

García Hurtado, Manuel-Reyes (ed.), *Las innovaciones de la Armada en la España del siglo de Jorge Juan*, Madrid, CSIC, 2020, 618 págs. ISBN: 9788400106461.

Un nutrido grupo de investigadores coordinados por el profesor Manuel-Reyes García Hurtado, gran estudioso de la Armada y el Ejército del siglo XVIII, ha tratado de mostrar lo que significó la política naval de los Borbones dieciochescos, con sus logros, sus fracasos y las tensiones a que dieron lugar los diferentes puntos de vista que sostenían sus dirigentes, o los problemas sociales que se dieron en alguna de las “nuevas” ciudades que se remodelaron en varios puntos neurálgicos del litoral peninsular. Es una obra que sigue la estela iniciada hace una década por el coordinador del libro en su estudio sobre *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. El volumen publicado por el CSIC recoge, a lo largo de seiscientas páginas, catorce trabajos que se agrupan en tres grandes bloques: “Puertos y ciudades”, “Naves y marinos” y “Arsenales”.

En una reveladora cita, Daniel de Foe, armador, comerciante y político, además de escritor, decía en su *A Plan of the English Commerce*, de 1728, que “... ser dueños del poder marítimo representaba serlo de todo el poder y de todo el comercio en Europa...”. Por su parte, el todopoderoso ministro José del Campillo se lamentaba en 1742 (*España, despierta*) de que “Nuestra España no tiene aquella gran porción de navíos que corresponde para sostener con esfuerzo el poder de una guerra naval”. Por el contrario, en Inglaterra, “no sólo hay mayor número de navíos de línea, sino que por esto se hace más respetable y aún temible entre las más grandes repúblicas”.

Si España necesitaba una gran porción de navíos, debía construirlos o comprarlos. Pero ser dueños del poder marítimo nunca ha sido ni fácil ni barato. No, desde luego, en el siglo XVIII, en el que los esfuerzos de las naciones volcadas al mar han de hacer frente a problemas logísticos y estratégicos de una enorme magnitud, hasta entonces desconocidos. Los avances tecnológicos en la construcción naval se suceden en el Siglo de las Luces y las autoridades españolas se ven obligadas a poner en marcha obras de infraestructura de gran calado en muchos puertos y arsenales, que se habían quedado obsoletos. Al mismo tiempo, se hace necesario formar a los profesionales que han de mandar y tripular los buques de guerra, esos complejos microcosmos donde han de convivir en condiciones muy duras cientos de individuos que forman parte de una sociedad fuertemente jerarquizada.

Esta notable publicación centrada en la Armada del siglo de Jorge Juan se inscribe en la nueva Historia Militar que, felizmente, se ha abierto paso entre nuestros investigadores en los últimos años. Es verdad que, desde el mismo siglo XVIII, no pocos historiadores han venido escribiendo sobre los logros de la Marina Borbónica del siglo XVIII, pero no es menos cierto que demasiadas veces se convertían en relatos hagiográficos exentos de la necesaria crítica. Y, con notables excepciones, la mayoría de los trabajos de Historia Naval nos hablaban de los barcos cuando ya surcaban las olas y, más aún, en el momento del combate. Sobre todo, si era victo-

rioso para nuestros buques. Por ello, aunque seguimos siendo deudores de estudios como los de Cesáreo Fernández Duro o de Georges Desdèvis Du Dezert (cuyo capítulo dedicado a la Marina en su *La España del Antiguo Régimen* hacía un repaso del personal administrativo, legislación, justicia, juntas de Departamento, matrícula de mar, tripulaciones, oficiales de navío, infantería y artillería de marina, servicio sanitario, capellanías, mandos, puertos, material flotante, etc.), o de trabajos como el de José Patricio Merino Navarro sobre *La Armada española en el siglo XVIII*, era necesario que los trabajos sobre la Marina se preocupasen de presentarnos cómo y dónde se fabricaban esas naves, quiénes las tripulaban, cuánto costaban y como podían obtenerse recursos para armarlos, qué impacto producían en las ciudades de la costa, quién decidía el tipo de navío que se necesitaba... En esta línea han trabajado algunos jóvenes investigadores en estos últimos años. Y a contestar a esas preguntas se han dedicado los catorce trabajos que recoge el volumen que reseñamos.

