

RECENSIONES

SÁNCHEZ SANZ, Arturo: *Imperium Maris. Historia de la Marina romana imperial y republicana* (ISBN: 978-84-9164-836-9), La Esfera de los Libros, Madrid, 2020, 662 páginas.

Completo y profundo ensayo sobre lo que fue en su momento la Marina romana, escrito por el doctor en Historia Antigua, historiador y arqueólogo Arturo Sánchez Sanz. Como dice el autor, está muy extendida la idea o la creencia de que el romano fue un imperio eminentemente terrestre en cuya construcción y mantenimiento la relevancia del mar fue escasa. Es más: se decía que los romanos temían a la mar y que solo se adentraban en ella si no les quedaba más remedio. Pero esta forma de ver las cosas está muy lejos de la verdad, como empiezan a vislumbrar algunos autores modernos, y Arturo se encarga de exponerlo en este extenso libro. Para construir y defender un imperio, las grandes legiones no se bastaban a sí mismas. Moverse por tres continentes requería el apoyo logístico de una poderosa marina de guerra. Y así, como no podía ser de otra forma, para crear y mantener su vasto imperio, los romanos precisaron grandes flotas de barcos de guerra y mercantes para transportar mercancías a tierras cada vez más lejanas, defender dichos transportes, traer y llevar tropas allí donde fueran necesarias, realizar aprovisionamientos, mantener abiertas las líneas de comunicación por mares y ríos, y vigilar las costas. Hoy sabemos que, de no haber contado con una numerosa y poderosa marina, Roma nunca podría haber sido el imperio que fue. Si lo forjó y lo sostuvo fue porque dispuso de una marina militar, activa durante más de un milenio, operando por los mares de su zona imperial (el Mediterráneo, el Mar Negro, el Mar Rojo, el Mar del Norte y el Atlántico europeo) y por las grandes cuencas fluviales (Rin, Ebro, Danubio, Mosa, etc.)

El libro está dividido en dos grandes partes. La primera sección, titulada «Roma marítima», es una extensa introducción de carácter contextual sobre las cosas del mar en la Antigüedad: la navegación, la tipología de los barcos (pentecontera, hecatontera, birreme, hemiolia, mioparo, trirreme, liburna,

dromón y otros) y la gente de mar. Con un estudio oceanográfico (clima, vientos, mareas, corrientes...) y orográfico de la cuenca mediterránea, junto con referencias al comercio, la logística, la construcción de barcos, la cartografía de la época, las tácticas navales, los espectáculos marítimos –tales como las naumaquias, realizadas en circos y lagos– y todo lo directamente relacionado con el arte de navegar.

La segunda parte, «*Imperium maris*», consta de dos capítulos: «La Armada republicana» y «La Armada imperial», en los que el autor nos lleva de la mano por la historia naval de la Roma republicana e imperial para hablarnos del relevante protagonismo de los barcos de guerra en los grandes (y pequeños) acontecimientos y fenómenos históricos de ambos periodos: las Guerras Púnicas, las guerras civiles, las conquistas, la defensa del comercio, la lucha contra la piratería, la caída del Imperio romano de Occidente, y muchos más.

El libro incluye en sus páginas centrales un pliego con unas magníficas ilustraciones en color, centradas en barcos de la época. Se completa con seis anexos que tocan temas muy variados: mares privados, buzos romanos, monstruos marinos, búsqueda de las fuentes del Nilo, rescate de Pompeya, y transporte marítimo de elefantes. Inserta un amplio glosario de términos náuticos. Y cierra con una detallada cronología de las épocas republicana e imperial.

Estudio muy completo sobre la marina romana de guerra, de lectura indispensable para el que tenga interés por conocer la exacta dimensión que, en la edad antigua, llegó a alcanzar Roma, cuya impronta se extendió a todos los ámbitos del mundo entonces conocido, incluido el ámbito marítimo.

GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel: *Guerra del Pacífico: la batalla definitiva. La guerra aeronaval en el Pacífico tras conquistar Guadalcanal* (ISBN: 978-84-1305-179-6), Nowtilus, 2021, 380 páginas.

Cuarta y última entrega de la *cuatrilogía* de José Manuel Gutiérrez de la Cámara sobre la guerra aeronaval en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, esta vez dedicada a la ofensiva final estadounidense, tras la conquista de Guadalcanal, en la guerra del Pacífico.

Tras un sucinto repaso a los hechos centrales de las etapas previas de la guerra en el teatro del Pacífico, tratadas específicamente en los volúmenes anteriores de la serie (el ataque japonés a Pearl Harbor, que supuso el comienzo de la contienda en aquel océano; la batalla del Mar de Coral; la batalla de Midway, que marcó un punto de inflexión en la marcha de la guerra; o la gran batalla de Guadalcanal), el autor entra en el relato de esta última fase del enfrentamiento japonés-estadounidense –cuyo acto central es la batalla de Saipán, a la que De la Cámara Señán llama «la batalla definitiva»– y lo hace dividiendo el cuerpo del libro en tres partes.

