

## Historia de un triunfo. La Edad de Oro de la Armada española

Trafalgar no solo supuso un desastre para la Armada española, también impregnó su historia anterior con la mácula del fracaso. Sin embargo, la Real Armada vivió en el siglo XVIII una auténtica Edad de Oro que la permitió situarse a la vanguardia militar, técnica y tecnológica y competir en igualdad de condiciones con las marinas más poderosas del mundo. Este formidable libro, fruto de cinco años de intenso trabajo colectivo y el proyecto más ambicioso de Desperta Ferro Ediciones hasta la fecha, reivindica esta olvidada historia de un triunfo.



**Historia de un triunfo.**  
La Armada española en el siglo XVIII  
978-84-946499-2-9  
448 páginas  
21 x 29,7 cm  
Cartoné con sobrecubierta  
P.V.P. 44,95 €



Durante el siglo XVIII la Armada española alcanzó una auténtica Edad de Oro. Considerada a lo largo de la centuria como la segunda o tercera fuerza naval más importante del mundo, la Real Armada era capaz de operar en cualquier mar de la Tierra, con unos buques construidos con la más avanzada tecnología y sostenidos por una compleja y eficiente maquinaria administrativa. Pero esta historia del triunfo colectivo del conjunto de la sociedad española, en un contexto de creciente rivalidad internacional y con unas exigencias de constante renovación, ha sido minusvalorada tradicionalmente por la historiografía. El énfasis puesto en la derrota de Trafalgar frente a la marina inglesa ha proyectado una sombra descalificadora sobre todo lo logrado a lo largo del siglo XVIII, y creado un mito de ineficacia que, en realidad, nunca ha sido contrastado.

Frente a estas visiones reduccionistas, en *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII*, el especialista en historia naval Rafael Torres Sánchez, se apoya en la profunda renovación historiográfica de los estudios de historia naval realizados tanto dentro como fuera de España para ofrecer una nueva interpretación más realista y documentada en la que se abordan los múltiples elementos que componían el mundo de la Real Armada, desde la construcción naval y de arsenales a las condiciones de vida de los marineros, pasando por la experiencia de combate. Un formidable volumen que aporta una visión completa de ese complejo sistema naval que propició esta Edad de Oro de la Armada española, visión que se apoya en un espectacular aparato gráfico compuesto por un suntuoso repertorio de ilustraciones originales en las que se representan desde despieces de buques, diferentes tipologías navales, arsenales como el de Cartagena o el uniforme y armamento de la infantería de marina con un nivel de rigor y detalle nunca antes visto, junto con docenas de gráficos, cartografía histórica e imágenes y documentos de época.

**Rafael Torres Sánchez** (Cartagena, 1962) es catedrático de Historia en la Universidad de Navarra. Su investigación se ha centrado en la Historia militar del siglo XVIII. En la actualidad coordina Red Imperial Contractor State, un grupo internacional de investigadores sobre la movilización de recursos para la guerra en la Monarquía Hispánica del siglo XVIII. Entre sus monografías destacan *El precio de la guerra: El estado fiscal-militar de Carlos III, 1779-1783* (Marcial Pons, 2013), *Constructing a Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Spain* (Palgrave-Macmillan, 2015), *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century* (Oxford University Press, 2016).

Disponible el miércoles 1 de septiembre. Pincha en este [enlace](#) para obtener más información sobre la obra y [aquí](#) para consultar nuestro Catálogo de publicaciones.

### Contacto y entrevistas:

Javier Gómez Valero - Comunicación

Tel. 658 160 824 - [comunicacion@despertaferro-ediciones.com](mailto:comunicacion@despertaferro-ediciones.com)

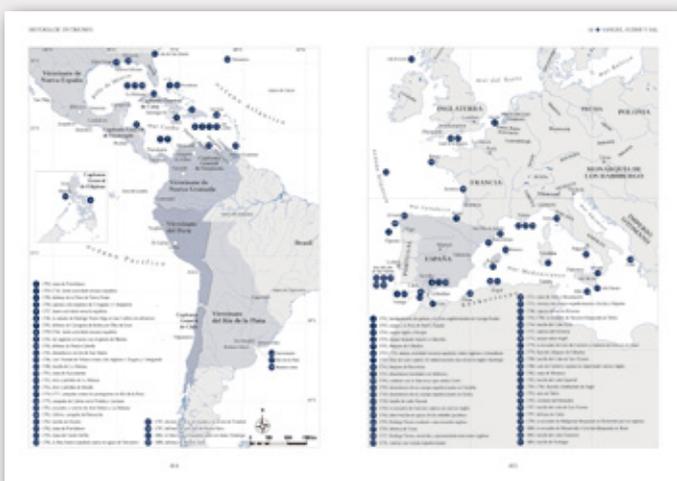
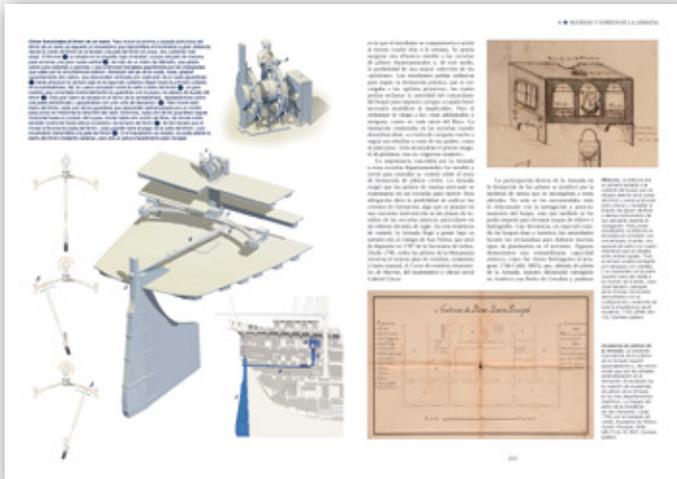
[www.despertaferro-ediciones.com](http://www.despertaferro-ediciones.com)



# DOSIER DE PRENSA



## RECORRIDO VISUAL POR *HISTORIA DE UN TRIUNFO*



# ENTREVISTA A RAFAEL TORRES SÁNCHEZ

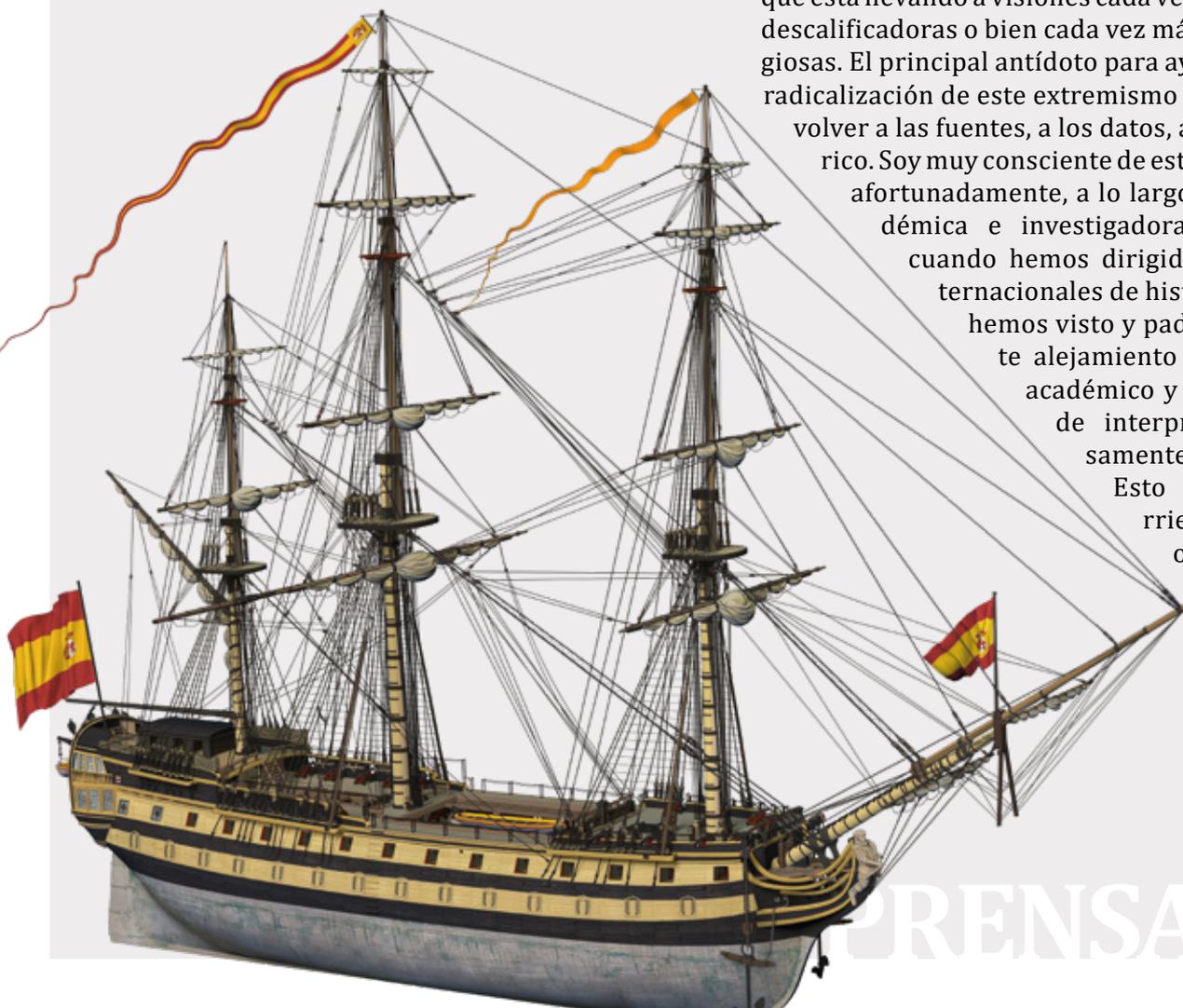
## ¿Por qué escribir un libro sobre la Armada española en el siglo XVIII?

