

IVÁN VALDEZ-BUBNOV: *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Iberoamericana, 2011, 488 páginas.

Este trabajo es la ampliación de la tesis doctoral de Iván Valdez-Bubnov, defendida en la Universidad de Cambridge en 2005. Ya en las primeras líneas de la introducción el autor define su ambicioso doble objetivo: analizar desde mediados del siglo XVI hasta el final del XVIII la relación existente entre el desarrollo de la tecnología naval y las necesidades estratégicas del sistema marítimo español, y comprender el impacto de la construcción naval en el desarrollo de políticas de centralización administrativa.

Para ello realiza un largo recorrido histórico desde la Baja Edad Media hasta el final del siglo XVIII a través de las claves que progresivamente fueron modelando la modernización del Estado, analizando las interacciones entre la evolución de la construcción naval, las decisiones de la política naval, el desarrollo de la administración estatal en relación con la política naval y el del propio poder político ejercido por la corona para consolidar su dominio imperial. Durante esta larga navegación, Valdez-Bubnov explica este complejo proceso, analizando la influencia de los factores decisivos en la formación de esa trenza de condicionantes que configuraron la modernización del Estado.

En este sentido, el autor explica cómo influyó en las decisiones políticas la rivalidad entre los grupos de poder en torno a Cádiz y a Sevilla para posicionarse como cabeceras metropolitanas de la Carrera de Indias. O cómo el control de los factores productivos relacionados con la construcción naval y el desarrollo tecnológico de los bajeles estuvieron condicionados por la dicotomía entre la iniciativa privada y la construcción por asientos frente a la administración directa del Estado, a lo largo de toda la Edad Moderna. También estudia la influencia de las distintas necesidades de los principales demandantes de barcos: el comercio para la Carrera de Indias y el Estado para la guerra, así como las condiciones económicas y las posibilidades financieras de cada etapa, y el desarrollo tecnológico naval en Francia e Inglaterra y sus transferencias a España.

El análisis de tantos factores deja claro el fin último en el que convergieron todos los esfuerzos: el dominio geopolítico y la conservación de los territorios imperiales junto al apoyo al comercio colonial, convertido en la piedra angular de la capacidad financiera de la Monarquía.

Para esta dilatada y complicada singladura el autor se pertrecha con un amplio conjunto de documentación recolectado en el Archivo del Museo Naval de Madrid, el Archivo General de la Marina «Don Álvaro de Bazán» (El Viso del Marqués, Ciudad Real), el Archivo General de Simancas, el Archivo de Indias, el Archivo Histórico Nacional, la Real Academia de la Historia y la Biblioteca Nacional, al que suma los principales tratados sobre construcción naval escritos desde media-

dos del siglo XVI y las Ordenanzas navales, junto con una considerable bibliografía. La obra está estructurada en siete capítulos acompañados de una introducción y conclusiones, así como de varios índices de gran utilidad.

En el primero, Valdez-Bubnov, apoyándose en una extensa base bibliográfica de trabajos de Historia y construcción naval, hace un encomiable esfuerzo sincrético para entretener un entramado que abarca desde el siglo XIII hasta el XVII, comprendiendo las transformaciones tecnológicas de las embarcaciones y la respuesta de la construcción naval a las necesidades de la corona para consolidar su presencia y su dominio geopolítico en territorios distintos y distantes entre sí: las vertientes mediterránea (con extensión al Norte de África y a los reinos italianos), y atlántica de la península (con extensión hasta las Indias), y el Cantábrico con su extensión hasta Flandes. Para estudiar el complejo sistema naval hispánico descentralizado de un periodo tan amplio, el autor se remonta a la Baja Edad Media y recorre a grandes saltos casi cinco largos siglos de evolución, empezando con los sistemas marítimos castellano y aragonés, seguidos del que desarrollaron los Habsburgo a partir de la unión de coronas hasta finales del XVII. Estos sistemas se caracterizaron básicamente por la lucha a la que dieron lugar los intereses contrapuestos de los demandantes de barcos (el comercio para transportar mercancías y la corona para hacer la guerra) a la hora de formular las medidas y propiedades de los bajeles, que quedó reflejada en unos diseños de mayor o menor porte.

A través de la descripción de distintas tipologías de naves como la galera y el buque manco y de alto bordo nos adentramos en su desarrollo tecnológico, realizado en función de múltiples factores, como las demandas de las economías marítimas y navieras existentes y asentadas en El Cantábrico, la función para la que estaban destinadas (el comercio o la guerra), la introducción de la artillería a bordo y su propia evolución, los distintos ámbitos geográficos en los que navegaban: el Mediterráneo, el Atlántico o el Mar del Norte. Conciliar tantos factores en un modelo de barco polivalente solo fue posible hasta que la Monarquía se convirtió en un Estado militar que demandó un buque de guerra específico. En el curso de esta evolución surgieron tanto los tratados de construcción naval que respaldaron distintas tipologías de buques en función de intereses concretos, como las regulaciones legales. Desde muy pronto, la corona fue diseñando una legislación naval (Ordenanzas) para conciliar tantos intereses contrapuestos, encaminada a que se fabricasen naves que sirvieran tanto para el transporte de mercancías como para hacer la guerra.

