

DESPERTA FERRO EDICIONES



DOSIER DE PRENSA



En las entrañas de un buque español, a lo *Master & Commander*

El estruendo de los cañones, el crujido de las cuadernas, el olor a sudor y a pólvora o el rugido del océano saltan de las páginas de este libro que destila épica y salitre, una experiencia inmersiva jalonada de travesías, combates, sacrificio y camaradería que arrastra al lector a protagonizar, como un marino más, la historia del formidable siglo XVIII en que se forjó la edad de oro de la Armada española.



La Armada Real
978-84-128158-1-8
136 páginas a color
29,7 x 21 cm
Cartoné con sobrecubierta
P.V.P. 29,95 €

Majestuosos navíos surcando la mar, tremendos duelos artilleros, abordajes despiadados o el horror de la mesa del cirujano eran escenas que, hasta ahora, solo podíamos recrear con la imaginación. Pero ese anhelo por contemplar la Real Armada en su época de esplendor, el siglo XVIII, es ya posible. Jordi Bru, maestro en la composición fotográfica de época, como demostró con *Los tercios* y *Soldados*, y el profesor Rafael Torres, cuya *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII* se ha convertido en referente, han resucitado la edad de oro de la marina de guerra española.

Un proyecto que parecía quimérico, dada la dificultad –cuando no imposibilidad– de acceder a buques, armas o uniformes de la época, perdidos en los siglos. Y, sin embargo, el arte de Bru y el conocimiento de Torres se han conjurado para quebrar los tozudos límites del tiempo y regalarnos este libro único, que plantea un itinerario visual sobre los aspectos más evocadores, pero también más fundamentales, para comprender la Real Armada del siglo XVIII. A través de las composiciones fotográficas minuciosamente documentadas se exploran cuestiones que van desde el proyecto político, el diseño y la construcción de buques, a la vida a bordo. Se recrea con exquisito rigor y fidelidad desde la manera en que los marineros se alimentaban hasta los pormenores de una operación de amputación, con especial atención a la parte más épica, aunque más terrible, de la vida a bordo, la batalla: duelos artilleros, pelea a toca penoles, abordajes, enfiladas.

Además, se lleva a cabo una recreación sin precedentes de las condiciones particulares del combate en buques tan diferentes como un navío, un jabeque o una lancha cañonera. Todas estas composiciones requirieron una investigación exhaustiva y una ardua localización de objetos y escenarios, que ha llevado a los autores a visitar un astillero guipuzcoano en Pasajes, un bosque y serrería tradicional en Quintanar de la Sierra, los museos navales de Cartagena o Madrid, recreaciones como la de la batalla de Almansa, pero también el interior del HMS Victory, el navío con el que Nelson combatió en Trafalgar y que aún se conserva en Portsmouth, el Götheborg –el velero de madera más grande del mundo– o una parada naval en la costa de Normandía. No ha sido singladura sencilla conseguir que el lector se sienta como un marino español del siglo XVIII.



Jordi Bru (Pamplona, 1967) es fotógrafo profesional dedicado a la recreación de ejércitos y batallas históricas. Se documenta meticulosamente para conseguir recreaciones tan fidedignas como memorables que acercan a los espectadores a episodios clave de la historia de España. Ya demostró su talento en otros trabajos anteriores como *Los Tercios* (Desperta Ferro Ediciones, 2020) y *Soldados* (Desperta Ferro Ediciones, 2022).



Rafael Torres Sánchez (Cartagena, 1962) es catedrático en la Universidad de Navarra. Su investigación se ha centrado en la Historia militar del siglo XVIII. Autor, entre otras muchas obras, de la brillante *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII*, ganadora del Premio Virgen del Carmen 2023 a la Mejor Investigación Histórica otorgado por la Armada española.

En librerías el miércoles 3 de abril. Pincha en este [enlace](#) para obtener más información sobre la obra y [aquí](#) para consultar nuestro Catálogo de publicaciones.

Contacto y entrevistas:

Guillermo Escribano Jara - Comunicación

Tel. 616 404 434 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

www.despertaferro-ediciones.com



DOSIER DE PRENSA



SE HA DICHO DE JORDI BRU

«Un método [el de Bru] que provocará reticencias entre algunos puristas de la fotografía pero que se revela como un trabajo de composición artística que logra restituir el drama y el lado humano de la guerra».

Alfonso López, *Historia National Geographic*

«Un pintor de batallas que mezcla buen ojo, photoshop y rigor en una combinación que permite oler la pólvora y sentir los pies hundidos en el barro».

César Cervera, *ABC*

«La cámara le condujo a la guerra de Yugoslavia, donde sometió su visión del hombre en el yunque de la guerra. Jordi Bru no dejó que la realidad le abatiera el ánimo y siguió desafiando fronteras: montañismo, una expedición al polo norte geográfico, y, después, la fascinación que ejerce en él la historia».

Javier Ors, *La Razón*

SE HA DICHO DE RAFAEL TORRES

«La “Edad de Oro” de la Armada no se explica por el surgimiento de bravos militares como Blas de Lezo y de excepcionales científicos como Jorge Juan, sino porque todo un país remó en la misma dirección».

David Barreira, *El Español*

«El profesor Torres Sánchez se enfrenta a las teorías decimonónicas cuya tendencia era el análisis de desarrollo de los pueblos basado fundamentalmente en sus grandes batallas. Así, la visión actual debe ser, en rigor, otra muy distinta, más matizada y documentada».