Hay mucha información y aún más confusión sobre lo que realmente fue la Armada española del siglo XVIII. El énfasis puesto en la derrota de Trafalgar (1805) ha proyectado tradicionalmente una sombra descalificadora sobre todo lo logrado a lo largo del siglo XVIII, y ha perpetuado el mito de una marina ineficiente y en constante decadencia. Cualquier avance realizado durante el siglo XVIII ha sido criticado por ese paradigma finalista y valorado negativamente todo lo realizado anteriormente. La reacción historiográfica a esta interpretación ha sido ir al otro extremo, es decir, sobrevalorar el heroísmo mostrado por los marinos en combates navales o el nivel científico de algunos de los marinos españoles. El fenómeno reciente de los estudios sobre Blas de Lezo, Juan José Navarro, Ulloa, Jorge Juan, Malaespina, etc., insistiendo en el heroísmo y la modernidad científica puede ser una lógica reacción de revisión positiva, pero tampoco permite comprender cómo era realmente esa Armada. De tal manera que hoy día conviven una visión negativa, que minusvalora y no se preocupa de entender en su contexto lo que fue la Armada del siglo XVIII, con otra interpretación abiertamente positiva que enfatiza algunos hitos, pero

desconoce la realidad del esfuerzo colectivo que supuso construir una Armada durante todo un siglo. Era, pues, imprescindible revisar los avances historiográficos con las posibilidades que ofrecían las fuentes documentales para explicar por qué España pasó de prácticamente no tener una marina de guerra a finales del siglo XVII a disponer de la segunda flota más importante del mundo al iniciarse la década de 1790. Una marina capaz de operar en cualquier mar del mundo, con unos buques construidos con la más avanzada tecnología y sostenidos por una eficiente maquinaria administrativa. Sin duda, esta fue una apasionante aventura, que situó a las fuerzas navales españolas en el puesto más elevado a escala mundial alcanzado nunca y permitió que la Monarquía Hispánica llegase a su mayor extensión territorial. Comprender la realidad histórica de esta auténtica "Edad de Oro" de la Armada es el principal objetivo de este libro.

## ¿Y por qué ahora, tras más de veinte años de investigación en archivos internacionales y con publicaciones en editoriales como Oxford University Press?

Precisamente, ahora es más urgente que nunca abordar esa revisión, porque estamos viviendo en los últimos años un peligroso presentismo en las interpretaciones de lo que fue la Armada del siglo XVIII, que está llevando a visiones cada vez más negativas y descalificadoras o bien cada vez más positivas y elogiosas. El principal antídoto para ayudar a parar esa radicalización de este extremismo interpretativo es volver a las fuentes, a los datos, al contexto histórico. Soy muy consciente de este peligro porque, afortunadamente, a lo largo de mi vida académica e investigadora, especialmente cuando hemos dirigido proyectos internacionales de historia comparada, hemos visto y padecido el creciente alejamiento entre el trabajo académico y la simplificación de interpretaciones escasamente confirmadas. Esto que está ocurriendo también en otras áreas de la historia, en



PRENSA

el caso de la Armada es especialmente grave, porque sí contamos con unas fuentes excepcionales, en abundancia y calidad, con las que contrastar esas simplificaciones, como hemos podido constatar durante los últimos diez años en el *Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán"* (Viso del Marqués, Ciudad Real) y el *Archivo del Museo Naval* (Madrid), el *Archivo General del Cuartel General de la Armada*, así como los importantes fondos documentales y bibliográficos de la *Biblioteca Central de la Armada*, además de otros archivos nacionales, como el *Archivo General de Simancas*, *Archivo Histórico Nacional* o *Archivo de Indias*, y otros internacionales.

### ¿A qué se refiere con *Historia de un triunfo*?

Lo calificamos de triunfo porque fue más importante de lo que tradicionalmente se ha considerado, ya que hubo que construir prácticamente todo, desde los recursos humanos a los materiales, y hacerlo al mismo tiempo que la creciente rivalidad internacional exigía una continua renovación. Mantener este proceso de incesante cambio y transformación durante todo un siglo, y hacerlo de forma cada vez más eficiente, fue el triunfo de la sociedad española de la época. Es decir, fue un triunfo colectivo, no de un ministro ni de un gobierno. Fue un éxito que sólo se pudo realizar por el esfuerzo continuado de una sociedad y varias generaciones de españoles.

### ¿Cuál fue el principal reto al que se enfrentaron los españoles para construir la Armada del siglo XVIII?

Sin lugar a dudas, romper con la dependencia exterior. La marina de los Austrias había evolucionado hacia una dependencia de la importación de buques y suministros militares. Se acudía continuamente a los mercados europeos y eran proveedores extranjeros los que controlaba la tecnología, construcción, provisión y hasta mantenimiento, por lo que los beneficios de la demanda militar se alejaban de la economía española. Acabar y revertir esta dependencia fue el principal reto al que se enfrentaba la Armada. El triunfo fue, precisamente, que España alcanzó durante el siglo XVIII una completa autonomía para abastecer totalmente su demanda de buques, tecnología y suministros, y hacerlo con creciente eficacia en un contexto de intensa competencia internacional.

### Cómo se trasladó ese éxito en la autonomía para construir y mantener una Armada a escala planetaria al resto de España, o dicho de otro modo, qué beneficios aportó la demanda naval al desarrollo de España.

Siempre es polémico hablar de si el gasto militar es útil o no para el desarrollo, pero esa controversia no existía en el siglo XVIII, en ningún estado, ya que la mayoría de los ingresos públicos se dedicaban en to-

**Combate de una fragata española contra el navío inglés Stanhope** (ca. 1710), Ángel María Cortellini (1819-1887), Museo Naval, MNM-433, BVD. Dominio público.

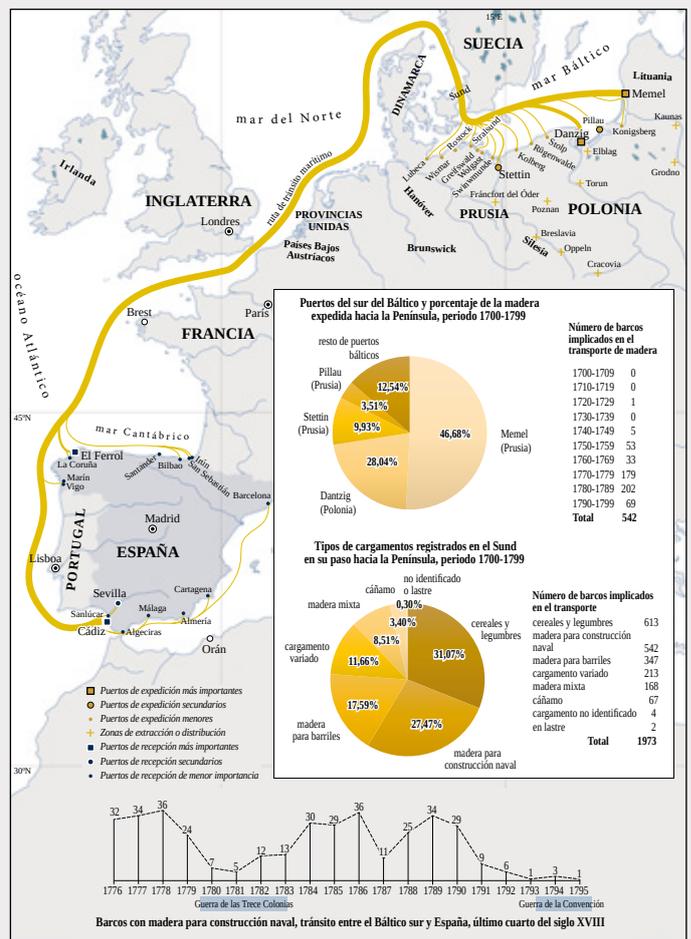


# DOSIER DE PRENSA

das las naciones a la guerra. Gran Bretaña, Francia o Países Bajos dedicaban más del 70 por ciento de todo su presupuesto a actividades relacionadas con la guerra, incluso en tiempo de paz, igual que lo hacía España. Lo importante no es tanto confirmar la absoluta prioridad en el gasto militar que se repetía en todos los estados de la época, sino cómo se realizaba ese gasto. De nuevo, aquí hubo una notable novedad, y un claro triunfo: España logró, por primera vez en su historia, que todo el gasto naval fuese realizado dentro de los dominios de la Monarquía Hispánica. Esto significaba que las rentas públicas volvían a la sociedad, ya fuese en forma de salarios, puestos de trabajos o demanda de suministros. Es decir, la demanda militar en el siglo XVIII tuvo un mayor efecto beneficioso para el desarrollo porque por primera vez circulaba totalmente dentro de la economía nacional e imperial. Además, y esto es importante subrayarlo, la demanda naval tuvo un efecto integrador en la geografía nacional e imperial realmente catalizador, ya que prácticamente todas las regiones españolas lograron beneficiarse, al participar y contribuir en la demanda de la Armada con la producción de buques o el transporte de suministros; algunas de ellas de forma muy intensa, como Cataluña, País Vasco y Andalucía. Ahora sabemos que esa demanda naval fue un importante motor del proceso de crecimiento regional e integración de un mercado nacional. Por lo tanto, podemos concluir que, más que nunca, la demanda naval del siglo XVIII permitió a España contar con una verdadera palanca de riqueza.