En la Presentación, García Hurtado nos ayuda a preguntarnos cómo pueden explicarse los dramáticos fracasos de la Armada Real en la transición del siglo XVIII al XIX -o, como bien sugiere, en el paso de la marina de vela a la de vapor- considerando los grandes y costosos esfuerzos de renovación que llevaron a cabo los Borbones. Bien es verdad que, como nos recuerda el coordinador, este libro se queda en puertas del desastre. Aunque hay críticas internas de los males que afectan a la Marina, como muestra el texto de Vicente Tofiño de 1784 cuestionando duramente la realidad de la escuela de guardiamarinas que dirigía, que no se andaba con medias tintas, la apariencia de la Armada en esos años finales del reinado de Carlos III seguía siendo de gran porte, una de las grandes realizaciones de la dinastía llegada con Felipe V en 1700.

La Armada, con sus sacrificios y esfuerzos, consiguió mantener abiertas las líneas estratégicas que unían la Península con las lejanísimas posesiones ultramarinas hasta los últimos años del siglo XVIII. La nómina de científicos que vistieron el uniforme de marino es larga y prestigiosa, simbolizada en Jorge Juan Santacilia. Se fabricaron notables navíos en los varios arsenales modernos que ingenieros militares y marinos edificaron en las costas mediterránea y atlántica, especialmente en Ferrol, Cádiz y Cartagena, auténticos polos de desarrollo industrial en la España dieciochesca, a los que llegaron alguno de los “inventos” que definen al Siglo de las Luces, como la máquina de vapor. Las bibliotecas de las escuelas donde se formaban los futuros mandos estaban surtidas de las últimas novedades científicas, traídas de Europa.

Entonces, ¿qué falló para que el edificio se viniese abajo abruptamente en los albores del siglo XIX? De las reflexiones de García Hurtado podemos quedarnos con dos o tres ideas reveladoras: el Ferrol tenía problemas de calado y con vientos poco favorables para que los barcos saliesen de la ría, y en la Academia de Guardiamarinas no todo era tan brillante en el día a día como parece, y muchos cadetes estaban mal preparados, aunque se les aprobase en los exámenes. Pero la que nos parece una significativa metáfora es la que nos dice que en Ferrol solo se disponía de un buzo, aunque las ordenanzas marcaban la obligación de que cada navío contase en su dotación con uno de estos especialistas, imprescindibles para mantener en buen estado el casco de las naves. ¿La apariencia de lo que se ve nos deslumbra e impide ver lo que está fuera de nuestra vista, aunque sea crucial para el funcionamiento del navío?

En el primero de los tres bloques en que se articula el volumen, “Puertos y ciudades”, se nos presentan cinco trabajos que nos llevan a conocer la realidad de tres zonas en las que fueron de gran calado las transformaciones provocadas por la necesi-

