

RECENSIONES

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (retirado)
Madrid, España.

MARENCO, Giuliano. *Buques de guerra italianos retenidos en las Baleares tras el 8 de septiembre de 1943*. Menorca, Fundación Hospital de la Isla del Rey (Depósito legal: ME-597/2024), 2024, 359 páginas.

Historia narrada por el italiano estudioso del pasado Giuliano Marengo, exfuncionario de las instituciones europeas de Bruselas durante 39 años, e hijo de uno de los oficiales retenidos en Mahón. Habla de unos barcos de guerra italianos que, en 1943, fueron destacados a recoger los naufragos de un acorazado y que, una vez realizada su misión, quedaron internados en las Baleares, donde pasaron gran cantidad de aventuras y contratiempos hasta 1945.

Es un episodio poco conocido de la Segunda Guerra Mundial, que está relacionado con la firma del armisticio de Italia con los Aliados el 8 de septiembre de 1943, lo que supuso un cambio decisivo en la marcha de la guerra, ya que Italia dejaba de ser aliada de Alemania y se pasaba al bando enemigo. Tras el armisticio, en la madrugada del 9 de



septiembre, salía de La Spezia una escuadra italiana, a la que por el camino se le unió una división procedente de Génova, formando una agrupación de veintidós barcos que navegó hacia Cerdeña sin cobertura aérea y con el temor de ser detectadas y atacadas por fuerzas alemanas o angloamericanas. Entre los barcos se encontraba el flamante acorazado *Roma*, de 41.000 toneladas y 30 nudos de velocidad, que había entrado en servicio hacía poco.

En el tránsito, los barcos fueron atacados por la aviación alemana y el *Roma* resultó hundido. Siete barcos se tuvieron que quedar a recoger los naufragos del acorazado: el crucero *Regolo* y los destructores *Mitragliere*, *Fucciliere*, *Carabiniere*,

Impetuoso, *Pegaso* y *Orsa*, que llegaron a recuperar 622 supervivientes, algunos con heridas y quemaduras muy graves, a consecuencia de las cuales morirían al poco tiempo –a bordo del acorazado iban 2.021 hombres, 1.793 pertenecientes a su dotación y 228 al Estado Mayor–. Cuando terminaron su labor humanitaria, los barcos se vieron cargados de muertos y heridos, sin contacto con su flota y sin saber adónde ir. Algunos sufrieron nuevos ataques de la aviación alemana y, buscando un puerto neutral, cinco terminaron refugiándose en las Baleares. El *Regolo*, el *Mitragliere*, el *Fucciliere* y el *Carabiniere* se dirigieron a Menorca y entraron en Mahón, mientras que el *Orsa* arribó a Formentor y posteriormente entró en Pollensa.

A partir de entonces, los barcos y sus dotaciones quedaron retenidas por las autoridades españolas en contra de su voluntad durante dieciséis meses, en los que más de dos mil hombres lo pasaron francamente mal por enfrentamientos con ciertos sectores españoles, discusiones internas, problemas de disciplina, escasez de víveres, etc. Fue una coyuntura difícil, en la que España siempre mantuvo una postura de neutralidad un tanto ambigua.

En su libro, Morenco habla de la situación y del ambiente militar y político de la época, en Europa en general y en España en particular,

destacando los equilibrios de neutralidad y no beligerancia española. Destaca a la gran importancia estratégica del Mediterráneo –uno de los principales escenarios durante la guerra–. Describe y analiza el entorno de Mahón, la vida, la disciplina, la convivencia y las relaciones con los españoles. Comenta los insultos, vejaciones y refriegas por parte de algunos estamentos y personajes locales, saldadas en algún caso a tiros. Cita las muchas negociaciones diplomáticas realizadas y las tensiones que surgían entre Italia, los Aliados y España. Pero también señala el buen comportamiento y la armoniosa convivencia con amplios sectores de la población, muestras de camaradería que han sido recordadas en años posteriores por los italianos con alguna placa conmemorativa.

Finalmente, tras solucionar numerosos problemas burocráticos y de aprovisionamiento, sobre todo de combustible, y gracias a diversos arbitrajes, los barcos y sus dotaciones finalizaron su internamiento el 15 de enero de 1945 y salieron a la mar con una calurosa y multitudinaria despedida por parte de la población.

En definitiva, la obra que reseñamos se trata de una detallada investigación y un profundo análisis de todo lo ocurrido con estos barcos internados en las Baleares, desde distintos puntos de vista (técnico, diplomático, político y humano). Y es una obra de interés para los estudiosos de la Segunda Guerra Mundial, sobre todo en lo tocante a su escenario mediterráneo.