**Con frecuencia se habla de que la demanda de madera para la construcción naval esquilmo los bosques... A este respecto ¿pudo esta demanda naval tener también efectos negativos?**

Cualquier demanda concentrada en un espacio reducido y con recursos limitados produce un rápido agotamiento. La Armada necesitó ingentes cantidades de madera para su expansión, y hubo momentos en los que su demanda se concentró, como ocurrió a mediados del siglo XVIII en los bosques de robles de Cantabria. Ahora bien, la Armada no agotó los bosques españoles por varias razones. La Armada fue la principal interesada en aplicar una política de reforestación, plantíos y conservación de bosques. A lo largo del siglo, la Armada también fue descubriendo que era más barato importar madera del extranjero que cortarla en la Península, por lo que prefirió dejar como reserva estratégica las áreas forestales peninsulares. Además, hubo una tendencia a evitar la concentración y a dispersar la demanda hacia más áreas forestales, tanto dentro de la Península como en



otros territorios de la Monarquía Hispánica. Incluso se preocupó por un uso más racional y eficiente de la madera en la construcción, con una renovación continua en los tipos y formas de maderas empleadas en la elaboración de piezas. El verdadero problema en la segunda mitad del siglo XVIII no era la falta de madera en España sino el precio de compra impuesto a los propietarios por la Armada. De hecho, la conflictividad fue aumentando conforme los pueblos quisieron explotar y vender sus recursos forestales, y no tanto porque les faltara la madera.

**En el libro se compara la construcción de un navío con la edificación de una catedral en la Edad Media.**

En cierto modo el proceso de construcción que se seguía era similar y, sobre todo, lo era por el excepcional esfuerzo que requería. Si en la Edad Media el mayor reto tecnológico, económico y logístico era construir una catedral, en la Edad Moderna la obra humana más compleja de producir era un navío de guerra. Con frecuencia, el proceso de su construcción se ha simplificado y considerado un problema económico, pero en realidad era mucho más complicado, puesto que exigía una extraordinaria capacidad de coordinación y administración

de recursos humanos y materiales, especialmente cuando hubo que dotarse de flotas permanentes. Al desafío de lograr las capacidades para construir un buque, se sumó en el siglo XVIII la necesidad de una producción masiva y estandarizada, y todo ello con flexibilidad para implementar los continuos cambios y novedades tecnológicos.

### **¿La Armada se encargaba de construir todos sus buques, o tuvo que recurrir a comprarlos?**

Precisamente por la complejidad de la construcción de un buque, la necesidad de comprar navíos en los mercados internacionales se considera un indicador sensible de la incapacidad y la debilidad de una marina de guerra. En el caso de la Armada española del siglo se consiguió un rotundo éxito al reducir drásticamente la necesidad de esas compras. Los datos disponibles demuestran que se obtuvo un éxito contundente durante el siglo XVIII: sólo el 12 por ciento de los buques que entraron en servicio en la Armada fueron comprados. O, lo que es lo mismo, al no recurrir a comprar buques en el extranjero se aumentó aún más la incidencia de la demanda naval sobre el desarrollo del conjunto de la economía y la sociedad.

### **¿Dónde se construían los buques de la Armada?**

La construcción de la Armada del siglo XVIII implicó a toda la Monarquía Hispánica, algo que no ocurrió en la marina inglesa ni en la francesa. Durante la primera mitad de siglo, casi la mitad de todos los buques construidos para la Armada lo fueron en instalaciones fuera de la España peninsular. Esto fue decisivo, puesto que se produjo en una fase en la que los arsenales peninsulares no estaban todavía plenamente operativos. Durante la segunda mitad de siglo, cuando se produjo el mayor esfuerzo de construcción, el protagonismo fue de los arsenales y astilleros peninsulares, que botaron las tres cuartas partes de los buques construidos para la Armada. Con todo, la contribución americana y filipina siguió siendo importante; de hecho, cuantitativamente aumentó más de un tercio respecto a lo producido en la primera mitad de siglo.

**Marinero fumando en pipa.** El consumo del tabaco entre los marinos estaba muy extendido. Había varias formas de consumirlo, según el tipo de tabaco. Los marinos españoles preferían el tabaco Brasil, que era más barato que el que vendía la Renta del Tabaco en los estancos. Se consumía masticado, lo que era ideal para cuando se estaba trabajando, o en pipa. Jesús María Alía Plana y José Manuel Guerrero Acosta, El «Estado del Ejército y la Armada» de Ordovás: un ejército en el ocaso de la ilustración, Madrid, Ministerio de Defensa, 2002. Edición del manuscrito de Juan José de Ordovás, Estado del Ejército y la Armada de Su Majestad Católica, Paris, Biblioteca del Musée de l'Armée, 1807.

### **¿Se puede entonces concluir que una característica peculiar de la Armada española fue que en su construcción naval hubo una destacada participación los territorios españoles de ultramar?**

Efectivamente, mientras que Gran Bretaña y Francia evitaron el desarrollo de grandes arsenales y astilleros en América, debido al elevado coste que tenía enviar suministros y operarios y por la dificultad del control de su producción, España permitió la construcción fuera de la Península, en varias bases navales por todo el mundo, e incluso se logró disponer del mayor y más equipado arsenal y astillero fuera de Europa, el de La Habana. Las dificultades de construcción fuera de Europa eran iguales para España, que tuvo que enviar continuamente materiales de construcción naval, especialmente todo lo relacionado con el hierro, como cañones y clavazones, y también constantes envíos de cuadrillas de maestranza especializada y constructores. Todo esto con un enorme sobrecoste añadido, puesto que los sueldos de los operarios en La Habana eran siempre muy superiores a los que se cobraban en cualquier arsenal de la Península. No obstante, su actividad constructiva fue muy intensa y llegó a botar tres de cada diez buques construidos para la Armada.

### **¿Cómo se resolvió la necesidad de disponer de una Armada capaz de operar a escala planetaria?**

Ahora sabemos que la diferencia entre los estados de la época no estuvo tanto en producir un navío sino en desplegarlo en mares muy alejados de sus bases nava-



les. Para lograr esa extraordinaria capacidad de operar globalmente, se requería el mayor esfuerzo logístico, creándose centros de reparación y reabastecimiento. La Armada logró dotarse en el siglo XVIII de una red de bases navales a escala planetaria capaces de atender y apoyar los despliegues de sus buques en todos los mares conocidos, desde Manila a Menorca. Esto implicó crear instalaciones permanentes, con personal especializado, y sistemas de control y suministros estandarizados. De alguna manera, por esta vía la Armada también contribuyó al proceso de globalización, al intercambiar por todo el planeta personas, recursos, información y sistemas de administración y gestión.

**En el libro encontramos ejemplos de los beneficios que suponía el gasto naval para el desarrollo de la sociedad española de la época, pero también ofrece casos de todo lo contrario, de empeoramiento de las condiciones, como ocurrió con la burbuja inmobiliaria que provocaba la construcción de un arsenal.**

La concentración de la demanda y del gasto naval en una localidad tenía un impacto inmediato y drástico sobre su población y condiciones de vida. En el libro analizamos el caso concreto del arsenal de Cartagena, donde el notable aumento de empleo y la masiva inmigración, unidos a las limitaciones geográficas para la expansión urbana, provocaron un deterioro de las condiciones sanitarias y una auténtica burbuja inmobiliaria. Los habitantes de Cartagena tuvieron mayores oportunidades laborales, más posibilidades de acceder a un comercio más variado, a más periódicos y más imprentas... Pero también sufrieron una escalada desorbitada en los precios de sus viviendas, el hacinamiento y un grave empeoramiento en su salud.

**¿Qué diferencias había entre los marinos y el resto de la sociedad española de la época?**

Los marinos procedían del conjunto de la sociedad española, y compartían con ellos los mismos valores y diferencias sociales, y se incluía desde aristócratas hasta esclavos, pero también hubo una tendencia a diferenciarse del resto de la sociedad. Con la evolución hacia las flotas de guerra permanentes se necesitó marinos especializados, capaces de operar bajo los mismos principios. Había que reclutar, instruir y disciplinar a todos los tipos de marinos que se necesitaban, desde oficiales a operarios de la maestranza. Cada uno de los grupos de marinos se fue dotando de derechos y obligaciones, en los que las diferencias sociales se mantuvieron y se confirmaban de forma cotidiana con el uniforme, la alimentación, el alojamiento, la distribución del tiempo de trabajo y ocio y hasta en la aplicación de la disciplina. La Armada era un colectivo con fuertes diferencias sociales, exactamente igual que el resto de la sociedad de la época.

**¿Estaban bien pagados los marinos de la Armada?**

Este es un tema muy controvertido, precisamente porque la “sombra” de Trafalgar presenta a los oficiales como auténticos menesterosos, que no recibían con regularidad sus pagas o se les adeudaban anualidades enteras, y marineros casi desnudos y malnutridos. En realidad, esta sería una situación válida para la Armada de 1805, pero no para la del siglo XVIII. Los marinos fueron pagados durante el siglo XVIII con regularidad y algo más que el resto de la sociedad. Un capitán de navío ganaba como un pequeño comerciante o un médico de ciudad, un teniente de navío como un labrador propietario o un médico rural, y un marinero cobraba algo más que un maestro de escuela o que un jornalero. Los sueldos se mantuvieron congelados durante la mayor parte del siglo, exactamente igual que en el resto de la administración y sociedad. Modificar el sueldo se consideraba una mala praxis política, pues desautorizaba al gobernante y, al mismo tiempo, la estabilidad en la inflación de precios durante la primera mitad de siglo reforzó tal política. De hecho, no se revisaron al alza desde comienzos de siglo hasta 1787. Los mejor pagados eran los oficiales, no sólo por la jerarquía del mando, sino también porque al ser servidores y representantes del rey tenían derecho a una serie de gratificaciones extras para alimentación, criados y destino o mares en los que navegaba. Todo ello hacía incrementar sensiblemente el sueldo. El colectivo peor pagado era el de los infantes de marina, porque se les pagaba como soldados de tierra y se les descontaba el importe de la ración suministrada en el buque.

