VICENTE PAJUELO MORENO Y JOSÉ MARÍA GARCÍA REDONDO (EDS.)

Navegaciones en época moderna. Hombres, barcos y naufragios

Madrid, Ministerio de Defensa - Ediciones Doce Calles, 2024, 296 pp. ISBN 978-84-9091-891-3 / 978-84-9744-463-7

En los últimos años se han publicado numerosos trabajos de historia marítima, tanto desde una perspectiva global como desde enfoques muy concretos¹. También han proliferado los congresos, simposios y otras reuniones académicas que, desde diferentes disciplinas y distintas perspectivas, han versado sobre la interacción del ser humano con los océanos, los mares y otros medios acuáticos, principalmente durante el período moderno. Precisamente, los editores del libro que reseñamos *Navegaciones en época moderna. Hombres, barcos y naufragios*, Vicente Pajuelo Moreno y José María García Redondo, han sido fecundos en ambos campos, organizando y coordinando congresos y libros colectivos conjuntamente desde hace algunos años².

Al hablar de la estructura del libro, además de una introducción y un epílogo, la obra consta de un total de once capítulos, de los cuales ocho están redactados en castellano, tres en inglés y uno en portugués. Con todo, los trabajos están divididos en tres grandes bloques, siguiendo un orden muy acertado y dando prioridad a los dos elementos que posibilitaron la navegación en época moderna: navíos y tripulaciones. Tanto es así que los primeros cuatro capítulos, correspondientes al primer bloque, titulado *El barco y su mundo*, están dedicados a su estudio, desde distintos ángulos y están atendiendo a espacios muy distintos del globo terrestre.

Resulta muy interesante que, en el primer texto, titulado “Climbing the rigging. Changes in Life aboard Ships on the Eve of the 16th Century in Hanseatic Shipping”, se analice la vida cotidiana de los nautas que formaban parte de la Liga Hanseática, ya que además de que es un asunto que apenas ha sido abordado en la historiografía, también nos da cuenta de cómo era la navegación en época moderna por las aguas del mar del Norte y el Báltico.

¹ Algunos de los trabajos a los que nos referimos son: Karel Davids, *Global Ocean of Knowledge, 1660-1860: Globalization and Maritime Knowledge in the Atlantic World*, Londres, Bloomsbury Academic, 2020; David Abulafia, *Un mar sin límites. Una historia humana de los océanos*, Barcelona, Crítica, 2021; Lincoln Paine, *El mar y la civilización. Una historia marítima del mundo*, Madrid, Antonio Machado Libros, 2021; Rafael Torres Sánchez, *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Desperta Ferro, 2021; Ana Crespo Solana, Filipe Castro y Nigel Nayling (eds.), *Heritage and the Sea: Maritime History and Archaeology of the Global Iberian World (15th-18th centuries)*, 2 vols. Springer, 2022.

² Entre las actividades académicas organizadas por los referidos editores, cabe destacar el I Congreso Internacional Naufragios, el XIX International Reunion for the History of Nautical Science y el Congreso Internacional “Cartografía, organización naval y proyectos de defensa (siglos XVI-XVIII)”, que tuvieron lugar en México (2018) y Sevilla (2021 y 2023) respectivamente. En cuanto a las publicaciones científicas, ambos son también los editores de la monografía *Toda la redondeza del mundo. Ciencia y experiencia de la primera circunnavegación*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 2024, en el que principalmente se examinan los aspectos científicos de la expedición que logró dar la primera vuelta al mundo.

Maik-Jens Springmann articula su investigación basándose en hallazgos arqueológicos. Al parecer, el grado de preparación de los marineros fue *in crescendo* al mismo tiempo que los navíos se construían más grandes.

