

Mira Caballos, Esteban: *Las armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempo de los Austrias* (Madrid, La Esfera de los Libros, 2019), 418 pp., ISBN: 978-84-9164-644-0.

Hace ya algunos años, en 2005 en concreto, veía la luz el libro *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, que, también editado por La Esfera de los Libros, debía su contenido a la labor investigadora de Esteban Mira Caballos, doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla y miembro correspondiente extranjero de la Academia Dominicana de la Historia y del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas. Casi quince años después el mismo autor firma la obra que reseñamos, cuyo título tanto se asemeja al anterior –incluso quizás demasiado–, pero cuyo contenido, aunque paralelo en ciertos aspectos, presenta importantes diferencias e, incluso, divergencias. De esta forma, lo que en un principio se planteó como una simple reedición del libro de 2005, se convierte, gracias al empeño y objetivos trazados por Mira Caballos, en una obra reescrita desde el principio en la que se amplían horizontes cronológicos y temáticos y se rectifican, o al menos, matizan, algunas de las hipótesis apoyadas en las páginas del primero de los títulos referidos, por lo que, en alguna medida, podríamos considerar a *Las armadas del Imperio* como remate o culminación de *Las armadas imperiales*.

El objetivo principal de la obra que ahora comentamos es también es el de analizar la estructura naval del Imperio español, si bien lo que antes se centraba solamente en el siglo XVI, con el estudio de la marina en tiempos de Carlos V y Felipe II, ahora se extiende también al siglo XVII, atendiendo tanto al escenario atlántico como al mediterráneo, aunque en el conjunto de la obra parece obvio que el primero gana espacio al segundo en el análisis del autor, especialista en las relaciones entre España y América en el siglo XVI. Esta estructura naval pone sus bases en tiempos del emperador, quien, conocedor de la necesidad de crear un nuevo modelo naval acorde con las nuevas necesidades de la marina que posibilite el paso de la navegación prácticamente costera desarrollada hasta finales del siglo XV a otra de gran altura, capaz de trasladar tripulaciones y mercancías por todos los mares y océanos conocidos, logra pergeñar un sistema marítimo que, con las mejoras idóneas de los tiempos posteriores, resultará tan eficiente y eficaz que por vez primera en la historia los océanos dejarán de ser fronteras naturales, infranqueables y temidas para convertirse en medios de comunicación entre las distintas partes del mundo. De esta forma, Mira Caballos establece la relevancia de un sistema de armadas y flotas que se mantuvo con mayor o menor fuerza y predominio hasta bien entrado el siglo XVIII y que, junto a la infantería en el medio terrestre, permitió al Imperio establecer y consolidar su dominio en el orbe conocido, ideas previas que desglosa en la breve introducción que antecede al núcleo central de su obra.

Tras esta introducción, el esquema del libro sigue tres partes bien diferenciadas, las dos primeras más extensas y la tercera ciertamente concisa, todas ellas apoyadas en un notable aparato de notas que, reunidas al final de la obra, remiten fundamentalmente a la bibliografía sobre los temas tratados, reuniendo tanto los títulos más tradicionales como los más recientes aparecidos al respecto, y en algunos casos concretos remiten también a fuentes de archivo. En la primera parte, dedicada a la navegación, el autor empieza por situar a España en el marco geohistórico europeo en el que tiene lugar la forja de este nuevo sistema naval hispano, tras la llegada de los españoles a América en 1492 y la consecuente carrera por ampliar las tierras conocidas al otro lado del Atlántico, tanto por parte de los españoles, en especial el área del Caribe, como por parte de portugueses, ingleses y franceses en tierras de América del Norte, anotándose también aspectos fundamentales relativos a la rivalidad entre españoles y lusos en sus