**El libro cuestiona la imagen tradicional de un empleo masivo de vagabundos condenados en los arsenales.**

Sí, hay suficientes evidencias que permiten concluir que los denominados “vagos” condenados por la justicia a servir en la Armada no tuvieron el papel tan importante que tradicionalmente se les ha atribuido. De entrada, la Armada no fue el principal destino de estos vagos recogidos y destinados por el Estado: sólo hubo un año de redada masiva importante, 1753, cuando se recogieron y sentenciaron a casi la mitad de todos los condenados del siglo. En conjunto, no llegó a suponer ni el 2 por ciento de todos los empleados en la maestranza de arsenales. Vagos, presidiarios y esclavos, se usaron en la Armada, pero en una proporción muy inferior a lo que tradicionalmente se ha apuntado, en parte, por el elevado coste de mantenerlos: custodia, alimentación, alojamientos, vestuario y asistencia sanitaria, todo lo cual hacía que su precio final fuese similar al de contratar mano de obra libre.

## **El libro dedica una especial atención a la alimentación de los marinos ¿fue esto otro triunfo de la Armada española?**

Sin duda. Dar de comer al marino en un buque no sólo era imprescindible sino también el mayor reto logístico al que se enfrentaba la Armada. Reunir, componer, distribuir y estibar millones de raciones, al tiempo que se controlaba su calidad, y hacerlo a escala planetaria, requería una sobresaliente capacidad de organización. El auténtico problema no era tanto económico como de construcción de un sistema eficaz de control y administración, que asegurase que el marino recibía los alimentos establecidos. La Armada mostró aquí una extraordinaria capacidad para adecuarse a la demanda creciente, para lo que implicó a proveedores particulares, peninsulares y del resto de imperio español. Pese a las lógicas limitaciones de almacenaje y conservación de víveres en los buques, la alimentación de los marinos en la Armada fue considerablemente mejor que la que podía acceder la mayoría de la sociedad de la época, ya que eran dietas variadas y, sobre todo, regulares, algo que no siempre ocurría la vida civil. A la preocupación de autoridades navales y cirujanos por cuidar la calidad de los alimentos por sus efectos en la salud, se unieron los hábitos culinarios españoles, lo que se tradujo en una menor incidencia en la Armada de enfermedades específicas de los marinos como el escorbuto.



## **Es recurrente la idea de las malas condiciones sanitarias de las tripulaciones de los buques, ¿esto fue realmente así?**

Objetivamente es cierto. Pensemos que cualquier marino podía enfermar más que el resto de la sociedad de la época debido a muchos factores, como por ejemplo la abigarrada convivencia en un espacio muy limitado, la fatiga del extenuante ritmo de trabajo y las limitaciones en la alimentación, a lo que había que sumar el riesgo de morir por accidente o en combate. El reto para la Armada fue, precisamente, paliar esos problemas y lograr que la salud de los marinos no fuese peor que la del resto de la sociedad. Los avances conseguidos por la Armada fueron sumamente importantes y sabemos que, en cuestiones esenciales, la asistencia sanitaria a los marinos llegó a ser considerablemente mejor que la disponible para la mayoría de la sociedad. Así, a diferencia de los civiles, los marinos de la Armada tuvieron acceso permanente, en cualquier parte del mundo, a la asistencia de cirujanos especializados, medicinas, enfermerías y hospitales, algo casi impensable para la sociedad de la época.

## **Aunque los españoles no estuvieran tan mal pagados, alimentados o proclives a la enfermedad como tradicionalmente se ha interpretado, sufrirían las duras condiciones de la convivencia en los buques, por la estricta disciplina y las limitaciones de espacio.**

La convivencia en un cualquier buque era muy restringida y exigente. Se trataba de un mundo que requería la más estricta disciplina para asegurar el cumplimiento de las obligaciones en las continuas y extenuantes maniobras, y la Armada no era diferente del resto de marinas de guerra de la época. No obstante, hay algunos datos significativos que muestran que la convivencia y el grado de conflictividad en la Armada al menos no fue peor que en otras marinas. En el libro ofrecemos datos concretos de los motines en las marinas inglesa, francesa y española en el siglo XVIII, porque la insurrección es un indicador de la agudización de la conflictividad dentro del buque. El número de motines muestra con rotundidad que la marina española tuvo menos sublevaciones a lo largo del siglo XVIII que las otras marinas. Incluso cuando se desciende a las causas de los motines (falta

**La pesca a bordo.** En los buques de la Armada no se pescaba, pero si la necesidad lo exigía o se daban las circunstancias, fondeado o con vientos en calma, se podía intentar pescar. Se podía hacer desde las embarcaciones menores o desde puntos sobresalientes, como las mesas de guarnición o apoyados en las anclas y bocas de cañones. Royal Museums Greenwich, Wikimedia Commons. Dominio público.

de pago, desacuerdo con las autoridades, calidad de los víveres...), en todos ellos las protestas y revueltas fueron más numerosas en las marinas inglesas y francesas. No cabe duda que los españoles compartirían unas condiciones de vida y trabajo muy penosas, agotadoras y exigentes, pero no peores que las del resto de marinas.

### **¿Cuál considera que fue la mayor debilidad de la Armada?**

La mayor parte de los problemas de la Armada y la causa principal de los límites en su desarrollo está en el menor desarrollo de una marina comercial, en comparación con los principales rivales europeos. El comercio y la marina mercante tenía un poderoso efecto sobre la marina de guerra, ya que garantizaba la formación y disposición de marineros, lo que facilitaba su reclutamiento. Al mismo tiempo, estimulaba la multiplicación de comerciantes y la acumulación de capital comercial; proveedores y crédito daban flexibilidad al gasto público. También ofrecía una demanda de construcción naval privada, que resultaba complementaria y útil para absorber y mantener en activo la maestranza en periodos de baja demanda pública. La Armada se tuvo que desarrollar sin las ventajas y estímulos de una mayor marina mercante, y esto, al final, fue su auténtico talón de Aquiles.

### **¿Para qué sirvió disponer de una Armada tan importante durante el siglo XVIII?**

Ya hemos señalado los efectos positivos y vertebradores de la demanda naval en la Monarquía Hispánica del siglo XVIII, pero el objetivo real de disponer de una marina de guerra no era aumentar los puestos de trabajo ni la demanda de productos. El objetivo en ese momento era esencialmente político, de defensa de la Monarquía. Si consideramos

el conjunto del siglo XVIII, podemos concluir que el resultado fue francamente positivo, puesto que la Monarquía Hispánica siguió extendiéndose territorialmente a lo largo de todo el planeta. El Imperio español era más grande y más global al final del siglo XVIII, y esto fue en buena medida la tarea y el resultado de la acción de la Armada. No es casualidad que la Monarquía Hispánica alcanzase en 1790 su mayor extensión territorial histórica, precisamente cuando también lo hacía su Armada.

### **¿Como se explica la diferencia entre una Armada en constante crecimiento y expansión durante todo el siglo XVIII y la imagen de absoluto fracaso y descomposición en 1805?**

La razón es la crisis hacendística iniciada en 1793, y que se prolongó ininterrumpidamente hasta la Guerra de Independencia, siendo la crisis financiera más importante, con diferencia, de toda la historia de España. Durante el último quinquenio del siglo XVIII, el estado y su hacienda literalmente colapsaron. La paralización comercial y el descontrol de la deuda pública para hacer frente a varios conflictos provocó un drástico freno en las inversiones. Los arsenales dejaron de producir, los salarios a los marinos dejaron de pagarse, la maestranza fue expulsada masivamente y los buques dejaron de ser mantenidos. El marasmo se extendió a todas las actividades y colectivos de productores y proveedores, que dejaron de suministrar todo lo imprescindible a la Armada. Sin posibilidad de lograr por la vía del crédito recomponer las redes de suministro y producción la Armada cayó en una inimaginable hecatombe. Resulta muy significativo que los dos últimos navíos antes de 1805 se botaran en 1795. Tras 13 años de crisis financiera continuada, la mayor de toda la historia española, la Armada de Trafalgar era muy diferente a la del siglo XVIII.

**Darsena delle Galere and Castello Nuovo at Naples** (1703), Gaspar van Wittel (1652-1736), Royal Museums Greenwich, Wikimedia Commons. Dominio público.



# DOSIER DE PRENSA



# LA EDAD DE ORO DE LA ARMADA ESPAÑOLA

## En pocas palabras

La Armada del siglo XVIII no fue ni la institución decadente e ineficiente con la que se ha querido explicar su dramático final de comienzos del siglo XIX, ni tampoco un ejemplo constante de heroísmo y sacrificio con el que se ha buscado contrarrestar la interpretación anterior. Descalificada por unos y ensalzada por otros, la Armada del siglo XVIII requería una visión ponderada, objetiva y apoyada en los datos y fuentes aportados por la importante renovación historiográfica de los últimos años. El profesor Rafael Torres, con una amplia experiencia en investigación y coordinación de equipos internacionales sobre historia militar del siglo XVIII, nos ofrece una nueva lectura de la Armada del siglo XVIII, mucho más acorde con la realidad histórica que enfatiza esa renovación historiográfica. Una realidad histórica en la que surge una historia de triunfo colectivo, de triunfo de la sociedad española, que fue capaz de llevar a la Armada a su auténtica Edad de Oro.