Para evitar que el progresivo intervencionismo frenara la iniciativa privada, auténtico motor de la construcción naval, la corona compensó su labor legisladora con mecanismos como los embargos a cambio de una amortización, o los préstamos a modo de incentivos para los constructores navales. En el progresivo intervencionismo de la corona en el diseño del sistema naval y del diseño de los buques, jugó un papel relevante su obligación de garantizar la protección del territorio, de sus súbditos y del comercio. A esa obligación responde la paulatina

creación de diversas armadas regionales siguiendo el ritmo marcado por la incorporación de nuevos territorios, unas financiadas por la corona mediante asientos, otras vía el impuesto de la avería, que caracterizaron el sistema naval español hasta la llegada de los Borbones.

La llegada de Felipe V al trono español y la de sus asesores franceses a la administración del Estado, cambiaron por completo el sistema naval descentralizado existente, a través de la importación de los modelos de administración y gestión centralizados que había desarrollado Colbert en el último tercio del siglo pasado en Francia. A este cambio progresivo es al que el autor dedica los restantes seis capítulos, de forma mucho más detallada, gracias al uso de una rica documentación archivística.

El segundo capítulo estudia los primeros veinte años del Setecientos, en los que los administradores franceses introdujeron la base del nuevo sistema marítimo centralizado, aunque fueron marinos-comerciantes españoles como Bernardo Tinajero de la Escalera, quienes por un lado configuraron la Secretaría de Marina y la Real Armada como instituciones centralizadas, profesionalizadas y dependientes de la corona. Y, por otro, para restaurar el poder naval, establecieron los primeros programas de construcción naval por asiento, incorporando a los centros navieros cantábricos ya existentes, el ámbito americano a través del astillero de La Tenaza en La Habana y el ámbito mediterráneo, a través de los astilleros catalanes. Al mismo tiempo, introdujeron en los contratos una mayor intervención fiscalizadora por los oficiales de la corona y una significativa disminución de atribuciones de los asentistas.

Estas características se convirtieron en una tendencia progresiva hasta desembocar en la construcción de grandes series de navíos y fragatas por administración directa a mediados del siglo. Asesorando a Tinajero destacaron dos personajes cuyas aportaciones tuvieron una influencia trascendental en el nuevo sistema naval, el francés Juan de Monségur, y el marino-constructor naval Antonio de Gaztañeta. El primero, basándose en la experiencia francesa, adaptada a las características específicas españolas, redactó un detallado programa para configurar la Secretaría de Marina como un ministerio con jurisdicción propia, globalizador de toda la actividad marítima. Por su parte, Gaztañeta diseñó los modelos de navíos incorporando la evolución de la metalurgia española y de la fundición de cañones, estableciendo en 1722 un sistema completo para la construcción seriada de navíos de 60, 70 y 80 cañones y diseñando un modelo tecnológico estandarizado y exclusivo de buque de guerra de 60 cañones y 963 toneladas con 12 portas por banda.

La incorporación de José Patiño como Intendente de Marina supuso el impulso decisivo en la consolidación de las reformas de inspiración francesa, al crear las infraestructuras profesionales del sistema marítimo del siglo XVIII. La construcción de embarcaciones empezó a funcionar por administración directa, acompañada de una progresiva concentración de la producción de buques en bases navales controladas por administradores de la Armada, relegando la iniciativa

privada tradicional a labores de aprovisionamiento y transporte. En este contexto normativo, vieron la luz los primeros presupuestos centrales de la Marina, ilustrativos de la naturaleza militar y naval de la Monarquía.

El tercer capítulo está dedicado a la decisiva etapa ministerial de Patiño en la consolidación de la intervención estatal en la construcción naval en todo el ámbito imperial. Fue un largo proceso, debido a las dificultades para crear las estructuras financieras, las instituciones gestoras y las instalaciones precisas, durante el cual se siguió recurriendo a los asentistas cántabros. A pesar de que los buques se siguieron construyendo conforme a los paradigmas de Gaztañeta, la incorporación del constructor naval francés Cipriano Autrán contribuyó a que se adoptaran progresivamente las principales innovaciones introducidas por los constructores franceses (incremento de la eslora y una nueva configuración de las baterías) tendentes a incrementar la potencia de fuego y las dimensiones de los buques, las cuales crearon una nueva generación de navíos de guerra de 70 cañones.