MAZÓN SERRANO, Tomás. *La vuelta al mundo maldita. La expedición de Loaysa*. (ISBN: 978-84-414-4334-1). Edaf (ISBN: 978-84-414-4334-1), Madrid, 2024, 469 páginas.

Tras el regreso a España de Juan Sebastián de Elcano, con la nao *Victoria* cargada de especias, en septiembre de 1522 –después de haber dado la vuelta al mundo por primera vez en la historia–, no quedaban dudas sobre algo que resultaba esencial: había que regresar a las Molucas para traer a España más especias y organizar un nuevo comercio y mercado, para lo que se había fundado en La Coruña la flamante Casa de la Contratación de las Especias. Para tal efecto se preparó una flota, que zarpó de dicha ciudad el 24 de julio de 1525, al mando de García Jofre de Loaysa. Parafraseando en parte el título de este libro, la aventura objeto de esta obra fue una aventura maldita, ya que en ella se concitaron contratiempos y desgracias sin cuento que son narradas por el ingeniero técnico de Obras Públicas Tomás Mazón Serrano. Para colmo, todas estas tribulaciones estuvieron seguidas por una guerra



con Portugal, en la que, con coraje y valor, algunos expedicionarios lograron sobrevivir y fueron capaces de regresar a España.

Tras un prólogo y un prefacio, el libro está dividido en cinco bloques y dos anexos, para terminar con una extensa colección de notas, un índice de documentos y una amplia bibliografía.

El bloque uno está dedicado a Loaysa, su familia, su vida y sus actividades, y nos permite un mejor conocimiento del personaje que ostentó el mando de la flota que trató de regresar a las Molucas. El bloque dos nos habla de la participación de Elcano, tras su regreso de la primera vuelta al mundo, en diversas actividades como la Junta de Badajoz-Elvas o la preparación

de la nueva flota, con el gran esfuerzo logístico que supuso. El bloque tres menciona la travesía de la flota, los temporales, los naufragios, los cambios de destino y desapariciones de barcos, los fallecimientos (incluidos los de Loaysa y Elcano), los auxilios a la expedición y la llegada de la *Santa María de la Victoria* al Maluco con Andrés de Urdaneta a bordo. El bloque cuatro habla de la llegada de los españoles a Tidore y de la guerra contra los portugueses, las actividades desarrolladas en dicha guerra, las expediciones para auxiliar a los españoles, los nombres de diversos protagonistas: Urdaneta, Hernando de la Torre, Álvaro de Saavedra, etc., o la intervención de diferentes barcos, como la *Santa María del Parral* o la *Florida*. Y el bloque cinco y último, dedicado a los irreductibles, a los que el autor llama «los 58 de la fama», recordando lo que en su momento había dicho Urdaneta: «Nos juntamos en Gilolo por todos cincuenta y ocho personas», en referencia al número de hombres que decidieron permanecer en el Maluco a pesar de lo difícil y comprometido que resultaba. Narra las últimas vicisitudes en aquellas tierras, viajes, idas y venidas, el regreso de Urdaneta en 1537, y el regreso de otros más tarde. En las páginas 297 y 298 incluye dos cortas listas de supervivientes que llegaron a las Molucas en dos expediciones diferentes y terminaron regresando a España: nueve hombres de la expedición de Andrés de Urdaneta y tres de

la de Saavedra, poniendo fin a aquella larga aventura comenzada en 1525 con la salida de La Coruña, y terminada en 1536 y 1537 con su regreso a España.

El anexo uno incluye dos listas con las tripulaciones de las expediciones de Loaysa y Saavedra. Y el anexo dos incluye cuatro documentos: la relación de la embajada de Loaysa ante el turco, su testamento, declaraciones de testigos que lo conocieron y una carta de Hernando de Torre a su padre.

Libro bien documentado y ameno, la obra que reseñamos convierte la historia de aquellos personajes y sus barcos en una aventura apasionante, llena de sinsabores, sacrificios y ansias de superación. Como dice el prologuista: «Este libro es imprescindible porque cubre desconocimientos, ata cabos y despierta curiosidades».

CASTRO RODRÍGUEZ, Rafael. *Matanzas 1628. La captura de la flota de Nueva España de Juan de Benavides Bazán*. Edaf (ISBN: 978-84-414-4281-8), Madrid, 2024, 403 páginas.

