



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2019
ISSN 1131-768X
E-ISSN 2340-1400

32

SERIE IV HISTORIA MODERNA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

UNED





ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2019
ISSN 1131-768X
E-ISSN 2340-1400

32

SERIE IV HISTORIA MODERNA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

DOI: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.32.2019>



UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

La revista *Espacio, Tiempo y Forma* (siglas recomendadas: ETF), de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED, que inició su publicación el año 1988, está organizada de la siguiente forma:

- SERIE I — Prehistoria y Arqueología
- SERIE II — Historia Antigua
- SERIE III — Historia Medieval
- SERIE IV — Historia Moderna
- SERIE V — Historia Contemporánea
- SERIE VI — Geografía
- SERIE VII — Historia del Arte

Excepcionalmente, algunos volúmenes del año 1988 atienden a la siguiente numeración:

- N.º 1 — Historia Contemporánea
- N.º 2 — Historia del Arte
- N.º 3 — Geografía
- N.º 4 — Historia Moderna

ETF no se solidariza necesariamente con las opiniones expresadas por los autores.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
Madrid, 2019

SERIE IV · HISTORIA MODERNA N.º 32, 2019

ISSN 1131-768X · E-ISSN 2340-1400

DEPÓSITO LEGAL
M-21.037-1988

URL

ETF IV · HISTORIA MODERNA · <http://revistas.uned.es/index.php/ETFIV>

DISEÑO Y COMPOSICIÓN

Carmen Chincoa Gallardo · <http://www.laurisilva.net/cch>

Impreso en España · Printed in Spain



Esta obra está bajo una licencia Creative Commons
Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional.

TALLER DE HISTORIOGRAFÍA · HISTORIOGRAPHY WORKSHOP

RESEÑAS · BOOKS REVIEW

MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan y CUÑO BONITO, Justo (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Madrid, Doce Calles, 3 vols, 2.148 pp., ISBN: 978-84-9744-180-3.

Pablo Ortega del Cerro¹

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.25029>

Durante muchos años la obra de José Patricio Merino, *La Armada española en el siglo XVIII* (1981), fue el referente esencial para el estudio de esta relevante institución de la España del setecientos. Su valor sigue siendo, todavía hoy, indudable –planteó por primera vez temas tan importantes como el estudio de los diferentes cuerpos de la marina, el número y dotación de barcos, la construcción de los navíos, maderas o presupuestos–. No obstante, la obra que aquí reseñamos está llamada a ser otro de los referentes esenciales del estudio de la Armada del XVIII. Cualquier investigador o investigadora que trabaje sobre este apasionante tema, debe tener por seguro que tendrá en este trabajo una escala segura y obligada –por no decir que se convertirá en el puerto donde atracará en numerosas ocasiones durante su labor investigadora–. Bajo el título *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Juan Marchena Fernández y Justo Cuño Bonito editan una impresionante obra de tres volúmenes que tiene por objetivos actualizar el conocimiento historiográfico de la marina dieciochesca y ofrecer los principales resultados de los trabajos hechos en los últimos años –aunque cabe decir que la renovación de la Historia Naval va más allá–. Los adjetivos que pueden definir esta obra, aún sabiendo que cometemos el riesgo de ser excesivamente simplistas, son: ambiciosa, sistemática y satisfactoria. Ambición por los objetivos que el trabajo propone, los temas que plantea y los enfoques esgrimidos; sistematicidad de la labor realizada en los archivos –francamente encomiable en gran parte de los trabajos– y en el minucioso análisis; y satisfacción tanto de los autores por los resultados obtenidos como de los lectores tras su consulta. Los tres volúmenes quedan repartidos de la siguiente manera:

- i. Volumen 1. Una armada en tiempos de Ilustración. Política, Ciencia, Ingeniería y Hacienda.
- ii. Volumen 2. Como enormes fortalezas en el mar y en lejanas mareas. Los buques de la Real Armada, 1700-1825.
- iii. Volumen 3. Los arsenales, el Pacífico y la vida a bordo.