En la primera de ellas, dentro de la ofensiva estadounidense a partir de 1943, encaminada a dar a los japoneses el golpe de gracia, se narran y analizan las campañas previas al choque decisivo de Saipán: islas Salomón centra-

les, Kula, Kolombangara, el golfo de Vella, Bouganville, San Jorge, Nueva Guinea, el Pacífico norte, el Pacífico central y la caída de las islas Gilbert y Marshall. La segunda parte se centra en la campaña de las Marianas, cuyo corolario fue la gran batalla de Saipán, que concluyó con la toma norteamericana del archipiélago. Y la tercera, cuyo objeto es la fase final de este capítulo de la Segunda Guerra Mundial, glosa la secuencia de operaciones que condujeron a la toma de las Filipinas y a la posterior rendición de Japón (15 de agosto de 1895, firmada el 2 de septiembre siguiente) tras el famoso lanzamiento de sendas bombas atómicas sobre Hiroshima (6 de agosto de 1945) y Nagasaki (9 de agosto de 1945).

Como tiene por costumbre, el capitán de navío retirado De la Cámara enriquece su libro con una serie de detallados y muy completos anexos. El primero de ellos hace un cotejo de las fuerzas enfrentadas, japonesas y norteamericanas. El segundo desgrana la cronología de la batalla de Saipán y de la invasión de las Marianas. El tercero ofrece un inventario de los barcos que ambos contendientes pusieron en liza en la batalla de Saipán. El cuarto hace lo propio con las fuerzas aéreas. El quinto comprende las listas de los mandos japoneses y norteamericanos, citados por orden alfabético. Y el libro termina con una cronología íntegra de la guerra del Pacífico.

Libro muy completo y bien documentado, donde amenidad e información se conjugan felizmente –como en todos los de la serie–, centrado en la última etapa de la guerra del Pacífico hasta la rendición de Japón, que puso punto final a la propia Segunda Guerra Mundial, algunos de cuyos episodios más reñidos y cruentos tuvieron por escenario aquel teatro.

GORROCHATEGUI SANTOS, Luis: *La carabela San Lesmes. El viaje más épico de la historia* (ISBN: 978-84-9199-420-6), Crítica, Barcelona, 2022, 360 páginas.

Interesante libro del investigador Luis Gorrochategui Santos sobre la *San Lesmes*, la carabela de la expedición de Loaísa a las Molucas, y acerca de lo que le ocurrió, o le pudo haber ocurrido, tras su desaparición en el Pacífico durante el desarrollo de la desafortunada empresa, sobre la que se ensañaron los elementos.

Como nos relata el autor, después de que varias expediciones españolas previas salieran a la búsqueda de las islas de las Especies navegando hacia el oeste, finalmente, la expedición de Magallanes-Elcano, habiendo salido de España con cinco naos, tuvo éxito, y una de las naves de la expedición, la *Victoria*, al mando de Elcano consiguió regresar cargada de especias. Para explotar este éxito se creó la Casa de Contratación de las Especies en La Coruña, de donde zarpó Loaísa, a finales de julio de 1525, para regresar a las Molucas con una flota formada por cuatro naos –entre ellas la *Victoria*–, además de dos carabelas –una de ellas era la *San Lesmes*– y un patache. Solo uno de aquellos barcos consiguió llegar a las Molucas: la *Victoria*. Los demás,

debido a los temporales y a otras circunstancias, pasaron por las diferentes vicisitudes descritas en el libro. Y la *San Lesmes* desapareció.

La carabela permaneció en el olvido hasta que, en 1929, en el atolón de Amanu, de las islas Tuamotu (Polinesia Francesa), aparecieron unos cañones y unas piedras que no se correspondían con la litología de la zona. El hallazgo dio mucho que hablar. Tras el estudio de la naturaleza y forma de las piedras y de la forja y características de los cañones, y teniendo presentes datos como los naufragios habidos o las listas de barcos desaparecidos en la zona, se llegó a apuntar que dichos cañones podían haber pertenecido a la *San Lesmes*, y las piedras, haber formado parte de su lastre.

Posiblemente, la carabela varó y, para reflotarla, la tripulación tiró al agua algunos cañones y piedras de lastre. Luego, el barco, con parte de su gente –porque iba sobrecargado–, prosiguió viaje en busca de algún puerto donde reparar. A partir de aquí, manejando fuentes de diversa naturaleza (arqueológicas, etnológicas, museísticas), relatos provenientes de la tradición oral, datos lingüísticos (palabras y giros de raíz castellana, e incluso gallega, de uso en la zona), genéticos, fenotípicos, históricos (otros viajes, movimientos migratorios), técnicos (artes de construcción de barcos), aportaciones de otras expediciones y, por supuesto, estudios precedentes sobre el tema, el autor, barajando varias hipótesis de trabajo, traza una posible derrota de la *San Lesmes*. En el curso de esta derrota, tras dejar atrás Amanu, la carabela seguramente pasó por el atolón de Anaa y la isla Raiatea, y pudo haber llegado hasta Nueva Zelanda. Y, seguramente, en todos estos puntos quedó alguna de su gente, cuyos descendientes es plausible que se extendiesen por las islas de la zona y llegaran hasta Tahití o la isla de Pascua.

