

Agustín Guimerá y Olivier Chaline (dirs.), *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIIIe siècle*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne (PUPS), Collection Histoire Maritime, 2018, 396 págs.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ihemc.39.2019.745-748>

El 2018 es un buen año para la historiografía naval española. Una de las razones que nos permite afirmar esto es la edición, por parte de Agustín Guimerá y Olivier Chaline, de la obra coordinada *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIIIe siècle*. Cualquier investigador o investigadora que esté interesado en la marina del setecientos, la monarquía española o la política exterior de los Borbones del siglo XVIII, tiene en este trabajo una escala obligada. Aunque los editores señalan que una de las motivaciones principales de esta edición es la difusión y divulgación de un conocimiento actualizado sobre la Real Armada entre el público francés –o más extensamente, entre lectores de lengua francesa–, el alcance y el interés del libro traspasa fronteras y se convierte en una interesante y actualizada referencia sobre la institución naval española. Con una edición cuidada, numerosas ilustraciones y multitud recursos que nos permiten trasladarnos a las aventuras de los marinos españoles del setecientos, este trabajo recoge los significativos avances que se han dado en los últimos años con respecto a la obra clásica de referencia sobre este tema, el libro de José Patricio Merino, *La Armada española en el siglo XVIII* (1981).

El trabajo se divide en diez grandes capítulos, precedidos y sucedidos de una Introducción y unas Conclusiones a cargo de los editores. Los dos primeros capítulos versan sobre la política naval y la proyección exterior de la Armada en la Monarquía española. José G. Cayuela Fernández es autor de “La marine espagnole & les relations internationales”, un capítulo que constituye una muy interesante aportación, puesto que no es frecuente dibujar, dentro de los análisis de la institución naval, un boceto de las relaciones internacionales de la monarquía del siglo XVIII, aunque estas fueran tan importantes y determinantes para la Real Armada. Tras un repaso de las directrices de la política naval durante los tres primeros cuartos del siglo, el autor nos sitúa ante la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, un conflicto esencial para entender el reordenamiento internacional y naval tras la Guerra de los Siete Años. Desde entonces, España refuerza como nunca antes su proyección marítima/océánica y su posición en el Atlántico y Pacífico. También se ofrece una sugerente visión de la desarticulación de la institución naval en la última década del XVIII y primeros años del XIX. El capítulo de J.G. Cayuela aborda, sin duda, una cuestión que debería estar más presente en la historiografía naval española y, de hecho, sugiere trabajar en esa línea

como una forma de comprender en toda su complejidad una institución, como es la Armada, que estuvo en el centro de una intersección política, económica, diplomática y científica.

Por su parte, María Baudot Monroy escribe “Le «*changement de cap*» après la politique navale d’Ensenada, ou comment la politique de Ricardo Wall a affaibli la défense des Indes (1754-1759)”, haciendo una excelente y minuciosa disección de la política naval española en unos años tremendamente convulsos (1754-1759). Corresponden con los finales del reinado de Fernando VI y coinciden con la caída del todopoderoso marqués de la Ensenada, el ascenso de Julián Arriaga a la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina e Indias y la intervención activa de Ricardo Wall. Muy relacionado con estos dos capítulos, aunque con interés propio, está el trabajo de Agustín Guimerá “Principes stratégiques et défense de l’empire espagnol”. Esta aportación resulta de especial interés porque hace una travesía muy necesaria por aspectos tan relevantes como las fronteras marítimas del imperio español –llega a afirmar, muy acertadamente, que “la inmensidad del imperio, desde Europa hasta América y Filipinas, constituye una verdadera frontera marítima–, puesto que la Monarquía española del XVIII no podrá entenderse sin tener presente este hecho. Agustín Guimerá ofrece un resumen de los objetivos y principios estratégicos desde el Tratado de Utrecht y explica las dos caras de la política naval: la guerra defensiva y la ofensiva.

Rafael Torres Sánchez nos introduce en los asuntos económicos de la Armada a través del capítulo “La monarchie espagnole & le financement de la marine au XVIIIe siècle”. Si bien es cierto que el Dr. Torres Sánchez lleva años arrojando luz sobre un aspecto tan desconocido –hasta hace relativamente pocos años– como esencial para esta institución, este trabajo ofrece una brillante síntesis sobre las finanzas de la Marina. Introduciéndonos en el problema a través de un somero esquema del régimen económico –subrayando muy especialmente el deseo de la Armada por llegar a controlar los fondos, cada vez con mayor autonomía–, nos lleva a la negociación de los presupuestos o dotación. Resulta fascinante comprobar el complejo sistema burocrático que fue forjando la Marina –aspecto que no es exclusivo de sus finanzas, sino de todos los ramos que la componían– y las diversas formas de organización económica que tuvieron cada uno de los departamentos/arsenales. El autor dedica más espacio al caso de La Habana porque, debido a sus particularidades, merece un análisis propio y pormenorizado.