Uno de los mayores desastres sufridos por la Carrera de Indias en los trescientos años de su historia –y, más concretamente, en la historia de la flota de Nueva España– fue el apresamiento por parte de los holandeses de los barcos y del rico cargamento de la flota mandada por Juan de Benavides y Bazán. Ello supuso un gran golpe para la Monarquía española, no solo por la pérdida de los barcos y su rico tesoro, sino también por el enorme descrédito al que se vio sometida España y por la pérdida de respeto que tuvo que sufrir la Armada.

Las causas y motivos por los que aquella flota de Nueva España fue apresada en su totalidad, cómo se produjo, las consecuencias y las posteriores acciones son analizadas en este libro por Rafael Castro Rodríguez, licenciado en Historia por la Universidad Complutense de Madrid, especialista en Historia Moderna, que examina si todo se debió a la superioridad numérica del enemigo, a una mala gestión de Benavides, a la corrupción interna, a la mala suerte, a la cobardía o a cualquier otra circunstancia.

Entre un prólogo y un epílogo, el libro se divide en cinco capítulos que comprenden un arco cronológico que abarca desde el reparto del mundo entre España y Portugal y la génesis de la Carrera de Indias hasta la ejecución de Benavides.

El primer capítulo, titulado «El monopolio, la Carrera de Indias y sus enemigos», habla de la conquista de los océanos por España y Portugal; los medios usados para conseguirlo: astilleros, barcos, flotas, gentes, etc.;



el tráfico y el comercio; las armadas; las flotas de Indias; las navegaciones; las ferias; el comercio y todo lo relacionado con aquel ir y venir por el Atlántico entre el Nuevo Mundo y la metrópoli. Todo ello como antesala de la tragedia de Matanzas y del drama que la siguió.

El segundo capítulo, «El holandés errante», comenta la postura y actividades de los holandeses de la época, en la que las Provincias Unidas gozaban de una importante superioridad comercial gracias a su amplia y fuerte flota mercante –apoyada en una buena marina de guerra– y a un conjunto de industrias a las que sabían extraer un buen rendimiento, a lo que hay que sumar unas muy experimentadas gentes de mar formadas en las navegaciones por el Mar del

Norte. Esto les permitió operar en distintas y distantes zonas del mundo.

El tercer capítulo, «Don Juan de Benavides y Bazán y la flota de Nueva España de 1627-1628», habla del triste destino del protagonista de esta historia y de la flota de su mando, de la que se apoderó en Matanzas (Cuba), en septiembre de 1628, el corsario holandés Piet Heyn, consiguiendo un gran botín. Las acusaciones que de ello se derivaron contra Benavides condujeron a su juicio y encarcelamiento.

El cuarto capítulo, que lleva por título «Las secuelas de Matanzas. Todo lo que no supo Benavides por estar preso (1629-1635)», hace referencia a actividades de todo tipo dentro del gran escenario internacional de entonces, posteriores al apresamiento de la flota en Matanzas, de las que Benavides, como dice el título, no se enteró por estar preso.

Y el quinto y último capítulo, titulado «El suplicio», narra los preparativos del ajusticiamiento de Benavides, sus últimos movimientos y su ejecución pública, en mayo de 1634, en Sevilla. Anunciada con antelación, fue seguida por mucho público, que acudió a presenciarla como si de un gran espectáculo se tratara.

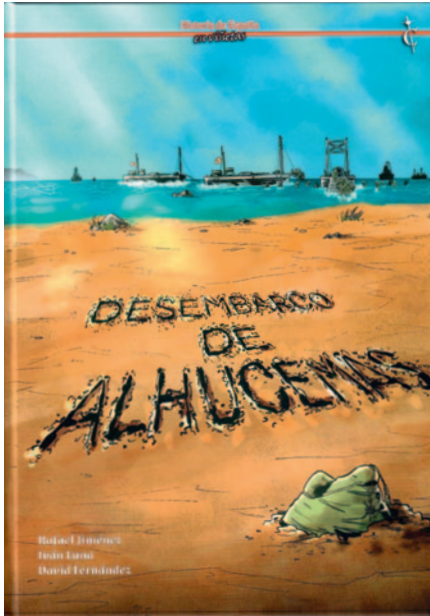
Es un libro muy completo, detallado y bien documentado que, de forma a la vez profunda y amena, narra todo lo referente a la Carrera de Indias, la Flota de Nueva España, el desafortunado final de la flota al

mando de Benavides, y la ejecución pública del que había ostentado su mando. Todo ello contado con una narrativa directa, en la que, el autor, a veces novela diversas escenas con diálogos acertados que, sin disminuir el rigor de lo contado, incrementan su amenidad e interés.