ria renovación de las infraestructuras portuarias, tanto en el aspecto material como en el social: la fachada mediterránea, el entorno de la bahía de Cádiz y la ría ferrolana y su hinterland. El profesor Ricardo Franch Benavent inicia su trabajo poniendo de manifiesto la precariedad de la práctica totalidad de los puertos levantinos o del Reino de Granada en la primera mitad del siglo XVIII. Barcelona, Palma de Mallorca, Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga eran, en muchos casos, anticuados puertos, con graves problemas de calado y que se veían permanentemente colmados con los sedimentos que les aportaban ríos que desembocaban en sus alrededores. De hecho, seguía siendo necesario en muchos de ellos transportar en pequeñas embarcaciones las mercancías desde o hacia los barcos fondeados a cientos de metros del puerto. El creciente comercio hizo necesario poner remedio a esta situación, y la burguesía se puso a ello. Pero hubo de enfrentarse con el deseo de las autoridades militares de controlar/dirigir las obras, tenidas por estratégicas por los ingenieros militares y marinos. Se elaboraron muchos proyectos de mejora, varios de los cuales hubieron de esperar al siglo XIX para verse realizados. Juan José Iglesias Rodríguez se centra en las ciudades del entorno a la bahía de Cádiz (Puerto de Santa María, Rota, Sanlúcar de Barrameda, Puerto Real, Jerez de la Frontera) y en la estrecha relación de Jorge Juan con esos lugares, en los que pasó muchos años en distintas etapas de su vida, desde su paso como adolescente cadete en la Escuela de Guardiamarinas recién creada por Patiño, hasta su última estancia, en 1766, para embarcarse en su camino a Marruecos como embajador especial de Carlos III. Nos recuerda el claro crecimiento de la población de Cádiz y Puerto Real desde que se convirtió la bahía gaditana en la puerta de entrada de América y pone de manifiesto que, frente a una idea muy extendida, no solo se reparaban y carenaban, sino que también se construyeron buques en la Carraca. Y se crearon fábricas de lona, velas y jarcias, así como de bizcocho y galletas, con lo que se incidió activamente en la economía agraria de la Baja Andalucía. Y se propició una notable movilidad social: acuden inmigrantes varones en busca de trabajo o de negocio y la colonia extranjera en Cádiz crece durante el siglo. Cabe destacar que, junto a las inversiones estatales, la iniciativa privada fue importante en Cádiz. Mucho más, desde luego, que en la ría de Ferrol, donde apenas se dieron otras iniciativas que no fuesen las del dinero público, como nos explica Alfredo Vigo Trascos en su pormenorizado relato de las estancias de Jorge Juan para diseñar y supervisar las obras del arsenal y de la ciudad gallega “que le debe casi lo mejor de toda su grandeza y racionalidad proyectivas”. Ferrol, la joya de la corona para el marqués de la Ensenada, se concibió como una obra que debía aunar su valor material a su importancia simbólica de cara a Europa. Necesitaba mostrarse con magnificencia y esplendor, como un espejo del valor de la Monarquía. Y a ello se dedicó en sus tres estancias en la ciudad departamental nuestro Jorge Juan, estrechísimo colaborador y cliente político de don Cenón de Somodevilla. En 1751, por cierto, casi pierde la vida al romperse una jarcia que le tiró al mar y le dejó malherido. La caída en desgracia de Ensenada y los elevados costos perjudicaron los iniciales proyectos diseñados para Ferrol, que se ralentizaron y redujeron. No obstante, Juan volvió, con Carlos III ya en el trono, y se terminaron alguna de las obras iniciadas años atrás, aunque con dimensiones más reducidas. Desde otra perspectiva, Alfredo Martín García se enfrenta al análisis de los problemas sociales que se dieron en Ferrol en la segunda mitad del siglo XVIII, provocados por las desigualdades sociales y que algunas veces acabaron en estallidos de tumultos a los que trataron de hacer frente las autoridades militares y eclesiásticas. En la que fuera la ciudad más poblada de Galicia y del litoral cantá-

brico durante varias décadas, y atraídos por el reclamo que significaban los dineros reales que llegaban -no siempre a tiempo- para financiar las obras del Arsenal, se prodigaban los mendigos, ancianos enfermos, vagos, “pobres coyunturales”, trabajadores airados por la tardanza en percibir sus pagas, preocupando a las autoridades, que trataban de controlar las tensiones. Entre 1750 y 1810 se produjeron hasta 15 altercados graves. Y varios paros. A veces, hasta se dieron enfrentamientos de grupos de obreros vascos que reñían con gallegos quejosos por los mejores salarios que las autoridades concedían a aquellos. Cierra el primer bloque de “Puertos y ciudades” el trabajo de Juan Miguel Muñoz Corbalán sobre los ingenieros militares en el siglo XVIII y su intento por mejorar la infraestructura de los fondeaderos mediterráneos, en una línea que conecta en algunos puntos con el texto escrito por Franch Benavent. Incide en la pobre situación en que se encontraban los puertos del Mediterráneo español, y se centra particularmente en los de Barcelona y Málaga, condicionados por los sedimentos que arrastraban los ríos Besós y Guadalmedina, y en los informes y proyectos con los que los ingenieros militares -creados en 1711- pretendían corregir esos problemas. No siempre mostraron la adecuada pericia profesional, por lo que se acababa reclamando la presencia de los mejores. Y el primero de todos, Jorge Próspero Verboom, había de encaminarse a numerosos lugares que requerían de su gran conocimiento de la ingeniería hidráulica, aprendida en los Países Bajos, donde había nacido en 1665.