Los siguientes dos capítulos que integran el primer bloque están dedicados a la madera –la materia prima muy necesaria en la estrategia imperial de las coronas ibéricas–. En el primero de ellos, “Las maderas de los buques. El discurso para la legitimización de las políticas forestales de la Monarquía portuguesa (siglos XIV-XVII)”, Koldo Trápaga Monchet analiza las políticas aplicadas desde el siglo XIV por la Corona portuguesa para preservar sus bosques, y no solo como recurso para la construcción naval, sino también con objetivo de proteger la actividad cinegética de la que tanto disfrutaban los monarcas del período. En el siguiente capítulo, “Inmediatas reacciones jurídicas y oposiciones jurisdiccionales de las poblaciones montañosas frente a la política marítima de Fernando VI”, Alfredo Martínez González ha estudiado al detalle la Real Ordenanza de Montes de Marina de 31 de enero de 1748, que fue promulgada con el objetivo principal de aprovisionar de madera a la industria naval española. Con ello se daban los primeros pasos para revitalizar y modernizar la Armada española que, desde finales del siglo XVII, había perdido su estatus frente a las marinas inglesa y holandesa.

Cierra el primer bloque el capítulo titulado “Torcato José Clavina (1736-1793). Naval architecture and Portuguese shipbuilding in the second half of the 18th century and Frederik Henrik Chapman’s influence”, de Nuno Saldanha, quien analiza en profundidad la vida de Torcato José Clavina, que fue uno de los más reconocidos constructores navales portugueses durante el siglo XVIII. A pesar de ello, y de que trabajó durante más de cuatro décadas en Lisboa en el Arsenal de la Marina Portuguesa, mencionado también en las fuentes bajo el nombre de “Ribeira das Naus”, su biografía era escasamente conocida hasta ahora. Resulta sorprendente que las semblanzas de personajes históricos como Torcato no hayan sido expuestas con anterioridad, y más aún si tenemos en cuenta la importancia que tuvo el mar, los barcos y sus tripulaciones para Portugal.

El segundo bloque, *Negocios oceánicos*, inicia con el capítulo “Living and Dying in Spanish Seas: Animals and Navigation on the Carrera de Indias”, de Edward Collins. Sin duda alguna, este es uno de los trabajos que nos ha resultado más interesante, pues por primera vez hemos visto un estudio sobre la interacción del hombre y los animales dentro de un barco. Sabíamos que los navíos que navegaban entre la península ibérica y América transportaban animales –de manera intencionada o no–, y que muchos de ellos, además de servir como alimento, fueron importantísimos para el levantamiento y sostenimiento del Imperio español en las Indias, pero desconocíamos cómo fue la convivencia entre ambas partes en el buque. Por eso este trabajo sobresale por su originalidad.

Si la importancia de los animales para la exploración y el establecimiento de nuevas rutas comerciales fue muy elevada, no lo fue menos conocer y comprender el idioma de los naturales que habitaban los lugares a los que se llegaba desde la metrópoli. En el capítulo de José Luis Caño Ortigosa, titulado “Náutica y comercio marítimo, actores y prácticas documentales para un lenguaje común en el primer contacto hispánico-sínico”, queda patente que la comunicación fue un factor de primer orden para poder mantener vínculos comerciales con las diferentes culturas con las que se encontraron los españoles. De hecho, en el primer diccionario hispánico-sínico que se conserva, y que estudia detalladamente Ortigosa, los términos que más se repiten son los que hacen referencia al ámbito económico.

Otro elemento muy importante durante la época moderna fueron los mapas, tanto para conocer y comprender las rutas que debían seguirse durante la navegación como aparatos de uso político. La historiadora Guadalupe Pinzón Ríos, en su capítulo “La división de Tordesillas: un lejano recuerdo en los mapas del Pacífico septentrional del siglo XVIII”, da buena cuenta de esto último, principalmente, haciendo especial hincapié en los mapas que sirvieron a Inglaterra y otras potencias europeas para poder navegar a finales del siglo XVIII por aguas del Pacífico septentrional, zona que hasta la firma del Tratado de Límites de 1792 había estado reservada únicamente a los españoles.

