



## LA REAL ARMADA Y EL MUNDO HISPÁNICO EN EL SIGLO XVIII

The Royal Navy and the Hispanic World  
in the 18th Century.

de Agustín Guimerá Ravina y Olivier Chaline (directores)

**Enrique F. Sicilia Cardona**

Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, España

Esta obra coral pretende abarcar el siglo XVIII borbónico tomando como eje vertebrador a la Real Armada creada entre 1714 a 1721, y bifurcando sus análisis a la propia complejidad geoestratégica y comercial del imperio español ultramarino. Con los historiadores Agustín Guimerá Ravina (CSIC - Consejo Superior de Investigaciones Científicas), y el francés Olivier Chaline (Sorbonne Université), como directores conjuntos del proyecto, los cuales indican en la introducción que esta Monarquía hispánica tuvo que generar un nuevo imperialismo más “centralizador y coercitivo”, pues contaba con un “laboratorio del Estado” aún en construcción, que pusiera en marcha nuevas instituciones y decisiones reformadoras para afrontar el cambio de escala que se produjo en el orbe mundial y, sobre todo, la presencia continuada de enemigos tan expansivos y talasocráticos como Gran Bretaña. Esta Marina de guerra española fue utilizada de manera sutil y disuasoria, casi siempre en labores de preservación y prestigio, además de apostar por la calidad tecnológica y llegar a desarrollar un esfuerzo titánico de modernización y construcción que la auparon, en 1796 (tras el gran desgaste revolucionario francés), a ser la segunda más importante del mundo. Precisamente ese sorprendente renacimiento como potencia naval es el origen de la obra en sí, tal y como afirman sus directores, que está desterrando esa imagen victimista y derrotista de pasadas décadas, en favor de otra donde el actualizado imperio español, con más aciertos que errores, llegara a tener su máxima expansión en 1783. Este libro es la continuación de la anterior edición francesa publicada en el 2018 y, según sus directores, constituye en sí una nueva obra. Dividida en cuatro partes y con la presencia de 19 especialistas -españoles, franceses, ingleses y estadounidenses-, que examinan diferentes aspectos de la Armada borbónica, es un completo crisol historiográfico de las últimas investigaciones en materia naval de esta renaciente máquina militar al servicio de la política.

Entre los múltiples trabajos engarzados en la obra y sin desmerecer ninguno (pues todos atesoran un alto nivel, siendo algunas muy específicas en su objetivo) destacaría el análisis de Cayuela Fernández sobre la relación inequívoca entre la Armada y la mejorada situación europea, junto al mantenimiento de la política atlántica con una “presencia sólida y duradera”, como él mismo indica. En esa línea estratégica se mueve el artículo del propio Guimerá, el cual ahonda en las vicisitudes de la “estrategia indirecta” centrada en la defensa del status quo imperial para mantener el monopolio comercial con América y se basa, para ello, en dos conocidos teóricos de la guerra y sus máximas, Sun-Tzu y Clausewitz, con claridentes intervenciones del gran marino, José Domingo de Mazarredo. Su terminación indica que esa proyección evasiva con los grandes combates dio sus frutos hasta los comienzos de la década de 1790 donde empezó a comprobarse su límite, si bien, la Real Armada tampoco abandonó de manera definitiva sus ideas ofensivas durante el Siglo de las Luces, en combinación con la “familiar” Armada francesa, y en múltiples teatros navales para conseguir

una flota en presencia que amenazó la propia integridad británica durante algunos periodos comprendidos entre 1779 a 1805. Todo ese espectacular despliegue no hubiera sido posible sin unas finanzas modernizadas, tal y como nos recuerda Torres Sánchez en su contribución aquí sobre las mismas, aunque no deja lugar a dudas en su conclusión que el sistema de financiación usado por la Real Armada fue “excesivamente rígido y complicado de coordinar”, al estar basado en departamentos particulares (en el caso de España, en Ferrol, Cádiz y Cartagena, más el importante arsenal de La Habana) que limitaban la “flexibilidad” y “obstaculizaron la implantación de políticas de gasto y coordinación de recursos”. Esto último era fundamental para la consecución de los objetivos políticos, entre otras variables, y mucho tenía que ver con la adecuada cooperación de los diferentes secretarios de la Monarquía borbónica, situación que estudia quirúrgicamente Marta Monroy en las figuras contrapuestas de Ricardo Wall, secretario de Estado, y Julián de Arriaga, secretario de Marina, con meridiana victoria del segundo. Por otro lado, los siguientes trabajos de Ortega del Cerro y Marta García se centran en el componente humano de la Real Armada, el primero sobre el Cuerpo General de la Armada, que surtía de avezados oficiales a los navíos y buques de guerra, esa “élite poliédrica”, mientras que la segunda, muy original, estudia a fondo el cuerpo de pilotos, desde su origen, vías y tipología, hasta la “creación de una estructura corporativa propia” que les reportó prestigio -por sus evidentes conocimientos técnicos- y envidias por parte de los mismos oficiales, en diferentes momentos del siglo XVIII. En esa misma línea humana, Guimerá pone el dedo en la llaga al desarrollar, en otro trabajo, las carencias náuticas y de número de la marinería, el principal esfuerzo humano en los buques de la Real Armada, muy patente ya a finales del siglo XVIII. Eso conllevó a una pérdida de la calidad general, al tener que “apelar a voluntarios extranjeros y nacionales -sin formación marinera-”, junto a los obligados “vagos y presidiarios, que produjo nuevas deserciones”. Esa escasez de marinería unida a la insuficiente financiación de aquellos tiempos condujo a una armada sobredimensionada para los recursos que sostenía. El epílogo de esa contradicción estuvo en el famoso combate de Trafalgar (1805), donde la falta de marinería fue “un factor clave en la victoria británica”, según menciona el autor con pensamientos del capaz militar y marino, Antonio de Escaño. Si importantes fueron los hombres que vivieron y sufrieron a bordo de los buques de la Real Armada, no menos lo fueron los astilleros y arsenales de la Monarquía borbónica en España. En esta variada obra naval se estudian, como no, las evoluciones de la construcción naval militar, bastante conocidas por otros trabajos anteriores, no así los “nuevos circuitos de aprovisionamiento” o la “construcción de una nueva geografía naval y manufacturera”, según indica González Enciso en su contribución. Asimismo, aparecen posteriormente sendos trabajos focalizados en Cádiz y su relevante bahía (geográficamente), más el papel que amplió La Habana en el desarrollo de la Real Armada. La primera parte finaliza con otro historiador clásico naval, Rodríguez González, el cual nos habla del estudio de las tácticas, artillería y pertrechos de la Real Armada dejando claro que todavía existen “muchas cuestiones que estudiar y analizar” sobre la misma.

