisubmarina de Cataluña (2002 y 2005) y tanto Franco Castañón como Guardia se han ocupado, en sendos artículos publicados en 2006, de las vicisitudes vividas por el destructor *José Luis Díez*.

En otro lugar se ha dicho ya que la publicación de monografías de foco limitado es una de las características de la historiografía española reciente. Especialmente abundantes son las publicaciones que tienen por objeto de estudio buques o series de buques. También en el marco general de la guerra civil se han realizado muchos trabajos, de alto nivel, sobre esta cuestión, una escuela que tiene su punto de partida en la publicación en 1971 del libro de José Luis Infiesta, que entonces escribía bajo el seudónimo de Alcofar Nassaes. En esta obra sencilla y sin pretensiones hacia un primer censo bastante completo de las fuerzas navales en conflicto, trabajo que él mismo complementó en 2000 en un artículo publicado en la *Revista de Historia Naval*. El valor de este libro radica en su voluntad de ofrecer un instrumento de trabajo a otros historiadores y en un vehículo de difusión entre los aficionados al tema. En los últimos años Dionisio García ha editando cuatro volúmenes, entre 2002 y 2003, donde recoge, por tipos de buques, la lista completa de las unidades participantes en la guerra civil, cerrando en cierto modo el círculo abierto por Alcofar Nassaes en 1971.

De forma paralela se han ido publicando trabajos de mayor o menor calado sobre los buques protagonistas de la campaña, de los cuales citaremos los más destacados. Abundan los escritos sobre el crucero *Baleares*, como por ejemplo el trabajo de Infiesta en 1988, el muy completo y actualizado trabajo de Fullana, Connolly y Cota publicado en 2000, la anécdota recogida por García (1997) y la primera parte del retrato del crucero *Baleares* (a punto de ser publicada la segunda parte), por Juan Escrigas (2004). También se ha escrito sobre el crucero *Canarias* (Rivas, 1997 y Barceló-Fortuny, 2004), sobre el acorazado *Jaime I* y el crucero *Libertad* (Hernández Conesa, en dos cuadernos de «Cartagena Histórica»), sobre el destructor nacionalista *Huesca* (Feal, 2006), etc. Pero por encima de otros buques, los submarinos y su actuación en la guerra civil han recibido una atención preferente, tanto por los misterios que han rodeado al trágico final de alguno de ellos como por el interés que este arma tiene para muchos aficionados a los buques de guerra. La obra capital es, sin duda, la que publicaron Rodríguez Martínez-Granizo y González-Aller Hierro en 1982, ampliada en 2003 por el segundo). A partir de este trabajo han ido saliendo a la luz nuevas aportaciones como las que Treviño (1998), Bendert (1999), Mollá (1999), Cerrada (1996) o Cayuelas (1999). De forma excepcional, un investigador extranjero, el norteamericano Frank C. Willard, ha publicado interesantes artículos sobre la guerra submarina entre 1936 y 1939, a partir de su propia tesis doctoral presentada en 1969 y ampliada con investigaciones posteriores. Se trata, por un lado, de un trabajo sobre el papel de los submarinos alemanes (1991), y por otro lo que viene a ser una pequeña monografía sobre los submarinos bajo mando de oficiales soviéticos, que ha sido publicada fraccionada en tres artículos publicados en la *Revista de Historia Naval* (1991, 1999 y 2000).

Para acabar con las armas, es de justicia citar dos monografías muy especializadas pero que presentan sus respectivos centros de interés con solvencia. Por un lado, Emilio Herrera publicó en 1987 un libro sobre el papel de los hidroaviones de la Aeronáutica Naval durante el conflicto. Por otro lado, Artemio Mortera (autor de obras sobre temas tan variados como el asedio de Gijón o el papel de los bacaladeros de la PYSBE como unidades auxiliares) publicó en 2006 un minucioso trabajo sobre la artillería naval en activo durante la guerra.

El repaso a la historiografía de la guerra civil en la mar no estaría completo sin citar los trabajos de investigación que se han ocupado del impacto

de la guerra sobre la marina mercante, y del papel de ésta en el desarrollo de los acontecimientos y de la victoria final del bando franquista. Este apartado se inicia con la ya clásica obra de González Echegaray, publicada en 1977 en el marco del proyecto ya citado del Servicio Histórico de la Armada y realizada por primera vez a partir de fuentes primarias hasta entonces apenas utilizadas. Es esta obra todavía el libro de referencia para los estudiosos, naturalmente corregido y mejorado por aportaciones posteriores de la que citaremos las de Santacreu (1992), O'Donnell (1993), Coll y Infiesta (1996), Eaton (2006), Infiesta Cano (2000), etc. Cabe decir que el tema no está ni mucho menos agotado y que sería necesaria una actualización de la obra ya antigua de González Echegaray.

La historiografía naval profesional sólo en fechas muy recientes ha comenzado a ocuparse del periodo posterior a la Guerra Civil. Una razón de índole general es la relativa proximidad del periodo a analizar y los problemas varios que esa proximidad conlleva para el análisis histórico, entre los que la disponibilidad y el acceso a las fuentes es el más importante. Por otro lado, la falta de perspectiva puede conducir a distorsiones y a una instrumentalización del ejercicio historiográfico. Un primer intento de resumir el periodo posterior a 1939 lo tenemos en de la crónica de Ricardo Álvarez (1997), que abarca tanto el periodo correspondiente a la dictadura del general Franco como la transición y aún más allá. Un aspecto que sí ha recibido atención es la participación de marinos españoles en la Segunda Guerra Mundial, ya no en la División Azul o en la Escuadrilla Azul, sino bajo el pabellón de la bandera de la Kriegsmarine. Se trata del libro de Alfonso Escuadra (1998), que presenta con claridad unos hechos poco conocidos. En otro sentido, Lucas Molina ha investigado la ayuda militar alemana a la Marina de guerra española entre los años 1924 y 1944, en dos artículos publicados en la *Revista de Historia Naval* en 2007. Pero más allá de estas incursiones, de enfoque muy limitado a unos hechos concretos, falta todavía más investigación sobre el papel jugado por la Armada española en el conflicto mundial.

Luis Coello ha analizado con minuciosidad tanto la Marina de guerra española en la inmediata posguerra (2000) como el impacto que tuvieron sobre la misma los tratados con EEUU de 1953 (1984). Su investigación, que como puede verse no realizó siguiendo el orden previsible, es el mejor instrumento publicado hasta ahora para la comprensión de esos años difíciles, aunque el tratamiento que realiza Coello se centra más en los aspectos técnicos

que en los políticos o económicos, de forma que todavía queda mucho por investigar sobre las dos décadas que siguieron al final de la contienda civil. No conozco más obras que tengan como objeto de análisis la Marina de guerra española bajo el franquismo, sino es a partir de referencias puntuales (y siempre limitadas) en obras de carácter general. En cuanto al periodo más cercano a nosotros, que debería permitarnos conocer y comprender como vivió la Armada el proceso de transición a la democracia, nos resulta todavía un misterio. Quedan sin respuesta muchas preguntas sobre la ideología imperante en la marina en los momentos inmediatamente previos a la reforma democrática, sobre cómo se ha vivido el proceso de cambio que pasó por la profesionalización total, e incluso sobre el papel desconocido que ésta pudo tener en el frustrado golpe de estado del 23 de febrero de 1981. Con el fin y efecto de poner un punto final a la revisión historiográfica, propongo que la incorporación de España a la OTAN el 29 de octubre de 1981 sea, para el estudio de la Armada española, la frontera entre la historia reciente y lo que algunos historiadores propugnan como la Historia del Tiempo Presente, es decir, la historia de los hombres vivos y de la sociedad existente. (13)

Hombres y máquinas

La historiografía española sobre nuestra Marina de guerra tiene una franca tendencia a los estudios monográficos, centrados en un tema concreto que es desarrollado con detalle e incluso exhaustividad. Se trata de una limitación que impide a menudo tener perspectivas amplias sobre una materia o sobre un periodo, ya que la lente del investigador se concentra en lo particular y no en lo general. No es un defecto único y exclusivo de nuestra historiografía, sino más bien una forma de hacer historia que poco a poco va siendo superada o queda limitada a un sector de lectores aficionado a este tipo de lecturas, del estilo de las ya citadas publicaciones de Osprey. Dicho esto, debemos tener presentes dos realidades. La primera, que muchas de estas monografías son producto de profundos y serios estudios que merecen ser respetados. La segunda, que sin estudios monográficos sólidos no será posible realizar en el futuro las lecturas a escala macro que son tan necesarias. Comentaremos a

(13) Más información sobre esta metodología en <http://www.historiadelpresente.blogspot.com/>.

continuación las monografías que tienen como objeto de estudio tanto los hombres en servicio en diferentes Cuerpos como las máquinas, es decir, las embarcaciones.

Un primer grupo de publicaciones se centra en diversos Cuerpos de la Armada. Sobre la Infantería de Marina, ya en la década de 1960 se publicó una historia en dos volúmenes a cargo de José Enrique Rivas Favat (1967), un ejemplo de crónica acrítica y anticuada, minuciosa pero carente de otra cosa que no sea el dato. Aun así fue reeditada hace pocos años. La historia de este Cuerpo ha sido completada y complementada por trabajos posteriores de Sánchez Pastor (1991) y de Hugo O'Donnell (1999). También se han publicado algunas monografías de valiosas sobre otros cuerpos y servicios, como la dedicada a la Intendencia por José Antonio Rodríguez Villasante (1996), (14) al Servicio Farmacéutico por Manuel Martínez Cerro (publicada en 1990 y basada en su tesis doctoral leída dos años antes), a la Artillería Naval por Manuel Acedo (1967) o por Lucas Molina (2002, 2002a), a las Armas Navales por García-Parreño (1982) e incluso a los buzos, en la crónica de Juan Ivars y Tomás Cuevas (1987).

Mención aparte merece el extinto Cuerpo de Maquinistas de la Armada, que fue objeto en 1991 de un cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, concretamente del número 12, en el que se recogían aportaciones de Bonaplata, Fernández, Leira, Martínez, Ocampo, Piñeiro Terrones, Veiga y De la Vega. Este último autor, Antonio de la Vega, leyó en 2006 su tesis doctoral precisamente sobre el Cuerpo de Maquinistas, y unos años antes, en 1986, había publicado una obra imprescindible sobre la propulsión mecánica en la Armada. Por el contrario, no conozco ningún trabajo destacable, para el siglo XX, sobre un colectivo tan importante como es el de los ingenieros navales militares, y tampoco sé que haya recibido un tratamiento adecuado un Cuerpo desconocido fuera del marco estricto de la Armada, como es el Cuerpo Jurídico.

Finalmente, los aficionados a los uniformes, emblemas y condecoraciones, también encontrarán trabajos de su interés, como el de los hermanos Alía Plana sobre la aviación naval (2002), el de Juan José Piñeiro sobre el Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1991) y una aportación de José María Bueno, autor ya clásico de diferentes obras sobre uniformidad y divisas, para la Infantería y la Artillería de Marina (1985).

(14) En 1970 Juan Llabrés había publicado un pequeño trabajo sobre este asunto, bajo el título de *Aportación bibliográfica a la historia del Cuerpo de Intendencia de la Armada*.

Un tipo de obra muy popular entre los investigadores de las Fuerzas Armadas y de la Historia Militar son las monografías dedicadas a las máquinas, en este caso a buques, series de buques y clases. En 1971 Alfredo Aguilera y Vicente Elías publicaron un libro donde se recogía de forma sistemática la lista de todos los buques españoles en activo desde 1885 hasta 1970, presentados por categorías. Bajo el subtítulo de *Crónica y Datos*, en dicha obra el lector podía encontrar unos datos básicos mínimos, fotos y esquemas; pronto se convirtió en una obra de referencia para todos los interesados en las historias de los buques. A su estela se han ido incorporando, en los más de treinta años transcurridos, nuevas obras cada vez más especializadas y más completas, que utilizan ahora la biografía de las embarcaciones o las sagas de sus clases y series para presentar aspectos de la historia política, económica y militar de la Armada, aunque siempre el objeto de estudio prioritario son las máquinas de guerra y su historial. Repasaremos, sin ánimo de exhaustividad, las publicaciones más representativas, recordando que algunas de ellas han sido comentadas al hablar de la historiografía sobre la Guerra Civil.