## Razones para escribir el libro

Este libro surge para dar una respuesta al presentismo con el que se manipula actualmente la historia, y en concreto la historia de la Armada del siglo XVIII. Actualmente vemos como se proyecta sobre el pasado unas interpretaciones y unos valores, que no siempre tienen en cuenta la realidad histórica que se intenta comprender. Así, por ejemplo, el esfuerzo por construir una marina de guerra se ha visto como un despilfarro del gasto público, que debería haberse empleado en sanidad o carreteras; una valoración perfectamente razonable en el siglo XXI pero ciertamente extraña para un hombre del siglo XVIII, de cualquier país europeo. Este presentismo está contribuyendo a distorsionar aún más una historia ya de por sí aquejada de un acusado enfrentamiento entre interpretaciones diametralmente opuestas. Por un lado, las valoraciones claramente negativas, que consideran a la Armada una institución en constante decadencia, que reduce sistemáticamente la importancia de lo realizado durante el siglo XVIII, y que ratifican sus argumentos en la muestra de ineficiencia en la batalla de Trafalgar (1805). La interpretación negativa no es el problema, el verdadero riesgo es el interés en interpretar la Armada del siglo XVIII a partir de un paradigma finalista, ya que lleva irremediabilmente a valorar negativamente todo lo realizado anteriormente, como si fuese una sombra que distorsionada toda la realidad. Por otro lado, nos encontraríamos la reacción al predominio de una interpretación negativa, con el énfasis en todo lo contrario, en la búsqueda de lo positivo. También con una marcada orientación

presentista, como reacción ahora se destaca todo lo positivo, como lo científico, las aportaciones de los marinos en sus viajes de exploración y catalogación o en su formación científica y técnica. La historia colectiva de la Armada es sustituida en esta interpretación por una historia de individuos excepcionales, de marinos sobresalientes, científicos o militares. Así, esta interpretación positiva ha puesto en valor las historias heroicas de marinos igualmente destacados, en los que la Armada y sus marinos daría ejemplos de heroísmos y sacrificio. El problema con esta interpretación positiva es, al igual que con la más negativa, que son visiones parciales, que no ayudan a comprender el conjunto de la Armada ni su desarrollo en el siglo XVIII ni tampoco lo que supuso para el desarrollo de la Monarquía Hispánica el siglo XVII. El presentismo de ambas interpretaciones antagónicas, por lo tanto, limita la interpretación de la realidad histórica de la Armada en el siglo XVIII. En este contexto de agrio y enfrentado debate, había que ofrecer una interpretación más acorde con los avances de la historiografía y las posibilidades que ofrecen las abundantes fuentes documentales disponibles para responder a la gran pregunta: **por qué España pasó de prácticamente no tener una marina de guerra a finales del siglo XVII a disponer de la segunda flota más importante del mundo al iniciarse la década de 1790.** España logró disponer de una marina capaz de operar en cualquier mar del mundo, con unos buques construidos con la más avanzada tecnología y sostenidos por una eficiente maquinaria administrativa. Sin duda, esta fue una apasionante aventura, que situó a las fuerzas navales españolas en el puesto más elevado a escala mundial alcanzado nunca y permitió que la Monarquía Hispánica llegase a su mayor extensión territorial. Comprender la realidad histórica de esta auténtica "Edad de Oro" de la Armada es el principal objetivo de este libro.

Se califica el libro como Historia de un triunfo porque lo realizado durante el siglo XVIII fue más importante de lo que tradicionalmente se ha considerado, ya que hubo que construir prácticamente todo, desde los recursos humanos a los materiales, y hacerlo al mismo tiempo que la creciente rivalidad internacional exigía una continua renovación. Mantener este proceso de incesante cambio y transformación durante todo un siglo, y hacerlo de forma cada vez más eficiente, fue el triunfo de la sociedad española de la época. Es decir, fue un triunfo colectivo, no de un ministro ni de un gobierno. Fue un éxito que solo se pudo realizar por el esfuerzo continuado de una sociedad y varias generaciones de españoles.

# ÍNDICE

## HISTORIA DE UN TRIUNFO. LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL SIGLO XVIII

### I. BUQUES

1. Materiales de construcción.
2. Construir un buque.
3. Construir un arsenal.
4. Reconstruir la Armada.

### II. MARINOS

5. La sociedad naval.
6. Mandar y gobernar.
7. Tripular y defender.
8. Civiles al servicio de la Armada.

### III. TRABAJAR, VIVIR Y MORIR EN LA ARMADA.

9. Convivir abordo. Navíos de Guerra y de Disciplina.
10. Los alimentos de la Armada.
11. Enfermar en la Armada.
12. Sangre, sudor y sal.

Orientación bibliográfica.

## ESTRUCTURA DEL LIBRO

El libro ha sido estructurado a partir de algunos de los principales factores que intervinieron en esa historia de reconstrucción y expansión. Seleccionar y ordenar esos factores puede ser un ejercicio arriesgado, porque implica priorizar, algo que responden a su vez a la importancia que los historiadores y la historiografía han concedido a uno u otro factor. De tal manera que si damos relevancia al cambio institucional, como es lo habitual, se está indirectamente concediendo a la novedad legislativa una capacidad determinante en la evolución de la Armada, lo que ha supuesto con frecuencia también minusvalorar otros factores que podían ser igualmente decisivos como, por ejemplo, la realidad de implementar cambios, las culturas administrativas heredadas o los intereses y disponibilidad de los actores afectado. Conscientes de este riesgo historiográfico, hemos dado al libro una estructura abierta, es decir, se puede empezar leyendo desde cualquier capítulo. Nuestra propuesta es que en cada capítulo se aborde las interrelaciones que mejor ayuden a explicar un factor concreto. El orden que finalmente tienen los capítulos responde a un sencillo e imaginario viaje en el que, primero, se presta atención a los buques, a los materiales que permitían su

construcción y operatividad y a su empleo en la construcción de un buque, un arsenal y el conjunto de la Armada. En segundo lugar, nos centramos en los protagonistas, las personas que desde los oficiales a los civiles trabajaron en la Armada. Por último, se analiza qué implicaba servir a la Armada, es decir, vivir y morir en esa gran aventura que fue la Real Armada del siglo XVIII.

### Bloque I. Los buques

Este viaje imaginario empieza por los **Materiales de construcción (capítulo 1)**. Antes del siglo XVIII, la construcción naval en la Monarquía Hispánica había evolucionado hacia una dependencia de la importación de suministros militares. Se acudía a los mercados europeos o eran proveedores extranjeros los que controlaba la provisión, por lo que los beneficios de la demanda militar se alejaban de la economía española. Acabar y revertir esta subordinación fue el principal reto al que se enfrentaba la Armada. La polémica historiográfica está en si se logró una plena autonomía durante el siglo XVIII y cómo esto pudo afectar al de-



**Conocer la calidad de la madera cortada.** La mayor incertidumbre al cortar un árbol seleccionado era si estaba sano, esto es, compacto y sin huecos. Era imprescindible valorar este riesgo antes de iniciar la costosa operación de arrastre de la madera o de empezar a cortarlo. Para ello, se realizaba una sencilla maniobra: se golpeaba en un extremo con un mazo mientras que un segundo operario ponía el oído en el otro extremo. Si no transmitía con claridad el sonido era señal de que no había huecos importantes y, por tanto, era apto para ser transportado o cortado. Juan José Navarro, *marqués de la Victoria, Diccionario demostrativo con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna*, 1756, MNM, lám. 26. Dominio público.

sarrollo de España. O dicho de otra manera, si el gasto naval en materiales y construcción terminó volviendo a la economía y sociedad española, o si como ocurrió en los siglos anteriores fluía hacia fuera.

Para comprender lo realizado, se revisa la política general seguida hacia los suministros, comparando con la realizada en otros países. Se concluye que España logró alcanzar durante el siglo XVIII una completa autonomía para abastecer totalmente su demanda de buques, tecnología y suministros, y, además, se hizo con creciente eficacia en un contexto de intensa competencia internacional. Esta idea se comprueba en los principales tipos de materiales y suministros, detallando las características y peculiaridades.

Al descender a algunos productos esenciales, como la madera, podemos aportar algunas claves al debate sobre si la Armada provocó un agotamiento forestal y desertización de España. Demostramos que aunque hubo impactos graves en el medioambiente cuando se produjo la concentración de la demanda, como ocurrió a mediados de siglo en Cantabria, la realidad es que para el resto del siglo y el conjunto peninsular la Armada no provocó un agotamiento forestal, ya que la Armada fue la principal interesada en aplicar una política de reforestación, plantíos y conservación de bosques. A lo largo del siglo, la Armada también fue descubriendo que era más barato importar madera del extranjero que cortarla en la Península, por lo que prefirió dejar como reserva estratégica las áreas forestales peninsulares. Además, hubo una tendencia a evitar la concentración y a dispersar la demanda hacia nuevas áreas forestales, tanto dentro de la Península como en otros territorios de la Monarquía Hispánica. Incluso se confirma que hubo una preocupación en la Armada por un uso más racional

y eficiente de la madera en la construcción, con una renovación continua en los tipos y formas de maderas empleadas en la elaboración de piezas. Concluimos que el verdadero problema en la segunda mitad del siglo XVIII no fue la falta de madera en los bosques de España sino el precio de compra impuesto a los propietarios por la Armada. De hecho, la conflictividad fue aumentando conforme los pueblos quisieron explotar y vender sus recursos forestales, y no tanto porque les faltara la madera.