María José Solano, *Zenda*

«Rafael Torres Sánchez reivindica el siglo XVIII como la centuria fundamental de los navíos españoles gracias al esfuerzo continuado de toda la sociedad».

La Razón



DOSIER DE PRENSA

LAS CLAVES DEL LIBRO

Una espectacular reconstrucción fotográfica de **la edad de oro de la Armada española** en primera persona, como nunca se ha visto.

Una experiencia envolvente. Desde construir un navío, sobrevivir a una tormenta o el hambre en alta mar hasta amputaciones a bordo, explosiones, cañonazos, abordajes y enfiladas.

Una rigurosa investigación para conseguir unas recreaciones fidedignas e inolvidables de mano del reconocido fotógrafo **Jordi Bru** y el premiado investigador **Rafael Torres**.

Una **vibrante narración histórica** acompañada de un grandioso **despliegue visual inmersivo** al más puro estilo *Master & Commander*.

Un **libro pionero que documenta con montajes fotográficos**, por primera vez en el mundo, la vida de una marina de guerra en una época anterior a la propia fotografía.



DOSIER DE PRENSA

SUMARIO

Armada Real explicado por sus autores

EN POCAS PALABRAS

El anhelo de contemplar nuevamente la Real Armada del siglo XVIII ya es posible gracias a este libro. Resucitar la Edad de Oro de la marina de guerra española parecía un proyecto imposible, dada la restricción en el acceso a buques, armamentos y uniformes de la época. Cualquier tentativa de recreación que se planteara chocaba con la cruda realidad de la escasez de artefactos, y el resultado era la ausencia, hasta ahora, de una obra como esta en ninguna marina de guerra del mundo. El sueño se ha hecho realidad de la mano de dos especialistas: Jordi Bru, experimentado autor en la composición fotográfica y que ha logrado éxitos editoriales con sus libros *Tercios* (Desperta Ferro, 2020, 3.ª ed.) y *Soldados* (Desperta Ferro, 2022), y el profesor Rafael Torres, que con *Historia de un Triunfo. Historia de la Armada española del siglo XVIII* (Desperta Ferro, 2021, 3.ª ed.) se ha convertido en uno de los principales investigadores sobre la Armada.

El libro plantea un itinerario visual sobre aspectos fundamentales para comprender la realidad de la Real Armada del siglo XVIII. En las fotografías se exploran cuestiones trascendentales, como el proyecto político, el diseño y la construcción de buques, así como la vida a bordo. Se recrea con exquisito rigor y fidelidad desde la manera en que los oficiales o marineros se alimentaban hasta los pormenores de una operación de amputación. Se concede especial importancia a plasmar los distintos tipos de combate: duelos artilleros, pelea a toca penoles, abordajes, enfiladas... o batallas en las que la Real Armada participó. Además, se lleva a cabo una recreación sin precedentes de las condiciones particulares del combate en buques tan diferentes como un navío, jabeque o lancha cañonera. Todas estas composiciones fotográficas requirieron una investigación minuciosa y una localización exhaustiva de objetos y escenarios, contribuyendo así a materializar el sueño de hacer "real" la Real Armada.

Para llevar a la práctica nuestro arriesgado sueño optamos por centrar el trabajo en el siglo XVIII, el periodo que supone la auténtica Edad de Oro de la Armada española. Estamos convencidos de que lo fue porque gobierno y sociedad trabajaron durante cuatro generaciones con la firme y constante voluntad de dotarse de una marina de guerra capaz de operar en todos los mares del mundo. El motor

de este persistente esfuerzo colectivo fue la rivalidad europea. Con el incremento de la actividad comercial global y la posesión de territorios ultramarinos, los europeos necesitaban proteger y mantener conectados mercados y comunicaciones y compitieron como nunca por tener los medios militares más eficaces para lograrlo. Se produjo una auténtica carrera armamentística entre los Estados europeos durante todo el siglo XVIII que impulsó una mejora tecnológica continua. Los buques de guerra especializados empezaron a construirse de forma masiva y estandarizada, para reducir los costes de producción y facilitar la provisión y reabastecimiento. En esta frenética carrera por dominar el mar estuvo de forma destacada la Real Armada. El hecho de que España entrara en esta competencia internacional es en sí ya todo un logro, pero es aún más sobresaliente que participara intensamente en el desafío, que llegara a ser un protagonista indiscutible y que, finalmente, alcanzara a disponer, a finales de siglo, de la segunda marina de guerra más importante del mundo. La magnitud del desafío y la respuesta de la Real Armada da idea de la trascendencia del esfuerzo realizado por los sucesivos gobiernos y sociedades españolas del siglo XVIII. Su éxito se puede valorar en el hecho de que fue precisamente durante esa centuria cuando el imperio español alcanzó el máximo histórico de extensión geográfica. Si la Monarquía Hispánica fue más global que nunca fue porque contó con la Real Armada, creada por la sociedad española del siglo XVIII. Para nosotros es un auténtico orgullo que la primera marina de guerra que se puede volver a ver en fotografías, que se «trae a la vida» antes de que se inventara la fotografía, sea precisamente la española. Su logro ha sido posible gracias a la colaboración de cientos de personas que, con su generosidad, nos han ayudado a componer las escenas, a menudo a sufrir en ellas, con el único fin de creer en este proyecto de hacer visible la Armada, de volver a hacerla «Real». De alguna manera, y como ocurrió con la construcción de la Armada en el siglo XVIII, si este sueño se ha hecho realidad ha sido gracias a la voluntad y entrega de todos aquellos que han colaborado en cada una de estas fotografías y cuya lista incompleta está al final del libro. Vaya, pues, nuestro agradecimiento más sincero a todos. Y como se decía en el siglo XVIII al iniciar una singladura: buen viento y buena mar.

