

RESEÑAS

IVÁN VALDEZ-BUBNOV, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2011, 515 pp. ISBN 978-607-02-2649-6

Resulta paradójico que disponiendo la España de la edad moderna de un sistema naval poderoso (si exceptuamos la segunda mitad del siglo xvii), y disfrutando de una innegable tradición naval, sean tan pocos los estudios de conjunto contemporáneos sobre uno de los más decisivos aspectos de la política imperial hispana. No hay que olvidar que la esencia del poderío español entre los siglos xvi y xviii se basó en el control oceánico del Atlántico, y que sus buques y marinos supieron hacer frente con éxito tangible a los ataques coordinados de las principales potencias europeas. El libro del profesor Valdez-Bobnov, destacado especialista en historia naval adscrito a la Universidad Nacional Autónoma de México, trata, en una notable investigación, de soslayar tan inexplicable vacío.

Hasta la llegada de este libro, los historiadores y expertos en el tema han tenido que recurrir una y otra vez a los mismos tex-

tos, que pese a su evidente utilidad,¹ no se aproximaban al estudio interdisciplinar, transversal y profundo que caracteriza al texto del historiador mexicano. Con esto no queremos decir que no hayan existido evidentes progresos historiográficos sobre la Marina de guerra española, principalmente durante el siglo XVIII, pero éstos suelen ser especializados o de miradas prospectivas regionales y sectoriales. Valdez-Bubnov ha roto con esta secuencia para ofrecernos una mirada global que, si bien no se puede considerar una historia general de la Armada española, sí es al menos lo más moderno de que disponemos hoy en día sobre la estructura, organización y tecnologías navales en la España dieciochesca.

Poder naval y modernización es un libro bien escrito, cuyo principal mérito es doble. Por una parte, logra una síntesis bien organizada de la evolución del poder naval hasta el siglo XVIII, con especial énfasis en el desarrollo y permanente adaptación de la tecnología al servicio de los intereses políticos de Madrid. El enfoque de la investigación ha sido centrado en un aspecto novedoso, como es la vinculación de las decisiones en política naval respecto de la propia evolución de la tecnología en este campo, logrando que el lector disponga de un hilo conductor que conecta los aspectos políticos y administrativos de la marina de guerra española, con los permanentes cambios adaptativos que la técnica y la tecnología navales operaron al servicio del control de los mares. Por otra parte, el voluminoso libro encierra un ímprobo trabajo de archivo que discurre por los siete archivos españoles que acogen material para la historia naval. Aunque el autor maneja con gran solidez la mayo-

¹ Las más importantes probablemente sean: Juan Miguel de los Ríos, *Historia de la Real Armada*, Madrid, Imp. de Don Salvador Albert, 1839; Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y León*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1895-1903, 9 vols.; Jorge LASSO DE LA VEGA, *La Marina Real de España a fines del siglo XVIII y principios del XIX. Memorias de familia, tipos, escenas y cuadros de costumbres, apuntes y materiales para la historia de la Marina española*, Madrid, Imp. Vda. de Calero, 1863.

ría de la bibliografía existente, este libro es esencialmente un trabajo de investigación original, que ofrece además al investigador naval la ventaja de que el autor ha impregnado las páginas con una enorme cantidad de tablas y datos directamente entrelazados con paciencia de los archivos, lo que supone un generoso aporte para futuras consultas e investigaciones de otros historiadores.

El primer capítulo está dedicado a los siglos XVI y XVII, y es en esta parte donde podemos encontrar ciertas limitaciones. Aunque los estudios navales sobre el siglo XVII español están aún a la espera de obras de conjunto modernas, disponemos de una gran variedad de textos sobre el siglo XVI que habrían dado al autor la posibilidad de equilibrar los dos siglos de los Austrias con el siglo borbónico, que es donde Valdez-Bobnov centra su investigación. Tal vez se echa en falta una utilización más extensa de la magnífica obra de José Luis Casado Soto,² enfocada precisamente en los aspectos tecnológicos, así como un cierto aparatage de fuente documental para relacionar, desde la propia investigación de archivo, los profundos cambios que operaron respecto del poder naval español entre los siglos XVI-XVII y el XVIII.

