



Reseña de GARCÍA HURTADO, M.-R., (Ed.) (2020). *Las innovaciones de la Armada en la España del siglo de Jorge Juan*. Madrid: CSIC. 618 pp., ISSN N° 978-84-00-10646-1.

Mario López Durán*

Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina
marioluislopezduran@gmail.com

Recibido: 18/11/2021

Aceptado: 09/12/2021

PALABRAS CLAVE: Jorge Juan; Armada española; transformaciones; puertos; arsenales.

KEYWORDS: Jorge Juan; Spanish Armada; transformations; ports; dockyards.

Una vez más, el aniversario del natalicio de un personaje histórico de renombre es la excusa perfecta para echar luz sobre aspectos historiográficos relegados. En este caso, el tercer centenario del nacimiento del marino alicantino Jorge Juan y Santacilia (1713-1773) invita a reflexionar sobre su vida, su trayectoria y su influencia. Luego de arribar a Cádiz con apenas 16 años, Juan participó en las campañas contra el corso en el Mediterráneo y fue uno de los integrantes, junto con Antonio de Ulloa, de la expedición hispano-francesa que midió un arco del meridiano. Tras una estancia de diez años en

* **ID ORCID:** 0000-0001-6063-0299

América, y durante casi dos décadas, Juan se dedicó casi de forma exclusiva a mejorar la Armada española e introducir las últimas novedades tecnológicas. Sus últimos años transcurrieron entre Marruecos, donde fue designado embajador extraordinario en 1766, y Madrid, ciudad que alojaba el Real Seminario de Nobles que el marino dirigió entre 1771 y 1773. En esta nueva propuesta, y continuando una línea de trabajo inaugurada en 2010, Manuel Reyes García Hurtado presenta un conjunto de estudios articulados en torno a tres núcleos temáticos que, no obstante avanzar sobre pasajes olvidados de la vida de Juan, asimismo explican la compleja interrelación entre puertos, arsenales y esferas del poder.

Dentro de la primera sección, Ricardo French Benavent se ocupa de las transformaciones en los puertos de la región mediterránea durante el siglo XVIII. Mediante un férreo control monárquico y como consecuencia del aumento del comercio marítimo en las décadas centrales de la centuria, ciertas localidades levantinas adquirieron una relevancia notable. En tal sentido, el autor indaga en las características de ciudades como Málaga, Alicante y Barcelona, entre otras. Sin dudas, la región catalana fue la mayor exponente de los cambios indicados: especialización económica, centralización de la recaudación, comercio con Valencia y las Islas Baleares e intensificación de los intercambios con los territorios musulmanes cercanos. En cierto modo, los puertos del Mediterráneo complementaban a aquellos orientados al Atlántico. A pesar de que los primeros no participaban en la exportación de lana en bruto, principal mercancía del momento, sí mantenían la hegemonía en los casos de aguardiente, vino y aceite. Todo lo anterior, además, signado por la capacidad de presión de los sectores mercantiles y una mayor receptividad de las autoridades.

El capítulo siguiente, a cargo de Juan José Iglesias Rodríguez, versa sobre el Cádiz del siglo XVIII; más concretamente, el autor se preocupa por estudiar la estrecha relación forjada entre dicha ciudad y Jorge Juan. Para la segunda década del 1700, Cádiz se había convertido en el punto neurálgico del moderno sistema atlántico - evidenciado en el traslado de la Casa de Contratación desde Sevilla- y acogía uno de los Departamentos Marítimos del reino. La doble exigencia de liderar el tráfico comercial y atender a las demandas de la Armada no pudo menos que modificar de raíz la misma esencia de la ciudad. La descripción de dichos cambios constituye el núcleo de la contribución: entre otras, el aumento demográfico, la inversión en propiedades

inmobiliarias, el desarrollo de los puertos de Santa María y Real, la concentración del capital económico y humano, la organización de una incipiente industria naval, los procesos de movilidad tanto social como geográfica y la radicación de comunidades extranjeras.