En 1989 se publicó el libro de Jesús Salgado sobre los buques de escolta, que dedica casi la mitad de su texto a la marina española del s. xx. En la década de los noventa destacan el estudio sobre el crucero en la marina de guerra española, por Carlos Fernández (1993), y el esplendido retrato de un buque con gran significación, el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* por José Cervera y Rafael Estrada (1994). De la misma época es la ya citada radiografía que realiza Juan Luis Coello de los buques de la inmediata posguerra (1995, con reedición en 2000) y de algo más tarde el análisis que realiza el mismo autor sobre la ayuda americana y el Programa de Modernización en la Armada (1997). Iniciado ya el siglo xxi se han publicado nuevas monografías, de las que destacamos solamente algunas: la crónica, eminentemente gráfica, del buque escuela *Galatea*. (2002); la reseña del papel de la fragata en la Armada, por Agustín Ramón Rodríguez y Juan Luis Coello (2003); interesante aunque referente a un buque todavía a flote es la monografía de Encarna Hernández y Diego Quevedo sobre el submarino *Delfín S-61* (2004), buque que tras su baja ha sido conservado para la posteridad como buque museo en Torre Vieja; la crónica de la agitada vida de la corbeta *Tornado* (luego Asilo Naval Español) por Alejandro Anca (2005). A este mismo autor se deben otras monografías publicadas en 2006 sobre el crucero *Carlos V*, sobre torpederos y destructores y sobre los yates *Urania* y

Giralda, y otra similar en 2007 sobre los remolcadores y lanchas remolcadoras de la Armada hasta 1940. Caso especial es la investigación de José Ramón García sobre los acorazados de la clase España (que incorpora los nuevos formatos digitales al publicarse como CD-Rom en 2007). Y la última novedad, el impecable estudio sobre los destructores de la Clase Oquendo a cargo de Camil Busquets, Albert Campanera y Juan Luis Coello (2008)

Sobre los submarinos, y al margen de lo referente al papel concreto de los sumergibles durante la Guerra Civil, tema sobre el que hay abundantes estudios, y de obras menores, encontramos visiones generales como las de Ramírez Gabarrús (1983), Diego Carmona y Eusebio Martínez (2000) y finalmente el completísimo trabajo de Camil Busquets, Albert Campanera, Juan Luis Coello y Agustín Ramón Rodríguez (2002), que probablemente pueda ser considerado también un trabajo definitivo sobre la materia. Finalmente, en cuanto a la aeronáutica naval, el primer tratado destacado fue el de Rafael de la Guardia sobre el Servicio de Aeroestación (1969), al que siguió un nuevo trabajo del mismo autor sobre la Aeronáutica (1977, reeditado en 2002). Nuevas aportaciones vinieron de la mano de Ramírez Gabarrús (1987), Ramírez Galván (1988), Sánchez Lladó (2004) y de la crónica gráfica de Francisco Guerrero, César O'Donnell y Vicente Rodríguez (2004), destacando también aquí el documentado libro sobre los portaaviones españoles, obra de los prolíficos autores Camil Busquets, Albert Campanera y Juan Luis Coello (1994).

Industria naval

La historiografía sobre la industria naval española es sólida, aunque probablemente todavía insuficiente. En cualquier caso, el despegue de la historiografía sobre los astilleros modernos ha sido bastante reciente, se ha producido en el decenio de 1990. Aunque se trata de un tema tangencial al que es propiamente la historia naval, dada la incidencia de esta industria en el desarrollo de la Armada no podemos dejar de comentarla, aún de forma breve. Antes de la citada década, el único trabajo destacables fue el de Antonio Gómez Mendoza (1988), el primero en ofrecer una interpretación general de la evolución del sector entre mediados del siglo XIX y 1936, haciendo especial hincapié en el papel desempeñado por el Estado indirectamente a través los programas navales y las leyes de escuadra (Ferrándiz, Miranda, Cortina, Cornejo, etc.).

La política naval, especialmente la del Gobierno Maura, no sólo suscitó controversia en los momentos de promulgarse, sino también entre los propios historiadores, que han examinado el coste de oportunidad de la misma (Harrison, 1980; Viaña, 1991; Cubel, 1994). Posteriormente han aparecido nuevos trabajos monográficos sobre los principales astilleros españoles, entre los que cabría citar, entre otros, el dirigido por Stefan Houpt y José M^a Ortiz-Villajos (1998) sobre Astilleros Españoles S.A. (y sus compañías constituyentes), el de Lozano sobre la Sociedad Española de Construcción Naval y la construcción naval militar (1997), así como su tesis doctoral presentada en 1998 sobre al arsenal de Ferrol entre 1880 y 1936), o las aportaciones de Romero de Díaz Morlán y Gutiérrez Molina sobre el astillero Echevarrieta y Larrínaga, ambas de 1999. Quisiera citar también una aportación de Albert Campanera (en prensa) sobre el papel de la industria naval catalana en el desarrollo de la marina de guerra española a finales del XIX y principios del XX, un papel poco conocido e incluso intencionadamente obviado en ocasiones. Acerca del periodo que va desde 1939 en adelante, también han aparecido en fechas muy recientes algunas investigaciones históricas, entre las que hay que mencionar los trabajos de Ramírez (1980) o de Cáceres (1997), este último sobre el papel del INI en la industria de construcción naval, etc. Y aquí debemos recordar también el libro de Coello (1984) sobre el impacto del programa de modernización consecuencia de los tratados con EEUU de 1953. Una de las últimas aportaciones es la de José María González-Llanos sobre la factoría de Ferrol (2006).

Marina de guerra y marina mercante, ¿una relación imposible?

En 1902 José Ricart Giralt, capitán de la marina mercante, publicista naval y personaje clave para la comprensión de la historia contemporánea de la marina española, pronunció en el Ateneo de Madrid una conferencia que llevaba por título *Marina militar y marina mercante: dos cuerpos con una sola alma*. Este autor era un ferviente partidario de la comunión entre ambas marinas con el fin de conseguir que lo marítimo tuviera en España el papel que merecía. Lo cierto es que la relación entre la Marina de guerra y la Marina comercial, y sus aspectos sociales y económicos, no tiene equivalen-

te con el ejército de tierra o con el ejército del aire, más allá de los aspectos puramente industriales. La Marina de guerra ha tenido una implicación enorme en un sector muy importante de la economía nacional, y eso debería obligarnos a contemplar todos los aspectos de esta relación desde un punto de vista amplio. Pero mientras que el estudio de la marina mercante se ha desarrollado con energía durante los últimos veinte años, continúa vivo un problema endémico de nuestra historiografía, que no deja de ser un problema más profundo: la separación entre lo civil y lo militar. Debería haber llegado ya el momento de romper esta lectura bipolar y estanca, y aproximarse a la historia marítima desde un punto de vista global. Pese a la inevitable (y a veces necesaria) especialización, las tendencias historiográficas actuales permiten construir puentes entre una y otra.

Apuntemos por ahora que se debería prestar atención a las relaciones entre la Armada y la marina mercante, por ejemplo, desde el punto de vista de la regulación del trabajo y de la disciplina, (15) del trasvase de personal de una a otra en periodos de conflicto, de la Reserva Naval, de la participación de la Armada en los órganos directores del tráfico marítimo, del papel de los diferentes ministros de Marina (aunque en este campo hubo una incursión por parte de Cuenca y García, 1995), etc. En este apartado no podemos olvidar una institución que debía cumplir esta función de casa común de ambas marinas: La Liga Marítima Española. Esta institución constituida, en 1900, agrupaba diferentes intereses bajo la idea de recuperar el poder naval y marítimo del pasado, a través del apoyo estatal a la marina, y del hermanamiento entre la marina mercante y la de guerra. Tuvo un papel fundamental en el desarrollo de la legislación proteccionista de principios del siglo XX y en la gestación de grandes proyectos legislativos como la Ley de Comunicaciones Marítimas y la Ley de la Escuadra. Un reciente trabajo de sobre la Liga es del de Ricardo Arroyo, Juan Ricardo Pérez de Rubín y Alejandro Anca (2005), muy interesante pero que no agota, ni mucho menos, las posibilidades de este tema. Más crítico era el de Rodrigo (2004) sobre el papel de la Liga como grupo de presión.

(15) Solo conozco en este sentido el trabajo de Juan Zamora, *Notas para una historia del movimiento obrero en la marina mercante*, Museu Marítim de Barcelona, Barcelona. (2003a) Una de las tesis de este trabajo es la sumisión de la marina mercante ante la marina de guerra como una de las causas de la hipertrofia del movimiento obrero en la marina civil. Por otro lado, el autor de estas líneas trabaja en una tesis doctoral sobre el mundo del trabajo en la marina mercante, en la cual el análisis del papel de la Armada tendrá un papel destacado.

La Armada y las Ciencias

También en el siglo xx la Marina de Guerra ha jugado un papel importante en el desarrollo de las ciencias, destacando especialmente en el campo de la biología marina. Las obras más destacadas publicadas en los últimos años, que superan al estudio de Juan Llabrés (1959) sobre la aportación española a la ciencia náutica entre 1801 y 1950, son las siguientes: el trabajo de Fernando Moreno de Alborán sobre los buques hidrógrafos de la Armada (1984), el libro de Juan Pérez Rubín y Esteban Arriaga sobre las expediciones científicas españolas en Ultramar desde el siglo xvi hasta el siglo xx (1995), el libro de José González sobre el Observatorio de San Fernando (aunque sólo en sus últimas páginas se ocupa del s. xx, de los años difíciles bajo la dirección de Tomás de Azcárate) o el artículo del mismo autor sobre el Observatorio de San Fernando y la expedición española a Guinea en 1952 (2003). Mención aparte merece el papel que empezó a jugar la Armada española en la exploración antártica en el último cuarto del siglo xx, recogido en trabajos como el general de Juan Batista (2001) o el de Juan Tena, centrado este último en el buque oceanográfico *Hespérides* (2001)

Incluyo en este apartado lo relativo a las enseñanzas navales en el siglo xx, especialmente el papel de la Escuela Naval Militar, que también han sido objeto de atención por parte de los investigadores, desde la publicación de un artículo de José María Blanca Carlier en 1991. Un par de años después, en 1993, el Instituto de Historia y Cultura Naval organizó unas Jornadas con motivo del cincuentenario de su traslado y publicó un cuaderno monográfico, el número 21, sobre este asunto. De este monográfico destacan especialmente los artículos de Manuel Catalán-Pérez, José Ángel Fernández Arruty y Amancio Landín. El círculo se cierra en cierto modo con el libro de Guadalupe Chocano sobre los 75 años de la Escuela de Guerra Naval. La enseñanza de los maquinistas navales de la Armada también tuvo su atención, en un artículo de José Martínez, publicado en 1991 en otro cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, en concreto el número 12. Y entrando en una materia mucho más concreta, la enseñanza naval durante la guerra en la zona republicana ha sido abordada por Margarita Barrionuevo y María Jesús Melero (1986) y también por el prolífico José Cervera Pery, en uno de los cuadernos de la colección *Cartagena Histórica*.

