

BAUDOT MONROY, María (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, 406 pp.

En los últimos años asistimos a una recuperación de la Historia naval en la España del Antiguo Régimen. Los trabajos pioneros de Fernández Duro han tenido una interesante continuación y revitalización en obras monográficas y de conjunto que han introducido nuevas perspectivas de análisis, muy especialmente en la centuria ilustrada, período en el que se produjo un esfuerzo sin precedentes por recuperar y fomentar la reconstrucción de una armada de guerra poderosa. Así lo atestiguan trabajos como el de David Casado sobre la política naval y los proyectos reformistas en la marina en el siglo XVIII, el de Juan Manuel Serrano Álvarez sobre la relevancia del astillero y arsenal militar de la Habana en la primera mitad de siglo, el libro que Iván Baldez-Bubnov dedica al desarrollo tecnológico naval en los territorios europeos y ultramarinos de la Monarquía, o el libro colectivo recientemente coordinado por Manuel-Reyes García Hurtado sobre aspectos como la construcción naval, las academias, el reclutamiento de marinería o el carácter científico de muchas de las expediciones realizadas bajo los Borbones.

Es en el marco de esta fértil producción historiográfica donde debe situarse el libro que reseñamos en estas páginas. Una obra colectiva, coordinada por María Baudot Monroy, que da cabida a once artículos firmados por diferentes especialistas de universidades españolas, europeas y americanas, cuyos resultados se encuadran en las líneas de investigación seguidas por el *Contractor State Group* de la Universidad de Navarra, de la que forman parte la editora y algunos colaboradores del libro. Tanto éstas como otras investigaciones que resultaría prolijo citar aquí, están poniendo de manifiesto la importancia que desde el ministerio de José Patiño se dio a la armada y el ambicioso programa de reformas y reconstrucción naval iniciado por él, impulsado decisivamente por el marqués de Ensenada y recuperado en época de Carlos III. En la época dicho programa se concebía como la única vía para contar con un instrumento eficaz que permitiese afrontar los nuevos desafíos que en política internacional se abrían a la nueva dinastía y, no menos importante, mejorar la defensa y el dispositivo militar y naval de las colonias americanas, un escenario con relevancia estratégica creciente a lo largo del siglo XVIII. Como bien destaca la coordinadora de la obra en su introducción, y en la línea de buena parte de las investigaciones que se están realizando sobre movilización de recursos para la guerra y financiación estatal, el proyecto de revitalización naval solo fue posible gracias a la creación de un estado fiscal-militar organizado que dedicaba más de la mitad de sus recursos a gastos de guerra. Por consiguiente, las once aportaciones recogidas en el libro tratan de dilucidar, en la medida de lo posible, si se cumplieron o no esos objetivos, tomando en cuenta no solo factores como la movilización de hombres, pertrechos, buques y artillería, sino también la toma

de decisiones políticas y la gestión de la información, las relaciones con el mundo del comercio colonial y sus intereses y, muy importante, los instrumentos y mecanismos de financiación del Estado, determinantes en la logística de las expediciones navales.

El primer trabajo es el de Agustín González Enciso, donde aborda el proceso de formación y organización de una escuadra específica, la de Ferrol en 1733, en el contexto de la movilización de recursos para la guerra. Divide su estudio en dos partes. La primera está dedicada a las decisiones políticas que condicionaron el desarrollo de la expedición, analizando la orden de formación de la escuadra en julio de 1733, primero para reforzar la presencia española en el Mediterráneo y Norte de África y, posteriormente, a consecuencia del cambio en la coyuntura política internacional, para intervenir en Italia. González Enciso analiza las circunstancias que rodearon ese cambio de objetivos y la precipitación de los acontecimientos, algo que tuvo que influir en la expedición y en la acumulación de importantes retrasos en su organización. La segunda parte se ocupa de la logística, que condicionaría enormemente las decisiones políticas: el lento y complicado proceso de reclutamiento de marinería, los atrasos acumulados por la necesidad de artillar una de las fragatas, la preparación de pertrechos y víveres y, lo más importante, la financiación. Sobre este último punto, el autor evidencia el desfase entre lo presupuestado por la Corona y los costes reales de pertrechos, marinería y oficiales. No obstante las dificultades reseñadas, González Enciso estima que la organización de la escuadra de Ferrol de 1733 gozó de una coordinación bastante precisa y se gestó en un plazo —6 meses desde la orden de formación hasta su partida— más que aceptable para la época.