DOSIER DE PRENSA





ENTREVISTA A LOS AUTORES

Entrevistamos a **Jordi Bru** y **Rafael Torres**. Jordi es fotógrafo profesional y artista gráfico dedicado a la recreación de ejércitos y batallas históricas. En su labor se documenta meticulosamente para conseguir recreaciones fidedignas y memorables. Su trabajo fotográfico ha cristalizado en libros como *Los Tercios* y *Soldados*. Rafael es catedrático en la Universidad de Navarra. Su investigación se ha centrado en la Historia militar del siglo XVIII. Es autor, entre otras obras, de la brillante *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII*, ganadora del Premio Virgen del Carmen 2023 a la Mejor Investigación Histórica.

La Real Armada nació a principios del siglo XVIII como un sueño. ¿Cómo surgió este libro que parecía imposible?

Rafael Torres: Surgió de una imposibilidad y de una oportunidad. Las posibilidades de visualizar los acontecimientos históricos antes de la invención de la fotografía están limitadas a las imágenes históricas producidas por el arte, como cuadros o grabados, que idealizaban una realidad, o por el cine, que se supedita a un guion y que con frecuencia no tiene como objetivo explicar los hechos. Recrear aspectos concretos de la realidad histórica para comprenderla en su complejidad es algo muy distinto. A los escasos recursos visuales disponibles se suman las dificultades para reflejar con fidelidad a los hombres, materiales e instituciones que hacían posible esa realidad histórica. Es casi imposible reunir personas, barcos y objetos para hacer una fotografía que pudiera acercarse a la realidad histórica de la Armada. Apenas existen grupos de recreación sobre actividades navales, son muy escasos los buques

históricos disponibles y aún más limitado es el acceso a armas y objetos, los cuales suelen estar custodiados en los museos. La imposibilidad de intentar explicar mediante fotografías qué fue la Real Armada del siglo XVIII era francamente seria.

Pero también teníamos una oportunidad. Por un lado, la técnica fotográfica desarrollada por Jordi Bru, en la que se componen escenas e ilustraciones a partir de imágenes parciales. Por otro, mis estudios de investigación, que permitían precisar qué es lo que se quería reflejar y cómo. Precisamente, la unión de estas dos voluntades, y el firme apoyo de la editorial, es lo que ha permitido llevarlo a cabo. El título enfatiza esa idea de traer a la realidad la Real Armada, hacerla auténtica, "Real".

¿Estamos ante un libro pionero en su género?

Rafael Torres: No existe un libro similar y esto nos llena de orgullo. Ni la Marina inglesa, ni la francesa, ni la estadounidense disponen de un libro similar a este. Es, sin lugar a duda, una primicia internacional. Que la Armada española sea la primera en disponer de esta auténtica ventana al pasado es, además, una cuestión de justicia, que resalta el enorme esfuerzo realizado por los marinos y la sociedad española para crear la Real Armada.

¿Qué proceso habéis seguido a la hora de realizar las composiciones?

Jordi: Es un trabajo laborioso. Primero tenemos varias reuniones para concretar qué aspectos de la historia de la Armada queremos contar, hacemos un breve guión de las posibles fotos

a realizar y planificamos. Acto seguido, nos documentamos sobre el periodo exacto de cada foto, porque estamos trabajando en un arco que abarca 100 años y los barcos, las banderas o los uniformes varían desde principios del siglo XVIII hasta el final del mismo. Queríamos contar los hitos más importantes de la Armada pero intentando tocar todas las décadas del siglo en cuestión. Por último, valoramos las posibilidades reales de realizar las imágenes que hemos seleccionado. Para hacer bien nuestro trabajo tenemos que contar con barcos reales de la época y lo mismo con los diferentes uniformes que aparecen en las fotos, así como estudiar en profundidad los paisajes de fondo con los que podemos contar... Arsenales como el de Cartagena o el de Ferrol, los astilleros como Albaola, los edificios del siglo XVIII, los interiores de los barcos, los cañones... Como ya saben los que conocen mi trabajo, no utilizo nunca fotos de otros fotógrafos ni tampoco de fototecas ni de internet, el 100% de lo que salga en la imagen tiene que ser de producción propia, esto añade una dificultad más, pero es mi manera de trabajar.

Esta no es una historia al uso sobre la Armada. ¿Qué habéis querido contar exactamente?