Abre el segundo gran bloque de estudios, “Naves y marinos”, un trabajo de María Baudot Monroy, gran conocedora de la Armada dieciochesca, que recorre las vidas entrecruzadas de dos de los más notables marinos del siglo XVIII español, Jorge Juan y Julián de Arriaga, desde sus andanzas juveniles en Malta hasta los despachos de Madrid. De la inicial amistad se pasó, en la década de 1750, al soterrado enfrentamiento entre ellos. Ambos fueron “criaturas” políticas de Ensenada, pero desde 1752 -ocupando los dos importantes cargos en la Marina- se fueron enfriando sus relaciones. No parece que el carácter del alicantino fuese fácil y supiese aceptar las críticas; cuando varios marinos se quejaron del comportamiento en las pruebas de mar de alguna de las naves construidas según “el modelo Jorge Juan”, no las aceptó de buen grado. Antes, incluso, de que Arriaga llegase a ocupar la Secretaría de Marina en 1754, hubo algún desencuentro entre ambos. Aparte de los problemas debidos al talante de ambos ilustrados -y no está de más recordar que son muchos los prohombres de la Ilustración que se caracterizaron por su altanería y exceso de autoestima- las tensiones entre los dos marinos sacan a flote divergencias de lo que cada uno de ellos pensaba acerca de la política naval que debía seguir la Monarquía. La autora recuerda cómo varió sustancialmente el ritmo de la construcción naval antes, durante y después de la etapa ensenadista. El rearme naval se ralentizó unos años, pero Carlos III lo reanudó en los años sesenta. Una correspondencia cruzada en 1766/1767 entre Jorge Juan y su amigo Miguel Múzquiz, Secretario de Hacienda, que debía haber sido destruida por considerar Juan que era demasiado privada, nos permite conocer aspectos interesantes de lo que pensaban, en realidad, los políticos de la época en temas cruciales acerca de la política naval que había de seguirse. Por cierto, Jorge Juan no apreciaba la calidad de los buques construidos en La Habana. Y se quedó frustrado al no llevarse a cabo su sueño de construir doce navíos en Estreito y seis en Cádiz, y comprar dos en Génova. María García Garralón trabaja sobre un tema poco estudiado: las escuelas de náutica de Cádiz, Cartagena y Ferrol, donde se formaban los pilotos (principalmente de naves de guerra, pero también de barcos