propios procesos de expansión, tanto allende el estrecho de Gibraltar como en Ultramar. El autor se detiene más en la relevancia y problemas que genera la continua presencia de corsarios y piratas (los «tábanos del Imperio») tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico, apuntando con acierto que, a pesar de los numerosos ataques que se suceden en estos siglos, siempre fue mayor el beneficio obtenido a través del contrabando que del propio bandidaje. El corso se perfila en esta obra como un «instrumento de dominación en manos de gobernantes europeos para tratar de acabar con el monopolio comercial hispánico» (p. 44), si bien también se estudia el propio corso español, animado en los inicios del siglo XVII por una Junta de Armadas que concedía licencias para atacar corsarios, de manera que el Impero respondía al corso con más corso. Se adentra después la obra en el análisis de los barcos empleados en ambos escenarios marítimos, teniendo en cuenta aspectos como la construcción, astilleros, maderas empleadas, tipología de las naves, problemas de sobrecarga... De especial interés resultan las páginas dedicadas a las tripulaciones, con el estudio de los mandos y cargos desempeñados por oficiales, pero también de los aspectos relativos a soldados, marineros y chusma, en un estudio sucinto pero bastante completo en el que pasa revista a extracciones sociales, modelos de actuación, salarios... De igual manera, interesa el análisis de las aportaciones españolas en materia de tecnología y ciencia náutica, donde se hace hincapié en la falsedad del atraso hispano respecto al desarrollo de otras potencias europeas, y se desempolvan algunos memoriales de insignes marineros que planteaban mejoras en los buques para hacer más eficaz la navegación, como fue el caso de Pedro Menéndez de Avilés al proyectar el «galeoncete», con quilla alargada para mejorar su velocidad, de la misma forma que el filibote fue otra invención de los astilleros españoles, al tiempo que se producían relevantes avances en el instrumental náutico, en cartografía o hidrografía. Esta primera parte del libro se cierra con otra de sus grandes aportaciones, como es el sugerente estudio que se hace de la vida y muerte a bordo, cuestión en la que, a pesar de la carencia de fuentes originales reseñada por el autor, se consigue trasladar al lector a la cubierta de un barco de la época, como si de un pasajero más se tratara, explicando los detalles relativos a su difícil día a día: la falta de espacio, la escasa higiene, la precaria y poco equilibrada alimentación, los frecuentes miedos y temores ante ataques enemigos y condiciones meteorológicas adversas que suponen un fuerte auge de la religiosidad a bordo, los juegos y entretenimientos durante las largas travesías, o la continua amenaza de la enfermedad y la muerte.

La segunda parte de la obra se adentra en el estudio de las armadas del Imperio propiamente dichas, partiendo de un breve análisis del sistema naval que las sustentó y desarrolló. Como base del análisis se desmienten algunos de los mitos creados por la historiografía anglosajona, y se profundiza en la flexibilidad de este sistema, mediante la interrelación entre todas las armadas y flotas a nivel de personal y de apoyo entre barcos en situaciones críticas, y a la eficacia de su financiación, lo que, a juicio de Mira Caballos, fue el gran éxito de Carlos V, quien pergeñó un modelo viable tanto para las armadas del Mediterráneo (directa o indirectamente sufragado por las arcas reales) como las del Atlántico (sufragadas por una imposición, la avería, que debían pagar los particulares, es decir, casi siempre los propios comerciantes), que daría larga vida a una estructura naval que llegaría a reunir hasta más de quince armadas sostenidas por una misma administración. El libro pasa revista de una forma eficaz y ordenada a todas las armadas del Imperio, estableciendo los orígenes, formación, evolución, funcionamiento, financiación, instrucciones, mandos, tipología de sus navíos y objetivos defensivos de cada una de ellas y, lo que puede parecer más simple pero no deja de ser muy efectivo, fijando de forma clarificadora sus diversas denominaciones a lo largo de los tiempos en un afán de evitar las reiteradas y no excepcionales confusiones entre unas y otras. Las

escuadras estudiadas se dividen acertadamente en varios epígrafes, por áreas geográficas: armadas peninsulares (armadas del Cantábrico, Armada Guardacostas de Andalucía, Armada Real de Galeras, Armada Guardacostas del Levante, armadas de Cataluña y Mallorca), armadas europeas (Escuadra de Galeras de Génova, armadas de Nápoles y Sicilia, Armada de Flandes, Armada de Portugal), armadas americanas (armadas del Mar Océano y de la Carrera, Armada del Caribe, Armada del Mar del Sur, Armada de Barlovento, barcos portuarios), y armadas asiáticas (armadas para la defensa de Filipinas y Galeón de Manila).