Rafael Torres: Las fotografías se concibieron una vez que teníamos definida la narrativa que buscábamos. El propósito era potenciar una tesis, la cual se apoya en la profunda renovación historiográfica de las últimas décadas. En lugar de centrarse en batallas o biografías, en la actualidad se busca explicar cómo se logró crear un sistema naval diferente al existente hasta ese momento; en nuestro caso, una nueva Armada. Nuestra tesis resalta que esto fue posible gracias a cuatro generaciones de españoles, tanto de España como del resto de la Monarquía Hispánica, que colaboraron en este proyecto colectivo. No se trata simplemente de la historia de individuos heroicos en la acción militar y en el trabajo cotidiano, sino más bien de una sociedad que encontró en la construcción de un complejo sistema naval oportunidades desconocidas para crecer. El resultado fue mucho más significativo que la actuación de un gobierno o un ministro; implicó a colectivos desplegados por toda la Monarquía. Este resultado fue la creación de una institución naval innovadora y poderosa, respaldada por miles de empleados y capaz de mantener operativa lo que llegó a ser la segunda flota de guerra más importante del mundo. Una Armada que podía desplegarse en todos los mares conocidos logró el objetivo de asegurar las comunicaciones y la defensa del imperio español, al punto de que continuó creciendo y alcanzó su apogeo histórico precisamente cuando también lo hizo la nueva Armada, a finales del siglo XVIII.

¿Y cómo es la experiencia de leer *La Armada Real*?

Rafael Torres: Desde el primer momento, concebimos el libro no como una mera sucesión de imágenes, sino como un medio para mostrar qué fue la Armada, a qué respondía y cómo operaba, así como sus posibilidades, dificultades y limitaciones. Ahondar en esa complejidad es el hilo conductor de la sucesión de capítulos y fotografías. Consecuentemente, el libro está ideado como un viaje ideal, comenzando desde el momento en que se concibe un barco y toda

«No existe un libro similar y esto nos llena de orgullo. Ni la Marina inglesa, ni la francesa, ni la estadounidense disponen de un libro similar a este».

una Armada: cómo sucede eso, quién lo hace y cómo cambia todo respecto a etapas anteriores. Los capítulos y fotografías siguientes muestran el proceso de construcción, desde la recolección de materiales como la madera hasta su edificación como si fuera una catedral en los arsenales. A continuación, nos adentramos en el mar y planteamos la dificultad de operar en el medio hostil que es el agua, la complicación de navegar a vela, los riesgos de accidentes y las condiciones y limitaciones que imponen en la vida cotidiana. Estos buques eran dirigidos y maniobrados por personas. Reflejar a esos colectivos era importante, ya que nos permite valorar el esfuerzo y la naturaleza de sus actividades, desde los guardiamarinas que aprenden hasta los marineros que maniobran velas o cabrestantes. La última parte del libro está dedicada a los combates navales, a los diferentes tipos de acciones navales y las transformaciones que exigen tanto en armamento como en táctica. Concluimos con el regreso ideal de un buque a su base, enfatizando que también es una sociedad la que regresa. Si la Real Armada fue un triunfo durante el siglo XVIII, fue, ante todo, el triunfo de la sociedad española y su esfuerzo colectivo.

Entonces, ¿estamos ante un *Master & Commander* a la española, un recorrido en primera persona por la vida y muerte a bordo de un navío de guerra?

Esta es una buena comparación. Lo que nos atrae de la película de *Master & Commander* es precisamente que nos mostraba la realidad de la vida en un buque de guerra. Desgraciadamente, la película se debía a un guión que impedía detallar los múltiples aspectos de la vida cotidiana: cómo era accionar un cabrestante, tapar un agujero, trabajar en una bodega o luchar en una cofa o en una batería. Es aquí donde nuestro libro supera la visión de *Master & Commander*. Podemos reflejar más situaciones y más momentos que componían la vida a bordo. Además, hacerlo con el punto de vista de los buques españoles. Somos conscientes de que reflejar la vida cotidiana de esas sociedades marineras es muy difícil, pero nuestra propuesta en este libro, con más puntos de vista

y escenas diferentes, puede ayudar a comprender mejor lo que era aquella experiencia de aquellos marinos. Precisamente por este enfoque plural, y porque la tesis de nuestro libro es la relación entre Armada y sociedad, hemos incluido también varias fotografías que ponen en los "otros" aspectos de esa sociedad marinera: cómo era la construcción naval.

No debió ser sencillo sobrevivir en estas condiciones...

Claramente, no era sencillo convivir con las limitaciones impuestas por la navegación. Vivir en un espacio reducido, con turnos de trabajo de cuatro horas y ruidos constantes que impedían el descanso, dificultaba aún más las condiciones generales de vida a bordo. La alimentación tampoco ayudaba a recuperarse. La navegación imponía severas restricciones para conservar los alimentos, y a menudo había escasez, lo que aumentaba la propensión a sufrir enfermedades y epidemias. Era más probable fallecer en el buque por enfermedad que en un combate naval. Sin embargo, la Armada hizo un notable esfuerzo por mejorar las condiciones

de alimentación y tratamiento de enfermedades, con cirujanos especializados y mostrando una sorprendente flexibilidad institucional para adoptar soluciones, incluyendo alimentos y tratamientos de toda la Monarquía Hispánica.

Zafarranchos, duelos artilleros, abordajes. ¿Qué complicaciones habéis superado para mostrar en primera persona la crudeza de los combates navales?