Armada y sociedad

Las relaciones entre la Armada y la sociedad española a lo largo del convulso siglo xx no han sido fáciles y en gran parte nos resultan mal conocidas. No es posible hacer aquí un análisis exhaustivo de la bibliografía publicada en los últimos años sobre sociología militar desde que en 1967 Julio Busquets Bragulat publicó *El militar de carrera en España*. (16) y menos sobre los el papel político de los militares en la sociedad española. Si será suficiente apuntar algo que no debe sorprendernos: la Armada ocupa un papel menor en dicha bibliografía, respecto al tratamiento que recibe el ejército de tierra. Es decir, que la Armada está presente en las obras generales sobre la relación entre la sociedad española y el Ejército, desde la obra clásica de Stanley Payne publicada en 1967 (editada en castellano por Ruedo Ibérico en 1968) hasta las últimas producciones historiográficas. Pero tanto en este libro como en las obras publicadas en los últimos años, el común denominador es que el papel de la Armada aparece siempre muy diluido.

Es necesario profundizar en el estudio del origen social y condiciones de vida de los marinos de guerra, desde los soldados voluntarios hasta los altos oficiales (muchos de los cuales forman parte de auténticas sagas) pasando por las clases que han nutrido las filas de subalternos y especialistas. Esto incluye también la cuestión del servicio militar obligatorio (y su impacto positivo y negativo, entre la gente del mar), (17) la transición de la administración militar a la civil (de Comandancias de Marina a Capitanías Marítimas, por ejemplo), la imagen que la sociedad ha tenido y tiene de la marina de guerra, etc. Otros temas que apunto como posibles campos de análisis son la relación entre la Armada y los medios de comunicación, el papel de los publicistas navales, el papel de los medios de difusión del pensamiento naval o el problema de la creación de una auténtica conciencia naval, por poner algunos ejemplos.

(16) Julio Busquets Bragulat, *El militar de carrera en España. Estudio de Sociología Militar*, Ed. Ariel, Barcelona, 1967 (existe una reedición del año 1984). En dicho libro la Armada está prácticamente ausente. Más reciente (y menos innovadora) es la obra de José Gárate Córdoba, *Historia Social de las Fuerzas Armadas Españolas*, publicadas en 1986 por Pearson - Alhambra en ocho volúmenes.

(17) Pocas son, por ejemplo, las referencias a la Armada contenidas en el libro de Jose F. García Moreno *Servicio Militar en España (1913-1935)*. Servicio de Publicaciones del EME, Madrid, 1988.

TERCERA PARTE - Nuevas tendencias Historiográficas

Las corrientes actuales de la historiografía internacional en el campo de la historia marítima contemporánea se han articulado, en las últimas dos décadas, en torno a la Internacional Maritime Economic History Association (IMEHA), que aunque nació desde la perspectiva de la historia económica, paulatinamente que fue abriendo sus puertas a otros campos, entre ellos naturalmente la historia naval. El vehículo de difusión fundamental es el *Internacional Journal of Maritime History*, que publicó su primer número en junio de 1989. Esta revista es hoy en día fuente imprescindible para conocer la producción reciente y las corrientes historiográficas actuales. Como respuesta a la aproximación clásica a la historia marítima centrada en la tecnología, la historia política, la biografía, etc., desde una posición descriptiva de corte positivista, estas dos plataformas se han ido consolidando a lo largo de los últimos veinte años abriendo las puertas a una renovada historiografía, incidiendo ahora también en lo social, en lo antropológico y también en campos tan prometedores como el arte o la literatura como fuentes para el análisis de la Historia. (18)

La producción historiográfica actual, para ser validada dentro de los parámetros de calidad internacionales, debe incorporar algunas características concretas entre las que destacaré tres. La primera, que se tome conciencia de la internacionalidad de la materia de estudio; la historia marítima debe abordarse siempre desde una perspectiva internacional, lo que no es en ningún caso incompatible con el estudio local o sectorial. La segunda, que se incorpore una perspectiva social y económica de los acontecimientos, sus causas y sus consecuencias. Y la tercera, que cualquier estudio monográfico se integre en una disciplina mayor, teniendo en cuenta la consideración de que la historia es algo global que se devalúa al ser compartimentada en parcelas descritas con una visión limitada. (19)

¿Se está dando en la historiografía naval española un avance similar al que se ha dado para la historiografía económica y social sobre la marina mer-

(18) Véase BROEZE, Frank (1995), «Maritime History at the Crossroads: A Critical Review of Recent Historiography» en Frank Broeze (ed.) *Maritime History at the Crossroads: A Critical Review of Recent Historiography*. Research in Maritime History, num 9, International Maritime Economic History Association, St. John's, Newfoundland, pp. ix-xxi.

(19) Sobre esta propuesta véase Lewis Fischer y Helge W. Nordvik, «The context of Maritime History: the New Internacional Journal of Maritime History» en *INJM*, vol.1, núm.1, junio de 1989, p. 6-9

cante en la España contemporánea en los últimos veinte años? Podríamos medir este proceso a partir de tres indicadores: el número y la calidad de los trabajos publicados; la participación de historiadores *profesionales* (pertenecientes a Universidades y centros de investigación); y la inserción de la nueva historiografía española dentro de los circuitos internacionales especializados en esta materia, visible a través de su colaboración en publicaciones extranjeras, en su pertenencia a asociaciones científicas o consejos de redacción de revistas especializadas, o finalmente a su participación en proyectos de investigación de alcance internacional.

El resultado, en mi opinión, es alentador. Creo sinceramente que la historiografía naval española está en la línea de incorporarse a nuevas formas de hacer historia, aunque también comparto la censura de Valdaliso cuando dice que el progreso ha sido considerable, «aunque todavía con una estrechez de miras y un obsesivo interés por el detalle, en detrimento de una visión más amplia». (20) Diversas circunstancias hacen que seamos optimistas ante el futuro: la primera, la incorporación de una nueva generación de historiadores; la segunda, las actuales posibilidades de formación y de acceso a las fuentes (lo que redundará en un mejor uso, por ejemplo, de los inagotables fondos conservados en el Archivo General de Marina); (21) la tercera, el redescubrimiento o relectura de fuentes seguramente infrautilizadas; y la cuarta, y no menos importante, un cambio de mentalidad en la sociedad española que, en su mayor parte, ya ha comprendido y aceptado que lo militar forma parte inseparable de su historia y como tal debe ser incorporado a la infraestructura historiográfica del país, sin etiquetas innecesarias.

La historiografía naval española todavía sufre, por otro lado, de algunas carencias. En pocos casos en la producción historiográfica sale de sus estrictas fronteras e incide en lo social o lo económico con un foco más amplio. Por otro lado, la historia naval española se centra demasiado en nuestras propias fronteras, cuando se vería beneficiada sin duda por una apuesta clara en favor de la historia comparada con la historia de otras marinas de guerra. En una tercera instancia, falta la incorporación de los investigadores que vengan de la historiografía *civil*. El camino hacia el futuro pasará, en los próximos años,

(20) Jesús María Valdaliso, «Progress of Maritime History in Spain», p. 247.

(21) Para su conocimiento continúa siendo imprescindible la consulta de la obra de Ana María Vigón Sánchez, *Guía del Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid 1985.

por una necesaria relación con otras ciencias sociales (como la economía, la antropología o la sociología) y una profundización y mejor uso de metodologías cuantitativas y cualitativas, que debe reflejarse en la producción de monografías y artículos que incorporen conceptos de mayor calado teórico. En este sentido quisiera citar dos ejemplos de estudios que tienen a la Armada como objeto de análisis, pero en líneas de investigación muy novedosas. Se trata de dos tesis doctorales leídas recientemente. La primera, obra de Cesar B. Herraiz de Miota (2003), tiene como objeto de estudio la previsión social mutualista en la Armada. Se trata, pues, de una aproximación a un aspecto interno pero ilustrador de los problemas básicos de los miembros de nuestra marina de guerra. La segunda marca una vía de aproximación a la Armada bien diferente; se trata de la tesis de Juan Doncel de la Colina (2004) que bajo el título de *Símbolos identitarios y cambios de valores*, propone una lectura sociológica de la base naval de Ferrol, sus gentes y su entorno, bajo una perspectiva que debería aplicarse al pasado y al presente de la Armada.

Además de las obras generales y manuales, cuya ausencia ya ha sido señalada, también sería útil la redacción de un diccionario especializado, no estrictamente sobre léxico o vocabulario naval, sino una obra de referencia sobre la Armada y los organismos que la componen (flotas, escuadras, bases, dependencias, escuelas, etc.), los buques, etc. Este tipo de diccionarios se han popularizado en los últimos años, y resultan de gran utilidad no sólo al investigador profesional que quiere iniciarse en lo naval, sino a un público más amplio de personas interesadas en el tema. (22)

La Nueva Historia y el auge de la biografía no parecen haber llegado a la historiografía naval reciente. Son escasas biografías publicadas sobre marinos ilustres, y las existentes son visiones ya antiguas y tradicionales. Por ejemplo, las dos aproximaciones a la biografía de Julio Guillén Tato publicada por Jesús Pabón (1972) y Vicente Ramos (1976). (23) Esta limitada producción deja casi virgen un territorio que puede aportar una visión diferente de nuestra historia reciente, haciendo un análisis de la acción individual del biografiado como medio para comprender los acontecimientos y procesos

(22) Un referente puede ser la obra de Cristina Borreguero, *Diccionario de Historia Militar. Desde los reinos medievales hasta nuestros días*. Barcelona: Ariel, 2000.

(23) En 1999, con motivo del centenario de su nacimiento, el Ministerio de Defensa publicó la obra *Bibliografía de D. Julio Guillén y Tato (1897-1972)*, un trabajo de María Guillen Salvetti, hija del almirante.

históricos en los que el personaje en cuestión participó. En este sentido quedan a la espera personajes fundamentales como Ferrándiz, Navarrete, Miranda, etc. e incluso el retrato de linajes o familias de marinos (los Moreno, Cervera, Bastarreche, etc.) que, aún hoy, prestan a la Armada sus apellidos cargados de historia. Una primera incursión en este terreno, tan esquemática como meritoria, fue realizada por Antonio de la Vega sobre los Cervera (1997). Se trata de un curioso libro donde, en pocas páginas llenas de nombres y datos, llama la atención sobre las enormes posibilidades que tiene el estudio de una familia para la comprensión de la vida en la Armada, de los mecanismos de promoción, de los criterios según los cuales las diversas generaciones escogen la carrera de las armas (no como un mecanismo endogámico de supervivencia, sino como una auténtica forma de vida vocacional), etc.

Y en la misma línea se hecha en falta la redacción de autobiografías, que con sus limitaciones y peligros, permitiría a los historiadores del futuro profundizar en nuestra historia más cercana. Un ejemplo de lo anterior es la autobiografía de Manuel Espinosa (1992) que permite a través de la anécdota comprender la letra pequeña de la Historia. Lamentablemente, la mayor parte de miembros de la marina de guerra (y de las Fuerzas Armadas en general) afrontan su carrera pasada con la modestia de un asunto profesional, carente de interés para los demás, sin comprender que su testimonio puede ser muy valioso.

Durante generaciones, la historia naval ha sido campo reservado a oficiales de la Armada, o en todo caso a autores con una estrecha relación con la misma. Es lo que el profesor Manuel Flores Díaz contrapone al hablar de *visión del historiador* y *visión del marino o del militar*. (24) Pero mientras que hace un siglo esto era sin duda así (ahí están Fernández Navarrete, Fernández Duro, Guillén Tato y otros clásicos para demostrarlo), en la historiografía del siglo XX, junto a los marinos que compatibilizan la carrera de las armas con la investigación histórica, se han ido incorporando paulatinamente autores civiles sin una conexión directa con la Armada desde un punto de vista profesional o familiar. Especialmente en los últimos veinte años una importante nómina de historiadores que no son militares de carrera se han ocupado de temas históricos. Algunos son profesionales de la historia (es decir, proceden del

(24) Manuel Flores Díaz: «Historia militar y naval española medieval. Un acercamiento al estado de la cuestión» en *eHumanista*, volumen 10, 2008 p. 253.

medio universitario o de la investigación profesional) y otros proceden del mundo del periodismo, del derecho o son simplemente aficionados al estilo de los eruditos clásicos. Sea cual sea sus antecedentes, lo destacable es que hacen que la historiografía española no se haya estancado sino que avance, aunque con una cierta lentitud, por el camino de la alta investigación. No sorprende, por otro lado, la aplastante mayoría de investigadores españoles, lo que hace deseable que autores extranjeros, con otros puntos de vista, otras metodología y el distanciamiento adecuado se interesaran por nuestra historia marítima contemporánea más allá de cuanto atañe a la Guerra Civil, donde si encontramos investigadores norteamericanos, franceses, italianos, rusos, etc.