El resto de materiales se analiza con detalle y, como apoyo gráfico, se incluye un mapa en el que, por primera vez, se cartografía las principales producciones y zonas de aprovisionamiento de la Armada. Este novedoso mapa permite visualizar cómo la demanda naval tuvo un efecto integrador en la geografía nacional e imperial realmente catalizador, ya que prácticamente todas las regiones españolas lograron beneficiarse, al participar y contribuir en la demanda de la Armada con la producción de buques o el transporte de suministros; algunas de ellas de forma muy intensa, como Cataluña, País Vasco y Andalucía. Ahora sabemos que esa demanda naval fue un importante motor del proceso de crecimiento regional e integración de un mercado nacional.

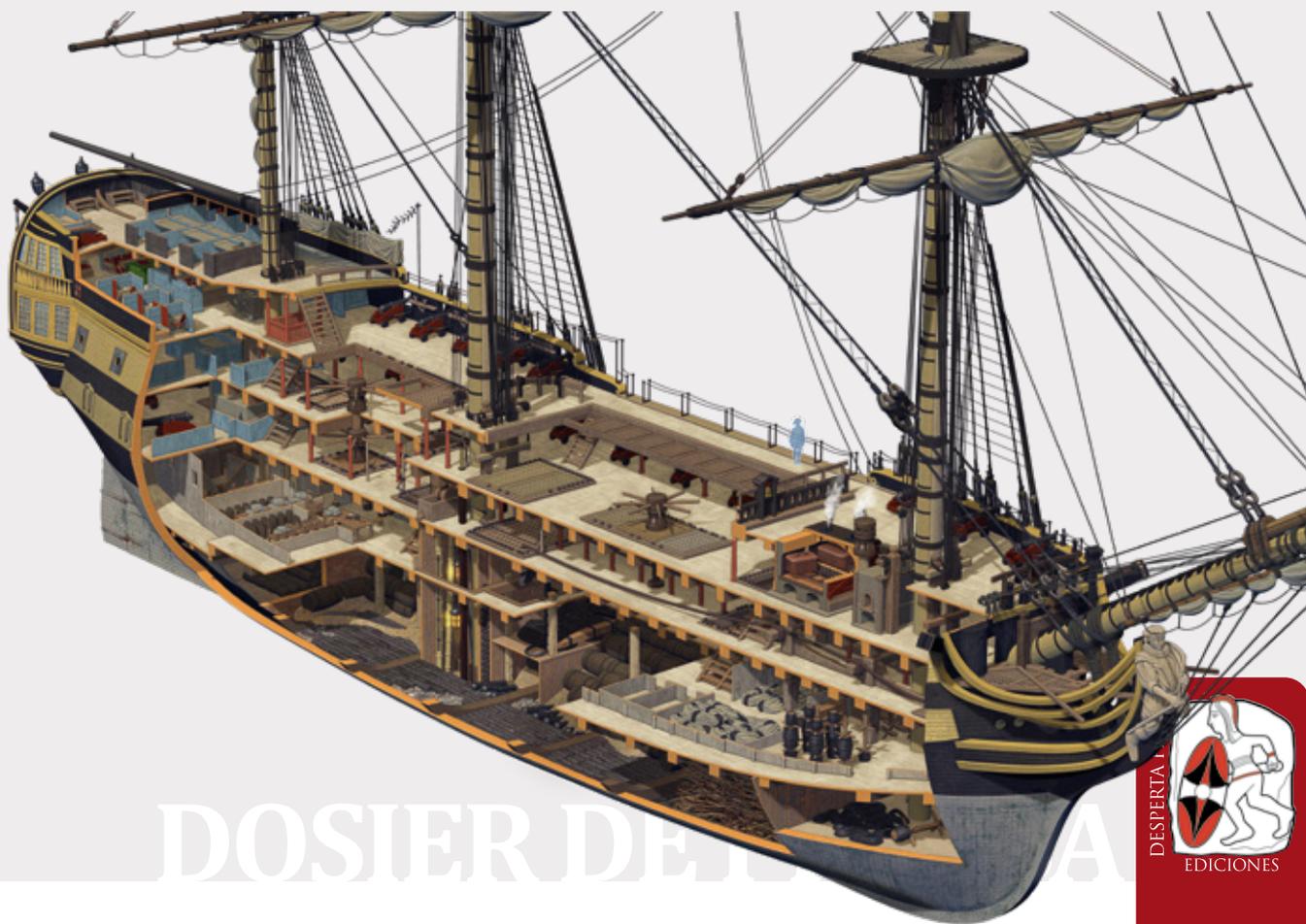
En **capítulo 2, la construcción de un buque**, abordamos el reto de la construcción. Cada buque tenía unas características técnicas que lo hacía único, pero la mayoría de las embarcaciones compartían unos principios básicos de construcción de la época. Para explicarlo, hemos tomado como referente el navío de 74 cañones, el tipo más extendido en la Armada y en todas las marinas de guerra del siglo XVIII. A partir de una reconstrucción gráfica, se ha ejemplarizado su construcción, como si se tratara de una catedral, desde sus cimientos y asistiendo a su edificación. Se le ha

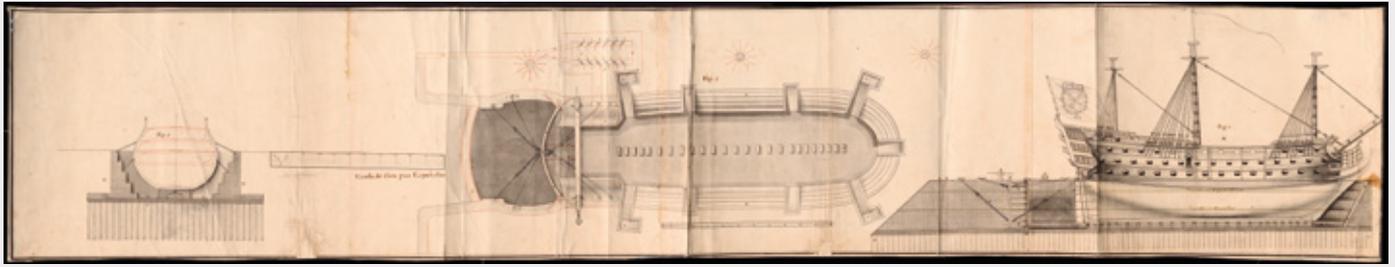
La importancia dada al proceso de construcción porque sirve para explicar las funciones del buque y los retos a los que se enfrentaban los constructores y los marineros que los tripulaban. Para facilitar la comprensión y ubicación, se añade un diccionario gráfico, con el que señala las diversas partes y nombres que se refieren, además de infografías realizadas sobre planos reales que sirven de refuerzo y explicación visual a la narrativa. Además, se ha reconstruido las fases del proceso de construcción: la decisión política de la secretaría de Marina de su construcción, con la determinación del procedimiento, la elaboración de planos, el traslado de las medidas y proporciones al tamaño real, el problema de las escalas, la ubicación del buque en grada, y su construcción final desde la quilla, las cuadernas, ensamblaje para construir las cubiertas y determinar espacios interiores, hasta la colocación de forros exteriores y botadura. Al apoyarse las explicaciones en una abundante y novedosa representación gráfica, el lector puede comprender mejor los retos constructivos a los que se enfrentaba la Armada.

El **capítulo 3** se dedica a la **construcción de un arsenal**. Si la Armada aspiraba a dotarse de una flota permanente, en constante revisión y mejora, necesitaba lugares específicos donde concentrar y controlar los suministros navales indispensable para las tareas de reparación, mantenimiento y armamento de los buques. El libro aporta un enfoque novedoso al combinar las historias particulares de cada arsenal y astillero peninsular o ultramarino en una historia común y transversal, marcada por los ciclos políticos y económicos y por la realidad de compartir actividades e intercambios entre arsenales y astilleros. De hecho, destacamos algo que no siempre se ha valorado y es que para el Estado el verdadero reto era su gestión global, en términos geográficos y funcionales, decidiendo en

cada momento dónde realizar la construcción o dónde el mantenimiento de cualquier buque de la Armada. Es por ello que hemos adoptado un enfoque transversal, de historia común, porque para el Estado español también lo fue. Con este novedoso punto de vista, se responden preguntas claves, como ¿dónde construirlo? ¿quién los construye? ¿cómo se financia? o ¿quién los organiza? Las explicaciones se apoyan en unos novedosos diagramas sobre las distintas organizaciones administrativas y su evolución, así como en datos concretos sobre el esfuerzo económico de su construcción y mantenimiento. Para completar este enfoque se aportan una reconstrucción gráfica de cómo sería un arsenal a finales de siglo, tomando como ejemplo el de Cartagena. Para lo que se ha realizado una ingente labor de localización de los planos de cada uno de los edificios –cientos– y cruzado con imágenes procedentes de cuadros y hasta de fotografías cuando el edificio se conservaba. El resultado es que el arsenal puede ser levantado y volver a ser “visto”, tal y como era a finales de siglo XVIII.

