



Reseña de GARCÍA HERNÁN, D., (Ed.) (2024). *Historia sobre lienzo. Sitio y empresa de Salvador de Bahía 1625*, Madrid: Sílex, 286 pp., ISBN 9788410267664.

Víctor Mínguez*

Universitat Jaume I, España

minguez@his.uji.es

Recibido: 28/03/2025

Aceptado: 08/04/2025

PALABRAS CLAVE: guerra naval; Monarquía Hispánica; Salvador de Bahía; *annus mirabilis*.

KEYWORDS: naval warfare; Hispanic Monarchy; Salvador de Bahía; *annus mirabilis*.

En este año 2025, y en el marco de una exposición organizada por el Museo Naval de Madrid con el título *Annus Mirabilis. Salvador de Bahía, 1625: el crédito de España*, se ha presentado públicamente una pintura prácticamente desconocida hasta la fecha que, sin embargo, y más allá de su indudable calidad artística, resulta capital para entender la crucial relación entre la Monarquía Hispánica y el dominio del océano Atlántico durante el siglo XVII. Me estoy refiriendo al gran lienzo anónimo *Sitio y empresa de la ciudad de Salvador en la Bahía de todos los Santos por don Fadrique de Toledo* (h. 1640-1650, Colección particular), en el que hasta la actualidad solo había reparado el catedrático de historia del arte hispano colonial de la Universidad de Sevilla

* ID ORCID: 0000-0002-9330-8789

Enrique Marco Dorta, que le dedicó una conferencia (1959) y un artículo (1978), tan olvidados las últimas cuatro décadas como la propia pintura. Le ha hecho justicia finalmente, y precediendo a la exposición, el libro colectivo dirigido por David García Hernán -catedrático de Historia Moderna de la Universidad Carlos III- *Historia sobre lienzo. Sitio y empresa de Salvador de Bahía 1625*, publicado por la editorial Sílex a finales del año pasado en una cuidada edición de lujo.

La pintura muestra a vista de pájaro la gran expedición naval fletada por la Monarquía Ibérica en 1625 para recuperar este puerto de Brasil que había sido conquistado por una armada holandesa el año anterior. La flota de guerra hispano-portuguesa que protagonizó el contraataque y restituyó Salvador de Bahía a la corona resultó ser la mayor armada que jamás había cruzado el océano Atlántico hasta ese momento. Y eso que durante los cien años anteriores ya lo surcaron convoyes importantes, destacando especialmente tres: la potente escuadra que el almirante Cristóbal Colón comandó en 1493 en su segundo viaje al Nuevo Mundo, formada por tres carracas, dos naos y doce carabelas (diecisiete naves); la flota que Vasco de Gama dirigió en 1502 y con la que, ya en el océano Índico, hundió la escuadra malabar y destruyó la ciudad de Calicut (veinte naves); y, también en 1502, la armada capitaneada por Nicolás de Ovando transportando al Caribe mil quinientos colonos (treinta y dos naves). Estas tres grandes armadas que atravesaron el Índico y el Atlántico en la transición del siglo XV al XVI siguiendo la estela de las naves exploradoras que habían abierto nuevos caminos en el mar, demuestran la decidida apuesta de los monarcas de los reinos de Castilla y Portugal por dominar los grandes espacios acuáticos que interconectaban sus nacientes imperios coloniales. Y prueban también que, tras la caída de Constantinopla en manos de los turcos en 1453 y la consiguiente expansión otomana por el Mediterráneo, el centro de gravedad geoestratégico internacional se estaba desplazando desde el viejo continente al mundo atlántico. Las nuevas rutas oceánicas habían establecido caminos más seguros hacia la India, Catay y Cipango; y, aún más importante, permitían incorporar un gigantesco continente desconocido hasta ese momento a la política planetaria, América.

La puesta en valor de las aguas oceánicas llevó a un cambio crucial en la dinámica de la guerra: si durante siglos el campo prioritario de batalla entre los imperios euroasiáticos había sido el terrestre, ahora los combates navales adquirirían una

importancia igual que los librados en tierra firme o incluso mayor. El conflicto incesante en todos los mares y océanos que comunicaban los cuatro continentes conocidos exigió al emperador Carlos V, y posteriormente a su hijo y rey de España, Felipe II, un enorme esfuerzo naval, como ningún otro imperio había realizado anteriormente. Pero el trabajo fue fructífero y en poco tiempo las medidas tomadas por los Habsburgo hispanos permitieron que los hasta hace muy poco reinos medievales peninsulares aun por unificar constituyeran un imperio marítimo ibérico, de unas dimensiones como nunca se había conocido otro antes, una talasocracia defendida por una decena de escuadras distribuidas entre sus diferentes litorales y aguas. Entre estas, la armada del Mar Océano fue la más fuerte y operativa de todas, actuando con independencia de los convoyes americanos -aunque a veces los reforzara- y de las tareas de protección de las costas, teniendo como cometido principal combatir a piratas, corsarios y naciones enemigas por todo el Atlántico. El número de sus efectivos varió con el tiempo, pero llegó a rondar los veinte buques entre galeones, fragatas, bergantines o pataches, y tres mil hombres entre oficiales, soldados y marineros.