Hago aquí una pausa para dedicar unas pocas líneas a los publicistas navales, y recupero intencionadamente ese término hoy casi en desuso. Es preciso recordar que España ha contado, en años difíciles, con un grupo de investigadores civiles no profesionales que han dedicado sus vidas al estudio de la Marina de guerra española en el siglo XX y, sobre todo, a la difusión de su historia. Su obra se haya dispersa no sólo entre libros sino en centenares de artículos de revistas, muchas de ellas de carácter divulgativo, qué es donde radica su mayor valor. Cuando los temas militares eran vistos desde la sociedad como algo ajeno e incluso antipático, ellos trabajaron (y trabajan) por explicar una realidad que trasciende cualquier interpretación o manipulación política: una historia de hombres y de máquinas al servicio de la nación, servidores y no dueños de la misma. (25)

Retomando la realidad de las corrientes historiográficas actuales, la mayor parte de los investigadores citados en la bibliografía adjunta trabajan de forma aislada, o en ocasiones son coautores de algún libro. Pero no podemos hablar, en puridad, de grupos de trabajo, ni de equipos que trabajen en proyectos que vayan más allá de una única obra. Un buen ejemplo son los trabajos de Camil Busquets, Albert Campanera y Juan Luis Coello sobre los portaaviones (1994), sobre los destructores de la Clase Oquendo (2008), o sobre los submarinos (2002), esta vez con la incorporación al grupo de Agustín

(25) Aquí debo citar recordar nombres como el de José Luís Infiesta (bajo el seudónimo de Alcofar Nassaes), Ramírez Gabarrús, Camil Busquets, Albert Campanera, Juan Luis Coello, etc. Hay autores que se han ocupado del presente de la Armada o del pasado remoto, pero dada la imposibilidad de hacer distinciones temáticas incluyo también los nombres de, Agustín Ramón Rodríguez, Juan Llabrés, Alfredo Aguilera, Vicente Elías, Rafael González Echegaray, Antoni Blasi, Juan Bautista Robert, José María Gavaldá, Andreu Gutiérrez, Ignacio Taibo, Pere Redón, Fermín Gallego, Javier Sánchez, etc.

Ramón Rodríguez. Estos autores no son en realidad un grupo de investigación al estilo de los promovidos desde las Universidades. Aún más: se trata de investigadores que trabajan en el campo de lo naval al margen de las principales líneas de investigación de los Departamentos universitarios o de los Centros de Estudios. Este aislamiento está relacionado, naturalmente, con la todavía difícil conexión entre lo civil y lo militar.

Por otro lado, salta a la vista la inexistencia de obras carácter colectivo que, desde diferentes posturas, ilustren con sus aportaciones un trabajo articulado en torno a un tema. En mi opinión, un ejemplo de lo que puede dar de sí este tipo de colaboraciones es la obra recientemente publicada (2005) sobre la Real Liga Naval Española (sobre la Liga Marítima en realidad) que contiene de hecho tres trabajos muy diferentes: el de Ricardo Arroyo Ruiz-Zorrilla sobre Antonio Maura y lo marítimo, el de Ricardo Pérez de Rubín sobre la figura de Adolfo Navarrete y por último, pero no menos importante, el de Alejandro Anca sobre el Programa Naval Maura-Ferrándiz. En un estilo similar deberían promoverse obras colectivas alrededor de un tema determinado.

Otro problema en relación con los autores es su encasillamiento. Es casi imposible encontrar autores que naveguen con igual soltura en la marina mercante o en la de guerra (para el caso del siglo XX, naturalmente). Una excepción es la del prolífico Cervera Pery, un nombre propio que destaca en la historiografía naval, pero que también publicó en 1978 una síntesis de la historia de la marina mercante española que, con las naturales limitaciones, es hoy en día una obra de referencia. (26)

Conclusión

La historiografía española para la marina de guerra del siglo XX marcha con ritmo firme y dispone de los elementos necesarios para garantizar su progreso y su éxito futuros. El repaso de lo producido en los últimos treinta años y de forma muy especial la evolución que la investigación ha mostrado a lo largo de diferentes etapas lo demuestra. En las páginas precedentes he seña-

(26) José Cervera Pery: *La marina mercante española. Historia y circunstancia*. Editorial San Martín. Madrid, 1978.

lado cuáles eran, según mi opinión (naturalmente subjetiva y por tanto rebatible) algunos de sus defectos, carencias o lagunas que deben ser cubiertas, todo ello como modesta aportación a su mejora y enriquecimiento. También he insistido en el papel que debemos jugar aquellos investigadores que venimos de la historia marítima civil, acercándonos a lo naval como algo propio que no podemos ignorar y cuyo desconocimiento nos impedirá comprender la realidad de la Historia Marítima española contemporánea como un todo.

Un último comentario. La Armada española tiene una cierta tendencia a moverse a partir de grandes efemérides. Sucedió con el 98 y sucedió con Trafalgar. Nos acercamos ya a algunos acontecimientos y circunstancias del siglo xx que invitan a un esfuerzo similar y nos permitirían asomarnos ya a la historia contemporánea con una nueva perspectiva. Desconozco realmente si se está trabajando en la celebración de los cien años de la Ley Maura sobre Protección de las Industrias Marítimas, y del Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz, pero creo que no debería perderse esta oportunidad. Y no sólo por lo atractivo de los centenarios, sino porque es una invitación a conmemorar no una derrota militar, sino un momento de energía, de fuerza de voluntad y de inteligencia que pudo haber devuelto a España el lugar que le correspondía en un convulso siglo xx. Y de aquí en adelante, sería conveniente utilizar este tipo de conmemoraciones para promover proyectos de investigación que permitan ir fijando la historia del siglo xx con solidez, fundiendo lo naval y lo civil en una única cosa con un sentido único.

Bibliografía: (27)

ACEDO CERDÀ, Manuel: *Real Cuerpo de Artillería de la Armada. Síntesis histórica, 1717-1967*. Editorial Naval, Madrid, 1967.

AGUILERA, Alfredo y ELÍAS, Vicente: *Buques de Guerra Españoles. 1885-1971. Crónica y datos*. Editorial San Martín. Madrid, 1972 (primera edición, 1968, Editorial Naval).

- *Buques de guerra españoles. 1971-76* (suplemento a la obra anterior), Editorial San Martín, Madrid 1977

ALIA PLANA, Jesús y ALIA PLANA, Miguel: «Los uniformes y emblemas de la aviación naval desde su creación hasta 1936» en *Revista de Historia Naval*, número 76, 2002, pp. 87-104.

ALONSO, Bruno: *La Flota republicana y la guerra civil de España. Memorias de su Comisario General*. Imprenta Grafos, México D.F., 1944 (reedición de Ediciones Espuela de Plata, 2006).

ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*. Siglo XXI de España Editores, Madrid, 1987.

ÁLVAREZ-MALDONADO, Ricardo: «Contribución de la Armada a la difícil pacificación de nuestro protectorado marroquí» en *Revista de Historia Naval*, número 37, 1992, pp. 83-113.

- *Crónica de la Armada Española (1939-1997)*. Empresa Nacional Bazán, Madrid, 1997.

ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El historial de la corbeta Tornado (1862-1940). Viaje a través de la política española del último tercio del siglo XIX y Memoria del Asilo Naval Español*, Museu Marítim de Barcelona, Barcelona, 2005.

- *El crucero protegido Emperador Carlos V*, Madrid, Némesis, 2006.

- *Torpederos y destructores en la Armada española*. Navantia. Madrid, 2006.

- *El Urania y el Giralda. De grandes yachts de recreo a buques al servicio de la Armada Española*. Real Academia del Mar, Madrid, 2006.

(27) Resultará evidente para el lector que se trata de una bibliografía realizada sin ánimo de exhaustividad, especialmente dada la dificultad de recoger todo lo publicado en infinidad de artículos de revistas especializadas. Salvo contadas excepciones, no se recogen por ejemplo, artículos publicados en revistas de divulgación (*Historia y Vida*, por ejemplo), sectoriales (*Defensa, Revista Española de Historia Militar*, etc.) o en obras sobre pensamiento naval. Además, puede haber omisiones que lamentamos, sobre todo en cuanto a la producción de monografías locales de limitada circulación.

- *Remolcadores y lanchas remolcadoras de la Armada (1860-1940)*. Damaré ediciones, Pontevedra, 2007.
- *El Arsenal de Cartagena. Descripción de las obras, dependencias, talleres y construcción naval durante el período 1801-1908*. Fundación Alvargonzález, Gijón, 2007

ANCA ALAMILLO, Alejandro y PAZOS PÉREZ, Lino. J: *Naufragios de la Armada Española...y otros sucesos marítimos acaecidos durante el siglo XX*. Real de Catorce, Madrid, 2006.

ANDRÉS-GALLEGO, José: «El regeneracionismo» en *Política española y política naval tras el Desastre (1810-1914)*. Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 15. Madrid, 1991, pp. 49-64.

ARIAS RAMOS, Raúl: *La Kriegsmarine en la guerra civil española*. AF Editores de Historia Militar. Valladolid, 2005.

ARROYO RUIZ-ZORRILLA; Ricardo PÉREZ DE RUBÍN, Juan; ANCA ALAMILLO, Alejandro: *La Real Liga Naval Española. Breve historia de su creación y de sus primeras iniciativas en defensa de la España Marítima*, Palafox & Pezuela, D.L., 2005.

AZCÁRATE RISTORI, Isabel de: *Tomás de Azcárate García de Lomas, capitán de Fragata. Su muerte por fin esclarecida (1889-1936)*. Cádiz, 2000.

BALLESTEROS, Alfonso: *Juan Antonio Suanzes, 1891-1977. La política industrial de la postguerra*. LID Editorial Empresarial, León, 1993

BARCELÓ-FORTUNY, José María: *Historia y estela del Crucero Canarias*. Editorial Almena. Madrid, 2004.

- «Ciudad de Palma: del blanco al gris y viceversa», en *Revista General de Marina*, diciembre 2006, p. 859-866

BARGONI, Franco: *L'impegno naval e italiano durante la Guerra Civile spagnola*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1992 (edición española a cargo del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1994, traducción de José Manuel Veiga García)

BARRIONUEVO, Margarita y MELERO, María Jesús: «¿Existió una auténtica Escuela Naval en la zona republicana?» en *Revista de Historia Naval*, número 15, 1986, pp. 85-98.

BARTLETT, Ricardo: «Francesc Macià y la Ley de Escuadra de 1908» en *Actes del 1º Congrés d'Història Marítima de Catalunya*. Edición en CD-Rom del Museu Marítim de Barcelona. Barcelona, 2002.

- «Las relaciones navales hispano-mexicanas durante la Segunda República» en *Actes del 2º Congrés d'Història Marítima de Catalunya*. Edición en CD-Rom del Museu Marítim de Barcelona. Barcelona, 2004.

BATISTA GONZÁLEZ, Juan: *España y la Antártida (Contribución de las Ciencias y de las Fuerzas Armadas al conocimiento del sexto continente)*. Colección Adalid, Ministerio de Defensa, Madrid, 2001.

BENDERT, Harald (1999), «La operación Úrsula y el hundimiento del C-3» en *Revista de Historia Naval*, número 67, 1999, pp. 77-80.

Biblioteca del Mar. (2 vol.). Caja de Ahorros de Alicante y Murcia. 1987

BLANCA CARLIER, José María: «La Escuela Naval Militar: su origen histórico» en *Revista de Historia Naval*, número 32, 1991, pp. 11-44.