El segundo capítulo versa sobre los primeros pasos de la naciente Armada española a comienzos del siglo XVIII, así como de las singulares luchas de poder para hacerse con el control de la institución naval y su sistema de asientos. Las mejores páginas aquí sin duda son las que dibujan la pugna entre José Patiño y sus no pocos enemigos por completar un enfoque global (y americano) de la armada española. Apoyándose en los textos contemporáneos de Bernardo Tinajero y Jerónimo Uztáriz, el autor logra hacer visualizar que el problema en las dos primeras décadas del siglo no era otro que la creación de una estructura administrativa y financiera permanente para el desarrollo eficiente de la Marina, y esta estructura pasaba a

² En especial su excelente libro *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, San Martín, 1988.

su vez por comprender la dimensión centralizadora que los primeros responsables de Marina querían dar.

El siguiente capítulo abre la puerta al papel primordial que acabaría teniendo América para el futuro de la Marina de guerra. Valdez-Bobnov comienza sus páginas acertando en focalizar que el epicentro de todas las reformas navales iba a estar en torno a los tipos de contrataciones y al papel que el Estado presumiblemente iba a desarrollar. Desde aquí se traslada ese debate a América, donde el autor quiere precisar que es donde mejor se visualizó tan singular dilema. La Habana fue durante la segunda y tercera décadas del siglo el lugar en que comenzó a divergir la política supuestamente centralizadora respecto de la Marina, porque como bien se demuestra en este capítulo, mientras en la Península los aires corrían en dirección al control estatal de los diseños navales, en La Habana y su imponente astillero el asentista Juan de Acosta se decantaba por lo privado. De ahí se deduce que los problemas de la construcción naval no estaban tan fuertemente relacionados a ambos lados del Atlántico.

En el capítulo IV se bosqueja un inquietante problema. El autor detecta con habilidad los complejos problemas de la monarquía a la hora de hacer valer un plan claro y decidido de centralización y maximización global de los sectores estratégicos decisivos para la Marina de guerra. Por una parte, la institución del Almirantazgo tal vez trataba, según el autor, de dar homogeneidad al plan de coordinación general con diseños de los presupuestos bajo control público, mientras que en La Habana la monarquía se ve obligada a ceder los instrumentos de construcción naval a manos privadas (Compañía de La Habana), sin duda debido a la fuerte raigambre de su élite comercial local, insertada en los negocios del tabaco y el azúcar (pp. 261-262).

Este dilema parece aclararse en el siguiente capítulo, con el análisis de la política general del impotente ministro Ensenada, y su programa de construcción a la inglesa, basado en un fuerte y rígido

do control estatal. La lucha de intereses entre los constructores que seguían modelos franceses y los apoyados por la política ensenadista no está, sin embargo, aclarada del todo, ya que el autor si bien reconoce que este fue el eje central de Ensenada (la construcción a la inglesa), en otra parte menciona que hay que recoger esta iniciativa con “cautela” (p. 296). El autor pasa por alto la innegable trascendencia de insertar los problemas navales y tecnológicos del debate con las intrigas palaciegas en las que se vieron envueltos Ensenada y su rival Carvajal, ministro de Estado. No hay que olvidar que la pugna por el control de los recursos navales estaba inserta en un plan de mayor envergadura y alcance, como era inclinarse en política exterior hacia Francia o Inglaterra y, por consiguiente, la importación de sus modelos tecnológicos. Estos aspectos de la diplomacia de mediados de siglo, magníficamente analizados en algunas obras,³ debieron ser el eje articular para comprender mejor el innegable atractivo del problema tecnológico, muy bien expuesto por el autor.