El primero de los volúmenes hace una aproximación general a la Armada del siglo XVIII a través de temas claves y estratégicos, a saber: la política naval, la formación de la oficialidad, las finanzas, la gestión económica y la construcción de buques de guerra. El primer capítulo, titulado «La política naval de la monarquía española a finales del Antiguo Régimen», es obra de Allan K. Kuethe. Se trata de uno de los capítulos

1. Universidad de Murcia. C. e.: pablo_odc@hotmail.com

más sugerentes por la lectura y la temática. Se centra en la política naval de Carlos III y Carlos IV, aunque ofrece un amplio panorama que abarca todo el siglo. La fase «defensiva», tal y como la denomina Kuethe, fue la dominante hasta 1763; a partir de entonces se produjo un punto de inflexión que hizo pasar a una posición ofensiva, buscando la reafirmación naval de la Monarquía, para la cual la Armada llevaba décadas preparándose. Desde la segunda mitad de la década de 1760 hasta 1790 se desarrolla una de las etapas de mayor actividad bélica de la Marina, la cual fue sucedida de un tiempo de «crisis» —décadas de 1790, 1800 y 1810— y «desintegración» —desde 1810 aproximadamente—. Por su parte, María Baudot Monroy complementa esta visión con el estudio pormenorizado de la política naval entre 1754 y 1759. Bajo el título «Navíos, navíos, navíos. La política naval de Julián Arriaga, 1754-1759», el segundo capítulo aborda las directrices en cuestiones navales del marqués de la Ensenada, así como los efectos de su caída en 1754 sobre la organización de la Armada y el ascenso de Ricardo Wall a la Secretaría de Estado, desde la cual imprimió un sello personal a la política naval y colonial. El cuerpo del trabajo analiza la toma de posesión y consolidación de Julián Arriaga en el cargo de Secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias, quien tuvo que hacer frente a las urgentes necesidades de la Monarquía a través de la construcción de nuevos y numerosos navíos de guerra.

Quizá una de las deficiencias más notables de la obra sea la escueta dedicación al personal de la institución. No es posible entender la Armada del XVIII sin conocer a su oficialidad militar —no solo el Cuerpo General, sino también infantería y artillería—, el Cuerpo del Ministerio, pilotos, tripulación, maestranza, etc. A decir verdad, todo ello hubiera requerido un volumen monográfico. En cualquier caso, el trabajo de Marta García Garralón suple este hecho con un exhaustivo trabajo sobre la formación de la oficialidad naval y la Real Academia de Guardias Marinas. El capítulo «Ciencia e Ilustración en la Armada española del siglo XVIII. La educación de la oficialidad», con un total de 206 páginas, presenta al cuerpo de cadetes navales y analiza de manera muy minuciosa los distintos programas de formación y entrenamiento: el modelo de Patiño (1717-1750), las propuestas de Jorge Juan (1751-1773), la ampliación de la Academia a Ferrol y Cartagena (1776) y la crisis y decadencia en el siglo XIX. También examina el Curso de Estudios Mayores y ofrece una aproximación a la cotidianeidad de este centro formativo. Son muy meritorios los anexos que adjunta la autora, muestra del profundo análisis realizado —listado de profesores y empleados de la compañía de Cádiz, plana mayor de la de Ferrol, estado de la compañía gaditana en 1812-1814, oficiales agregados y directores—.

El análisis económico corre a cargo de Rafael Torres Sánchez y José Manuel Serrano Álvarez, máximos especialistas en la materia, a través de los capítulos «El estado fiscal-naval de Carlos III. Los dineros de la Armada en el contexto de las finanzas de la monarquía» y «La gestión económica de la Armada española, 1750-1820». El primero de estos capítulos viene a sintetizar la importantísima labor que Rafael Torres lleva acometiendo desde hace años para desenredar el complejísimo problema de la financiación y el gasto de la Real Armada. Lo que queda claro en el capítulo es que este asunto no fue en ningún momento baladí para Monarquía; muy al contrario, las necesidades derivadas de la marina tuvieron una importancia determinante en multitud de ramos de la España del XVIII. En un primer apartado se ofrece una visión

general del sistema económico durante la segunda mitad del siglo –especialmente los gastos– y se analiza de forma particularizada cada uno de los departamentos/ arsenales –La Habana, Cádiz, Cartagena y Ferrol–. Otro apartado, llamado «El control de los dineros de la Armada. El reinado de Carlos III», estudia uno de los hechos más significativos de la institución: el «claro movimiento de traspaso a los propios marinos de la gestión y control de los recursos económicos asignados a la Armada». Las implicaciones y trascendencia que este fenómeno tiene son enormes, como por ejemplo la creación de las juntas económicas en cada uno de los departamentos. José Manuel Serrano Álvarez completa la parte económica de este volumen a través del análisis de la fiscalización de la institución. El autor concluye que el periodo del marqués de la Ensenada fue un punto de inflexión, tanto por el modelo de gestión como por las fuentes de financiación. Al igual que el capítulo anterior, Serrano Álvarez hace un análisis pormenorizado de cada uno de los arsenales, sobre todo el de La Habana, sobre el cual lleva años trabajando.