Agustín González Enciso –autor de “Les infrastructures: le développement des chantiers navals et des arsenaux”– hace una muy buena síntesis de uno de los temas que más interés ha despertado en la historiografía naval española: los astilleros y arsenales. Ofrece un acercamiento muy acertado a la temática, puesto que hace una línea cronológica esencial en torno a 1750: en la primera mitad del siglo, los astilleros –La Habana, Guarnizo, La Graña y La Carraca– concentran la mayor parte de los esfuerzos de la Corona, mientras que a partir de 1750, aproximadamente, se fomentará con mayor énfasis el modelo de arsenales –La

Habana, Ferrol, Cádiz/Isla de León y Cartagena– como gran complejo militar e industrial. Ahora bien, gestión económica, astilleros y arsenales son temas cuyo cauce nos lleva de manera casi obligada a la cuestión de los navíos y barcos de guerra. Agustín R. Rodríguez González es el encargado de abordar esta cuestión en su capítulo “Navires et canons”. Su aportación se divide en varias partes: una valoración general de las fuerzas navales durante todo el siglo, una introducción a los sistemas de construcción naval de esta centuria, un análisis del sistema denominado inglés –auspiciado por Jorge Juan–, el modelo francés y, finalmente, la “síntesis española” de barcos de guerra. También hay espacio en el capítulo para el estudio de otras embarcaciones menores, como las fragatas, que fueron igualmente esenciales en la política naval española.

Los siguientes capítulos versan sobre el capital humano de la Armada del setecientos. Agustín Guimerá hace una primera aproximación a la temática a través del capítulo titulado “Matelots et officiers fase à la mer”. El planteamiento de este trabajo no sigue parámetros clásicos, pues combina sugerentemente menciones comparativas –con Francia y Gran Bretaña especialmente– y deja claro que el estudio de la marinería sigue estando abierto, debido a la complejidad y amplitud de sectores y grupos que conformaron la Armada. Otro apartado, bastante escueto –hecho comprensible por su profundo desconocimiento hasta fechas muy recientes–, está dedicado a la oficialidad y los guardiamarinas. Concluye el capítulo exponiendo un sugerente y desconocido plan de reforma firmado por el general Antonio de Escaño en 1807. Por otro lado, Marta García Garralón, máxima especialista en pilotos de la Armada española del siglo XVIII, ofrece un resumen de su vasto conocimiento y amplia investigación sobre este grupo profesional, el cual fue vertebral en la institución naval. Qué significaba ser piloto de la Armada –funciones, comisiones, encargos, roles en el barco–, el recurso de extranjeros o la formación recibida, son algunos de los temas tratados en este capítulo.

Los dos últimos capítulos, aunque interesantes, tienen un encaje más complejo dentro de la obra. Carlos Alfaro Zaforteza escribe “La marine espagnole du XVIIIe siècle: histoire, mémoire et politique (1805-1905)”. Se trata de una aportación que tiene como objetivo fundamental el análisis de la representación y construcción del mito de la Armada española del setecientos durante el siglo XIX. Para ello se estudian pormenorizadamente tres obras de referencia: *Noticia biográfica del marqués de la Ensenada* de Martínez Fernández Navarrete (1829), *Combate de Trafalgar* de Manuel Marliani (1850) y *Armada española* de Cesáreo Fernández Duro (1895-1903). Carmen Torres López, a través de su capítulo “Musées, bibliothèques & archives”, ofrece una breve síntesis histórica de los centros científicos más significativos de la Armada del siglo XVIII –Real Academia de Guardias Marinas, Real Observatorio Astronómico de Isla de León, el Depósito Hidrográfico y un proyecto de centro de estudios de navegación (1792-1794)–, el Museo Naval de Madrid, las bibliotecas navales y los archivos propios de la Armada española. Hubiese sido de gran interés completar este esquema con una

introducción a las fuentes y documentación que albergan estos archivos y bibliotecas, pues es de sobra conocida la fragmentación de la información referente a la Armada española del siglo XVIII.

La obra se cierra con unas conclusiones que se titulan “La Real Armada des Bourbons de Madrid”, escritas por los editores del libro. No se trata de una simple recapitulación de las aportaciones precedentes, sino de un trabajo con identidad propia que plantea interrogantes claves de la Armada del siglo XVIII. Se habla, muy acertadamente, de un “siglo de esfuerzos”, puesto que la marina española del setecientos no puede entenderse como una obra cerrada, sin diacronía, sino como un proyecto en constante construcción y reforma. Hablar de “eficacia” – ya sea estratégica, defensiva u ofensiva– es una cuestión problemática porque es imposible aplicar un único patrón de medida; la monarquía española y su extensísimo imperio –terrestre y marítimo– requería de un sentido de eficacia bien distinto al inglés o al francés –las prioridades en cada caso eran, obviamente, muy diferentes–. Se debate también sobre la fuerte relación con Francia y su marina. El modelo creado por Felipe V fue, en gran medida, una copia del francés, además de que ambas marinas unieron sus destinos a lo largo del siglo en numerosas ocasiones. “¿Aliados o fatalidad?”, se preguntan los autores. La obra se cierra con un conjunto de anexos e ilustraciones de interés, tal como una cronología básica de la Armada (1713-1808), esquemas y mapas sobre los espacios comerciales y estrategias de combate de las principales batallas –Tolón, San Vicente, Finisterre y Trafalgar–, un listado de los Secretarios de Estado y del Despacho de Marina y varias transcripciones.

Pablo ORTEGA – DEL CERRO
Universidad de Murcia
pablo.ortega1@um.es