Desde 1580, cuando Felipe II de España se convirtió también en rey de Portugal, y hasta 1640, año en que se inició la sublevación de este reino, el mar Océano, aun siendo escenario de numerosas campañas navales entre las potencias europeas -España, Portugal, Francia, Inglaterra y Holanda-, y de continuos combates contra piratas y corsarios -como Jean Fleury, John Hawkins, Francis Drake, Thomas Cavendish y otros muchos-, fue un mar fundamentalmente ibérico. Pero hubo un momento crítico en 1624, cuando una flota holandesa atacó y conquistó el puerto estratégico y comercial más importante del Brasil, en el que la hegemonía española en el Atlántico estuvo a punto de colapsar. La reconquista de Salvador de Bahía al año siguiente puso en valor la importancia de las operaciones conjuntas de los dos reinos ibéricos, estrategia propulsada por el Conde Duque de Olivares. De la alegría de la corte de Madrid cuando llegaron noticias de la victoria dan idea las recreaciones teatrales y pictóricas de la batalla, destacando la comedia de Lope de Vega *El Brasil restituído*, o el cuadro de Juan Bautista Maíno *La recuperación de Bahía de Todos los Santos* (1634-1635, Museo Nacional del Prado). Y, ahora, sobre todo, la gran pintura redescubierta que emerge, por su gran calidad artística y por su excepcional valor narrativo, como el mejor ejemplo de pintura bélica naval de la escuela pictórica española.

El libro *Historia sobre lienzo* aporta una serie de estudios sólidos y bien documentados que contextualizan adecuadamente la relevancia, artística e histórica, de la pintura *Sitio y empresa de la ciudad del Salvador*. El capítulo de José Manuel Santos Pérez repasa todas las relaciones impresas una vez concluida la campaña poniendo de manifiesto el carácter veraz de la pintura, que podemos considerar una relación visual verosímil de los hechos que muestra. Álvaro Bueno Blanco se centra en el protagonista principal de la campaña, el capitán general Fadrique de Toledo, y en determinar en qué medida la pintura formaba parte de una campaña para restaurar su prestigio, dañado por los enfrentamientos que tuvo con el poderoso valido de Felipe IV. David García Hernán disecciona la gran apuesta que supuso para el prestigio de la Monarquía Hispánica la expedición naval al Brasil: la toma del Salvador de Bahía había sido un gran éxito militar de Holanda; y solo una campaña de restitución de resultado aún más decisivo podía mantener intacto el crédito de España. Miguel F. Gómez Vozmediano nos sumerge en el coleccionismo de pinturas de batallas por la nobleza peninsular a partir de los datos archivísticos, que permiten establecer un preciso panorama cultural respecto a la relación entre la aristocracia y la guerra, determinado en gran medida por la fama del linaje; y a continuación rastrea el itinerario que el cuadro que nos ocupa ha seguido por diversos patrimonios nobiliarios hispanos. Berta Gasca reflexiona sobre la verdadera naturaleza de la pintura en cuestión y su finalidad última: un ejercicio de persuasión, de propaganda política en definitiva, al servicio de la Monarquía Hispánica, que engrandece a la vez al general victorioso y a la ciudad brasileña recuperada. Carlos Javier Castro, además de realizar un completo estudio formal e iconográfico de la pintura, establece una interesante comparación entre los dos cuadros sobre la batalla del Salvador de Bahía pintados por Maíno y el artista anónimo, determinando que la primera engrandece al monarca y el valido y casi ningunea al almirante, mientras que la segunda en cambio homenaja a éste. Irene Vicente-Martín centra su atención en la recreación pictórica de la ciudad de Salvador en el lienzo anónimo -mucho más completa y precisa que la recreación alegórica y teatral que contemplamos en la pintura de Maíno-, hasta el punto de que éste puede ser considerado un panegírico urbano de una urbe portuaria. Y, finalmente, Mónica Yanguas plantea una interesante panorámica de los cauces con los que cuenta la investigación histórica -ejemplificada en esta pintura

y en el proyecto de investigación del que es fruto este libro-, a la hora de transmitir el conocimiento generado a la sociedad.

Como podemos apreciar, por tanto, el libro en su conjunto ofrece una investigación total, que aborda la pintura desde múltiples perspectivas y distintas metodologías, pero todas aplicadas con igual rigor. Y el análisis resultante es muy útil porque estamos hablando de una pintura que sin duda va a permitir a partir de ahora establecer un imaginario visual de la importante campaña naval, anfibia y terrestre de Salvador en 1625, campaña que hasta la fecha carecía de una imagen potente que pudiera transmitir al gran público su importancia estratégica. No podía serlo la pintura de Juan Bautista Maíno, pese a su gran calidad artística y su riqueza iconográfica, básicamente porque ésta pone el énfasis en la misericordia con los vencidos de Don Fadrique de Toledo y en las virtudes políticas de Felipe IV -sostenido en el trono por su valido el Conde Duque-, y apenas repara en la batalla, hasta el punto de que en el lienzo solo contemplamos dos galeones, y aun se percibe menos la ciudad. En cambio, la pintura anónima hoy recuperada, muestra el combate naval y el desembarco terrestre en toda su amplitud, distinguiendo perfectamente cada navío y cada unidad combatiente; y al mismo tiempo recrea la ciudad, calle a calle, edificio a edificio, con gran veracidad documental. Por eso, y por su calidad artística, estoy convencido de que esta obra, surgida durante la plenitud del Siglo de Oro de la cultura europea, va a trasladar a la sociedad, coincidiendo precisamente con el cuarto centenario de la gesta representada, la relevancia histórica de esta jornada naval.