BLAS OSORIO, Juan M: «Notas para la historia de la salida de S. M. Alfonso XIII de España» en *Revista de Historia Naval*, número 53, 1996, pp. 53-69.

BOADO ENDEIZA, Leopoldo: «Un olvido histórico: el paso del Estrecho el 5 de agosto de 1936 y el alférez de navío José María Moreno y Mateo-Sagasta» en *Revista de Historia Naval*, número 55, 1996, pp. 97-100.

BONAPLATA REQUEJO, Carlos: «Evolución del Cuerpo de Maquinistas de la Armada desde 1915» en *Maquinistas de la Armada (1850-1990). Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 12*. Madrid, 1991, pp. 101-116

BORDEJE y MORENCOS, Fernando de: *Vicisitudes de una política naval Antecedentes. Desarrollo de la Armada entre 1898 y 1936*. Editorial San Martín, Madrid, 1978

BUENO CARRERA, José María: *La Infantería y la Artillería de Marina, 1537-1931*. Edición del autor, Málaga, 1985

BUSQUETS I VILANOVA, Camil: *Las Marinas de guerra occidentales después de la Guerra del Golfo*. Madrid, Aldaba Ediciones, 1992

- *La lucha en la Mar y por la Mar*, tomos IV y V de la obra colectiva *El Hombre y la Mar*, Agualarga y Grupo Cultural, Madrid 2005

BUSQUETS I VILANOVA, Camil y COELLO LILLO, Juan Luis: «De los 40 a los 90. Medio siglo de la Armada Española» en *Defensa*, número 23 (Extraordinario), septiembre de 1993.

BUSQUETS I VILANOVA, Camil; CAMPANERA, Albert; y Coello, Juan Luís: *Los portaaviones españoles*. Madrid, Aldaba Ediciones, 1994

BUSQUETS I VILANOVA, Camil; CAMPANERA, Albert; y COELLO, Juan Luis: *Los últimos destructores españoles: la Clase Oquendo*. Real de Catorce, Madrid, 2008.

BUSQUETS I VILANOVA, Camil; CAMPANERA I ROVIRA, Albert; COELLO LILLO, Juan Luis y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Los submarinos españoles*. Aguilar Grupo Editorial, Madrid, 2002.

CABLE, James: *The Royal Navy and the siege of Bilbao*. Cambridge University Press, Edinburgh, 1979.

CÁCERES RUIZ, Juan Ignacio: *La actividad del Instituto Nacional de Industria en el sector naval: una visión histórica*, Madrid, Fundación Empresa Pública - Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo 9705. (1997),

CALLE, Emilio y SIMÓN, Ada: *Los barcos del exilio*. Madrid, Oberón, DL., 2005.

CALLEJA GONZÁLEZ, María (cord.): *El Puerto de Gijón en la guerra civil*. Autoridad Portuaria de Gijón, Editorial Lunweg, Barcelona, 2004.

CAMBRA, Fernando P de: *Historias de la mar en guerra*. Editorial Mar, Barcelona, 1940.

- *Frente de Mar (Singladuras de guerra)*. Barcelona, 1940.
- *El crucero Baleares*. Barcelona, 1941.

CAMPANERA ROVIRA, Albert: «Un ministre de Marina atípic: Lluís Companys i Jover» en *Actes del 2º Congrés d'Història Marítima de Catalunya*. Edición en CD-Rom del Museu Marítim de Barcelona. Barcelona, 2004.

- «La industria catalana y la marina española» en *Actes del 3º Congrés d'Història Marítima de Catalunya* (en prensa)

CAMPILLO RUIZ, Rita: *Los sueños perdidos. Crónica de un marino español*. Universidad Politécnica de Valencia, Valencia, 2003

CAMPO RIZO, José Miguel: «El Mediterráneo, campo de batalla de la guerra civil española: la intervención naval italiana. Una primera aproximación documental» en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, núm. 19, 1997, pp.55-87

CAÑAL Y GÓMEZ-IMAZ, Ignacio: *Caña a la vía. Apuntes de un marinero voluntario*. Editorial Naval, Madrid, 1967.

CAÑAL, Modesto: *Memorias de un marinero voluntario (1935-1939)*. Editorial Católica Española, Sevilla, 1977.

CARRASCO GARCÍA, Antonio; DE MESA GUTIÉRREZ, José Luis; y DOMÍNGUEZ LLOSÀ, Santiago Luís: *Las imágenes del desembarco. Alhucemas, 1925*. Almena, Madrid, 2000.

CARRERO BLANCO, Luis: *España y el mar* (3 vols.), Instituto de Estudios Políticos. Madrid, 1962

CASTILLO, Antonio del: *La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico (1855-1955)*, I.G. Seix Barral Hnos, Barcelona, 1955.

CASTILLO, Fernando; MORENO, José María y MARTÍNEZ, Elena. *Hombres y barcos. La fotografía de la Marina española en el Museo Naval (1850-1935)* Madrid, 2007.

CATALÁN-PÉREZ URQUIOLA, Manuel: «Investigación científica y Enseñanza Superior en la Armada» en *La Escuela Naval Militar en el cincuentenario de su traslado. Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 21*. Madrid, 1993, pp.11-38.

CAYUELAS ROBLES, Ramón: *Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la Guerra Civil Española C-5 y C-2*. Club Universitario, Alicante, 1999.

CEBALLOS ESCALERA, Alfonso: «El pluricondecorado teniente de navío Núñez Rodríguez» en *Revista de Historia Naval*, número 88, 2005, pp. 97-101.

CERRADA, Gabriel M: «Un accidente en el Estrecho: la varada del submarino republicano C-5» en *Revista de Historia Naval*, número 53, 1996, p 91-93.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Armada Española. Siglo xx* (4 vols.). Ediciones Poniente. Madrid, 1983.

- «La estrategia naval en la Guerra Civil» en *Revista de Historia Naval*, número 6, 1984, pp. 5-24.

CERVERA PERY, José: *Alzamiento y revolución en la Marina: la Marina en la guerra de España: 1936-1939*. Madrid, San Martín, 1978.

- *La guerra naval española (1936-39)*, Editorial San Martín, Madrid, 1988.

- «El despertar de la marina: El Certamen naval de Almería» en *Política española y política naval tras el Desastre (1810-1914). Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 15*. Madrid, 1991, pp.39-48

- «La botadura del crucero Almirante Cervera» en *Revista de Historia Naval*, número 78, 2002, pp. 109-112.

- *La historiografía de la guerra española en el mar 1936-1939*. Aglaya, Cartagena, 2008.
- *La Escuela Naval Popular de Cartagena. 1938-1939 un intento frustrado*. Cartagena histórica. Cuadernos monográficos núm. 12. Editorial Aglaya, Cartagena, s.f.

CERVERA PERY, J. y ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: *Embajador y Navegante. Semblanza biográfica del buque-escuela Juan Sebastián de Elcano*. Diario de Cádiz y Ingrasa Editorial, Cádiz, 1994.

CERVERA CABELLO, Manuel; CHEREGUINI Y DÍAZ-SUTIL, Ricardo; y ARRIAGA Y DE GUZMÁN, Carlos: *Crucero Baleares (Diciembre 1936-Marzo 1938)*. Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada. Madrid, 1948.

CERVERA VALDERRAMA, Juan: *Memorias de guerra (1936-1939)*. Editora Nacional, Madrid, 1968.

CHOCANO, Guadalupe: *La Escuela de Guerra Naval: 75 años de Historia*. Ministerio de Defensa. Centro de Publicaciones, Madrid, 1999.

COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada Española. La Ayuda Americana y el Programa de Modernización*, Madrid: Aldaba Ediciones, 1984 (2ª edición por Agualarga Editores. Madrid, 1997).

- *Buques de la Armada Española. Los años de la Postguerra*. Aldaba Ediciones S.A. Madrid, 1995 (2a edición por Agualarga Editores, Madrid 2000)

COLL PUJOL, José y INFIESTA PÉREZ, José Luis: «Las peripecias del mercante inglés *Lake Lugano* durante la guerra civil española» en *Revista de Historia Naval*, número 53, 1996, p 35-51.

Comisión de la Armada para Salvamento de Buques, Barcelona, Barcelona, 1941.

COVERDALE, John F: *Italian Intervention in the Spanish Civil War*, Princeton University Press, 1975 (edición española por Alianza Editorial, Madrid 1979)

CUBEL, Antonio: «Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936», *Revista de Historia Industrial*, núm. 5, 1994, pp. 93-119.

CUENCA TORIBIO, José Manuel y GARCÍA MIRANDA, Soledad: «Estudio sociológico de los ministros de Marina» en *Revista de Historia Naval*, número 50, 1995, pp. 71-88.

CUQUERELLA JARILLO, Vicente: *La odisea de la fragata Ariete en la costa de la Muerte. (Los héroes anónimos del 25 de febrero de 1956)*. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 2003.

DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: «La indefensión naval de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial» en *Revista de Historia Naval*, número 88, 2004, pp. 95-71.

DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Canarias y la Armada Española*. Aula de Cultura de Tenerife. Cabildo de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, 1995

- *Presencia de la Armada en el puerto tinerfeño*. Autoridad Portuaria de Tenerife, Madrid, 1997.

DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta 1870-1963. El capitalista republicano*, LID Editorial Empresarial, Madrid 1999

DOMÍNGUEZ ADRUBAU, Mariano: «La marina de guerra en las campañas de Marruecos» en *Revista General de Marina*, num. 204, 1983, pp. 339-351

DOMÍNGUEZ BENAVIDES, Manuel: *La escuadra la mandan los cabos*. Artes Gráficas Comerciales, México D.F. 1944 (2ª edición en Editorial Roca, México, 1976.

EGUIPKO, Nicolai Paulovich: «Memoria de la Guerra de España, 1936-1939» en *Revista de Historia Naval*, número 75, 2001, pp. 23-66.

El Combate del Cabo Matxitxako / Matxitxako lur-buruko itxas-gudua. 1937-3-5: Bidasoa Instituto de Historia Contemporánea. Editorial Geu, Bilbao, 1977.

ESCRIGAS RODRÍGUEZ, Juan: «El crucero Carlos V» en *Revista Española de Historia Militar*, núm. 23 de mayo de 2002

- *El crucero Baleares (I)* Quirón Ediciones, D. L., Valladolid, 2004

ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine. Marineros españoles en la Armada alemana (1942-43)*. Fundación Don Rodrigo, Madrid, 1998.

ESPINOSA RODRÍGUEZ, Manuel: *Aventuras y desventuras de un oficial de Marina (1902-1987)*. Editorial Naval, Madrid, 1992.

ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: «Dos ascensos a título póstumo después de 40 años» en *Revista de Historia Naval*, número 96, 1996, pp. 78-92.

FEAL VÁZQUEZ, Javier: «La colisión del destructor Huesca y la actuación de su jefe de máquinas capitán Don Francisco Vázquez Ramos (1938)» en *Revista General de Marina*, abril 2006, p. 475-484

FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor: *Política naval en la España moderna y contemporánea*. Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1946.

FERNÁNDEZ ARRUTY, José Ángel: «La Escuela Naval Militar de Marín y la Universidad de Santiago» en *La Escuela Naval Militar en el cincuentenario de su traslado. Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm.21. Madrid, 1993, pp.59-75.

FERNÁNDEZ DE CASTRO Y PEDRERA: *Hacia las rutas de una nueva España*. Melilla, 1940.

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Juan: «Personal que perteneció al Cuerpo de Máquinas de la Armada» en *Maquinistas de la Armada (1850-1990). Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 12. Madrid, 1991, pp. 147-161

FERNÁNDEZ SANTANDER, Carlos: *El Almirante Carrero*. Espulgas de Llobregat, Plaza&Janés, 1985.

- *El Crucero en la Armada Española*. Empresa Nacional Bazán, Madrid, 1993

FERRARI BILLOCH, F.: *Archivo del Baleares*. Ávila, Imprenta de Sigirano Díaz, 1939.