Finalmente, acabamos el bloque primero dedicado a los buques, con el **capítulo 4**, titulado **Reconstruir la Armada**. En este capítulo planteamos que el verdadero reto para la Armada del siglo XVIII no era construir buques o arsenales sino hacerlo en el contexto histórico de la mayor escalada armamentística conocida hasta entonces. Lo importante es que Armada logró entrar en esa carrera armamentística, de la que había sido expulsada, y hacerlo, además, con la fuerza suficiente para sostener territorios en todos los mares del mundo. Pero igualmente importante, y esto forma parte esencial del desarrollo de la Armada en el siglo XVIII, es que la competencia en un arma tan costosa y tecnificada como la marina de guerra requirió una constante revisión y adaptación de nuevas técnicas y nuevos métodos





Dique en La Carraca para navío de tres puentes. AMN, PB-0002.

de gestión, capaces que lograr una mejora continua en los buques en cuanto a su maniobrabilidad y capacidad de navegación. En total se incorporó a la Armada casi 1000 buques a lo largo del siglo XVIII, y no solo los casi 200 navíos que se conocía. Todo este esfuerzo permitió situar a la Armada en 1793 como la segunda mayor flota de guerra del mundo, con 289 buques (entre ellos 79 navíos 54 fragatas). En el libro se ofrece una solución al complejo problema historiográfico de disponer de indicadores de la capacidad naval y su evolución. Para ello se ha construido un índice a partir del número de cañones de dotación en los buques incorporados a la Armada. Esto nos permite aportar datos concretos a debates y preguntas habituales. Así, por ejemplo, a la cuestión de cómo se resolvió la decisión de comprar o producir, se puede responder con precisión que solo el 12 por ciento de los buques incorporados procedían de compras. Del mismo modo, en el libro se ofrecen datos concretos para otras cuestiones igualmente no resueltas, como la decisión de dónde construir, la rivalidad entre astilleros y arsenales, la contribución de la construcción ultramarina, incluso bajando a detalles sobre la actividad comparada entre tipos de buques y astilleros. Estos datos permiten valorar los resultados de cada uno de los sistemas de construcción, así como la importancia de las actividades en los periodos de cada gobierno y secretaría de Marina. Otra importante novedad es la importancia concedida en esta reconstrucción a la gestión territorial de la Armada, tanto en la Península como en el resto de la Monarquía Hispánica. El problema se aborda a partir de unos novedosos mapas, que incorporan no solo las jurisdicciones y bases navales, sino también la localización de comisarios, tesoreros, capitanes de puerto y comisionados. Entre esos mapas, hay que destacar los realizados para valorar el papel de los territorios ultramarinos en la reconstrucción de la Armada, en los que se le ha incorporado las bases navales y apostaderos en todo el mundo y el sistema de financiación de la Armada en América y Asia. Ahora sabemos que la diferencia entre los Estados de la época no estuvo tanto en producir un navío sino en desplegarlo en mares muy alejados de sus bases navales. Para lograr esa extraordinaria capacidad de operar globalmente, se requería el mayor esfuerzo logístico, creándose centros de reparación y reabastecimiento. La Armada logró dotarse en el siglo XVIII de una red de bases navales a escala planetaria capaces de atender y apoyar los despliegues de sus buques en to-

dos los mares conocidos, desde Manila a Menorca. Esto implicó crear instalaciones permanentes, con personal especializado, y sistemas de control y suministros estandarizados. De alguna manera, por esta vía la Armada también contribuyó al proceso de globalización, al intercambiar por todo el planeta personas, recursos, información y sistemas de administración y gestión. Por último, para comprender los cambios organizativos, se aportan varios diagramas para apoyar las explicaciones en los cambios en la administración de la Armada. Del mismo modo, se analiza de forma gráfica la evolución del pabellón naval y se completa con una panoplia de los principales tipos de buques de los que disponía la Armada a finales de siglo.

## Bloque II. Los marinos

La segunda parte del libro se dedica a los marinos. Con la evolución hacia flotas de guerra permanentes se necesitó marinos especializados, capaces de operar bajo los mismos principios. En el libro se explica en esta segunda parte cómo se afrontó y resolvió el reto de reclutar, instruir y disciplinar a todos los tipos de marinos que se necesitaban, desde oficiales a operarios de la maestranza. En el capítulo 5 se explica las similitudes y diferencias entre la sociedad naval y el resto de la sociedad. Los marinos procedían del conjunto de la sociedad española y compartían con ellos los mismos valores y diferencias sociales, ya que incluía desde aristócratas hasta esclavos, pero también hubo una tendencia a diferenciarse del resto de la sociedad. Conforme este colectivo de marinos se hizo estable, se fue dotando de valores y derechos, que fue articulando a la Armada como una sociedad particular, en la que las diferencias sociales se mantuvieron y se confirmaban de forma cotidiana con el uniforme, la alimentación, el alojamiento, la distribución del tiempo de trabajo y ocio y hasta en la aplicación de la disciplina. Es decir, la Armada era un colectivo con fuertes diferencias sociales, exactamente igual que el resto de la sociedad de la época. En el capítulo 6, **Mandar y gobernar la Armada**, se analiza cómo se afrontó el reto que supuso el aumento y estandarización de las flotas de guerra, ya que exigió disponer de una oficialidad que pudiesen mandar de forma similar a tripulaciones

y buques diferentes. El énfasis institucional fue puesto en adiestrar y controlar homogéneamente, para lo que se establecieron sistemas de instrucción, al tiempo que se dotaba a los oficiales de valores de diferenciación, que hubo que extender a otros mandos conforme aumentó la especialización. Pensemos que el mayor problema para el Estado era asegurar que se cumpliera la autoridad lejana. Para lograr que el Estado siguiese presente en cada buque de guerra solo cabía la posibilidad de conseguirlo mediante el compromiso y responsabilidad de los oficiales. Con posterioridad se fueron sumando otras lealtades, como la noción de patria, en las que podían participar todos los grupos sociales, pero al principio lo más sencillo fue forjar un vínculo sólido entre Estado y mandos navales. La mejor manera fue imponer la idea de que los mandos de un buque debían ser considerados como los representantes del rey y, en consecuencia, respetados y valorados como dignos delegados de la autoridad real. A cambio, el Estado les otorgaría una distinción social notable, que respaldaría en todo momento, y les daría los medios e instrumentos para ejercer e imponer su mando. Por eso, una buena parte del ordenamiento fue dirigido a asegurar y respaldar la posición de los oficiales en la jerarquía, hasta el punto de convertirlos en auténticos privilegiados. Por la vía de crear “servidores del rey”, el Estado resolvía su problema de hacer cumplir la autoridad lejana. En el capítulo se analiza los sistemas de formación y promoción, al tiempo que las prácticas de nepotismo. Así mismo, se presta una especial atención a la realidad económica de los mandos de marina, precisamente porque este es un tema

muy controvertido, ya que la “sombra” de Trafalgar sigue presentando a los oficiales como auténticos menesterosos, que no recibían con regularidad sus pagas o se les adeudaban anualidades enteras, y a marineros casi desnudos y malnutridos. En realidad, esta sería una situación válida para la Armada de 1805, pero no para la del siglo XVIII. Los marinos fueron pagados durante el siglo XVIII con regularidad y algo más que el resto de la sociedad. Un capitán de navío ganaba como un pequeño comerciante o un médico de ciudad, un teniente de navío como un labrador propietario o un médico rural, y un marinero cobraba algo más que un maestro de escuela o que un jornalero. Los mejor pagados eran los oficiales, no solo por la jerarquía del mando, sino también porque al ser servidores y representantes del rey tenían derecho a una serie de gratificaciones extras para alimentación, criados y destino o mares en los que navegaba. Todo ello hacía incrementar sensiblemente el sueldo. El colectivo peor pagado era el de los infantes de marina porque se les pagaba como soldados de tierra y se les descontaba el importe de la ración suministrada en el buque. Como en anteriores capítulos, se han realizado diagramas de la organización de los principales cuerpos, así como una representación cartográfica de los centros de formación o detalles de las funciones de algunos de esos colectivos, como el de pilotos.

El **capítulo 7** se dedica a la **Guarnición y tripulación**. Un buque de guerra requería muchos hombres para navegar, defender la embarcación y usarla como plataforma artillera. A medida que las flotas se hicieron permanentes, se impuso la necesidad de una especialización de marineros, artilleros y soldados embarcados. El desafío era reclutar, formar y organizar a estos colectivos conforme aumentaba la flota y mediante medios estables y permanentes. En este capítulo se ha analizado cuántos marinos necesitaban los buques de la Armada para navegar y los problemas para reclutarlos. Para ilustrar la vida diaria de esos marinos, se ha realizado una detallada infografía de algunas de las tareas y maniobras más exigentes, como llevar anclas, arriar embarcaciones menores, accionar las bombas de extracción de aguas residuales del buque o embarcar cañones. Se le ha dado una especial importancia a explicar, mediante organigramas, la organización de algunos de estos colectivos, como el de batallones de infantería de Marina, o el vestuario.

El bloque de marinos se completa con el **capítulo 8**, dedicado a los **Civiles al servicio de la Armada**, puesto que la presencia de personal no militar en la Armada se hizo imprescindible conforme se amplió la capacidad de construcción y mantenimiento de una flota cada vez mayor. Nos ha interesado explicar cómo



# DOSIER DE PRENSA

la Armada afrontó el reto de gestionar la coexistencia con los colectivos civiles, puesto que eran reclutados de forma muy diferente: desde contratos a operarios de maestranza a la vigilancia penitenciaria a los condenados. Se comienza por el análisis de la maestranza, un colectivo que reunía a la multitud de trabajadores que ejercían en los arsenales o comisiones de marina y que llegó a emplear en toda la Monarquía Hispánica a unas 25 000 personas. En el libro se analiza cómo este aumento de empleo tuvo que coexistir con la inestabilidad de este colectivo, un rasgo clave que se traducía en inseguridad y un deterioro de las condiciones de vida. Ha interesado explicar la geografía del reclutamiento de esta maestranza, así como un rasgo poco conocido como es el de su movilidad. Para entender las condiciones labores y de vida de este colectivo de civiles, se ha dedicado un especial esfuerzo a valorar el universo laboral de la maestranza, sus condiciones y posibilidades. Finalmente se estudian los forzados y esclavos al servicio de la Armada. Este es un tema siempre controvertido puesto que se sigue repitiendo la idea de un empleo masivo de vagabundos condenados en los arsenales. En el libro se demuestra que hay suficientes evidencias que permiten concluir que los denominados “vagos”, condenados por la justicia a servir en la Armada, no tuvieron el papel tan importante que tradicionalmente se les ha atribuido. De entrada, la Armada no fue el principal destino de estos vagos recogidos y destinados por el Estado: solo hubo un año de redada masiva importante, 1753, cuando se recogieron y sentenciaron a casi la mitad de todos los condenados del siglo. En conjunto, no llegó a suponer ni el 2 por ciento de todos los empleados en la maestranza de arsenales. Vagos, presidiarios y esclavos, se usaron en la Armada, pero en una proporción muy inferior a lo que tradicionalmente se ha apuntado, en parte, por el elevado coste de mantenerlos: custodia, alimentación, alojamientos, vestuario y asistencia sanitaria, todo lo cual hacía que su precio final fuese similar al de contratar mano de obra libre.