El capítulo VI, el de mayor extensión del libro, hace un excelente recorrido por la segunda mitad del siglo XVIII, con especial hincapié en la permanente inserción de reglamentos de construcción navales, modificaciones y adaptaciones tecnológicas, y el exponencial incremento tanto del gasto como del número de unidades. En su investigación, el autor pondera el notable aumento del presupuesto naval en época de Carlos III, con los acuciantes problemas de gasto público del Estado, en un tiempo en que la política exterior de España fue en especial agresiva. Resuelto aparentemente el dilema del control estatal de la maquinaria naval, Valdéz-Bubnov se desplaza hacia América, cuyos recursos en plata resultaron esenciales. El centro del

³ Juan MOLINA CORTÓN, *Reformismo y neutralidad: José de Carvajal y la diplomacia de la España ilustrada*, Badajoz, Editora Regional de Extremadura, 2003; Didier OZANAM, *La diplomacia de Fernando VI: correspondencia entre Carvajal y Huéscar, 1746-1749*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1975; José Luis GÓMEZ URDÁÑEZ, *El proyecto reformista de Ensenada*, Lleida, Milenio, 1996.

problema naval se traslada, por tanto, allá donde existía una fuerza activa capaz de sostener un amplio programa de construcción naval con menores tensiones presupuestarias. Aunque el autor defiende que “la centralización administrativa y financiera del sistema naval imperial, pese a sus múltiples dificultades, alcanzó las posesiones más lejanas de la corona” (p. 403), en clara alusión a su análisis respecto de La Habana, El Callao y Manila, lo cierto es que la propia exposición dejaría entrever, en especial respecto de La Habana, que allá operaron mecanismos poco claros, a veces híbridos, en lo que respecta al control estatal. Si bien es cierto que en la Península los tres departamentos navales estaban férreamente controlados por la Secretaría de Marina (y fiscalizados por Hacienda), en La Habana el número de contrataciones privadas relacionadas con su astillero durante las dos últimas décadas del siglo XVIII abre la posibilidad de insertar en el debate un doble espacio de articulación del programa naval. Hay que tener en cuenta el notable poder de la élite habanera, cuyos intereses fueron concomitantes con los del astillero siempre y cuando no representaran un freno para sus actividades relacionadas con los negocios de tabaco y azúcar, principalmente. La fuerte oposición de esta misma élite, muy activa con el astillero hasta la década de 1770, durante las últimas décadas del siglo respecto al control de las maderas para la construcción naval, refleja un desplazamiento de los intereses hacia fuera del arsenal, obligando al Estado a ofrecer contrataciones más pequeñas, y de índole privada, a múltiples actores locales, antes desplazados. Pese a que los dineros públicos procedentes de México seguían afluyendo en grandes cantidades hacia La Habana, como brillantemente expone el autor, éstos iban destinados cada vez más hacia el sostenimiento de las flotas, sumamente activas y costosas durante la guerra contra Inglaterra de 1779-1783. Este detalle, que escapa parcialmente a Valdéz-Bubnov, nos induce a pensar que La Habana dejó de operar en beneficio del programa de construcción naval pensado para ambos lados del Atlántico, en gran medida por el desinterés de sus élites locales.

El último capítulo analiza la consabida crisis y colapso del sistema de construcción naval a finales del siglo XVIII. Este declive tuvo tanto que ver con la pérdida del control de sus recursos dineros por parte de la Secretaría de Marina, como con la enorme presión presupuestaria a la que se vio sometida la Tesorería General en los últimos años de la centuria, marcados por una acuciante política exterior. El autor despeja la incógnita sobre La Habana al mostrar cómo el sistema de asientos resultaba, aparentemente, más útil desde el punto de vista presupuestario para las autoridades del momento. De esto se extrae la idea de que, aunque a lo largo de este excelente libro el problema tecnológico sustruía una enorme fuerza al programa de rearme de la Marina, el asunto verdaderamente de fondo era la aplicación o no de un sistema público o privado de control y gastos navales.

Para concluir, la obra *Poder naval y modernización* representa un avance y aportación fundamental a la comprensión global del problema naval español durante la edad moderna. Si bien, como se ha apuntado, no es una historia del poder naval de la Monarquía hispánica, posiblemente el autor tampoco lo pretendía. Sin embargo, constituye un manual de innegable valor académico y, al día de hoy, el proyecto sintetizador contemporáneo más importante, en especial gracias a la magnífica labor documental que encierra. Un logro que posiblemente tarde años en superarse.

José Manuel Serrano
Universidad de Antioquia