El segundo capítulo, realizado por Ignacio Rivas, se ocupa de las vías y canales de información de inteligencia, en el contexto de las operaciones realizadas en el Pacífico con motivo de la Guerra de la Oreja de Jenkins y, más concretamente, en torno a la expedición de George Anson en el Mar del Sur. El autor demuestra que los preparativos y detalles de la expedición se conocieron con relativa rapidez en Madrid, gracias al espionaje español y a su estrecha coordinación con agentes franceses en Londres. Esto permitió a la Monarquía reaccionar con relativa rapidez y enviar una expedición de auxilio —la de don José Pizarro— a la zona. En lugar de un análisis exhaustivo de los mecanismos y procedimientos que permitieron la gestión de la información y el espionaje, el autor prefiere realizar un recorrido diacrónico por los hitos de la expedición, a fin de demostrar cómo funcionaron ambos servicios de inteligencia. Primero, permitiendo a Anson, tras la derrota de Vernon en Cartagena, variar su plan inicial y dirigirse hacia Manila para intentar capturar el Galeón. Segundo, posibilitando a las autoridades españolas prevenir la defensa de la colonia asiática, con una escuadra que, sin embargo, no fue capaz de hacer frente al *Centurión* de Anson ni evitar la captura del Galeón de Manila. No obstante, Ignacio Rivas concluye que tanto la expedición inglesa como las contramedidas adoptadas desde Madrid,

constituyen claros ejemplos de la eficacia de los servicios de información de inteligencia de ambos bandos.

María Baudot, en un artículo cuya temática está muy vinculada al anterior, analiza la capacidad de respuesta de Felipe V ante la declaración de guerra de Reino Unido en octubre de 1739. Partiendo de la mala situación que atravesaba la marina de guerra española por la política de austeridad y la prioridad estratégica dada a Italia por Felipe V, los inicios del conflicto estuvieron marcados por la escasa confianza en las fuerzas navales de la Monarquía, la falta de previsión y financiación —crisis financiera de 1739— y la decisión de confiar la defensa indiana a las fuerzas terrestres coloniales. Del lado británico, la situación era bien distinta. La Royal Navy disfrutaba de una financiación regular y el apoyo firme de las principales firmas comerciales inglesas, y Reino Unido pudo realizar un despliegue naval impresionante desde el principio. No obstante, como destaca la autora, el relevo de Iturralde por Fernando Verdes Montenegro en Hacienda, a principios de 1740, resultaría clave, pues supuso un cambio de estrategia y el envío de más fondos a las colonias. María Baudot pone de manifiesto los obstáculos y problemas de financiación y aprovisionamiento que sufrieron las escuadras de Rodrigo Torre y José Pizarro, enviadas para contrarrestar los ataques de Vernon en el Caribe y Anson en el Pacífico respectivamente, así como la lentitud y falta de decisión de Felipe V en los compases iniciales de la contienda, lo que condicionó enormemente la estrategia defensiva frente a la poderosa armada británica.