FIGALLO, Beatriz J.: «Participación de la Armada argentina durante la guerra civil española» en *Revista de Historia Naval*, número 10, 1985, pp. 51-74.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Sin perder el norte. Tres siglos de historia de la Zona Marítima del Cantábrico*. Quirón Ediciones, Valladolid, 2003.

- *Por el camino de la Revolución. La Marina Española, Alfonso XIII y la Segunda República*, Editorial Neptuno. Valladolid, 2004.

- «Otra versión del intento de paso por el estrecho de Gibraltar del destructor José Luis Díez por el minador *Vulcano* en aguas del estrecho de Gibraltar» en *Revista de Historia Naval*, número 95, 2006, pp. 89-103.

FUENTES, Álvaro: *El crucero Canarias proa a la victoria*. Madrid, Espasa Calpe, 1940.

FULLANA MARTORERLL, Jeroni F; CONNOLLY DE PERNAS, Eduardo; y COTA LÓPEZ, Daniel: *El crucero Baleares (1936-1938)*. Editor Leonard Muntaner. Palma de Mallorca, 2000.

- *Los flechas navales de Baleares (1936-1939)*. Ediciones Leonard Muntaner, 2005.

Galatea. Buque escuela de la Armada Española. 1922-1982. Club de Prensa de Ferrol, 2002.

GARCÍA CUBILLANA DE LA CRUZ, J. M.: *El antiguo hospital de San Carlos (1809-1981) y la ciudad de San Fernando*. Publicaciones del Sur Editores, 2007.

GARCÍA FLÓREZ, Dionisio: *Acorazados y cruceros. Buques de la Guerra Civil Española*. Ediciones Almena. Madrid, 2002.

- *Destructores. Buques de la Guerra Civil Española*. Ediciones Almena. Madrid, 2002.

- *Submarinos. Buques de la Guerra Civil Española*. Ediciones Almena. Madrid, 2003.

- *Cañoneros, minadores y otros buques. Buques de la Guerra Civil Española*. Almena, Madrid, 2003.

GARCÍA-PARREÑO Y KADEN, Jorge: *Las Armas Navales Españolas*. Empresa Nacional Bazán, Madrid, 1982.

GARCÍA DOMINGO, Enric: «Recompensas republicanas por el hundimiento del Baleares» en *Revista de Historia Naval*, número 59, 1997, pp. 67-73.

GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón. *Acorazados de la Clase España o el resurgir naval hispano, 1912-1937*. Edición en CD-Rom. 2007

GARCÍA PÉREZ, Antonio: *La Marina en la Cruzada*. Biblioteca de camarote de la Revista General de Marina, Madrid, 1941.

GARCÍA, Rafael: *Glorias de la Marina Nacional Española. La gesta heroica del cañonero minador Vulcano en aguas de Gibraltar*. Tipografía Litografía Jerez Industrial, Jerez, 1939.

GÓMEZ-SANTOS, Marino: *Todo Avante*, Edición de la Cía. Transmediterránea. 1ª edición, 1991.

- *1917-1997. Trasmediterránea. Hacia el nuevo milenio*. Madrid, 1997.

GÓMEZ VIZCAÍNO, Aureliano: «El semanario cartagenero *La Armada*. Evolución del concepto *disciplina* en la marina republicana 1936-1939)» en *Anales de Historia Contemporánea*, núm. 12, 1996.

GÓMEZ-VIZCAÍNO, Juan Lorenzo: *Menorca, adiós a los cañones: historia de la artillería contemporánea de Menorca*. Ediciones Nura, Ciutadella, 2003.

GONZÁLEZ BARREDO, Francisco: “La aventura del *Marta Junquera*, una acción singular de la Kriegsmarine en la Guerra Civil” en *Revista de Historia Naval*, número 20, 1988, pp. 95-116.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *La Marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*, Madrid, San Martín, 1977.

- Alfonso XIII. Un rey y sus barcos. Santander, 1978.
- «Las pérdidas soviéticas en la guerra de España» en *Revista de Historia Naval*, núm. 7, 1984, p 25-42
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *España en la Mar. Una historia milenaria*, Lunweg Editores, Barcelona 1998
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, José: *El Observatorio de San Fernando (1831-1924)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1992.
- «El Observatorio de San Fernando y la expedición española a Guinea para la observación del eclipse total de Sol de 1952» en *Revista de Historia Naval*, número 83, 2003, pp. 55-78.
- GONZÁLEZ HUIX, Francisco J: *El puerto y la mar de Tarragona durante la Guerra Civil 1936-1939*, Institut d'Estudis Tarraconenses Ramón Berenguer IV, Diputació de Tarragona 1995
- «Viejos barcos, ¿Barcos olvidados?: pequeñas pinceladas sobre la Marina Mercante en la guerra civil» en *Revista General de Marina*, agosto-septiembre de 1999, p. 363-369
- GONZÁLEZ-LLANOS, José María: *El decenio. La construcción naval militar en la factoría de Ferrol (1936-1946)*. Quirós Ediciones, Valladolid, 2006.
- GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Rafael: *Con la Armada en el banco Sahariano*. Editorial Naval, Madrid, 1991.
- GRETTON, Peter: *El factor olvidado: la Marina británica y la guerra civil española*, Editorial San Martín, Madrid, 1984.
- GUARDIA SALVETTI, Fernando de la: «El apresamiento del destructor *José Luis Díez* por el minador *Vulcano* en aguas del estrecho de Gibraltar» en *Revista de Historia Naval*, número 94, 2006 pp. 109-112.
- GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, Rafael de la: *El Servicio de Aeroestación de la Aeronáutica Naval: 1921-1936*. Editorial Naval, Madrid, 1969.
- *Crónica de la Aeronáutica Naval española* (2 vols.). Editora Nacional, Madrid, 1977 (reedición en 2002).
- GUERRERO FLORES, Francisco; O'DONNELL TORROBA, César; y RODRÍGUEZ SOSA, Vicente: *Proa al cielo. Imágenes de la Aviación Naval Española desde 1917*. Editorial Aguilar. Madrid, 2004.
- GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA, José Manuel: «El dragaminas *Duero*», en *Revista de Historia Naval*, número 69, 2000, pp. 97-102.
- GUTIÉRREZ DE MOLINA, J. Luis: *Capital vasco e industria andaluza. El astillero Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz (1917-1952)*, Cádiz, Servicio de Publicaciones Universidad de Cádiz. 1996

- «Industrialización y construcción naval en la Bahía de Cádiz, 1895-1952», en PAREJO, A., y SÁNCHEZ PICÓN, A. (Eds.), *Economía andaluza e historia industrial. Estudios en homenaje a Jordi Nadal*, pp. 575-590, Motril, Universidad de Almería–Unicaza, 1999.
- *El nacimiento de una industria. El astillero Veá-Murguía de Cádiz. 1891-1903*. Servicio de Publicaciones de la Diputación de Cádiz. Cádiz, 2001

GUTIÉRREZ PÉREZ, Manuel: *Arsenal de Cartagena 1936. Resumen de una vida*, Intenso Offset, Venezuela 2000 (edición no comercial)

HARRISON, J.: El coste de oportunidad del Programa Naval Español de 1907: ¿pantanos o acorazados? en *Hacienda Pública Española*, núm. 38, 1976, pp. 111-122.

HEATON, Paul Michael: *Spanish Civil War Blockade Runners*, Abergavenny, P. M. Heaton Publishing, 2006.

HERNÁNDEZ CONESA, Ricardo: *Cartagena, 15 de agosto de 1936. Muerte en la Marina*. Cartagena histórica. Cuadernos monográficos núm. 1. Editorial Aglaya, Cartagena, s.f.

- *Sublevación y contrasublevación en Cartagena. Los acontecimientos del 17 al 20 de julio de 1936*. Cartagena histórica. Cuadernos monográficos núm. 10 Editorial Aglaya, Cartagena, s.f.
- *El crucero Libertad*. Cartagena histórica. Cuadernos monográficos núm. 15. Editorial Aglaya, Cartagena, s.f.

HERNÁNDEZ CONESA, Ricardo y IBAÑEZ RUBIO, Santiago: *El Acorazado Jaime I*. Cartagena histórica. Cuadernos monográficos núm. 4. Editorial Aglaya, Cartagena, s.f.

- *Vida y tragedia de los últimos acorazados españoles*. Cartagena histórica. Cuadernos monográficos núm. 24. Editorial Aglaya, Cartagena, s.f.

HERNÁNDEZ TORREGROSA, Encarna y QUEVEDO CARMONA, Diego: *Delfín S-61. Un submarino para la paz*. Instituto Municipal de Cultura Joaquín Chapaprieta Torregrosa. Torrevieja, 2004.

HERRERA ALONSO, Emilio: *Entre el añil y el cobalto: Los hidroaviones en la Guerra de España*, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Madrid, 1987.

HOUP, S., y ORTIZ-VILLAJOS, J. M^a (dir.): *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, Madrid, LID. 1998

HUAN, Claude: «La Kriegsmarine y la guerra de España» en *Revista de Historia Naval*, número 14, 1986, pp. 17-45.

HUERTA DOMÍNGEZ, Enrique de la: *Resumen del Diario de Operaciones de las Fuerzas del Tercio del Norte de Infantería de Marina (1936-39)*. El Ferrol, 1939.

INFIESTA PÉREZ, José Luis (pseudónimo Alcofar Nassaes): *Las fuerzas navales en la Guerra Civil española*. Editorial DOPESA. Barcelona, 1971.

- *La Marina italiana en la guerra de España*. Editorial Euros, Barcelona, 1975
- A los cincuenta años del hundimiento del crucero *Baleares* en *Historia y Vida*, número 242, mayo de 1988), pp. 74-84.
- *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil* (vol. I), Valladolid: Quirón Ediciones, Colección La Máquina y la historia, 1989.
- «Marinos soviéticos en la Guerra de España» en *Historia y Vida*, número 264, marzo 1990, pp. 30-41.
- «Marinos soviéticos en la Guerra de España» en *Revista de Historia Naval*, número 48, 1995, pp. 77-91
- ¿Quién decidió el desembarco del Capitán Bayo en las Baleares? en *Revista de Historia Naval*, número 58, 1997, pp. 55-71
- *Los cruceros Canarias y Baleares*. JMC Libros, Madrid, 1999
- «Más datos sobre el hundimiento del *Komsomol*» en *Revista de Historia Naval*, núm. 71, 2000), pp. 85-96
- (2000) *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil* (vol. II), Valladolid: Quirón Ediciones, Colección La Máquina y la historia, 2000.
- «Una nueva lista de los buques menores que combatieron como patrulleros o rastreadores durante nuestra guerra civil», en *Revista de Historia Naval*, número 78, 2000, pp. 47-71.
- *Los Dreadnought españoles: España, Alfonso XIII y Jaime I*. JMC Libros, Madrid, 2002

ISASI E IVISIÓN, Ricardo de; PEMÁN, José María; CARRETERO TROYA, José; FRANCO DELGADO, José María; y BASTARRECHE Y DÍEZ DE BULNES, Francisco: *Gloria a la Marina por los héroes del Crucero Baleares*. Ayuntamiento de San Fernando. Cádiz, 1938.

IVARS PERELLÓ, Juan; RODRÍGUEZ CUEVAS, Tomás: *Historia del buceo. Su desarrollo en España*, Murcia, Ediciones Mediterráneo, 1987.

JIMÉNEZ ARNAU, Jose Antonio y JIMÉNEZ ARNAU, Ricardo: *A Madrid por la mar*. Editorial del Heraldo de Aragón, Zaragoza, 1938.

JIMÉNEZ DE ABERATURI, Luis María; BENAVIDESA, José María; y PARDO, Juan: *En los grandes bancos de Terranova*. Txertoa, San Sebastián, 2000.

JUAN DE LA COSA (Pseudónimo): *La revolución en la Marina*. Montevideo, 1985.

