

## RECENSIONES

SANZ ALONSO, Beatriz y BERNAL GONZÁLEZ-VILLEGAS, Eduardo. *Los mares relatados (II)... Y seguimos contando cosas de la mar*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2022, 254 páginas.

Segunda entrega de *Los mares relatados*, que recoge 108 nuevos ensayos cortos y relatos relacionados con la mar, su historia y su entorno, de temática variopinta, escritos por Beatriz Sanz Alonso, profesora del Departamento de Lengua Española de la Universidad de Valladolid, y el capitán de navío retirado Eduardo Bernal González-Villegas, ambos pertenecientes a la Junta Facultativa del Instituto de Historia y Cultura Naval.

La simple lectura del índice de la colección da una idea de la amplitud de los temas tratados en ella, donde tienen asiento personajes como Patiño, Elcano, Juan Fernández, Cervantes, fray Vasco de Évora, Malaspina, Balmis, Churruca, Urdaneta, Juan de la Cosa, Cortés, Escaño, Moctezuma, Isabel de Barreto y otros. A sus páginas asimismo se asoman barcos como el buque escuela *Galatea*, la fragata *Ariete* o los vapores a América, así como mareantes, mercaderes y señores del mar, fogoneros o pescadores, y entidades e instituciones como el Cuerpo Jurídico de la Armada, la Matrícula de Mar o la Infantería de Marina, entre muchos otros.

En esta miscelánea no podían faltar páginas gloriosas de la historia naval española, como la batalla de Lepanto, la expedición Balmis de la vacuna de la viruela, la contribución de España a la independencia de Estados Unidos o la expedición de Malaspina. Y, en la línea de la primera entrega de la compilación, hay abundante espacio para asuntos lingüísticos tales como la etimología de algunas nomenclaturas, la raíz náutica de ciertas palabras de uso común, tradiciones orales, la jerga de la mar, etc.

También se tocan en esta recopilación que reseñamos cuestiones de técnica naval (instrumentos de navegación, la medida de la longitud, cartografía, navegación fluvial, la brújula, tipos de barcos...) y de elementos a bordo

como mercancías, contenedores, arboladuras, mascarones de proa, el astillero, la bandera... Aspectos históricos de la vida cotidiana a bordo como la alimentación o la vestimenta de la gente embarcada. Diferentes riesgos y peligros que acechan en la mar, como maremotos, la broma o teredo –molusco devorador de la madera de los cascos–, huracanes y otros. La religión y el mar se funden en la historia de la cofradía de Nuestra Señora del Buen Aire, o en el papel de las religiosas en la evangelización de América. También hay espacio para reseñas literarias o académicas, como las dedicadas a la *Revista General de Marina*, a la propia REVISTA DE HISTORIA NAVAL, o al Capitán Nemo y su *Nautilus*. Y para la huella española y portuguesa en el folclore estadounidense, como en «No me entierren en sagrado».

Se trata de relatos independientes, con una extensión promedio de poco más de una página –con algunas excepciones–, que se pueden leer en cualquier orden, ya que tienen estricta autonomía argumental. El asunto de algunas de las disertaciones es fácil de adivinar con solo leer el correspondiente título; este es el caso de «La navegación fluvial», «Las carabelas y las naos», «El astillero», «Galatea», «Balmis y la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna» o «Churruca». Otros títulos no dan pistas tan evidentes sobre su contenido, pero son tan sugerentes que constituyen toda una invitación a su lectura: «Pintaron las calles y las plumas», «El espejo de mi interior», «Los mares relatados en una cordillera», «Yo me hago una casa y tú encalas tu fachada», «¡Y tú y yo entendiéndonos en esta balacera!»...

En conclusión, *Los mares relatados (II)* constituye una entretenida colección de relatos que, con sencillez, rigor histórico, cierto trasfondo filosófico y algo de ternura y de sentido del humor, acercan al lector un sinfín de historias, tradiciones, relatos y divagaciones sobre la mar, los barcos y sus gentes, que conforman una rica y amena amalgama con la que el lector podrá pasar muy buenos ratos, al tiempo que recuerda o aprende muchas cosas relacionadas con la vida naval y marinera.