Jordi: Las complicaciones han sido innumerables, sobre todo la localización de los diferentes navíos. La lista es larga pero por ejemplo me tuve que desplazar a Rouen, en el norte de Francia, para tomar fotos en un festival marítimo, *Armada Rouen*, que se hace cada cuatro años en dicha ciudad. Es un encuentro de barcos históricos en el que se congregan unos 40 barcos de vela de diferentes nacionalidades. Fue un momento único para fotografiar a barcos míticos como el *Shtandart* o el *Etoile du Roy* así como otros más pequeños como *La Recouvrance*, *La Neboulease*... También viajé a Barcelona para fotografiar a la fragata *Götheborg*, a Bayona en Francia en donde se encuentra una de las fragatas más impresionantes del mundo *L'Hermione*, con la dificultad, por desgracia, de que se encuentra en dique seco por reparaciones. Y, por supuesto, viajamos juntos a Portsmouth, en Inglaterra, para fotografiar los interiores del *HSM Victory*, el buque insignia de Horatio Nelson.

Una parte importantísima de mi trabajo, tanto en esta ocasión como en los anteriores libros, es el elemento humano, para ello he contado con la colaboración de innumerables grupos de recreación histórica, que han posado desinteresadamente para las composiciones y también con imágenes de mi archivo de recreaciones en Moscú, Almansa o Murcia.

Tengo que decir que les debo todo a estos grupos y que, sin ellos, mi trabajo sería imposible de realizar, un ejemplo es una de las fotos que aparecen en el libro, la amputación de Blas de Lezo cuando tenía 14 años y era un Guardiamarina de la Armada francesa. En esta ocasión pude contar con el grupo de recreación "Voluntarios de Madrid" y también con un cirujano auténtico que

participó en la sesión de fotos asesorando en la manera en que se realizaba una amputación a principios del siglo XVIII y también aportando todo el material quirúrgico que se utilizaba entonces. Por supuesto, en la foto-composición es él mismo quien realiza la amputación.

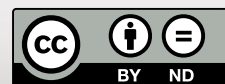
He recorrido una media de 5000 kilómetros para elaborar cada foto del libro.

Teniendo esto en cuenta, ¿cómo era la experiencia humana de combatir en una batalla naval en esta época?

Jordi: Es inimaginable la cantidad de penurias que debieron sufrir tanto los marineros como los militares que había a bordo de un barco. Las enfermedades, el hambre, la sed, los castigos corporales, las heridas y muertes en combates o acabar en el mar aferrado a los restos de tu barco. Solo nos podemos hacer mínimamente a la idea cuando visitamos el interior de estos barcos y vemos las condiciones de higiene y el hacinamiento a la hora, por ejemplo, de comer o dormir, los retretes en el exterior a la proa del barco o los coys para descansar, pegados unos a otros encima de los cañones, como se puede apreciar en las fotos del libro. Impresiona la falta de luz en las diferentes cubiertas de los grandes navíos y la falta de aire limpio ya que las troneras de los cañones permanecían cerradas.

Otro de los aspectos que hemos querido reflejar en este libro son los combates tanto en cubierta, con astillas volando por cualquier sitio como una auténtica metralla, así como el asfixiante ambiente de una batería en el interior de un barco, respirando el humo de la pólvora negra durante horas. En definitiva, lo que hemos querido reflejar tanto Rafael Torres como yo es la durísima vida y los sacrificios de esos marineros que fueron durante este siglo XVIII la vanguardia técnica y militar de las Armadas de todo el mundo.

«Es aquí donde nuestro libro supera la visión de *Master & Commander*. Podemos reflejar más situaciones y más momentos que componían la vida a bordo. Además, hacerlo con el punto de vista de los buques españoles».



Se permite la reproducción total o parcial de esta entrevista sin citar la fuente.

DOSIER DE PRENSA



ÍNDICE DE CONTENIDOS

Introducción	6
C onstrucción naval	
Soñando una Real Armada	12
A la mar, madera	16
Arsenales	20
Catedrales del mar	24
En medio hostil	28
El riesgo de navegar	32
La madre de todas las batallas	36
V ida a bordo	
El almacén flotante	42
Mandar es servir	46
El privilegio del mando	50
Resiliencia	54
Velas vivas	58
El músculo del buque	62
Enfrentarse al descanso	66
La batalla diaria	70
Y Blas de Lezo perdió su pierna	74
C ombates navales	
Zafarrancho	80
Duelo artillero	84
Fuerza de choque	88
A toca penoles	92
Abordaje	96
Enfilada	100
Defensa imperial	104
No tan solo	108
Combates sangrientos	112
Náufragos	116
Jaurías de lobos	120
Misión cumplida	124
N avegar a golpe de píxel	128
A gradecimientos de los autores	133



RECORRIDO VISUAL

CONSTRUCCIÓN NAVAL



CATEDRALES DEL MAR

Hasta el siglo XVIII, el mayor reto de construcción para el hombre, el que requería un mayor desarrollo tecnológico, más recursos y más empleo de mano de obra, era la construcción de una catedral. Esta excepcional obra y el desafío que implicaba fue sustituido en el siglo XVIII por la construcción de navíos. Y lo fue porque la carrera armamentística exigió modelos de buques tecnológicamente más complejos y producidos de forma masiva y estandarizada. La Real Armada también participó en esta competencia por construir las nuevas catedrales.