mercantes). Desde 1748 hasta 1846, en que fueron asumidas sus funciones por la oficialidad, existió un cuerpo de pilotos que ocupaban un lugar importantísimo en los navíos, aunque esté su labor oscurecida por la idea, inexacta según la autora, de que eran unos meros subalternos de los oficiales. Tras su paso por las Escuelas creadas por iniciativa de Ensenada (que pasaron por diversas etapas, viéndose dramáticamente afectadas por la Guerra de la Independencia en que comenzaron a languidecer), la vida profesional de estos expertos en navegación está unida a las singladuras por los océanos, en las que pasaban muchos años, ascendiendo desde la categoría de pilotín hasta la de primer piloto. El largo artículo del coordinador del volumen, Manuel-Reyes García Hurtado, se centra en la política borbónica de buscar en Europa las obras punteras para traerlas a las bibliotecas donde habían de formarse nuestros oficiales. Los títulos que llenaban las estanterías de los centros de formación de los marinos del “siglo de Jorge Juan” eran, fundamentalmente, franceses. Ya con Carlos IV en el trono se amplió la búsqueda de libros ingleses, daneses, holandeses, suecos o rusos, “para comparar y elegir lo mejor”, como dice Domingo Grandallana, Secretario de Marina. La Inquisición seguía existiendo, aunque será a partir de 1790 cuando se recrudezca su censura, que también expurgó, aunque pocos títulos, a las bibliotecas militares. Pero la principal aportación de este artículo es el estudio del proyecto que José de Mendoza y Ríos propuso a la Corona en 1789 de crear una gran biblioteca general en Cádiz, a la que llegarían libros e instrumentos que se encargaría de comprar en Europa. Este personaje, uno de los científicos más brillantes de nuestro siglo XVIII, aunque sea más conocido en Inglaterra que entre nosotros, logró, inicialmente, el visto bueno de las autoridades de Marina y se le concedieron grandes sumas de dinero. Viajó a Francia y se puso manos a la obra. El estudio de las obras compradas por Mendoza demuestra que eran en su mayoría modernas y primaban los libros científicos y de viajes. Pero, en 1793, todo se interrumpió. Los libros e instrumentos científicos, en cajas, llegaron a España, pero se arrinconaron. De nuevo, con García Hurtado, nos encontramos con los dos planos de la realidad de nuestra Marina dieciochesca. Loables empeños, obras de personalidades brillantes apoyadas inicialmente por las autoridades...que se acaban diluyendo sin aprovecharse convenientemente el dinero gastado. José Manuel Vázquez Lijó, renovador de los estudios sobre la matrícula de mar, nos acerca a la durísima realidad de la marinería, compuesta en su mayoría por pescadores que no habían podido escabullirse de esa prestación pesada que les condenaba a vivir en condiciones insalubres, mala alimentación y escaso salario, cobrado tarde y mal. Ese miedo a ser llevado a los barcos hacía que muchos se escapasen cuando veían llegar a los reclutadores. En no pocos casos, se incorporaban a barcos mercantes, con la evidente colaboración de armadores y capitanes. En último recurso, la desertión, que alcanzaba en el siglo XVIII altísimas cotas en todos los ejércitos y marinas. No resulta fácil conocer su vida en los navíos porque es escasa la documentación “personal” que dejaron, dado su analfabetismo y el poco interés que suscitaban sus avatares diarios entre los oficiales. Por eso, la correspondencia de los marineros gallegos del “San Agustín”, prisioneros de los portugueses frente a las costas brasileñas en 1777, permite conocer un poco de sus anhelos, sus miserias, sus amores, aunque sean cartas escritas por un hombre “estudiado” que ayudaba a exponer sus cuitas a aquellos desgraciados. También se acerca Vázquez Lijó al mal conocido tema de los prisioneros de guerra en los tiempos modernos, en el que hay que distinguir claramente dos mundos: los oficiales, por dura que fuese su condición, nunca padecieron las mismas penalidades que los que no lleva-

ban uniforme, que, en el caso de ser liberados, ni siquiera recibían las ayudas a las que eran merecedores por su servicio y sus sufrimientos. Cierra el bloque “Naves y marinos” el trabajo de Agustín Guimerá Ravina sobre el “alma de la flota”, el navío, objetivo último de todos los esfuerzos puestos en juego por el Estado, desde arsenales, astilleros, escuelas de pilotos y guardiamarinas, matrícula de mar, bosques, departamentos, fábricas de armamento, jarcias y lonas, observatorios, secretaría del despacho de Marina, etc. Recordemos que Patiño resumía su pensamiento lamentándose de que “Nuestra España no tiene aquella gran porción de navíos que corresponde para sostener con esfuerzo el poder de una guerra naval”. El navío era una obra puntera de la tecnología del siglo ilustrado y un microcosmos donde convivían, bajo estrictas normas, cientos de hombres marcados por una estratificación social más dura que la ya de por sí exigente e injusta sociedad estamental. Pero también se daba un sentimiento de pertenencia al grupo, necesario para hacer frente a los peligros del mar y del enemigo. Guimerá trabaja sobre el buque y sobre la acción suprema para la que se construye y se entrenan sus dotaciones: el combate. Siguiendo paso a paso las Instrucciones que Cosme Damián Churruca publicó en 1799 y las Ordenanzas Generales de José de Mazarredo de 1793, y utilizando como modelo el navío Conquistador, de dos puentes, 74 cañones y 1009 personas a bordo entre marineros y tropa embarcada, se nos pasea por las cubiertas, puentes, alcázar, pañoles, cámaras, bodega, callejones de combate, etc. y se nos indica dónde debía situarse cada miembro de la dotación en el momento del combate, qué debía hacer, dónde era llevado si caía herido, cómo se imponía la disciplina... Al igual que en otros capítulos de esta obra, las ilustraciones y cuadros ayudan a comprender la difícil estructura del navío, y el organigrama de sus tripulantes.