Alfredo Vigo Trasancos, por otra parte, centra su atención en la participación de Jorge Juan en la construcción del Real Arsenal de Ferrol, proceso que se extendió durante quince años. La estructura interna del artículo se rige por las tres estancias del marino alicantino en territorio gallego: 1751, 1753/4 y 1761/2. Desde un principio, el arsenal fue concebido como una obra que debía combinar racionalidad, eficacia, grandeza y magnificencia. La ventajosa posición de Ferrol frente a Inglaterra hacía del proyecto uno de los prioritarios para la Corona, razón por la cual se escogió a Juan como jefe del mismo. En efecto, sus conocimientos de navegación, técnicas hidráulicas y máquinas de dragado demostraron ser de extrema utilidad en el establecimiento de la “nona maravilla del mundo” (p. 87). A partir de diciembre de 1753, Juan asumió la dirección del proyecto ferrolano, siendo su principal objetivo la materialización de una idea que proyectara autoridad pero que no por ello perdiese funcionalidad. Sin embargo, durante la década de 1760 las obras se ralentizaron producto de la muerte de Fernando VI, la guerra de los Siete Años y las políticas de recorte. Tales factores influyeron en el resultado final, más reducido -aunque menos costoso- que el ideado al comienzo.

A continuación, Alfredo Martín García escribe sobre otro aspecto de la vida ferrolana del siglo XVIII, este es, la marginación social. En primera instancia, el autor establece una tipología de la pobreza local: la “pobreza estructural”, asociada a la vejez y la enfermedad y certificada por prelados locales, la “pobreza errante”, combatida mediante las recurrentes levas de vagos, y la “pobreza coyuntural”, de la cual era víctima aquella sección de la población asalariada cuyos ingresos dependían de las arcas reales. De acuerdo con Martín García, el desempeño del gobierno municipal fue un discreto producto de las dificultades financieras y la ausencia de arbitrios; en consecuencia, la conflictividad social se tornó un problema endémico. Entre las situaciones más apremiantes cabría mencionar los retrasos en las pagas de los trabajadores vinculados a la Marina, el rechazo de las “levas honradas”, es decir, la mano de obra cualificada obligada a trabajar en la construcción de arsenal, y las tensiones entre gallegos y vascos. Frente a dichos fenómenos, las respuestas de las

autoridades oscilaron entre la utilización de instrumentos de coacción y los mecanismos de asistencia (como la fundación del Santo Hospital de Caridad en 1778); aun así, la tan ansiada paz social jamás pudo concretarse durante la centuria.

La última contribución de la primera parte, cuyo autor es Juan Miguel Muñoz Corbalán, pone el foco en el accionar de otro importante ingeniero de la época: el flamenco Jorge Próspero de Verboom, máximo representante del grupo de ingenieros que, luego del 1700, arribaron a la península ibérica. En concreto, Muñoz Corbalán comenta sobre la participación de Verboom en las obras portuarias de Barcelona y Málaga en la primera mitad del siglo XVIII. Con respecto a la primera localidad, Verboom remodeló su puerto considerando las funciones comerciales y de tráfico marítimo al mismo tiempo que las incursiones de piratería; en cuanto al caso malagueño, la urgencia de una modernización del puerto y la cercanía a Sevilla y Cádiz impulsaron el proyecto del ingeniero flamenco. Si el autor reconoce las diferencias entre sendas reformas, también hace mención a las similitudes.

Por otra parte, la segunda sección de la obra reúne un conjunto de cinco capítulos agrupados en torno a la categoría “Naves y marinos”. María Baudot Monroy, por ejemplo, escribe sobre el vínculo de Jorge Juan con Julián de Arriaga, quien ejerció como secretario de Marina e Indias entre 1754 y 1776. Ambos pertenecían al grupo que intentó materializar la propuesta de rearme naval ideada por el marqués de Ensenada, aunque rápidamente la relación se tensó producto de una serie de acontecimientos que tuvieron lugar luego de la designación de Arriaga. Entre ellos, Baudot Monroy menciona las diferencias en torno a la valoración del sistema de construcción naval inglés, el progresivo apartamiento de Juan del grupo más influyente sobre las cuestiones navales y la competencia por el favor real. El comienzo del reinado de Carlos III coincidió con un reforzamiento de la autoridad de Arriaga, el impulso de un programa de reformas tendientes a defender los territorios americanos de la amenaza británica y el marcado distanciamiento de Juan. Finalmente, el marino alicantino fue enviado como embajador extraordinario a Marruecos en noviembre de 1766 y con ello concluyó uno de los episodios más olvidados de su larga carrera.