El cuarto capítulo se centra en las actuaciones llevadas a cabo por el marqués de la Ensenada durante su etapa como secretario del Almirantazgo para culminar el proceso de centralización, promoviendo decisivas reformas administrativas para fortalecer el sistema marítimo. De forma paralela, las aportaciones del constructor Autrán al sistema de Gaztañeta también se consolidaron en 1740 en un nuevo sistema de medidas y proporciones para distintos tipos de naves, siguiendo la tendencia de incrementar sus dimensiones con respecto al sistema anterior. Finalizada la Guerra de la Oreja, Ensenada, basándose en el sistema de Autrán, puso en marcha su gran proyecto de rearme naval que sorprendentemente supuso un nuevo punto de inflexión en la tecnología aplicada. En efecto, siguiendo las pautas de los constructores franceses que estaban incorporando innovaciones inglesas a su sistema constructivo, Ensenada envió a Jorge Juan a Inglaterra para importar las mismas innovaciones, nombrándole a su regreso supervisor de la construcción naval. Esto conllevó también que se encomendara el diseño de los nuevos navíos a técnicos ingleses en un momento en el que, paradójicamente, Inglaterra había asumido las características del sistema Gaztañeta-Autrán, copiadas del *Princesa*, un navío de 70 cañones apresado en 1740 durante la Guerra de la Oreja. Los constructores ingleses incorporaron a su copia del *Princesa* algunas mejoras también tomadas de navíos franceses apresados, como respuesta al notable incremento de la potencia de fuego y de tamaño desarrollados por los constructores franceses, que eran precisamente las innovaciones que Autrán había importado en España.

A la etapa ministerial de Ensenada está dedicado el quinto capítulo. La gran envergadura de su proyecto de rearme naval obligó a simultanear la construcción en los arsenales de la corona por administración directa de grandes series con los asientos a particulares establecidos en Cantabria, aplicándose a todos los bajeles el mal llamado «sistema inglés». Igualmente estimuló la demanda y producción de materiales estratégicos como la madera, la jarcia o la lona, cuya producción también fue progresivamente intervenida y regulada mediante ordenanzas. Sin embar-

go, el «sistema inglés» no fue la panacea tan deseada, ya que los navíos presentaron serios problemas en el ensamblado de las tablas.

Los dos últimos capítulos se corresponden, uno con la etapa del ministerio de Julián de Arriaga a partir de la llegada de Carlos III a España (con sus planes de rearme y fortalecimiento de las estructuras navales y militares para entrar en la Guerra de los Siete Años y el consiguiente acercamiento a Francia), y el otro con el gobierno de Carlos IV, que conoce un galopante endeudamiento y el ocaso de la construcción naval. La derrota de ambos aliados frente a Inglaterra en 1762 supuso la puesta en marcha por parte del ministro francés Choiseul de un nuevo proyecto de rearme naval enfocado a un nuevo enfrentamiento con Inglaterra, para el que necesitaba sumar sus fuerzas a las de España, en un intento de igualarlas a las del rival, que por entonces ya se había convertido en la primera potencia naval. De este modo, se inició también en España, bajo la influencia tecnológica francesa, aportada por el ingeniero Francisco Gautier una acelerada carrera de construcción de buques de guerra, que conllevó una progresiva militarización del sistema naval en todos sus ámbitos. Y aunque al final del ministerio de Arriaga se alcanzó con creces el objetivo de superar numéricamente a Inglaterra, por el contrario, su continuidad durante las siguientes décadas, de la mano ya del cuerpo de Ingenieros, y su desproporción en relación con la capacidad financiera del Estado, generaron a partir de 1780, una enorme deuda que colapsó a finales del siglo la actividad constructiva.

Hay que agradecer a Valdez-Bubnov su gran esfuerzo para recopilar lo ya escrito, que era mucho, confuso y contradictorio, incorporando nuevos datos que ayudan a entender mejor una historia contextualizada de la construcción naval española hasta finales del siglo XVIII. En este sentido, se echa de menos una ampliación de las etapas anteriores al siglo XVIII y un mayor análisis de los aspectos constructivos puramente técnicos, que hubiera sido muy revelador sobre las influencias aportadas por otros sistemas constructivos. Igualmente, la consulta de bibliografía española actualizada para algunas de las contextualizaciones históricas (el autor ha seguido mayoritariamente a Fernández Duro) hubiera evitado pequeñas confusiones e inexactitudes. En cualquier caso, es un trabajo riguroso y de imprescindible lectura, llamado a convertirse en una obra de referencia.

María BAUDOT MONROY

UNED

ÁLVARO CHAPARRO SANZ. *Educarse para servir al Rey: el Real Seminario Patriótico de Vergara (1776-1804)*. Universidad del País Vasco. Guipúzcoa, 2011. 421 págs. ISBN: 978-84-9860-499-3

El trabajo de Álvaro Chaparro Sanz se introduce en el estudio de los ilustrados vascos, una obra cuya atención focaliza sobre los actores y los procesos ligados a