JIMÉNEZ, Rafael; LUNA, Iván y FERNÁNDEZ, David. *Desembarco de Alhucemas*. España, Cascaborra Ediciones (ISBN: 978-84-128938-6-1), 2024, 66 páginas.

Amena y entretenida forma de narrar el desembarco de Alhucemas, ocurrido hace cien años –dio comienzo el 8 de septiembre de 1925–, a cargo de este nuevo cómic de la editorial Cascaborra. Dicha editorial, creada a finales del 2016, ha orientado su actividad a editar cómics que se encargan de narrar la historia de España, y su propuesta está consiguiendo un gran éxito. Contar la historia de España con la técnica del cómic, como contar cualquier otro tema o materia, es una forma de conseguir que lo narrado llegue a mucha gente que no se siente capacitada para hacer frente a un libro tradicional, pero se encuentra a sus anchas leyendo sobre cualquier materia si está apoyada en unas buenas imágenes que entren por los ojos sin necesidad de mayores explicaciones –lo que en gran parte dependerá de la habilidad de los dibujantes de turno–. La rica historia de España es una fuente inagotable de temas para ser contados en cómic, y que este es un excelente vehículo para que aquella llegue a muchos rincones donde no llegaría de otra forma.

Desembarco de Alhucemas es el resultado de la labor de tres técnicos en la materia: el guionista Rafael Jiménez, el dibujante Iván Luna y el colorista David Fernández. Con dibujos detallados y de gran realismo, en escenas muy bien ambientadas hace un recorrido por los prolegómenos y el desarrollo del desembarco de Alhucemas. Comienza con referencias a desastres y derrotas españolas anteriores en el norte de África, entre las que destaca Annual. Comenta la situación y el estado de la opinión pública sobre la guerra del Rif, la postura de España ante Marruecos y la necesidad de llevar a cabo una acción que permitiera recuperar el prestigio del Ejército, el orgullo de España, la moral de la gente y, al mismo tiempo, lograr la pacificación del norte de África. Ello dio lugar a una gran movilización, en la que, para establecer contrastes, la narración nos cuenta cómo uno de los protagonistas del relato es llamado a filas para incorporarse a las fuerzas de África, teniendo que abandonar a su familia con problemas de salud en plena época de labranza.



Continúa el relato con la preparación de España para el desembarco: adiestramientos, planificación, conversaciones con autoridades francesas, abastecimientos, adquisición de barcazas, movimientos de barcos, concentraciones, etc., salpicada con las actuaciones de algunos soldados protagonistas imaginados del desenlace final, donde alguno pierde la vida para cargar las tintas en la parte dramática de la narración. También salen a relucir algunas actuaciones de la gente de Abd el Krim, orientadas a tratar de contrarrestar la gran ofensiva que se les viene encima y, en lo posible, tomar la delantera.

Y por fin entra de lleno la obra en las operaciones: fuegos navales de apoyo, bombardeos aéreos,

retraso del desembarco por mal tiempo, primeras oleadas, minas terrestres, cabeza de playa, avances por tierra..., hasta que el 13 de octubre se dan por finalizadas las operaciones referentes al desembarco de Alhucemas. Hasta el momento, el balance era muy positivo, pero aún quedaba mucho por hacer. El comportamiento de la gente había sido ejemplar, y la operación, todo un éxito. Según el balance apuntado por los autores, las bajas españolas han sido muy escasas, unos 200 muertos y 109 heridos.

Los dibujos son claros y expresivos, como corresponde a un buen cómic. Destacan varias escenas panorámicas muy bien ambientadas, como la gran concentración previa de barcos en el puerto de Melilla, escenas de los desembarcos en las playas, fuegos navales de apoyo, el portaaviones *Dédalo* y los bombardeos aéreos, o el saludo de los generales Primo de Rivera y Sanjurjo a las tropas desde la cubierta del torpedero 22, con el Morro Nuevo como telón de fondo, tomado del cuadro del Museo del Prado *Desembarco de Alhucemas*, pintado por José Moreno Carbonero en 1929.

Se trata de un libro que, en unas pocas páginas, permite al desconocedor de la materia obtener una idea bastante aproximada de cómo fue el desembarco de Alhucemas, una operación de la que muchos desconfiaban, a la vista del fracaso de Galípoli (Turquía, 1915), y que al final resultó un rotundo éxito cuyo primer centenario estamos celebrando.