Uno de los objetivos de la administración borbónica consistió en diseñar políticas de formación que fomentaran la profesionalización de quienes componían la Armada. En el capítulo de su autoría, Marta García Garralón estudia el devenir de las Reales

Escuelas Náuticas de Cádiz (1717), Cartagena (1776) y Ferrol (1776). Para ello establece una cronología desde mediados del siglo XVIII, cuando se delinearon los rasgos principales de los postreros establecimientos, hasta la década de 1850, caracterizada por la postración y las dificultades económicas. Así, las ordenanzas navales de 1748 establecieron la creación del cuerpo de pilotos de la Armada y la impartición de contenidos basados en un acercamiento de corte práctico. Casi sesenta años después, sin embargo, la guerra de la Independencia y la pérdida de territorios ultramarinos dieron inicio a un período de decadencia y crisis que se prolongaría hasta 1846, cuando se suprimió el cuerpo de pilotos. Tal vez, el rasgo más distintivo de las instituciones educativas fueron las persistentes dificultades para su desenvolvimiento: la carencia de recursos para el estudio, las crisis económicas y la ausencia de un método unifomizador.

En estrecha relación con la contribución anterior, Manuel Reyes García Hurtado argumenta que la dotación de bibliografía fue un componente fundamental para la Armada española del siglo XVIII. El autor describe el proyecto del astrónomo y matemático José de Mendoza y Ríos (1761-1816), cuyo propósito consistía en crear una biblioteca general que se alojaría en el Departamento de Cádiz. Por aquel entonces (febrero de 1789), ningún reino del continente era autosuficiente en cuanto a la producción de libros científicos; se imponía, pues, la importación de buena parte del material bibliográfico. Los resultados del proyecto fueron ambiguos: a pesar de que la biblioteca no fue erigida por las dificultades financieras derivadas del proceso revolucionario francés, Mendoza y Ríos adquirió 792 libros. Dicha lista es la fuente principal de Reyes Hurtado, quien indica que más del 70% de las obras adquiridas estaban en francés y que la mitad había sido editada en la segunda mitad del siglo XVIII, es decir, que se priorizaba el conocimiento más actualizado y adaptado a las necesidades del momento.

En el capítulo siguiente, José Manuel Vázquez Lijo se centra la penosa situación de los marinos españoles del 1700. Para ello toma como ejemplo el caso de los tripulantes pontevedreses del navío *San Agustín*, los cuales fueron hechos prisioneros por los portugueses en la costa de Río de Janeiro (1777). El hecho es llamativo puesto que, casi de forma excepcional, se conservan las cartas de puño y letra escritas por los propios marinos sin necesidad de los intermediarios más comunes, es decir, párrocos o

escribanos. La nave zarpó desde Ferrol en septiembre de 1766 y arribó a Montevideo en marzo de 1777. Pocos meses después tuvo lugar el atraco de los buques lusos, los cuales mantuvieron cautivos a buena parte de los navegantes hasta mayo de 1778. Ante todo, Vázquez Lijo destaca el claro desequilibrio entre incentivos y deberes inherente al reclutamiento y argumenta que la invocación al universo devocional de la Galicia de la época constituía el núcleo de las misivas enviadas durante aquel año y medio.

La segunda sección concluye con el aporte de Agustín Guimerá Ravina, cuyo objeto de estudio es el navío de línea desde un punto de vista técnico. Se trataba de un verdadero “microcosmos” (p. 426): por un lado, el navío constituía una “isla de madera” en medio del mar; por otro, poseía determinadas particularidades que lo convertían en un organismo sociocultural complejo. La coexistencia de autoridad y coerción junto con pertenencia y solidaridad, elementos intangibles, se combinaban con los saberes técnicos, las relaciones de familia y paisanaje y las vivencias compartidas por los tripulantes. Así, Guimerá Ravina insiste con la idea de erradicar el concepto de los medios de transporte marítimos como meras máquinas y brega por un análisis más social, que incluya el estudio de expectativas, experiencias y saberes.