Por último, son de destacar, como valor añadido de la obra, los interesantes apuntes que recoge acerca de otras grandes expediciones por esas latitudes, como las de Mendaña, Quirós, Bouganville, James Cook, Mourelle y un largo etcétera.

ANCA ALAMILLO, Alejandro: *La Armada española en Filipinas, 1770-1900* (Depósito Legal: M-1052-2018), tomo I: *Estudio histórico*; tomo II: *Corpus documental*, Librería Náutica Robinson, Madrid, 2018, 496 páginas (t. I), 297 páginas (t. II).

Amplio y muy completo estudio sobre la Armada española afecta a Filipinas en el periodo acotado por el título (1770-1900), dividido en dos tomos: el primero de ellos, una crónica histórica, y el segundo, una colección de documentos relativos al asunto de la obra. Se trata de dos volúmenes de magnífica presentación (el primero de ellos, generosamente ilustrado) y gran formato, encuadernados en tapa dura.

El primer volumen, como es de rigor, arranca con una sección introductoria que enmarca el tema de la obra y aporta al lector las claves contextuales precisas: trasfondo geográfico, religioso y cultural, y antecedentes históricos

(descubrimiento, viajes, Tornaviaje, Galeón de Manila, expediciones, piratería, naufragios, gobiernos, astilleros, construcciones defensivas, presencia británica, Real Compañía de Filipinas, Álava y su escuadra, comandancia naval, problemas con la Hacienda, etc.)

Dentro del relato histórico de la obra, las luchas habidas contra los piratas de Joló ocupan un lugar destacado, al igual que los enfrentamientos, tomas y conquistas (de fuertes, localidades e islas), buques, apresamientos, arsenales, carenas de barcos, naufragios y planes de defensa. Los hechos acaecidos desde 1885 hasta la guerra hispano-norteamericana de 1898 merecen una atención especial, con un repaso a los antecedentes del conflicto y una pormenorizada relación de las actividades desarrolladas durante su preparación. El punto culminante de esta sección es el combate de Cavite del 1 de mayo de 1898. El bombardeo de la escuadra norteamericana del almirante Dewey a la fuerza española de Montojo es narrado con todo lujo de detalles, siguiendo una cronología por horas que abarca desde las 20:00 del 30 de abril hasta las 19:00 del 1 de mayo. Remata esta parte con las consecuencias de dicho combate y la labor desarrollada por la Compañía Liquidadora.

El tomo se cierra con seis interesantes anexos relativos a los buques construidos en Cavite y otros astilleros filipinos, las reparaciones y trabajos llevados a cabo en el astillero caviteño, los gobernadores de Filipinas y lo ocurrido a las unidades menores tras la batalla de Cavite, además de insertar un glosario, una extensa bibliografía y un par de índices, uno onomástico y otro de buques.

La detallada crónica del primer tomo tiene un complemento ideal en el corpus del segundo, el cual, tras una descripción del puerto de Cavite, recoge una miscelánea de 89 documentos donde el lector (y, sobre todo, el investigador) encontrará tratados, tensiones con Inglaterra, reuniones, informes, instrucciones, edictos, cartas, órdenes, notificaciones, proyectos, propuestas y muchos asuntos más, para terminar con el tratado de cesión del archipiélago a los Estados Unidos.

En definitiva, Alejandro Anca nos recuerda qué significaron las Filipinas para España; y, dentro de este gran fresco histórico que abarca dos siglos, brilla con luz propia la encomiable labor desarrollada por la Armada en aquel importante capítulo de la historia de España, así como el esfuerzo de muchos héroes anónimos, la mayoría marinos, para mantener el archipiélago bajo la soberanía efectiva de la Corona. Esos valientes, como subraya el autor, gracias a su bravura y tesón fueron capaces de sobreponerse a todo tipo de carencias –debidas a la distancia, el olvido, la mala administración y la desidia– hasta 1898, cuando terminaron estrellándose contra una de las marinas de guerra más poderosas del mundo: la US Navy.

M. G. F.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará por correo electrónico a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuya dirección es rhn@mde.es

Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales.

El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. Con el envío de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del trabajo, el nombre del autor o autores, la dirección de correo electrónico, así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además, un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos. También se deberá incluir un breve resumen del artículo de 10 líneas máximo, tanto en castellano como en inglés, así como un máximo de cuatro palabras clave en ambos idiomas.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión será habitualmente de 30 páginas, aunque se admitirán artículos con mayor o menor extensión, si la calidad lo merece.

Se remitirán utilizando el procesador de texto Microsoft Word Windows, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y ser de la mejor calidad posible, estar en formato JPG o TIFF, y con resolución de 300 p.p.p. como mínimo.

Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias:

- Evítase el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.)
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde), y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español deberán escribirse en letra cursiva.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de no mezclarlas con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.

Las citas de libros y revistas se harán así:

- APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
- APELLIDOS, nombre: «Título del artículo», el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.

- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:

Archivo, biblioteca o institución

Sección o fondo

Signatura

Tipología documental

Lugar y fecha.