Es en la segunda parte del proyecto conjunto, titulado “La Real Armada y los otros”, donde encontramos las páginas más sorprendentes de todo el conjunto, al ser firmadas por tres historiadores franceses y uno inglés. Los franceses se centran en las relaciones, no siempre tan amistosas o fructíferas, entre las dos armadas borbónicas, en su lucha contra su enemigo común británico que, combinadas en el tiempo (ver los Pactos de Familia, con especial consideración al Tercero de 1761), llegaron incluso a “oscurecer” a la preponderante Royal Navy, en algunas ocasiones puntuales, aunque faltó para un éxito absoluto, y estoy de acuerdo con ese argumento, unas “maniobras comunes en tiempos de paz y una cultura común de operaciones”. El inglés Harding bucea en las percepciones que los marinos británicos tuvieron de sus contrapartes españoles durante todo el siglo XVIII y es significativo en su estudio el cambio que se produjo a raíz de la guerra de 1739-1748, donde la excelente combatividad española causó no solo la admiración, sino un reguero de muertos que no se esperaban. Esa imagen de valor y dureza, junto a la de sus formidables navíos, siguió hasta finales de la centuria con esa “Marina extremadamente poderosa y moderna, casi al mismo nivel que Francia”, según este autor. Una visión que perduró en la mentalidad británica hasta las

guerras napoleónicas y que luego se perdería en el olvido o, directamente, caería en la más zafia y estereotipada Leyenda negra.

La tercera parte comienza con un trabajo de Carlos Alfaro en el que se focaliza la memoria colectiva de aquella Real Armada ilustrada durante el siguiente siglo de clara ambivalencia liberal y monárquica en España. Y esos recuerdos se centrarían en la venturosa época del marqués de la Ensenada (1743-1754), como la mente maestra que propició el despegue naval, la batalla de Trafalgar, como el epitafio heroico de aquellos tiempos, más la derrota embarrancada de Santiago de Cuba durante 1898, como el Desastre finisecular que tanto marcaría a los regeneracionistas posteriores. Termina la obra con dos artículos basados en la museología, biblioteconomía y la archivística, de notable valor como fuente histórica, y muy recomendable en todo lo relativo al imperio español y a sus vicisitudes. Por último, en sus conclusiones, el tándem de Guimerá y Chaline nos exponen los logros de esta obra y algunas de las positivas incorporaciones a esa Real Armada surgida de la nada, tras la guerra de Sucesión española, y que como tercera potencia en liza, “había conseguido mantener su soberanía en Europa y los territorios ultramarinos, que llegarían a su máxima expansión en 1783”, hasta su “decadencia vertiginosa a partir de 1796”. Lo más interesante viene en las deficiencias que expresan en esas páginas a modo de corolario, como la no creación de una institución como el Almirantazgo británico, la escasez crónica de marinería que impedía, muchas veces, armar a la gran cantidad de navíos y buques menores construidos en la segunda mitad del siglo XVIII, o la defectuosa financiación española. Relacionado con esto último, mencionan los gastos en partidas navales en comparación a Francia o a la enemiga Gran Bretaña saliendo claramente perjudicada la Real Armada española, la cual encima tuvo que luchar frente al presentismo político y la clásica predilección por el Ejército continental. En cualquier caso, ambos confirman la sensación de positividad de esta particular máquina militar naval española en el conjunto de los años estudiados. Termina, por cierto, el volumen de 575 páginas con los inevitables anexos, y ahí solo destacaría la maravillosa bibliografía general aportada. Y llegados felizmente a este punto, para un servidor es una obra profunda, con algunos excelentes y singulares trabajos, que debe ser punto de encuentro de académicos y especialistas en la materia, y no me cabe tampoco ninguna duda, que es y será muy merecedora de la atención de unos y otros en los años venideros.