La fotografía recrea los «cimientos» de esa catedral: la estructura del casco. La principal novedad en el tipo de buque de guerra del siglo XVIII fue la aparición del navío de línea y la desaparición de los galeones. Este cambio queda plasmado en la imagen con una vista longitudinal del interior del casco, en la que se aprecia la eslora —la longitud— que tenía el navío. Los galeones habían sido concebidos tradicionalmente como embarcaciones polivalentes, de guerra y transporte o comercio, lo que hacía que tuvieran un amplio espacio para carga y que exigieran mayor altura para la defensa. Por el contrario, el navío se ideó como un buque exclusivamente de combate, como plataforma corrida y alargada para llevar artillería. Esto redujo la capacidad de carga y permitió avanzar en velocidad y maniobrabilidad. Del galeón se esperaba que pudiera

combatir de forma aislada y acometiese una lancha directa, por abordaje, de ahí la importancia de ganar altura en la borda y el castillo para poder ofender. El navío de guerra se diseñó, en cambio, para combatir de forma coordinada, formando líneas junto con otros buques y descargando sus baterías laterales en combinación con el resto de navíos de línea. Navíos más alargados permitían añadir en cada uno de sus puentes más cañones. Por ejemplo, con solo dos cubiertas se podrían colocar más de 70 cañones de gran calibre. En la fotografía se refleja la importancia de contar con navíos más pequeños que los galeones, pero más alargados, y así lograr mayor capacidad de fuego, velocidad y maniobrabilidad.

En primer plano hay un carpintero, que, con sus herramientas y habilidad, convertía los diseños y croquis en realidad. En la imagen se observa con claridad cómo se iniciaba la construcción de estas «catedrales». Toda la estructura descansaba sobre la quilla, que se componía con varias piezas hasta formar un madero recto de unos 50 metros (en un navío de 74 cañones). La quilla actuaba como la columna vertebral de todo el buque, sobre la que se iban añadiendo las cuadernas, a modo de costillas, que se montaban en tierra y se colocaban con grúas. Como se aprecia en la fotografía, a la altura del carpintero del fondo, las cuadernas se iban superponiendo de forma simétrica en ambas bandas. Para que las cuadernas

LA LOGÍSTICA

LA MADRE DE TODAS LAS BATALLAS

La primera batalla a la que se enfrentaba la Real Armada era la logística. Una vez que el Gobierno había decidido movilizar un buque de guerra se ponía en marcha un complejo mecanismo administrativo destinado a coordinar todo lo necesario para hacerlo operativo en el mar. La premisa de que el navío debía ser completamente autónomo mientras estuviera navegando exigía una precisión en los preparativos superior a la que requería cualquier ejército terrestre que se movilizara. No se trataba simplemente de reunir los suministros imprescindibles para equipar la embarcación, también había que disponerlos conforme a su utilización y planes dictados por el Gobierno. Cualquier ausencia en cantidad y calidad de hombres o recursos podía llegar a impedir la orden de movilización.

La fotografía refleja la salida de una escuadra de la Real Armada del puerto de Cartagena. En ella encontramos los principales elementos del problema que suponía en aquella época la decisión de movilizar la Armada. Destaca en la imagen la fuerte concentración de embarcaciones y pertrechos en la dársena de Cartagena. Antes del siglo XVIII, la organización y salida de una escuadra se distribuía entre varios puertos. Con esto se paliaba la falta de instalaciones permanentes para la habilitación de buques. Al repartir entre localidades se hacía más fácil conseguir marineros y suministros. En el siglo XVIII, en cambio, con la creación de bases navales permanentes, toda la



RECORRIDO VISUAL

VIDA A BORDO

ENFRENTARSE AL DESCANSO

Cuando por fin concluía la guardia, los marineros disfrutaban, o más bien se enfrentaban, al tiempo de descanso. La tregua a que tenían derecho entre las incesantes maniobras no era un momento de quietud. El buque no duerme y tampoco calla. Los marineros disfrutaban su descanso en medio de un ruido persistente. No había nunca silencio. Lo habitual era la continua algarabía, el griterío e intercambio de órdenes, campanas, tambores, pifanos y el movimiento de personas y pertrechos. Una desarmonía de sonidos a la que se sumaban los que generaba el propio buque: movimientos de arboladuras y choques de aparejos, crujió de maderas y golpes de mar. El descanso, pues, debía hacerse en un ambiente bullicioso, como el que se desprende de la fotografía.

En la imagen se ha reflejado otro elemento característico del descanso de los marinos: la oscuridad. Todo lo relacionado con el asueto y el ocio estaba presidido por la oscuridad. En realidad, la mayor parte de la actividad de la dotación transcurría entre sombras, bajo el puente superior, o, en el mejor de los casos, cerca del combés –la apertura central de los navíos–. Muchas de las actividades esenciales de la navegación a vela se realizaban en el interior del buque: accionar bombas de extracción, cabrestantes para infinidad de maniobras o reparaciones de pertrechos. Lo cierto es que el marinero empleaba la mayor parte de su tiempo de navegación conviviendo con la oscuridad.



LA NAVEGACIÓN



VELAS VIVAS

Además de continuas reparaciones, el buque necesitaba maniobrar de forma ininterrumpida. Como se ve en la fotografía, una de las faenas habituales era recoger las velas, o su contrario, largar las velas, con las que el buque aumentaba la superficie de velamen, para que tomara más o menos viento. Por ello se decía en la época que no había nada más vivo en un buque que las velas.