El último bloque del libro, titulado *Tribulaciones y naufragios*, está conformado por cuatro capítulos. En el primero de ellos, “Don Juan de Silva y la defensa de la costa atlántica a finales del siglo XVI”, María Isabel Vicente Maroto estudia a Juan de Silva, militar que a finales del siglo XVI fue muy valorado por la administración castellana y la Corona por la diligencia que había mostrado frente a los ataques ingleses en las costas atlánticas de la península ibérica.

Los siguientes dos capítulos, “Los naufragios de la Armada de la Guarda en 1600” y “A relação do sucesso, batalha e naufrágio da nau *S. Julião* (1616)”, versan sobre dos naufragios que tuvieron lugar en dos zonas muy distintas de la Tierra y por causas muy diferentes. En el primero de ellos, que está escrito por los editores de este libro, destaca la difícil travesía que había que recorrer desde América para llegar a Cádiz. En este caso de 1600, una fuerte tormenta ocasionó que los navíos que integraban la Armada comandada por Marcos de Aramburu llegaron dispersos a la metrópoli, incluso, que uno de ellos acabase sepultado para siempre en aguas cercanas a Faro. El segundo estudio del otro siniestro naval ha sido realizado por el actual director del Museu de Marinha de Lisboa, Augusto Alves Salgado, quien a partir de un documento inédito del Archivo General de Simancas, principalmente, reconstruyó el siniestro de la nao portuguesa *San Julián*, que se fue a pique en el Índico en 1616 tras la batalla librada frente a una armada inglesa.

Pone el broche al tercer bloque del libro, el capítulo “Contrabando francés en el Mar del Sur: causas de la expedición de Jean Nicolas Martinet de 1717”, en el que su autor, Kevin Bustillos Villarroel, estudia la actuación por parte de las autoridades españolas ante la llegada de embarcaciones francesas a las costas del Pacífico de América del Sur, que se dedicaban a la piratería y al comercio ilegal con los habitantes de aquella zona. Una de las acciones más destacadas por parte de la administración castellana fue la de emplear a otros corsarios franceses para poner freno a las actividades ilegales llevadas a cabo por sus compatriotas.

Finaliza el libro con el epílogo del profesor Onésimo Almeida, dedicado a la figura de Francisco Contente Domingues, a quien considera acertadamente un hombre de mar, pues además de que era uno de los investigadores más destacados en el mundo sobre historia de los descubrimientos portugueses, también supo fomentar y divulgar la historia marítima, tanto en el ámbito científico y académico como entre el público en general.

En definitiva, el libro sobresale por su amplitud temática y la originalidad de sus enfoques. Los capítulos abordan cuestiones poco exploradas en la historiografía marítima, como la interacción entre humanos y animales o el impacto de las políticas forestales en la construcción naval. Además, la obra combina fuentes primarias inéditas con un análisis interdisciplinario, lo que amplía su valor académico. No obstante, la diversidad idiomática de los capítulos puede ser una barrera para algunos lectores. Aunque refleja la internacionalización del proyecto, una mayor uniformidad lingüística habría facilitado su accesibilidad. También habría sido deseable una introducción más extensa que contextualizara

la relevancia de cada bloque temático dentro de los estudios marítimos actuales. Sin embargo, no cabe duda que *Navegaciones en época moderna. Hombres, barcos y naufragios* es una obra imprescindible para historiadores marítimos y estudiosos de los procesos económicos, políticos y sociales de la Edad Moderna. La capacidad para combinar análisis detallados con una visión de conjunto asegura su impacto en la historiografía. Esta obra no solo enriquece el conocimiento existente, sino que también establece nuevos horizontes de investigación para futuras generaciones de historiadores y arqueólogos marítimos.

RAFAL B. REICHERT*
Universidad de Varsovia
Polonia

* Instituto de Estudios Ibéricos e Iberoamericanos, Universidad de Varsovia, Varsovia, Polonia. Doctor en Historia. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3462-8678>. Correo electrónico: r.reichert@uw.edu.pl