El último capítulo de este primer volumen, escrito por Francisco Fernández González, sirve a su vez como introducción del segundo. Con el título «La construcción naval en la Armada entre 1750 y 1820», este autor hace un recorrido por los sistemas constructivos navales a lo largo de todo el siglo. Un primer apartado, centrado en la primera mitad del siglo, aborda los modelos de Francisco A. Garrote, Antonio Gaztañeda –junto a sus seguidores– y José González Cabrera. Una vez que se inicia la segunda mitad del XVIII, se producen numerosos y apasionados debates internos sobre la idoneidad del modelo denominado «inglés» que dan como resultado la constitución del modelo «español» a partir de 1779. El capítulo está repleto de múltiples transcripciones y voluminosos anexos que serán, indudablemente, de gran interés para los interesados en el tema.

El segundo volumen recibe el título de «Como enormes fortalezas en el mar y en lejanas mareas. Los buques de la Real Armada, 1700-1825» y está escrito en su integridad por Juan Marchena Fernández. El extenso trabajo, que cuenta con casi mil páginas, merecería una reseña por sí solo; constituye el estudio más profundo y exhaustivo sobre los navíos de guerra españoles del siglo XVIII hecho hasta el momento. Se trata de una obra sólida y sistemática que se documenta en fuentes de dieciocho archivos nacionales y extranjeros, así como de una abundantísima bibliografía de historia naval, militar, económica, política y social. La coherencia interna es otro de los rasgos a destacar de esta aportación, puesto que se divide en las siguientes partes: un preámbulo titulado «El buque como unidad de análisis»; una parte que aborda este tema durante la primera mitad del siglo –«De las reliquias de Felipe V a la gran armada oceánica: guerra y marina durante la primera mitad del siglo XVIII»–; otra sección que lleva por nombre «La nueva Armada. Todo el poder en el mar, 1750-1825»; y una parte final titulada «La estrategia naval y sus consecuencias. La operatividad de la Armada».

La primera parte de este volumen está constituida por seis capítulos que abarcan cronológicamente 1700-1750. Se estudia el proceso de institucionalización y construcción de la Real Armada tras su fundación en 1714, es decir, las pautas principales de la política naval de este periodo y la forma en que la Monarquía se enfrenta a la catastrófica situación de la marina en 1700. El profesor Marchena afirma

que un total de 177 navíos –incluye fragatas– fueron construidos o incorporados a la Armada española entre 1700-1749, ofreciendo además un muy detallado examen de la realidad y disponibilidad de los barcos que hubo en cada momento, así como un exhaustivo estudio sobre las características de estas embarcaciones. Se concluye, entre otras muchas cosas, que el periodo 1730-1739 fue el momento en el que la Armada tuvo un mayor número de buques disponibles durante esta primera mitad del XVIII, siendo el astillero de Guarnizo el más activo con diferencia. Dos capítulos están dedicados a la operatividad de la institución naval. Marchena propone dos etapas diferenciadas y sitúa el ecuador en 1739 –comienzo de la Guerra del Asiento–. Tras un periodo bélico muy intenso, al comenzar la década de 1750, la Armada aparecía como un «enorme dinosaurio, lento, incapaz, perdido» que evidenciaba los limitados éxitos –aparentemente– de una institución que tenía que volver a ser reconstruida.

La segunda parte de este volumen –La nueva armada. Todo el poder en el mar, 1750-1825–, se forma de dos capítulos que abordan la política naval de este periodo, especialmente las directrices de los monarcas y los principales ministros sobre el papel que debía jugar la Armada. También se ofrece el examen de los 267 buques que estuvieron operativos entre 1750 y 1825. Durante la segunda mitad de la centuria, periodo en el que se consolida el modelo de astillero-arsenal-departamento marítimo, se produce un vuelco, no solo en las técnicas de construcción, sino también en la procedencia. Ferrol se convierte en el gran astillero de la Monarquía (con un total de 74 buques), seguido de La Habana (48) y Cartagena (38). Muy por detrás quedaron La Carraca, Guarnizo, Mahón o Pasajes. La última y tercera parte de este volumen se compone de seis profusos capítulos que nos llevan al cómo fueron empleados esos navíos durante la segunda mitad del siglo, esto es, las principales campañas, misiones y expediciones. Además del capítulo inicial, el resto se ocupa respectivamente de las cinco etapas cronológicas que propone Juan Marchena: la contención del enemigo durante el reinado de Fernando VI, junto al rearme de la Armada; la participación activa por parte de Carlos III en conflictos internacionales; la recomposición de la institución naval antes del enfrentamiento «decisivo» contra Inglaterra; la forzosa alianza con Francia; y por último, las guerras contra Napoleón. El trabajo realizado para esta última parte del segundo volumen es realmente meritorio, no solo por la exhaustividad del trabajo, sino también por el brillante análisis y por la abundantísima bibliografía utilizada.