La acción de recoger se denominaba «tomar rizos», puesto que un grupo de marineros debía subirse a una verga, los palos horizontales, y, apoyados sobre ellos, ir tirando de unos cabos, rizos, que pasaban por unos ojales y permitían subir la vela hasta colarla sobre las vergas, envergarla. La maniobra requería la participación de decenas de hombres y operar a gran altura. Precisamente se ha elegido la perspectiva desde la cubierta para enfatizar esta circunstancia: unas velas vivas sobre un mar de jarcias.

Al riesgo que suponía subir por los obenques –cabos que sujetaban la arboladura– hasta el palo o verga, se añadía el peligro de permanecer durante bastante tiempo en la percha, apoyado solo por los pies sobre un cabo que corría por debajo en paralelo, como se aprecia en la fotografía. La maniobra podía resultar extremadamente peligrosa si se realizaba, como era lo habitual, cuando el buque estaba navegando. A la inestabilidad de la posición desde la que se acometía la actividad se añadían

las oscilaciones de la arboladura por los movimientos del buque o las ráfagas de aire. Esta maniobra podía llegar a ser enormemente peligrosa si se producía en medio de una tormenta o, como ocurría con los buques de la Armada que debían atravesar el estrecho de Magallanes, con cabos y velas congeladas y muy pesadas de manipular.

Dada la necesidad continua de este tipo de maniobras durante la navegación, la actividad era incesante en un buque. La embarcación no dormía y precisaba disponer continuamente de personal para ejecutar cualquier maniobra que se requiriera. Todo individuo embarcado estaba sometido a un trabajo persistente y extenuante. El remedio para evitar el agotamiento de todo el personal embarcado y asegurar que el buque estaba servido todo el tiempo era un estricto sistema de guardias. La dotación se distribuía en dos partes: una trabajaba mientras la otra descansaba o dormía. Los turnos duraban cuatro horas, que se medían con ampolletas o relojes de arena, cada media hora o una hora y se anunciaba el relevo a toque de campana, tanto de día como de noche.

Los turnos de trabajo afectaban a toda la dotación, desde oficiales a grumetes. Se conseguía así resolver la necesidad de atender una actividad permanente, al tiempo que se imponía un reparto homogéneo de la actividad laboral en el buque, aunque a costa de implantar también a todos un ciclo de vida

RECORRIDO VISUAL

COMBATES NAVALES



FUERZA DE CHOQUE

La aglomeración de gente de mar y guarnición en el puente superior era imprescindible para la preparación del buque ante el inminente combate, pero también producía una peligrosa acumulación de hombres sobre la cubierta principal. Entre ellos, había una mayor presencia de los encargados de la guarnición del buque: la infantería de Marina. En la fotografía se refleja, precisamente, el coste de este servicio. Varios infantes de Marina de la Real Armada reciben un disparo de cañón. Como ocurría en el resto de buques, los impactos sobre la estructura de madera de la embarcación, en este caso sobre la borda, arrojaban una copiosa granizada de astillas. Infinidad de fragmentos de madera salían disparados en todas las direcciones y provocaban un elevado número de heridos entre esos infantes de Marina. En la imagen se ha captado con detalle el instante de esta avalancha de muerte sobre los infantes.

La presencia de infantería de Marina en los buques respondía a una larga tradición en la Marina de guerra española, que se remonta al primer tercio del siglo XVI, cuando varios tercios fueron asignados a barcos de guerra para apoyar sus acciones militares. Su empleo fue de gran utilidad en la proyección de fuerza en el mar y se utilizó para el abordaje de otras embarcaciones o en operaciones anfibia. La utilidad demostrada animó a otras marinas de guerra del mundo a imitar a los españoles e incorporar una fuerza permanente en sus buques.

MARINERÍA



LA BATALLA DIARIA

Dar de comer a la tripulación era una batalla diaria que había que ganar todos los días. A diferencia de lo que le ocurría en un ejército que se desplazaba por tierra, durante la navegación no había alternativa fácil para reponer los alimentos. Se comía y se bebía exclusivamente lo que se había embarcado con anterioridad. La falta de cualquier producto podía afectar a la calidad de la alimentación, hasta el punto de perjudicar la salud de la dotación y llegar a poner en peligro la operatividad del buque. El reto era similar para todas las marinas de guerra del mundo, pero fue precisamente aquí donde la Real Armada demostró una extraordinaria capacidad para adaptar la institución a las necesidades crecientes de sus dotaciones, al tiempo que mostraba liderazgo e innovación para mejorar de manera continua el contenido y la calidad de los alimentos que se consumían a bordo. El riesgo de no triunfar en esta batalla diaria equivalía a dejar inoperante la Armada.

