



## La Real Armada

La Marine des Bourbons  
d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle



Agustín Guimerá  
& Olivier Chaline (dir.)



Reseña de GUIMERÁ, A. y OLIVIER, C. (Dirs.), (2018). *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris: Presses de l'Université Paris-Sorbonne (PUPS). 396 pp. ISBN 979-10-231-0583-4.

**Maximiliano Gallo\***

Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina

maximilianogallo18@gmail.com

Recibido: 21/11/2019

Aceptado: 18/12/2019

**PALABRAS CLAVES:** historia marítima; Armada española; diplomacia; Borbones; industria naval.

**KEYWORDS:** maritime history; spanish navy; diplomacy; Bourbons; shipbuilding industry.

En las últimas décadas, el oficio de hacer historia ha avanzado con notoriedad gracias a la creciente erudición que lo impulsa. A su paso, ha ido dejando a un costado las cargas prejuiciosas y peyorativas propias de los historiadores de otrora, inmersos en las

---

\* iD ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8202-5695>.

confrontaciones nacionales europeas que esculpían los estudios históricos con las siluetas de un patriotismo romántico.

Contribuir a ese saber académico y más ecuménico es el objetivo principal de la compilación de artículos dirigida por Agustín Guimerá y Olivier Chaline que editó la Universidad Sorbonne y que forma parte de la colección de *histoire maritime* a cargo del primero. Se trata de diez artículos escritos por especialistas españoles en historia naval que fueron traducidos a los efectos de acercar a la historiografía francesa -o al público francófono en general- la historia de la Armada Española del siglo XVIII. La misma carecía, hasta ahora, de una obra en francés que pudiera refutar el saber general que se tenía de ella, el cual la rotulaba como una marina abandonada, débil y parcialmente responsable de las grandes derrotas borbónicas frente al formidable poderío británico. En contraposición, el libro plantea la existencia de una Armada moderna y pujante que, desde el final de la Guerra de Sucesión Española en 1713 hasta la derrota de Trafalgar en 1805 supo ser la tercera potencia naval del globo detrás de Gran Bretaña y Francia.

Luego de la breve introducción de los directores, y para poner en contexto la relevancia de la Armada en el siglo XVIII, el primer capítulo de la compilación es “*La marine espagnole & les relations internationales*” de José Cayuela Fernández. De acuerdo al autor, la prioridad de sostener y acrecentar el poderío de la marina española fue una constante de un gobierno consciente de la importancia de la misma no sólo en la guerra, sino en las relaciones diplomáticas. En este marco, la monarquía francesa se erigía como el principal aliado mediante los “pactos de familia”: ambos compartían el objetivo de la defensa continental. Pero al momento de pasar a la ofensiva, esta alianza de potencias marcaba a fondo el equilibrio internacional: este es el caso, a modo de ejemplo que emplea y desarrolla el autor, de la guerra de independencia de las Trece Colonias la cual hubiera estado seriamente comprometida sin la intervención de las coronas borbónicas.

Particularmente interesante es el trabajo de María Baudot Monroy, “*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)*”. El mismo versa sobre los cambios de la gestión al frente de la Armada entre el mandato del todopoderoso marqués de Ensenada y el de sus

sucesores inmediatos. Es unánime entre todos los autores la consideración con respecto a la importancia del marqués en la transformación de la marina de guerra. La autora parte de su gestión para identificar cómo, en un juego de intereses cortesanos y diplomáticos, el embajador español en Londres, Ricardo Wall, logró desplazar al marqués e intervenir en el envío de escuadrones de navíos hacia América con el fin de apaciguar allí las estrategias ofensivas del marqués frente a los británicos.

Desde una mirada fiscalista, Rafael Torres Sánchez -especialista en la teoría del estado fiscal-militar- enfoca los sistemas de financiamiento y gestión de la Armada en “*La monarchie espagnole et le financement de la marine au XVIIIe siècle*”. El estudio propone discutir con la visión tradicional sobre la administración borbónica. En primer lugar, relativiza la existencia de una centralización burocrática y financiera de la Armada; por el contrario, demuestra que la misma se dividía en departamentos peninsulares (Ferrol, Cartagena, Cádiz) y ultramarinos (La Habana). En segundo lugar, el autor sostiene que lejos de tratarse de un envío de dinero a discreción de la Corona, el caudal de fondos destinados a la marina era resultado de negociaciones constantes entre el Tesoro Real y los cuerpos militares y administrativos navales. La pretensión de los Borbones de lograr una centralización del poder más acabada se pone en cuestión a través del prisma de la marina y las internas por la ejecución del presupuesto presentado por la misma y cubierto por las arcas del Rey.

Un aspecto esencial de la guerra son las estrategias de la misma. Agustín Guimerá escribe “*Principes stratégiques et défense de l’Empire espagnole*” donde realiza un balance de las formas de hacer la guerra (*defensiva u ofensiva*) en los mares durante el siglo XVIII. Las batallas navales eran, ante todo, altamente costosas por lo que no siempre se trataba de derrotar al enemigo (*guerre de destruction*, p. 85), sino de lograr agotar al máximo sus recursos (*guerred’usure*, p. 86). La diversificación de “teatros de guerra” desplazados hacia el Caribe se traducían a su vez en una multiplicidad de estrategias a llevar a cabo.