FORTES, Alberto. *La medida del meridiano. El viaje de Jorge Juan y Antonio de Ulloa*. A Coruña, Ediciones del Viento (ISBN: 978-84-18227-41-7), Viento Abierto, 2023, 499 páginas.

Interesante novela histórica escrita por el gallego Alberto Fortes, nacido en Pontevedra en 1964, que narra el largo y movido viaje a Sudamérica de dos jóvenes, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, integrados en una comisión organizada por la Academia de Ciencias de París. Dicha comisión iba a medir la longitud de un arco de un grado de meridiano a la altura del ecuador, para compararla con la de otro arco de un grado de meridiano medido en Laponia, cerca del polo norte, cotejar los resultados y deducir así la forma de la Tierra. El propósito de la empresa era resolver la polémica entre franceses y británicos a cuenta del aspecto de la esfera terrestre, pues mientras que los primeros decían que tenía la forma de un melón, es decir, alargada por los polos y achatada por

el ecuador, los segundos aseguraban que nuestro planeta se parecía a una sandía, o sea que era achatado por los polos y ensanchado por el ecuador.

Ambos marinos eran alumnos en la escuela de guardiamarinas de Cádiz, y en 1734, cuando fueron designados para formar parte de la comisión científica, contaban veintiuno y dieciocho años, respectivamente; y aunque, pese a su juventud, atesoraban ya un gran bagaje teórico, carecían de toda experiencia práctica. Así pues, para nivelar un tanto su estatus jerárquico respecto del de los sabios franceses, ambos guardiamarinas fueron ascendidos a tenientes de navío, saltándose los grados de alférez de fragata, alférez de navío y teniente de fragata.

El relato comienza cuando ambos personajes zarpan de Cádiz en mayo de 1735, para dirigirse a Cartagena de Indias y unirse a la comisión francesa. Jorge Juan viajó a bordo del navío *Conquistador*, y Ulloa, en la fragata *Incendio*. El relato va recreando los sucesivos escenarios por donde los marinos pasan en cumplimiento de su misión y cometidos: Cartagena de Indias, Portobelo, Chagres, Panamá, Guayaquil, Caracol, Quito, Yaruqui, Riobamba, Cuenca, Lima, El Callao... Sus trabajos terminaron en 1744. Finalmente, regresarían a España en 1746.

La novela narra con gran lujo de detalles las actividades y trabajos de la comisión científica, y los problemas y vicisitudes con que hubo de lidiar: las mediciones hechas entre Yaruqui y Cuenca; la dureza de la estancia en las montañas ecuatorianas; detalles y peripecias de los viajes y tránsitos realizados; discusiones y problemas de convivencia; vívidos cuadros descriptivos de las difíciles condiciones de trabajo; peleas, procesos judiciales, pagos a los porteadores, incidentes con las gentes de diferentes pueblos... y muchas cosas más. Como es obvio, aderezan el relato interpolaciones técnicas (cartográficas, geodésicas, topográficas y astronómicas; triangulaciones; mediciones astronómicas) que el autor integra con habilidad en la narración.

Por si todo esto poco fuera, en medio de los trabajos científicos, a finales de 1740, los dos españoles fueron llamados a Lima por el virrey del Perú, ante la alarma producida con la entrada del británico Anson en el Pacífico, durante la guerra contra Inglaterra denominada del Asiento, también conocida como «de la Oreja de Jenkins». En esta etapa volverían a recorrer amplios territorios, llevando a cabo muy diferentes cometidos orientados a la defensa de las costas del virreinato. A finales de 1743 terminaron sus responsabilidades ante el virrey y pudieron regresar a las montañas ecuatorianas para rematar sus mediciones.

El resultado final de aquella misión científica fue que, al comparar los resultados del ecuador con los de Laponia, cotejados a su vez con otros obtenidos en París, se vio que el radio de la Tierra era ligeramente superior en el ecuador que en el polo, con lo que la forma de aquella resultaba ser achatada por los polos y ensanchada por el ecuador, como había predicho Newton con sus cálculos teóricos.