La tercera sección del libro reúne trabajos que tratan específicamente sobre los tres arsenales españoles del siglo XVIII: Ferrol, Cartagena y La Carraca. Desde una perspectiva amplia, Juan Torrejón Chaves estudia el papel de Jorge Juan en la introducción de la máquina de vapor en la Marina. Su utilización conllevó la obtención de información en Inglaterra -misión asignada a Juan-, el reclutamiento de técnicos extranjeros y una mejora de la formación teórica. Según Torrejón Chaves, el acontecimiento de mayor impacto fue la fabricación de las primeras máquinas de vapor en Madrid entre 1770 y 1772. Fueron estas mismas las que arribaron a Cartagena en noviembre de 1773, La Carraca en noviembre de 1787 y Ferrol en noviembre de 1796. Una muestra más, claro está, de los servicios prestados por Jorge Juan.

El proceso de construcción de la base naval de Ferrol es analizado por Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto. En el momento de mayor esplendor (segunda mitad del siglo XVIII), la estructura ferrolana superaba en tamaño a las de Cádiz, Cartagena y La Habana pero también a las coetáneas francesas, inglesas y suecas. Se trataba de una operación dificultosa por estar cimentada sobre el mar y a grandes profundidades. Para ello, Juan contó con el apoyo de Julián Sánchez Bort (1725-1781) e

ingenieros militares provenientes de Barcelona. De acuerdo con Rodríguez-Villasante Prieto, Juan dirigió las obras con un particular interés en respetar y acatar el orden académico, científico y tecnológico ya advertido en episodios anteriores.

En cuanto al arsenal de Cartagena, Manuel Díaz-Ordoñez presenta un recorrido histórico desde el siglo III A.C. hasta 1726, año en que José Patiño redactó la creación de los departamentos marítimos ya citados. Así, el capítulo retoma las innovaciones introducidas por griegos, fenicios, romanos, árabes y visigodos. A partir de 1469 Cartagena se establece como uno de los puertos más relevantes del Mediterráneo, primero como plataforma de proyección frente a Italia y luego como bastión defensivo frente al corso berberisco. Otro hito relevante fue 1668, cuando la escuadra de galeras fue enviada a Cartagena proveniente del puerto de Santa María. Años más tarde, la excelente posición geográfica cartaginesa y la larga tradición de construcción naval instaron fueron argumentos suficientes para patrocinar la instalación de un departamento marítimo. Al respecto resulta llamativo la sucesión de proyectos fallidos y el cambio permanente de directores, fenómeno que se extiende durante la primera mitad del siglo XVIII. Paralelamente, Juan potenció allí la fabricación de la jarcia, material indispensable para los navíos de la época. Todo ello en un contexto caracterizado por la búsqueda de autoabastecimiento, la reducción de costos y el desarrollo de la industria.

Por último, José Quintero González dedica su artículo a reconstruir el largo proceso de puesta en funcionamiento del arsenal de La Carraca. Las obras, que comenzaron hacia mediados de siglo, finalizaron en la década de 1770. Entre los factores que hacían de la localidad una estratégica se hallaban su orientación americana y su cercanía a Gibraltar y Portugal, esto último valioso en el contexto de la guerra de los Siete Años. Tras un inicio alentador, las guerras y crisis económicas de los primeros años del reinado de Carlos III derivaron en una acusada inactividad. Al mismo tiempo, el debate suscitado en el seno de la Armada por la aplicación -o no- del denominado “método inglés” de construcción naval redundó en recurrentes desviaciones. En consecuencia, y de acuerdo con Quintero González, la finalización de las obras en la coyuntura del cambio de siglo no impidió el aumento del costo del mantenimiento naval.

La obra compilada por el historiador Manuel Reyes García Hurtado presenta un conjunto de interesantes aportes basados en las investigaciones de dos campos

complementarios. Por un lado, los aportes más relevantes que Jorge Juan realizó durante su trayectoria profesional: introducción de métodos de construcción provenientes de otros reinos europeos, consolidación del proyecto de rearme naval y la búsqueda de eficacia, orden y racionalización en los arsenales navales; por otro, estudios relacionados directamente con la Armada y sus implicancias políticas, económicas, sociales y culturales en un siglo signado por los enfrentamientos bélicos y la competencia entre reinos.