Iván Baldez-Bubnov estudia los mecanismos logísticos, administrativos y financieros que posibilitaron la participación de buques mercantes de particulares en la fuerza naval que protagonizó la batalla del Cabo de Sicié. Debido a la falta de un sistema de financiación regular y a las enormes dificultades para dotar la armada de oficiales y marinería, desde 1737 se empezaron a introducir reformas administrativas y financieras, destacando la Ordenanza de Arqueos de 1738, que regulaba las compensaciones a particulares por el embargo de sus naves. Baldez-Bubnov se detiene en la orden de embargo de buques dada por Ensenada en 1740, cuyo fin era reforzar la armada en el Mediterráneo con menor coste para la Real Hacienda. Por esta vía se consiguieron aprovisionar y aprestar para la artillería siete mercantes de particulares, que se unirían a la escuadra de Juan Joseph Navarro. Éste, en coalición con una escuadra de navíos franceses, lograría derrotar a la flota de Mathews en la batalla del Cabo de Sicié. El éxito de la empresa pone sobre la mesa, según el autor, la contradicción entre el esfuerzo exigido a la iniciativa privada en la campaña y la eficacia de los mercantes adaptados para la guerra en una expedición de estas características y, por otro lado, la controvertida política de inventivos propugnada desde Madrid, que en absoluto colmó las aspiraciones de los armadores. Cuando ocho años después negociaron con Ensenada el pago de sus compensaciones, tuvieron que conformarse con un 4% anual sobre el valor de sus naves, la mitad de lo pretendido.

El quinto capítulo del libro, realizado por Sergio Solbes Ferri, constituye un estudio sobre el proceso de recuperación experimentado por la Tesorería de Marina durante la primera mitad del siglo XVIII. Primero realiza un análisis institucional de los cambios en el sistema administrativo y en el control financiero de la armada. La designación de José Patiño como Intendente General de Marina en 1717 fue clave, pues se marcó el objetivo de crear de una verdadera marina de guerra bajo administración directa y pudo desarrollar un cuerpo de ordenanzas que, a la postre, resultaría decisivo para el programa de reformas navales encabezado por Ensenada. La segunda parte del trabajo, el análisis de las finanzas propiamente dicho, se centra en la serie correspondiente a la Tesorería General entre 1739 y 1750, fecha clave, ya que a partir de 1751 el Tesorero General asume el control de los caudales de la Depositaria de Indias. El autor analiza la provisión de víveres, partida más importante, que suponía algo más de un 65%, los gastos gestionados por Tesorerías de Ejércitos, que representaban un 29%, y los sueldos y gastos de marina, abonados por la Caja Principal, que suponían cerca de un 6%. A partir de las cifras analizadas, Solbes Ferri concluye que la marina española logró mantener elevados niveles de autonomía financiera durante la primera mitad del siglo XVIII, así como vías de ingreso extraordinarias que permitían cubrir el pago de gastos imprevistos.

Juan Marchena Fernández repasa la política de Carlos III de incentivar la presencia de oficiales en las principales academias españolas, donde adquirirían una sólida formación técnica y científica. El proyecto de formación de un cuerpo de militares ilustrados bajo Carlos III se sitúa en el contexto de las expediciones organizadas sobre el Brasil y Río de la Plata en 1776, con motivo del enfrentamiento con Portugal. El objetivo era ocupar definitivamente la colonia de Sacramento, enclave de gran importancia estratégica que durante años había sido objeto de tensiones y conflictos fronterizos. La expedición de 1776 fue la más importante que se organizó desde España, con un contingente de casi 10.000 hombres y un cuerpo de oficiales integrado por lo más granado de las academias militares españolas. La campaña, comandada por el virrey Pedro de Cevallos, estuvo marcada por las tensiones y diferencias entre éste y el comandante de las fuerzas navales Francisco Javier Everardo Tilly, y sus resultados quedaron en suspenso hasta la firma de la Paz de Versalles de 1783, cuando se consolida la recuperación de Sacramento, pero, por contrapartida, se abre la vía a la expansión portuguesa hasta los territorios del alto Perú. No obstante, e independientemente de las pérdidas territoriales, al autor le interesa destacar el marcado interés político de la expedición de 1776, ya que en ella participó un importante cuerpo de oficiales militares ilustrados, encargados de ejecutar las reformas administrativas que acabarían originando tantos cambios, a la postre, en el mundo colonial hispano.