Juan Sebastian Elcano en Santander. Crónica ilustrada de una visita deseada. Delegación en Cantabria de la Real Asamblea Española de Capitanes de Yate. Santander 2001.

KUZNETSOV, Nikolai: «Con los marinos españoles en su guerra nacional-revolucionaria» en *Bajo la bandera de la España republicana: recuerdan los voluntarios soviéticos participantes en la guerra nacional-revolucionaria en España*. Editorial Progreso, Moscú, s.f. [1966?]

KUZNETSOV, Nikolai: *¡Compañero ruso Kuznetsov!* Cartagena histórica. Cuadernos monográficos núm. 6 Editorial Aglaya, Cartagena, s.f.

LANDÍN CARRASCO, Amancio: «Marín: Medio siglo de Escuela Naval» en *La Escuela Naval Militar en el cincuentenario de su traslado. Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm.21*. Madrid, 1993, pp. 49-57.

LARUELO ROA, Marcelino: *Asturias, octubre del 37: ¡el Cervera a la vista!*. DGM, Gijón, 1998.

LAUREAU, Patrick P: «La Segunda República española y la estrategia» en *Revista de Historia Naval*, número 7, 1984, pp. 57-56.

LEIRA PLACER, Jesús: «Evolución de la propulsión mecánica en la Armada Española» *Maquinistas de la Armada (1850-1990)*. Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 12. Madrid, 1991, pp. 65-87

Libro de Honor del Tercio del Sur de la Infantería de Marina (1936-39). San Fernando, 1939.

LOZANO, Alberto: «Estado, importación de tecnología y nacionalización de la construcción naval militar española, la SECN 1909-1935», en LÓPEZ, Santiago, y VALDALISO, Jesús M^a (Eds.), *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*. Alianza, Madrid, 1997.

LUNA, José Carlos de: *Cara al Sol y Cara al Mar. Apuntes de un viaje*. Imprenta de R. de San Martín, Madrid, 1939.

LLABRES BERNAL, Juan: *Aportación de los españoles al conocimiento de la ciencia náutica 1801-1950. Ensayo bibliográfico*. Imp. Lulio, Palma de Mallorca, 1959.

JIMÉNEZ ARNAU *Aportación bibliográfica a la historia del Cuerpo de Intendencia de la Armada*. Palma de Mallorca, 1970.

LLOBET ROMÁN, Mariano: El Castillo de Peñafiel en Ibiza. – En: *Revista General de Marina* Noviembre 2004, p 657-669

LLORCA BAUS, Carlos: *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1990.

MARQUINA BARRIO, Antonio: *España en la política de seguridad occidental 1939-1986*, Ediciones Ejército, Madrid, 1986.

MARTÍNEZ CERRO, Manuel: *El Servicio Farmacéutico de la Armada: Su vinculación histórica y aportación a la vida hospitalaria (1814-1936)*, Colección Hombres, Hechos e Ideas. Editorial Naval. Madrid, 1990.

MARTÍNEZ MARTÍNEZ, José: «Evolución de la enseñanza de los maquinistas» en *Maquinistas de la Armada (1850-1990)*. Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 12. Madrid, 1991, pp. 41-63

MARTÍNEZ PASTOR, Manuel: *Cinco de marzo de 1939*. Cartagena. Agua, Madrid, 1992.

MÉNDEZ LUENGO, Ernesto: *¡Motín en la flota! La Guerra Civil en el Mar*. Edilesa, León, 2001.

MOLINA FRANCO, Lucas: «27 de julio de 1936 ¿Cervera o Libertad?» en MOLINA FRANCO (coord.) *Treinta y seis relatos de la guerra del 36*, AF Editores (Legendi), Valladolid, 2006. pp. 33-36

- «La ayuda militar alemana a la Marina española, 1942-1944 (I)» en *Revista de Historia Naval*, núm. 98, 2007, pp. 69-81
- «La ayuda militar alemana a la Marina española, 1942-1944 (II)» en *Revista de Historia Naval*, num. 99, 2007, pp. 73-80
- «La construcción naval militar en la factoría de Ferrol (1936-1939)» en *Revista Española de Historia Militar*, núm. 79-80, 2007, pp. 43-46
- *Costa inexpugnable. Las defensas de la base naval de Ferrol*. 2002
- *Legado de Sigfrido: la ayuda militar alemana al ejército y la marina nacional durante la Guerra Civil española (1936-1939)* Quirón Ediciones, Madrid, 2005 (2ª edición)
- *Los cañones de La Coruña: un recorrido histórico y turístico por las defensas costeras del norte de Galicia*. Quirón Ediciones, El Ferrol, 2002.

MOLINA FRANCO, Lucas; MORTERA PÉREZ, Artemio; PERMUY LÓPEZ, Rafael (2006) «De contrabandista a crucero auxiliar. El *Mar Cantábrico* en la Guerra de España» en Lucas Molina Franco (coord.) *Treinta y seis relatos de la guerra del 36*, AF Editores, 2006. pp. 347-382

MOLLÁ AYUSO, Luis: «El hundimiento del submarino C-3» en *Revista General de Marina* Agosto-Septiembre 1999, p 345-356

MONAKOV, M y RIBALKIN, Y.: «Los marinos de la flota soviética y la asistencia a la España republicana (1936-1939)» en *Revista de Historia Naval*, 1993, número 41, 1993, pp. 61-77.

MORTERA PÉREZ, Artemio: *De comandante crucero Cervera a comandante militar Gijón*. A. F. Editores, 2005

- *La artillería naval en la Guerra Civil Española 1936-39*. Fundación Alvargonzález, Gijón, 2006.
- *Los bacaladeros de la PYSBE en la Guerra Civil Española*. Ediciones Quirón, 2004?

MORENO FERNÁNDEZ, Francisco, *La guerra en el mar (hombres, barcos y honra)*, Barcelona, Editorial AHR, 1959 (texto completado por sus hijos Fernando y Salvador Moreno de Reyna)

MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando y MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Salvador (1998) *La guerra silenciosa y silenciada: Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-39*, Madrid: GESEDI, 5 vol., 1998.

- «El hundimiento del *Komsomol*» en *Revista de Historia Naval*, número 74, 2001 pp. 97-100.

MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando: *Cartografía y Buques Hidrógrafos de la Armada Española*. Empresa Nacional Bazán. S.l. 1984.

MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Salvador: *A bordo y en tierra. Autobiografía y anecdotario de un oficial de marina de la 2ª mitad del s. XX (1938-1984)* AF Editores, Valladolid, 2007.

MORENO RICO, Javier: «El ingeniero naval Andrés A. Comerma Batalla (1842-1917)» en *Revista de Historia Naval*, número 89, 2005, pp. 79-91.

NAVES, Juan: *Mar y Guerra Civil. Recuerdos y testimonios*. México, 1973.

NEILA HERNÁNDEZ, José Luis: «España antes las implicaciones mediterráneas de la Conferencia Naval de Londres de 1930» en *Revista de Historia Naval*, número 48, 1995, pp. 27-43.

NÚÑEZ CALVO, Jesús Narciso: «La Guerra en el mar», en *Rojo y Azul: Imágenes de la Guerra Civil Española*, Ediciones Almena. Madrid, 1999

- «La Marina de Guerra en las Campañas de Marruecos (1909-1927)» en *Las Campañas de Marruecos (1909-1927)*. Almena Ediciones, Madrid, 2001.

OCAMPO ANEIROS, José Antonio: «El maquinista de la Armada» en *Maquinistas de la Armada (1850-1990). Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 12*. Madrid, 1991, pp. 9-24

O'DONELL TORROBA, César: «Las pérdidas de buques mercantes republicanos causadas por hidroaviones de la Legión Cóndor durante la guerra civil española (1936-1939)» en *Revista de Historia Naval*, número 43, 1993, pp. 55-84.

- «Las lanchas torpederas rusas y el hundimiento del crucero *Baleares*» en *Revista General de Marina*, marzo de 2006, pp. 289-301

O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «La influencia del poder naval en la historia», en *I Simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación*, Santander, Universidad de Cantabria, 1996, pp. 253-264

- *La Infantería de Marina española. Historia y Fuentes*. Ediciones de la Empresa Nacional Bazán, Barcelona, 1999.

OLESA MUÑIDO, Francisco Felipe: «El *Torpedero Número 1* remonta el Ebro hasta Tortosa (I)» en *Revista de Historia Naval*, número 9, 1985, pp. 5-28.

- «El *Torpedero Número 1* remonta el Ebro hasta Tortosa (y II)» en *Revista de Historia Naval*, número 10, 1985, pp. 5-26.

OLIVEIRA, Mauricio de: *La tragedia española en el mar* (4 vols.): *Las dos Españas en el mar; Marineros de España en guerra; Aguas de España. Zona de Guerra; y Victoria en el mar* Establecimientos Cerón y Librería Cervantes, Cádiz, 1937-1939.

PABÓN, Jesús: «Excmo. Señor Don Julio Guillén y Tato (1897-1972)» en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, tomo CLXIX, Cuaderno III, p. 457-465. Madrid, 1972

PANDO VILARROYA, José Luis: *La Administración en la Armada Española*. Pando Ediciones, Madrid, 1982.

- *La Intendencia en la Armada*. Pando Ediciones, Madrid, 1985.

PARDO CANALIS, Julio: *Cuando el mar no era un camino*. La Editorial. Zaragoza, 1937.

PARDO SAN GIL, Juan: *La Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi (1936-39)*, Museo Naval de San Sebastián y Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián, 1998

- *Crónica de la guerra en el Cantábrico. Las fuerzas navales republicanas (1936-1939)*. Editorial Txertoa. San Sebastián, 2004.
- «La flotilla de vigilancia y defensa antisubmarina de Catalunya 1937-1939» en *Actes del 1º Congrés d'Història Marítima de Catalunya*. Edición en CD-Rom del Museu Marítim de Barcelona. Barcelona, 2002.
- «La flotilla de Cataluña 1937-1939» en *Serga, Historia militar del siglo XX*, núm. 37 (septiembre-octubre 2005), pp. 34-45

PARRA MARTÍN, Andrés: *Marino en la Flota de la República: novela histórica de una vida con episodios de ficción*. Central de Artes Gráficas, S.A., Madrid, 1989.

PAZ DURAN, José Luis: *28 meses a bordo del Canarias (1936-1939)*. 1991

PÉREZ ADÁN, Luis Miguel: *El hundimiento del Castillo de Olite. La mayor tragedia naval de la Guerra Civil española*. Cartagena, Áglaya, 2004.

PÉREZ DE AYALA, José Antonio. *La Sombra del triángulo (Biografía de Ángel de Rizo. Gran Maestros del Grande Oriente Español)*. Centro de Cultura Popular Canaria, Santa Cruz de Tenerife, 2002.

PÉREZ RUBÍN, Juan y ARRIAGA, Esteban: *Las expediciones científicas españolas en Ultramar. Siglos XVI–XX. Aspectos científicos, náuticos y artísticos*. Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, Málaga, 1995.

PIÑEIRO BLANCA, Joaquín María (1995) «La reforma de los servicios de la Armada. Un debate en las Cortes de la nación desarrollado por Ramón de Carranza (1902-1912)», en *Revista de Historia Naval*, número 48, 1995, pp. 7-26.

PIÑEIRO FERNÁNDEZ, Juan José: «Uniformes» en *Maquinistas de la Armada (1850-1990). Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 12. Madrid, 1991, pp. 25-39

PIÑEIRA Y RIVAS, Álvaro de la: «Un accidente de mar en el crucero Méndez Núñez» en *Revista de Historia Naval*, número 71, 2000, pp. 109-112.

PITA DA VEIGA JÁUDENES, Joaquín; RUBIO DE LA CUESTA, Juan; GÓMEZ AMIGÓ, Manuel; y DÍAZ DEL RÍO DURÁN, Juan: *La mina en la acción naval*. Empresa Nacional Bazán. Barcelona, 2000

QUEVEDO CARMONA, Diego: *Tras la estela de Peral*. Ediciones Mediterráneo S. L. y Concejalía de Cultura del Ayuntamiento de Cartagena, Murcia, 2001.