En el tercer bloque, dedicado a los “Arsenales”, se estudian las innovaciones puestas en marcha para construir la base naval de Ferrol (por Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto), y la participación de Jorge Juan en las obras del arsenal de Cartagena (por Manuel Díaz-Ordoñez) y en el de La Carraca (por José Quintero González), así como el papel de Jorge Juan en la introducción de la máquina de vapor en la España del siglo XVIII (por Juan Torrejón Chaves). Este autor, profesor de Historia Económica y estudioso de los arsenales del XVIII, tras describir detenidamente cómo funcionaban las máquinas de vapor (de Newcomen y Watt), hace un pormenorizado recorrido por las circunstancias que rodearon la fabricación de las primeras máquinas de vapor para achicar agua de los diques de carenar en Cartagena (1774), La Carraca (1787) y Ferrol (1796). Desde la estancia en Inglaterra de Jorge Juan (1748-1750), envió muchos informes acerca de los adelantos que conoció allí, y, entre otros, hizo llegar la idea de utilizar la “máquina de fuego” en los establecimientos navales españoles. Durante algunos años se discutió el tema y no siempre se consideró necesaria; el mismo Juan emitió un informe desfavorable en 1765, aunque cuatro años más tarde lo avaló. Describe seguidamente cómo se sucedieron los pasos hasta que se llevaron a Cartagena las piezas fabricadas en Madrid. En este punto nos advierte el trabajo de Torrejón Chaves que fueron motivos económicos los que decidieron a las autoridades españolas a ordenar la fabricación, bajo la supervisión del marino alicantino (que contó con la ayuda de Sánchez Bort), de dos bombas de achique para los diques de carena de Cartagena. Y es que en esos años se había encarecido mucho el costo de las tareas de evacuación del agua en el arsenal porque había disminuido muchísimo el número de “esclavos del rey” (liberados tras los acuerdos diplomáticos con el sultán de Marruecos) y habían de pagarse muchos

jornales a los trabajadores libres que se dedicaban a las tareas, penosas, que venían haciendo aquellos forzados. En este trabajo se nos recuerda que España se adelantó muchos años a Inglaterra y a Francia en la utilización de estos artilugios para el achique de agua de los diques secos (1797, en Portsmouth y 1817, en Brest). Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto se encarga de exponer cómo aplicaron el pensamiento científico ilustrado los arquitectos, ingenieros y marinos que planificaron el arsenal de Ferrol, mientras que Manuel Díaz-Ordóñez hace un repaso de la vinculación de Cartagena con el mar desde los fenicios, griegos, romanos y árabes para llegar al siglo XVIII en el que, desde 1726 que es la fecha de creación por Patiño de los Departamentos, se suceden los proyectos de edificación de las obras del arsenal cartagenero, en el que Jorge Juan tendrá un importante papel, junto con el ingeniero Sebastián Feringan, con el que colabora en el plan de 1751. Destaca este autor la importancia que tuvo, asimismo, la implicación de Jorge Juan en los procedimientos que debían seguirse en la fabricación de jarcias y lonas, imprescindibles en los barcos de vela. Cierra el volumen el estudio de José Quintero González sobre el arsenal de La Carraca, ubicado en un lugar de fácil defensa en el fondo de la bahía gaditana y estratégicamente situado en la salida hacia América, distante de la frontera portuguesa y en las inmediaciones del estrecho de Gibraltar, aunque se asentaba en un terreno pantanoso que hacía muy difícil construir en él. Iniciado por orden de José Patiño en 1717, que tuvo con el marqués de la Ensenada su momento de mayor esplendor en los años 50, pese a las tensiones que surgieron, como ya se ha comentado, entre Arriaga, Jorge Juan y otros técnicos y constructores navales, centradas en el debate acerca del modelo inglés que pretendía imponer Jorge Juan y que no contaba con el beneplácito de todos.

La obra, muy bien editada y con ilustraciones y cuadros muy meritorios, merece el reconocimiento de los investigadores de la nueva Historia Militar. Cabe hacer, acaso, una observación acerca del mensaje que se hace llegar a los lectores en la Presentación y que, en alguno de los capítulos recogidos en el volumen, no parece coincidir con la reflexión del coordinador sobre la apariencia y la realidad de la marina del siglo de Jorge Juan. ¿Volvemos al buzo de Ferrol, o a los exámenes aprobados inmerecidamente por los cadetes?

José Cepeda Gómez.
Universidad Complutense de Madrid
cepeda@ucm.es