La tercera parte del libro, que apenas ocupa la mitad de páginas que las dos anteriores, recoge, de forma sucinta y ateniéndose a un marcado orden cronológico, las principales campañas navales de estas armadas imperiales durante los siglos XVI y XVII en los dos grandes escenarios en los que se ha movido la obra desde el principio: el Mediterráneo, con especial atención al enfrentamiento entre la cruz y la media luna desde inicios del Quinientos, con la posterior batalla de Lepanto de 1571 y sus consecuencias para la navegación por el *Mare Nostrum*, y el Atlántico, donde se detallan los avatares del enfrentamiento secular con Francia, el fracaso de la Invencible y la lucha entre las potencias marítimas europeas por la hegemonía en el seiscientos.

Como conclusiones a su estudio, Mira Caballos destaca la existencia de una verdadera política naval por parte de la Monarquía Hispánica en tiempo de los Austrias, debida al empeño y a la conciencia de los propios reyes y de sus consejeros de la relevancia de la marina para garantizar la integridad territorial del Imperio. Para el autor, de nuevo en su objetivo de desmentir los mitos creados por cierta historiografía anglosajona, en especial a partir del episodio de la Invencible, sí que hubo un modelo definido de flotas y armadas que, ideado por la administración de Carlos V, consiguió funcionar durante casi dos centurias con los cambios y adaptaciones necesarios y, además, funcionó bien. Es evidente que hubo falta de medios y de tripulaciones y que las escuadras fracasaron en algunos episodios concretos, algunos de gran relevancia, pero ambos males no son en absoluto atribuibles solamente a la marina española y además no resulta objetivo poner el foco solamente en las derrotas, pérdidas o fracasos, parte incuestionable de la historia de las armadas imperiales al mismo nivel que lo fueron sus éxitos y triunfos. En consecuencia, si el Imperio acabó perdiendo la hegemonía en el mar no fue por una mala gestión del modelo creado ni por los problemas de reclutamiento o por la impericia o indolencia de los oficiales al mando de las naves conforme avanzaba el seiscientos, sino por el propio agotamiento económico y financiero de una Monarquía frente a la cual luchaban todos y algunos, como Holanda o Inglaterra, con un número muy superior de embarcaciones. En esta tesis el autor corrige sus conclusiones de la obra publicada en 2005, en la que la falta de avances tecnológicos y el estancamiento de la ciencia náutica se apuntaban como factores fundamentales que explicaban la progresiva pérdida de peso específico de la marina española dentro del contexto europeo.

Notas, fuentes (en realidad, bibliografía comentada) y una relación bibliográfica de más de veinte páginas cierran un libro que sorprende gratamente con la inserción final de seis apéndices en los que, además de recoger la transcripción de varios esclarecedores documentos, como el asiento de galeras con Bernardino de Mendoza firmado por la Corona en 1539, custodiado en el Archivo General de Simancas, se ofrece al lector una relación de los ataques corsarios de los siglos XVI y XVII, con indicación de fecha, corsario protagonista, nación, puertos afectados y breve descripción de los hechos acaecidos (por desgracia solo relativa al ámbito atlántico), la relación de algunas armadas del Océano y de la Guarda de la Carrera entre 1542 y 1666 con indicación de fecha, capitán general y cometido, así como un breve apunte biográfico de

los principales corsarios de ambas centurias. Además de la renovación de enfoques y ampliación de ámbitos cronológicos y geográficos que supone este nuevo libro respecto a su anterior obra, *Mira Caballos*, con un lenguaje sencillo pero muy efectivo, y condensando de manera muy ordenada e inteligible un gran caudal de información acumulada durante años de investigaciones y prolíficas publicaciones al respecto, convierte este nuevo título de su producción bibliográfica en una espléndida obra de síntesis. Una obra de síntesis que, en realidad, es una invitación a profundizar en los temas que más puedan interesar al lector, bien sea aficionado o especialista en la historia de la marina española durante los siglos de los Austrias, poniendo el énfasis en desmentir mitos arrastrados que colocan a las armadas imperiales en una situación que en absoluto le corresponde, pues si consiguieron mantenerse en el tiempo fue porque se apoyaron en un potente y bien organizado sistema naval que puso en marcha a la mayor armada de guerra de la historia, coordinando hasta quince escuadras que funcionaron razonablemente bien durante más de siglo y medio, conectando, comunicando y defendiendo con eficacia un vasto imperio diseminado por varios continentes.

Beatriz Alonso Acero