En definitiva, *La medida del meridiano* es una novela a caballo entre el género histórico y el de aventuras sobre una empresa que aún hoy sigue siendo muy desconocida. Vistasas e ilustrativas descripciones de los lugares por

donde discurrió la expedición, y de las mediciones y cálculos realizados y los resultados obtenidos, se cuentan entre las muchas y preciosas informaciones proporcionadas, en forma novelada, por esta obra, a cuyos méritos literarios se suman sus virtudes divulgativas, que nos acercan a la comprensión, en toda su magnitud, de la gran aventura que Jorge Juan y Ulloa protagonizaron, en tierras de Sudamérica, casi al filo de la segunda mitad del siglo XVIII.

HERNÁNDEZ-PALACIOS, Martín. *Álvaro de Bazán. El mejor marino de Felipe II*. Madrid, Rialp, 2023, 251 páginas.

Estimable biografía de uno de los mejores marinos españoles de todos los tiempos, Álvaro de Bazán, que firma el profesor de Derecho Internacional Público Martín Hernández-Palacios Martín-Neda, quien a lo largo de una introducción y diez capítulos hace un cabal recorrido por la persona de Álvaro de Bazán, invicto guerrero de la mar a cuyos orígenes, carácter, personalidad, actividades, intervenciones en guerras, batallas y combates, y muerte se pasa revista. Se completa el relato con un apéndice dedicado al testamento del marino, lo que se ha dicho de él, sus títulos, la inscripción de su tumba, y una despedida a cargo de Carlos Martínez de Campos y Serrano.

Comenta Hernández-Palacios en la introducción cómo llegó a conocer el palacio del Viso del Marqués, donde hoy se encuentra el Archivo General de la Armada y que mandó edificar el protagonista del presente libro, y las circunstancias que lo llevaron a investigar la vida de tan notable marino. Álvaro de Bazán fue un hombre de mar a quien en tiempos de Felipe II le tocó vivir episodios cruciales de la historia de España como la guerra de los moriscos (1569), la batalla de Lepanto (1571), la unificación de España y Portugal (1580) o la toma de las Azores (1581). El autor retrata a su biografiado como un personaje complejo; muy diestro en las artes navales, en las que llegaría a atesorar gran experiencia, virtudes que le harían descollar como sobresaliente estratega y excelente táctico; de fuerte personalidad, independencia de criterio, carácter frío y calculador, y poseedor de muy destacadas dotes de liderazgo; hombre de gran capacidad de trabajo, resuelto, rápido y acertado a la hora de tomar decisiones, dotado de un extraordinario valor y que siempre mostró una berroqueña fe en el triunfo en todos los trances bélicos en que se vio inmerso.

Su carrera comenzó a la sombra de su padre, Álvaro de Bazán el Viejo, con quien estuvo en Gibraltar, la batalla de Muros y la boda de Felipe II en Inglaterra. Las islas Canarias, las luchas contra los berberiscos, la conquista del peñón de Vélez de la Gomera, la campaña de Tetuán, el socorro a la Orden de Malta, la batalla de Lepanto, el combate de Navarino y las campañas de Túnez o de Portugal (Lisboa, San Miguel, Terceira, etc.) son otros tantos hitos destacados de su trayectoria como marino que se repasan en la obra.

Como no podía ser de otra forma, la preparación de la llamada «empresa de Inglaterra» ocupa un lugar central en esta biografía. Sobre ella el autor

destaca las prisas de Felipe II por actuar contra los ingleses; los problemas logísticos, sanitarios y de personal surgidos en los barcos; la aparición de enfermedades –sobre todo del tifus– entre las dotaciones; los tiras y aflojas que mantuvo con el rey, que despertaron en este cierta desconfianza hacia la persona de Bazán... Y finaliza con las circunstancias de su muerte. El suyo fue un tiempo de mucho tifus exantemático, como ya apuntábamos antes, una enfermedad que se transmitía por el «piojo de los vestidos». Muchos historiadores achacan su final a esta infección, cuya incubación duraba de diez a catorce días y que producía una erupción roja en la piel conocida como «tabardillo pintado». La enfermedad, unida a las presiones a que, en los últimos tiempos, se había visto sujeto Bazán, posiblemente aceleraron su fallecimiento, ocurrido el 9 de febrero de 1588, a los 62 años, en una época en la que la esperanza de vida era muy inferior a la de nuestros días.