La fotografía refleja cómo era el final de este particular universo, en el que un grupo de marineros consumía los alimentos proporcionados por la Armada durante la navegación. Cada miembro de la dotación tenía derecho a una ración de víveres diaria. El contenido de la ración era establecido por la Armada, que definía los productos y cantidades que se proporcionaban. La delimitación del consumo en una ración se hacía porque tenía varias ventajas. Permitía garantizar la alimenta-

RECORRIDO VISUAL

SANIDAD

Y BLAS DE LEZO PERDIÓ SU PIERNA

Los cirujanos de la Armada cuidaban de la alimentación y, pero, sobre todo, atendían las heridas ocasionadas en la navegación y en los combates. Quizá una de las intervenciones más dramáticas que podían hacer los cirujanos navales a bordo del buque era una amputación. La guerra naval implicaba un grave riesgo para los marineros. Las batallas suponían el intercambio masivo de artillería y las balas podían herir directamente a la tripulación enemiga o provocar una aterradorca proyección de astillas al chocar con los buques de madera. El resultado era una elevada posibilidad de sufrir lesiones traumáticas y cortes que se podían infectar con rapidez y cuya única solución a menudo era la amputación del miembro lastimado.

La fotografía recrea la amputación de la pierna izquierda del famoso marino Blas de Lezo y Olavarieta (1689-1741). Fue aquí cuando se inició la leyenda de coraje y resiliencia de uno de los militares españoles más admirados del siglo XVIII. Un marino que protagonizó una intensa actividad naval en la que acumuló combates y heridas que le produjeron la pérdida de una pierna, de un ojo y la disfunción de un brazo, pero que no le impidieron completar una de las carreras más gloriosas de un marino español.

Sobre la mesa de operaciones está el joven Blas de Lezo, que con tan solo 15 años sufrió la traumática operación de la



VOLVER A CASA



MISIÓN CUMPLIDA

El retorno de una escuadra nos permite valorar otra dimensión significativa del desarrollo de la Real Armada: el control administrativo como instrumento de mejora continua. La fotografía está enmarcada por un bosque de arboladuras formado por los buques que regresaban con una escuadra a una base naval. Del mismo modo que la salida de las flotas de guerra en el siglo XVIII se hacía desde bases, su regreso se hacía también a alguna de ellas. Con la centralización de la gestión naval y la unificación de los procesos de control administrativo de personal, de buques y de pertrechos en los arsenales de la Real Armada, cualquier escuadra o nave podía ser inspeccionada y tratada con criterios y exigencias técnicas y administrativas similares en cualquier parte de la Monarquía Hispánica por un colectivo especializado de marinos: el llamado Cuerpo del Ministerio.

El sistema de administración de la Real Armada descansó en los marinos del Cuerpo del Ministerio. Para facilitar la gestión, la Armada consideró conveniente separar las funciones militares y económicas de la actividad naval. Al frente de cada Departamento Marítimo había un intendente, que tenía a su cargo toda la gestión administrativa que suponía la inspección, intervención y control del personal militar y civil adscrito a un departamento. Cientos de comisarios a sus órdenes intervenían en la administración de cualquier buque, obra de construcción o

NAVEGAR A GOLPE DE PÍXEL



Punto de partida: la imagen inicial

En muchas de mis fotos parto de una idea inicial. En este caso, es la llegada a puerto de una expedición de la Armada. Para ello, me desplazo a Barcelona, ya que tengo noticias de la arribada a su puerto de un navío sueco del siglo XVIII, el Götheborg. Utilizo el angular en mi cámara, la escena es un poco contrapicada, pues me parece importante que se vea bien la arbolada del barco, pero también que tomen importancia los diferentes personajes que introduciré en la escena.



Primeros añadidos

La composición final tiene un formato bastante apaisado y eso me lleva a rellenar los huecos de los laterales. Sustituyo el suelo por uno más afín a la época que tratamos, también añado vegetación en el lado izquierdo y, por supuesto, barriles y material amontonado en el puerto. Para el lado derecho de la imagen incluyo un conjunto de navíos que monto mezclando fotos reales de barcos y maquetas del Museo Naval de Madrid.



El elemento humano

Toca el turno de añadir una de las partes más importantes de mis fotocomposiciones: el elemento humano. Para ello, acudo a la recreación histórica de la Guerra de Sucesión que se lleva a cabo en Almansa. La época me viene muy bien y además conozco de sobra esta recreación en concreto y a los recreadores que asistirán; sé que son perfectos para esta escena. Me encanta la mezcla de veteranos y jóvenes que me encuentro, aunque el tono de los uniformes no concuerde, no me importa, esos colores los puedo modificar *a posteriori*.



La fuerza de la escena central

Una de las partes que más me gustan de mi trabajo es la búsqueda de instantáneas en medio de las diferentes escenas que tienen lugar en una recreación y que me puedan servir para utilizar en todas las ideas que llevo en la cabeza. Es el trabajo más propiamente de fotógrafo y a lo que me he dedicado en mis años de fotógrafo de prensa. En un momento dado, se da el «milagro» y veo muy cerca de mí a una familia de recreadores, el padre abraza a su hijo y la madre los contempla; ya tengo la escena central, me encanta la ternura del abrazo. Añado también a un joven que vuelve de su primera misión y a un sargento que mira al veterano en la que seguro que será la última.



Últimos retoques digitales

Como siempre, al final me toca ultimar los detalles finos de los uniformes. Eso es trabajo de documentación: añadir botones, cambiar colores, manchar la ropa, darle sombras y, por supuesto, un retoque final personalizado para cada personaje. Por último, hago unos ajustes finales para toda la foto en general, pero eso es ya otra historia y me guardaré el secreto de los últimos retoques.

Contacto y entrevistas:
Guillermo Escribano Jara - Comunicación
Tel. 616 404 434 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

www.despertaferro-ediciones.com



DOSIER DE PRENSA