QUEVEDO CARMONA, Diego y MARTÍNEZ GARCÍA, Eusebio: *El Arma Submarina Española. 85 años de Historia (1915-2000)*. Editorial Epígono-De Cervantes Ediciones S. L., Murcia, 2000.

QUEVEDO CARMONA, Diego y ANCA ALAMILLO, Alejandro: *La Armada Española y la Casa de Borbón. 300 años de Historia*. Club de Prensa de Ferrol. Ferrol, 2003.

RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, Jesús: *Espías y neutrales: Huelva en la II Guerra Mundial*, edición del autor, Huelva, 1996.

- *Objetivo África: Crónica de la Guinea Española en la II Guerra Mundial*. Imprenta Jiménez S.L. Huelva, 2004.

RAMÍREZ GALVAN, J. M.: *La Aeronáutica en la Armada. El reto de los 90*. Empresa Nacional Bazán, 1988.

RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *La Armada Española. La Asamblea de Capitanes de Yate*. Editorial San Martín, Madrid, 1978.

- *La construcción naval militar española 1730-1980. La Empresa Nacional Bazán y sus antecedentes históricos*. Empresa Nacional Bazán. S.l. 1980.

- *El Arma Submarina española*. Empresa Nacional Bazán. Madrid, 1983.

- *La aeronáutica en la Armada (1917-1987)*. Barcelona, Empresa Nacional Bazán, 1987.

RAMÍREZ, Alejandro: *La batalla del Estrecho*. Grupo Publicaciones del Sur, Cádiz, 2003

RAMOS, Vicente: *El almirante y polígrafo Julio Guillén Tato*. Diputación de Valencia, Valencia, 1976

REDÓN TRABAL, Pedro: *La Mar y la Paz. La Armada y la Infantería de Marina en Misiones de Paz*. Barcelona, 1998.

Resumen del Diario de Operaciones de las Fuerzas del Tercio del Norte de Infantería de Marina (1936-39). San Fernando, 1939. El Ferrol, 1939.

Revista General de Marina (1877-1990) Índices Cronológico, de Autores y de Materias. Instituto de Historia y Cultura Naval y Editorial Naval, Madrid, 1991

RIVAS FAVAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina Española*. 2 vol. Editorial Naval, Madrid, 1967 (reeditado en su tercera edición en 2007 por el Ministerio de Defensa).

RIVAS, M. Gracia: «Cómo fue la botadura del *Canarias*» en *Revista de Historia Naval*, número 56, 1997, pp. 67-68.

RODRÍGUEZ DELGADO, Ramón: *Compendio Historial del Cuerpo de Infantería de Marina*. Imprenta de Manuel Blanco. Andújar, 1927.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: «Política Naval Europea a comienzos del siglo XX» en *Política española y política naval tras el Desastre (1810-1914)*. Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 15. Madrid, 1991, pp.23-38.

- «La situación de la Armada española tras la Guerra Civil», en Alfonso BULLÓN y Luis E. TOGORES (coord.) *Revisión de la Guerra Civil Española*, Actas, Madrid, 2002, pp. 317-330.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón y COELLO LILLO, Juan Luis: *La Fragata en la Armada Española. 500 años de historia*. IZAR Construcciones Navales S. A., Madrid, 2003.

RODRIGO ALHARILLA, Martín: «Los dividendos de la presión política. La Liga Marítima Española 1899-1910» en *Revista de Historia Económica. Journal of Iberian and Latin American Economic History*, núm. 2, 2004, pp. 707-734.

RODRÍGUEZ MARTÍN-GRANIZO, Gonzalo y GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *Submarinos republicanos en la Guerra Civil española*, Madrid: Librería Gabriel Molina, M^a. Abella y Asociados, 2003. (1^a edición Ediciones Poniente, Madrid 1982)

RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, José Antonio: *La Intendencia en la Armada. Historia de la gestión económica, financiera y de material*. Empresa Nacional Bazán, Barcelona, 1996.

ROMAÑA ARTEAGA, J. M.: *Historia de la Guerra Naval en Euskadi*. Editorial Amigos del Libro Vasco, Bilbao, 1984.

ROMERO, Luis: *Desastre en Cartagena. Marzo 1939*. Ariel, Barcelona, 1971.

ROMERO GONZÁLEZ, Eduardo (1999), *Matagorda 1870-1940*, Cádiz, Servicio Publicaciones Universidad de Cádiz.

RUIZ DE AHUMANDA, Manuel y RUIZ SIERRA, Manuel: *Así empezó todo: memorias de un marino de la República*. AF Editores. Valladolid, 2005.

SABATIER DE LACHANDENÈDE, René, *La Marine Française et la Guerre Civile d'Espagne 1936-1939*, Service Historique de la Marine, Vincennes, 1997. (edición en español por Ministerio de Defensa, Madrid 2001)

SALGADO ALBA, Jesús: *El buque de escolta en la Armada Española*. Empresa Nacional Bazán, Madrid, 1989.

SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: «La Liga Marítima Española. Un ejemplo de como rentabilizar la acción política» en *Actes del 2º Congrés d'Història Marítima de Catalunya*. Edición en CD-Rom del Museu Marítim de Barcelona. Barcelona, 2004.

SÁNCHEZ-FEIJOO LÓPEZ, Luis: *Inmersión. La vida a bordo de un submarino español*. Arenas Publicaciones, Madrid, 2006.

SÁNCHEZ LLADÓ, Francisco Javier: «Los inicios de la aeronáutica naval» en *Revista de Historia Naval*, número 88, 2004, pp. 73-102.

SÁNCHEZ PASTOR, Antonio: *Crónica de las Promociones de Oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina (1537-1990)* Editorial Naval, Madrid, 1991.

SANTACREU SOLER, José Miguel: *Guerra i comerç exterior, la política comercial exterior republicana i el tràfic de mercaderies al districte marítim d'Alacant (1936-1939)*. Institut de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante, 1992.

SANTAELLA PASCUAL, Federico: *La Artillería en la defensa de Cartagena y su Base Naval. Desde los orígenes al Plan Vickers de 1926*. Editorial Aglaya, Cartagena, 2007.

- *El artillado del frente marítimo de la Base Naval de Cartagena*. Cartagena histórica. Cuadernos monográficos núm. 3. Editorial Aglaya, Cartagena, s.f.

SARRIA (Pseudónimo): *De arrantzales a gudarís del mar*. Bilbao, s.f.

SERRANO MONTEAVARO, Miguel Ángel: «Los Planes Navales a principios del siglo. Aspectos políticos» en *Política española y política naval tras el Desastre (1810-1914)*. Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 15. Madrid, 1991, pp. 65-84.

SEVILLANO DE AGAR, C: *El Crucero Baleares*. Publicaciones Españolas, Madrid, 1952.

SOLÀ, Víctor María de: *Estelas gloriosas de la Escuadra Azul*. Establecimientos Cerón y Librería Cervantes S. L. Cádiz, 1937.

- *Proa a España*. Establecimientos Cerón y Librería Cervantes S.L. Cádiz, Cerón, 1938.

- *Gestas de la Armada Imperial*. Establecimientos Cerón y Librería Cervantes S.L. Cádiz, 1939.

SUEIRO, Daniel: *La Flota es roja. Papel clave del radiotelegrafista Benjamín Balboa en Julio de 1936*. Editorial Argos, Barcelona, 1983.

TAIBO ARIAS, Xoán-Ignacio; QUEVEDO CARMONA, Diego: *Las embarcaciones del Tren Naval de la Armada Española*. Izar Construcciones Navales S.A., 2002

TEIJEIRO, Juan Manuel; DOMÍNGUEZ, Juan Carlos; GARCÍA DE PARADA, Ignacio; HUERTA, Justo; MÉRIDA, Carmen; PÉREZ, Carlos; PUEL, Fernando: *La hacienda militar: 500 años de intervención en las fuerzas armadas*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2 vol., 2002

TENA MARTÍN, Juan: *El Hespérides, 10 años de investigación (1991-2001)* Ministerio de Defensa y Ministerio de Ciencia y Tecnología, Madrid, 2001.

TERRONES PAZOS, Ramón: «Maquinistas viejos, maquinistas nuevos. Submarinos y recuerdos» en *Maquinistas de la Armada (1850-1990). Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 12*. Madrid, 1991, pp. 137-146

TORRE DEL RÍO, Rosario de la: «Entre 1898 y 1914: La orientación de la política exterior española» en *Política española y política naval tras el Desastre (1810-1914). Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 15*. Madrid, 1991, pp. 7-21.

TORREJON CHAVESA, Juan; VALVERDE ÁLVAREZ, Isidoro y RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio: *La actividad naval militar. Influencia en su entorno*. Empresa Nacional Bazán, Barcelona, 1991.

TREVIÑO RUIZ, José María: «Historias de la mar: El hundimiento del submarino C-3», en *Revista General de Marina*, diciembre de 1998, pp. 889-903.

VALLÉS COLLANTES, Francisco: *Páginas de gloria de la Marina Nacional Española: diario de un voluntario*, Salvador Repeto editor, Cádiz, 1938.

VEGA BLASCO, Antonio de la: *La propulsión mecánica en la Armada*. Empresa Nacional Bazán, Barcelona, 1986.

- «El Cuerpo de Máquinas en los submarinos durante la guerra de España (1936-1939)» en *Revista de Historia Naval*, número 20, 1988, pp. 95-106.
- «El Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1850-1915)» en *Maquinistas de la Armada (1850-1990). Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 12*. Madrid, 1991, pp. 89-99
- «Galería de inspectores generales del Cuerpo de Maquinistas» en *Maquinistas de la Armada (1850-1990). Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 12*. Madrid, 1991, pp. 163-184.

- «La recuperación naval: Planes de Maura y Ferrándiz» en *Política española y política naval tras el Desastre (1810-1914). Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 15. Madrid, 1991, pp. 85-98.
- «Un plan naval fallido: Ferrándiz 1904» en *Revista de Historia Naval*, número 43, 1993, pp. 85-104.
- «Los conocimientos marítimos de Francesc Macià» en *Revista de Historia Naval*, número 50, 1995, p 57-70.
- *El linaje Cervera en la Armada Contemporánea*. Colegio Heráldico de España y de las Indias. Madrid, 1997.

VEGA BLASCO, Antonio de la y RUIZ FERNÁNDEZ DE CAÑETE, Pilar: *El resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería de 25 de agosto de 1900*. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1984.

VEIGA CALVO, José: «Los maquinistas de la Armada a partir de 1944» en *Maquinistas de la Armada (1850-1990). Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 12. Madrid, 1991, pp.117- 136.

VIAÑA REMIS, Enrique: «¿Pantanos o acorazados? Economía y defensa en la España del novecientos», en GARCÍA DELGADO, José Luis (Coord.), *Economía española, cultura y sociedad. Homenaje a Juan Velarde Fuertes*, vol. I, pp. 299-316, EUDEMA, Madrid, 1991.

WILLARD, Frank C: *Sea power, politics and the outset of the Spanish War, 1936* (Tesis doctoral), Universidad de Pittsburg, 1969

- «German Clandestine Submarine Warfare in the Spanish Civil War, 1936» en *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from Ninth Naval History Symposium 18-20 October 1989*, Naval Institute Press, Annapolis, 1991, pp. 06-123.
- «Submarinos republicanos españoles bajo mando soviético (I)» en *Revista de Historia Naval*, número 64, 1999, pp. 7-51.
- «Submarinos republicanos españoles bajo mando soviético (II)» en *Revista de Historia Naval*, número 69, 2000, pp. 37-55.
- «Submarinos republicanos españoles bajo mando soviético (III)» en *Revista de Historia Naval*, número 70, 2000, pp. 25-46.