Libro ameno, bien documentado, escrito con un estilo claro que no menoscaba su rigor, que permite obtener un exhaustivo conocimiento de la vida y las actividades de Álvaro de Bazán, gran marino que mandó edificar el palacio del Viso del Marqués que hoy oficia de sede del Archivo General de la Marina, cuyo emplazamiento Bazán eligió por ser un lugar equidistante de sus bases de galeras: Cartagena, Cádiz y Lisboa. Para terminar, no está de más resaltar que este amante de las artes, impulsor de la sanidad en el ámbito militar, gran estratega y excelente marino, fue el primer hombre de mar en la historia en mandar un desembarco de infantería de marina.

PAJUELO MORENO, Vicente. *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*. Madrid-Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Universidad de Sevilla (ISBN: 978-84-00-10847-2), 2021, 437 páginas.

La Armada de Guarda de la Carrera de Indias estuvo encargada de proteger las flotas que transportaban metales preciosos entre las tierras americanas y la metrópoli. En esta obra, Vicente Pajuelo Moreno analiza los orígenes y la organización del sistema naval que permitió conectar ambas orillas atlánticas del Imperio español bajo los Austrias. Estudia la construcción de galeones, las tripulaciones, los víveres, los pertrechos, la artillería y las rutas seguidas. El núcleo de tal sistema lo constituyó la Armada de la Guarda, cuyo origen, estructura, organización y otros aspectos son estudiados a lo largo de cuatro capítulos, cinco apéndices y diversos documentos complementarios. El autor dedica una particular atención a la desdichada Armada de la Guarda del año 1605 que, al mando de Luis Fernández de Córdoba, padeció los peligros de la mar en aguas del Caribe.

El primer capítulo, «La Armada de la Guarda de la Carrera de Indias», arranca con la firma en Sevilla, en 1591, de un primer documento orientado a organizar una armada de diez galeones, el 1 de diciembre de 1591, para dar protección a las flotas de dicha Carrera, cuyo primer viaje tuvo lugar en 1593.

Esta fue el acta de nacimiento de dichas armadas, que solían estar compuestas por entre seis y ocho galeones bien armados, complementados con algunos pataches y otros navíos. Sus dotaciones sumaban en total de 1.500 a 2.000 hombres, entre gente de mar para gobernar y manejar el barco y gente de guerra. Tras un detallado estudio de los antecedentes históricos, en este primer capítulo el autor toca aspectos como presupuestos y costes, financiación, organización, tiempos de navegación, puertos de salida y llegada, o rutas seguidas.

Los otros tres capítulos se circunscriben a la Armada de la Guarda del año 1605. Los siete galeones y un patache que la formaban, tras levar anclas del puerto de Cartagena de Indias, la noche del 6 de noviembre se vieron enfrentados a una gran tempestad que ocasionó el hundimiento de cuatro de los galeones: *San Roque*, *Santo Domingo*, *La Begoña* y *San Ambrosio*. El segundo capítulo, «Los navíos de la Armada de la Guarda, 1605», es en esencia un estudio acerca del barco por excelencia de aquella época: el galeón. Al hilo de su descripción tipológica, el autor se extiende en detalles sobre la construcción naval en la época y los galeones y pataches que integraron la Armada de ese año. El tercero se centra en su gente de a bordo: la plana mayor (capitán general, almirante, gobernador del tercio y sargento mayor) y las gentes de mar y de guerra (artilleros y maestros de plata).

Por último, el cuarto y definitivo capítulo, «La Armada de la Guarda, 1605», narra el discurrir de su travesía hacia América desde su salida de Sanlúcar de Barrameda el 8 de junio de 1605, su enfrentamiento con una armada holandesa, la llegada a Cartagena de Indias, los preparativos para el viaje de regreso, el aprovisionamiento de víveres y pertrechos, y los metales preciosos. Sería durante el viaje de regreso cuando padecería el devastador temporal que provocó el hundimiento de varios barcos.

El autor termina su relato con unas conclusiones y cinco apéndices sobre el asiento de la Armada de Guarda de 1591, el arqueo de los barcos y de la nao capitana, un informe sobre la construcción naval, y la relación de la artillería de la Armada de la Guarda de 1605. Completan la información aportada por la obra unas tablas de monedas, pesas y medidas, un glosario y sendas listas de fuentes documentales y bibliográficas.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ  
Capitán de navío retirado