¿Dónde se hacían y reparaban los buques de guerra españoles? Agustín González Enciso en “*Les infrastructures: le développement des chantiers navals et des arsenaux*”

abarca esta temática, en la que la monarquía española se había consolidado hacia la segunda mitad del siglo. El paso de los *chantiers* (astilleros provisionales y precarios) a los *arsenaux* (arsenales de construcción pesada y planificada) fue un eje fundamental de la política borbónica para nivelar su potencia frente a británicos y franceses. No menos importante fueron los sitios de emplazamiento de dichas empresas: además de poseer algunos arsenales sobre el mediterráneo y la costa cantábrica, España era el único reino que detentaba la capacidad de fabricar buques absolutamente nuevos en América mediante el arsenal ubicado en La Habana. En esta misma línea, Agustín Rodríguez González escribe “*Navires et canons*”, donde introduce los avances en las técnicas de construcción (las que, lejos de ser sólo imitaciones de la británicas o francesas, tenían rasgos propios que, incluso la *Royal Navy* acabó por adquirir). La importancia de los cañones y sus diámetros y la carrera por construir buques cada vez más potentes y resistentes pero, a la vez, más ágiles para las maniobras en altamar era el objetivo principal en esta carrera naval entre estas tres monarquías europeas. Aspectos técnicos entran en juego en este capítulo, tan atrayentes como poco observados por quienes no conocen de historia marítima. Entre ellos, la importancia que merecen los *troisponts* (barcos con tres pisos de cañones, p. 125) es insoslayable y esencial para comprender la medición de fuerzas. La posesión de la mayor flota de *troisponts* se revela como un objetivo primordial entre las coronas; sin embargo, en este rubro, los británicos nunca perdieron la delantera.

A partir de los trabajos de Agustín Guimerá sobre los marineros y oficiales, y de Marta García Garralón sobre los pilotos y capitanes, se pone en evidencia quizás el punto más débil de la Armada Real. Si, como hemos resumido, la marina española estaba menos retrasada de lo que se preveía en esa competencia por desarrollar su poderío naval frente a Francia y Gran Bretaña, al momento de analizar el número y la capacidad de quienes abordaban los buques y llevaban a cabo las batallas, las conclusiones se revelan menos optimistas. No se trata, sin embargo, de un fracaso: los avances científicos para desarrollar la industria naval también se aplican al conocimiento de los mares y del arte de la navegación. La experiencia, atributo esencial de otrora, pasa a ser un agregado no poco valorado del conocimiento científico y matemático de quienes comandan las naves. Los marineros, por su parte, inscritos en ese sistema que era la *Matrícula de mar*, no lograban

multiplicarse en número y preparación a la par de lo que lo hacía el desarrollo naval. Aquí entraban en juego variables difíciles de controlar para la Corona que ambos autores no dejan de percibir: las voluntades individuales de aquellos que preferían embarcar un buque mercante que uno de guerra.

La obra modifica su tinte hacia los últimos dos capítulos, dado que estos refieren a la historiografía y la metodología. El primero, “*La marine espagnole du XVIIIe siècle: histoire, mémoire et politique (1805-1905)*”, escrito por Carlos Zaforteza, se adentra en las miradas sobre la Armada española de la modernidad desde el siglo XIX a partir de tres obras: *Noticia biográfica del Marqués de la Ensenada* (1829) de Martín Fernández de Navarrete; *Combate de Trafalgar* (1850) de Manuel Marliana; y *Armada Española* (1895-1903) de Cesáreo Fernández Duro. A través de ellas, el autor identifica una revalorización de la Armada trazando puntos de contacto entre el presente de cada obra y el objeto de estudio de la misma. Por último, Carmen Torres López en “*Musées, bibliothèques et archives*” elabora un extenso balance histórico de los museos, bibliotecas y archivos sobre la marina española hasta la actualidad, sirviendo de guía ineludible para quien desee acceder a las fuentes sobre la Armada.

La conclusión de los directores de la compilación no es simplemente un prolijo cierre de la misma. Por el contrario, además de elaborar un balance de lo trabajado, aporta más información a la vez que plantea nuevas claves y preguntas para el estudio de la Real Armada, la cual atraviesa, a lo largo del XVIII, un “*siècle d’efforts*” (p. 212). A su vez, cuestiona perspectivas que considera poco útiles para su análisis, como la de la eficacia en comparación con las coronas británica y francesa.

Tras el cierre de los directores, el libro incluye seis anexos esquemáticos y abundantes en datos: una cronología exhaustiva sobre la historia naval española del siglo en cuestión; mapas didácticos de rutas comerciales y conflictos; planos y dibujos de batallas en altamar con descripciones breves y pertinentes; una lista de secretarios de marina entre 1713 y 1808; un análisis de las fuentes de Fernández de Navarrete; y un breve trabajo de Pierre Le Bot sobre las visiones peyorativas de los franceses del siglo XVIII sobre la Armada. Son justamente esas opiniones funestas que proponían que, en caso de guerra con

los británicos, sería conveniente evitar una alianza con los españoles, las que sentaron un saber en la historiografía francesa que perduró hasta la actualidad y que este libro se propone refutar.

En suma, *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIIIe siècle* es una obra obligatoria para quien desee introducirse en el mundo de la historia naval pero no menos necesaria para los estudiosos de la historia española moderna. Los artículos compilados nos sugieren que la Marina es un laboratorio de estudio que, lejos de circunscribirse a la historia militar, conjuga cuestiones políticas, diplomáticas, económicas, sociales y científicas que contribuyen a ampliar el conocimiento del periodo.