Rafael Torres Sánchez, por su parte, utiliza la expedición anfibia más importante del siglo XVIII, la del duque de Crillon a Menorca en 1781, para

demostrar su tesis de que la movilización de recursos para la guerra era, fundamentalmente, una cuestión política. Para el autor del artículo, la elección de Cádiz y no Barcelona como puerto de salida, se debió a factores políticos y administrativos: las ventajas que presentaba Cádiz por su mayor disponibilidad a fuentes de financiación sólidas y seguras; un acceso mucho más rápido y directo al reclutamiento de tropas en el área circundante; mayores ventajas para la contratación y flete de transportes para la expedición, debido a la presencia de numerosos buques, firmas comerciales y compañías de seguros vinculadas al tráfico indiano; y el secreto o, mejor dicho, la capacidad para gestionar la información por parte de la Monarquía, cuya eficacia quedó demostrada gracias a una hábil campaña de desinformación, destinada a extender la creencia de que se organizaba una campaña con destino a América. La expedición de 1781 exigió un enorme esfuerzo de coordinación en las operaciones de gestión de la información, abastecimiento, reclutamiento, flete de barcos y transporte de tropas y marcaría el punto de inflexión en el cambio de lo que Rafael Torres denomina revolución de la geoestrategia en la organización de expediciones navales de la Monarquía y la movilización de recursos para la guerra, cuestión, en su opinión, esencialmente política.

Pierrick Purchase pone de manifiesto la importancia del puerto y los arsenales de Brest en el entramado militar francés durante la Guerra de Independencia de los Estados Unidos. Será a fines de la década de 1770 cuando se erija en la base naval atlántica más importante de Francia, período calificado por el autor como la “edad de oro de Brest”. Durante dicha etapa, sus arsenales alcanzarían la máxima capacidad y operatividad, de modo que en los compases iniciales del conflicto podía haber algo más de 43.000 hombres entre trabajadores, marinos y soldados. Brest jugaría un papel clave como base de operaciones y punto de partida de las principales expediciones de apoyo a los rebeldes de las trece colonias. De todas ellas, Purchase destaca la que partió al mando De Grasse en marzo de 1781. Tras realizar un periplo por las costas del Caribe y asegurar las posesiones francesas en Martinica, De Grasse llevó una fuerza expedicionaria de 3.000 hombres desde Santo Domingo para auxiliar a las tropas de Rochambeau y Washington en su campaña contra Cornwallis en Yorktown. La entrada en combate con la flota de Hood y Graves se saldó con la victoria de De Grasse, cuyo papel decisivo en la victoria de Yorktown reivindica Purchase. En su opinión, la batalla marcó un hito decisivo en la Guerra de Independencia y, sin el apoyo logístico prestado por De Grasse a los generales de tierra, las tropas rebeldes no habrían vencido a las fuerzas británicas.

Allan J. Kuethe analiza las causas que llevaron a la crisis naval española a fines del siglo XVIII. Arranca en el reinado de Carlos III, para quien el desarrollo de la armada debía ser una prioridad estratégica en su enfrentamiento con Inglaterra. Se modificó la estructura de los barcos, se concentró el programa de reconstrucción naval en los arsenales de Ferrol, Cartagena y Cádiz, y se apostó

por la construcción de más navíos de línea y de mayor tonelaje. Este ambicioso programa supuso un importante incremento en el gasto bélico, sufragado gracias al dinero proveniente de América y, con la llegada al trono de Carlos IV, se volvería insostenible. Primero, porque la Revolución de 1789 acabó con el Pacto de Familia y convirtió en inviable cualquier plan de ataque sobre las islas británicas. Segundo y más importante, porque el bloqueo inglés sobre los caudales indios hacía imposible sostener semejantes niveles de gasto naval, por lo que se optó por la austeridad presupuestaria. Si en 1794 el poder naval español alcanzaba su cenit —79 navíos de línea y 53 fragatas—, un año después comenzaba la política de ahorro y abandono de los arsenales. Se iniciaba así un proceso de decadencia, que tendrá su primer exponente en Cabo San Vicente y su punto culminante en la batalla de Trafalgar de 1805, considerada por por Kuethe, más que la causa, el resultado inevitable de una crisis gestada desde años atrás y de la que la armada española nunca lograría recuperarse.