El tercer volumen se titula «Arsenales, el Pacífico y la vida a bordo» y se compone de seis capítulos. El primero está escrito por José Manuel Vázquez Lijó y aborda la composición, estructura y funcionamiento del arsenal ferrolano. Tras hacer una introducción sobre este departamento marítimo y la decisión de establecer en esta ría el departamento y arsenal, el capítulo se organiza por ejes temáticos. Se estudian las formas de botadura, armamento y desguace de navíos; se analizan las maderas y pertrechos utilizados; se hace un boceto del personal del arsenal; y se examinan las principales infraestructuras. Cabe destacar el trabajo realizado en la sección «las manos del arsenal», donde Vázquez Lijó estudia la marinería, forzados y maestranza. El arsenal de Cartagena es presentado por Juan José Sánchez Baena y Cristina Roda Alcantud, quienes esgrimen un enfoque diacrónico y temático al mismo tiempo. El capítulo es bastante prolijo en lo que se refiere a proyectos y construcción de esta base

naval –se subraya, y con razón, la importante innovación de los diques secos– y se hace un recorrido por los principales sistemas constructivos empleados –Jorge Juan, Gauthier, Romero y Fernández Landa–. Sánchez Baena y Roda Alcantud también hacen una aproximación a los pertrechos utilizados y destaca el apartado sobre «recursos humanos», donde se analizan la maestranza, el cuerpo de ingenieros –creado como tal en 1770-1772– y la formación de la oficialidad a través de la Real Academia de Guardiamarinas que se estableció en esta base entre 1776 y 1824. También es muy destacable el espacio dedicado a la crisis del arsenal levantino y el impacto que tuvo la Guerra de Independencia sobre él.

Si volvemos a la fachada atlántica, nos situamos en la bahía gaditana y el arsenal de La Carraca, la base naval de mayor protagonismo de la Armada española del XVIII. José Quintero González es el encargado de estudiar este arsenal. La estructura del capítulo es similar a los anteriores y estudia la historia del emplazamiento, los diferentes sistemas constructivos, el mantenimiento de las embarcaciones y los pertrechos. Un capítulo algo menos voluminoso se centra en el «astillero militar» de La Habana, obra de José Manuel Serrano Álvarez, máximo especialista de esta base naval y autor de numerosas obras sobre ella. El arsenal antillano merece un análisis pormenorizado y diferenciado debido a sus características únicas. Muy relacionada con la Compañía de La Habana, esta base naval fue fortalecida a partir de 1765, llegando a ser uno de los epicentros de la Armada del siglo XVIII.

Los dos últimos capítulos de este volumen tratan temas diferentes pero muy sugerentes para la comprensión del problema que ocupa esta obra. Sabrina Guerra Moscoso escribe «La Armada del Sur. Amenazas y defensa, apogeo y crisis (1739-1808)», un interesante trabajo que nos permite ampliar los horizontes espaciales al situarnos ante un escenario capital para la marina española del XVIII, el océano Pacífico. Este inmenso espacio marítimo estaba adquiriendo cada vez mayor protagonismo, por lo que el imperio español y su armada tuvieron que enfrentarse a crecientes retos, tensiones y conflictos. No obstante, a diferencia del océano Atlántico, el Pacífico fue relegado por la Corona y nunca se puso en práctica un sistema defensivo propio –el curso continuó siendo la fórmula más extendida para la defensa de este espacio–. El último capítulo, llamado «La vida a bordo», está escrito por Justo Cuño, quien ofrece una visión amplia de la cotidianeidad de la Armada del XVIII a través de temas tan dispares como el equipaje, dotaciones, tropa, formación de la oficialidad, ropa, reparto de espacio, problemas diarios o enfermedades.

Resulta sumamente complejo presentar, sintetizar y valorar una obra de tan amplio alcance como esta. El trabajo que hay tras estos tres volúmenes es impresionante, tanto por la sistematización como por los temas, enfoques y fuentes utilizadas. *Vientos de guerra* es el mejor exponente de los avances de la historiografía naval española de los últimos años, pero también es un trabajo que está llamado a ser un referente esencial en el presente y el futuro. Obviamente hay temas parcialmente abordados, otros que necesitan ser revisados, así como cuestiones que no se estudian directamente, pero, en cualquier caso, contamos con un sólido y actualizado apoyo a partir del cual se puede seguir avanzando en el conocimiento de una institución que va mucho más allá de la esfera castrense, sino que es una parte esencial para entender la monarquía dieciochesca y el imperio en su conjunto.