El décimo trabajo lo firman Marina Alfonso y Carlos Martínez Shaw. En él realizan un estudio diacrónico por los intentos de articular mecanismos de defensa en la ruta comercial del Galeón de Manila y Filipinas, desde fines del siglo XVI. Ante la ausencia de una armada real permanente, tanto el archipiélago como el Galeón de Manila tuvieron que buscar alternativas para su protección. Recursos como la “militarización” de los buques mercantes o la introducción, desde fines del XVI, de barcos y flotillas de escolta, no fueron suficientes para arrostrar el problema del corso en la zona, representado por japoneses, musulmanes malayos y, muy especialmente, holandeses e ingleses. Desde Madrid, incluso, se proyectó la articulación de una nueva ruta alternativa a la que partía de Acapulco, mediante el recurso a la armada, con 14 expediciones entre 1765 y 1784. Los autores se centran en la del *Buen Consejo*, realizada entre 1765 y 1767, muy importante por varias razones: marcó las relaciones entre la Península y Filipinas, fue el primer buque español en doblar el Cabo de Buena Esperanza, inauguró un nuevo sistema de defensas en el archipiélago, abrió una ruta comercial inédita y revistió, además, un notable carácter científico. No obstante, a pesar de esta iniciativa y de la creación a fines del XVIII de la Escuadra de Asia, que hasta 1803 actuaría como escolta del Galeón, tanto el archipiélago como los buques mercantes carecieron de una armada permanente que les asistiese frente a los enemigos de la Monarquía.

José Manuel Serrano Álvarez cierra el libro con un trabajo en el que resalta la importante aportación de América al programa de reconstrucción naval español en el siglo XVIII. Si se quería asegurar la defensa de los territorios americanos, Madrid debía fortalecer su armada y eso solo era posible adoptando un ambicioso programa de reconstrucción naval, vinculado a la protección de las colonias americanas, que afectaría a las tres grandes áreas geoestratégicas de la América hispana. Por un lado, la costa pacífica, donde el astillero de El Callao, acabará desempeñando un papel secundario en el contexto estratégico indiano. Por otro,

el área de Tierra Firme, con Cartagena de Indias como puerto más importante y una relevancia cada vez mayor como centro logístico y de abastecimiento en la zona. Por último, el área *circuncaribe*, donde destacó La Habana, convertida en el principal arsenal y centro de construcción naval de América, gracias a su fácil acceso a reservas madereras, el dinero proveniente de Nueva España y el apoyo de la elite local a la política de construcción naval. A pesar de las nefastas consecuencias que tuvo la ocupación británica en 1762, tras su restitución a la Monarquía se recuperó rápidamente, se registró una revitalización del astillero y se incrementó su producción naval entre 1770 y 1780. La Habana acabaría consolidándose como el astillero más importante y productivo de la Monarquía en la segunda mitad del siglo XVIII, prueba fehaciente de la importante contribución de América a la política naval española.

Como puede observarse, las investigaciones recogidas en este libro colectivo tratan de responder a buena parte de las preguntas planteadas sobre el funcionamiento de la enorme maquinaria naval desplegada por la Monarquía de los Borbones en el siglo XVIII a ambos lados del Atlántico. En ella se recogen, como hemos visto, aportaciones muy novedosas, que toman en cuenta factores tan importantes como la legislación, la administración y el marco institucional de la marina, la logística del abastecimiento de las armadas, la evolución de los gabinetes y la toma de decisiones a nivel político, el reclutamiento de tropas y oficiales, la gestión de los recursos financieros y de la información, la vinculación de la armada real a la iniciativa privada mercantil, o los nuevos patrones y modelos navales que afectaron a la estructura y morfología de los navíos de línea. Todas ellas, en suma, nos permiten conocer mucho mejor el funcionamiento de la armada española y los esfuerzos arbitrados por el estado borbónico para su desarrollo en el siglo XVIII. Debemos, pues, felicitarnos por su publicación.

*Antonio Jiménez Estrella*