### **Bloque III. Vida cotidiana de los marinos**

El **tercer bloque** se dedica a la realidad de la vida cotidiana de los marinos: **Trabajar, vivir y morir en la Armada**. El libro aborda con detalle cómo evolucionó a lo largo del siglo, para lo que se estudia las condiciones de convivencia, la alimentación, la enfermedad y el combate, para así ofrecer una perspectiva complementaria de esa sociedad que habitaba en los buques. En el **capítulo 9** nos centramos en cómo era **Convivir a bordo**, que articulamos a partir de la idea de “un mundo en equilibrio”, físico y organizativo. Un mundo que no dormía, que estaba caracterizado por los rit-

mos de trabajo por los ruidos y las sombras, aspectos que se aborda a partir de la distribución del trabajo. La convivencia implicaba también descanso, por lo que el libro aborda el tiempo de reposo y ocio, empezando por el alojamiento. Nos apoyamos en una original infografía que muestra todas los posibles alojamientos y tipos de camas del buque, que se completa con una interesante panoplia ilustrada de los principales elementos que convivían con un marino en el buque, desde gallineros a dados y tabaco. Por último, se aborda la realidad de la disciplina y los castigos. Este es un tema controvertido porque se han aplicado a la Armada imágenes de otras marinas no siempre confirmadas para el caso español. No cabe duda que la convivencia en un cualquier buque era muy restringida y exigente. Se trataba de un mundo que requería la más estricta disciplina para asegurar el cumplimiento de las obligaciones en las continuas y extenuantes maniobras, y la Armada no era diferente del resto de marinas de guerra de la época. No obstante, hay algunos datos significativos que muestran que la convivencia y el grado de conflictividad en la Armada al menos no fue peor que en otras marinas. En el libro ofrecemos datos concretos de los motines en las marinas inglesa, francesa y española en el siglo XVIII, porque la insurrección es un indicador de la agudización de la conflictividad dentro del buque. El número de motines muestra con rotundidad que la marina española tuvo menos sublevaciones a lo largo del siglo XVIII que las otras marinas. Incluso cuando se desciende a las causas de los motines (falta de pago, desacuerdo con las autoridades, calidad de los víveres...), en todos ellos los protestas y revueltas fueron más numerosos en las marinas inglesas y francesas. No cabe duda que los españoles compartirían unas condiciones de vida y trabajo muy penosas, agotadoras y exigentes, pero no peores que las del resto de marinas.

Un elemento esencial en la convivencia era la alimentación, a la que se le dedica el **capítulo 10: Los alimentos de la Armada**. Se le ha dedicado todo un capítulo puesto que era un tema de gran trascendencia diaria para los marinos y para el conjunto de la eficacia de la Armada, y un indicador claro de su evolución y desarrollo, ya que dar de comer al marino en un buque no solo era imprescindible sino también el mayor problema logístico al que se enfrentaba la Armada. Reunir, componer, distribuir y estibar millones de raciones, al tiempo que se controlaba su calidad, y hacerlo a escala planetaria, requería una sobresaliente capacidad de organización. El auténtico problema no era tanto económico como de construcción de un sistema eficaz de control y administración, que asegurase que el marino recibía los alimentos establecidos. La Armada mostró



aquí una extraordinaria capacidad para adecuarse a la demanda creciente, para lo que implicó a proveedores particulares, peninsulares y del resto de imperio español. Pese a las lógicas limitaciones de almacenaje y conservación de víveres en los buques, la alimentación de los marinos en la Armada fue considerablemente mejor que la que podía acceder la mayoría de la sociedad de la época, ya que eran dietas variadas y, sobre todo, regulares, algo que no siempre ocurría en la vida civil. A la preocupación de autoridades navales y cirujanos por cuidar la calidad de los alimentos por sus efectos en la salud, se unieron los hábitos culinarios españoles, lo que se tradujo en una menor incidencia en la Real Armada de enfermedades específicas de los marinos, como el escorbuto. En el capítulo se ofrece una comparación de las diferentes raciones consumidas en la Armada, se añade una infografía original sobre cómo eran los lugares donde se almacenaban y distribuían los víveres, los fogones y hornos, así como las diferencias con la alimentación de los oficiales, algo decisivo para comprender aquella sociedad.

Del mismo modo, hemos dado una especial importancia a la enfermedad, y se ha considerado conveniente dar también todo un capítulo a esta realidad de la convivencia, **capítulo 11: Enfermar en la Armada**. Aquí el objetivo ha sido abordar cómo era realmente de malas las condiciones sanitarias en los buques de la Armada. Parece claro que cualquier marino podía enfermar más que el resto de la sociedad de la época debido a muchos factores, como la abigarrada convivencia en un espacio muy limitado, la fatiga del extenuante ritmo de trabajo y las limitaciones en la alimentación, a lo que había que sumar el riesgo de morir por accidente o en combate. El reto para la Armada fue, precisamente, paliar esos problemas y lograr que la salud de los marinos no fuese peor que la del resto de la sociedad. Los avances conseguidos

**Botiquín del cirujano de la Armada.** El botiquín del cirujano era grande y con compartimentos, no solo para llevar lo esencial para atender a los enfermos, sino también para evitar los movimientos de los pequeños frascos y útiles con los balanceos del buque. Patrimonio Histórico Universidad Complutense de Madrid, Museo de la Farmacia Hispana, MFH n.º 1319. Cortesía del Vicerrectorado de Cultura, Deporte y Extensión Universitaria de la Universidad Complutense de Madrid.

por la Armada fueron sumamente importantes y sabemos que, en cuestiones esenciales, la asistencia sanitaria a los marinos llegó a ser considerablemente mejor que la disponible para la mayoría de la sociedad. Así, a diferencia de los civiles, los marinos de la Armada tuvieron acceso permanente, en cualquier parte del mundo, a la asistencia regular y cotidiana de cirujanos especializados, medicinas, enfermerías y hospitales, algo casi impensable para la sociedad de la época. En el capítulo se analizan cómo se combatieron las diversas enfermedades del mar, tanto desde el punto de vista de científico como del organizativo: enfermerías en el buque, medicamentos y hospitales en tierra. Como elemento esencial en esta convivencia, se aborda mediante infografía la realidad de los retretes en el buque, un elemento clave también las diferencias dentro de esta pequeña sociedad.

El **último capítulo** de la convivencia se dedica al combate, el 12: **Sangre, sudor y sal**. La vida diaria implicaba también la lucha puesto que los buques de la Armada eran, ante todo, máquinas de guerra, pensadas y organizadas para el enfrentamiento militar, y en el que participaban todos los individuos del buque. Para comprender esa realidad se analiza cómo era un combate naval, las tácticas, y el uso del armamento disponible, así como la participación de los marinos en los combates navales, pero partiendo de una realidad que, con frecuencia, no se tiene presente y es que los buques de guerra navegaban más de lo que se ha considerado y combatían menos de los que se ha supuesto. El combate entre embarcaciones, especialmente entre las de mayor porte, era algo excepcional, un auténtico acontecimiento en la vida del buque. Lo habitual en todas las marinas de guerra era pasar la mayor parte de su existencia en continuas y agotadoras navegaciones, ordenadas por infinidad de comisiones: transportes, escolta, vigilancia... maniobras. Para superar los debates tradicionales sobre la batalla naval, se ha abordado desde un original punto de vista, que plantea las diversas fases en las que se realizaba un combate naval, desde la identificación de las intenciones del buque avistado hasta el efectivo enfrentamiento, explicando los problemas de preparación del buque para combatir, las comunicaciones o las características del combate artillero o el de abordaje. Además,

se analiza la realidad de una evolución en la táctica naval de la Armada, que no fue tan estática como se ha considerado habitualmente con el predominio del combate en línea. Se ha prestado una especial importancia al combate artillero, y, apoyándose en infografía, se reconstruye el aspecto real de un buque que se prepara para el combate, una batería, las ventajas según la posición del buque, cómo se ve el blanco realmente según la distancia... o qué protección efectiva podía ofrecer el casco, según el calibre de una bala y distancia. Por último, se analiza con detalle cómo era el combate más cercano, el de abordaje, que se completa con una panoplia de un granadero combatiendo, en el que se ilustra los distintos tipos de armas y útiles que se empleaba en un combate de proximidad. Para abordar la realidad de los múltiples conflictos en los que participó la Armada durante todo el siglo, se ha realizado una exhaustiva representación cartográfica de las principales batallas por todo el mundo. Todo ello sirve para sostener una conclusión final, y que también es un tema muy debatido, como es para qué sirvió disponer de una Armada tan importante durante el siglo XVIII. Nuestra tesis es que el objetivo real de disponer de una marina

de guerra no era aumentar los puestos de trabajo ni la demanda de productos. El objetivo en ese siglo era esencialmente político, de defensa de la Monarquía. Entonces, si consideramos el conjunto del siglo XVIII, podemos concluir que el resultado de la actividad de la Armada fue francamente positivo, puesto que la Monarquía Hispánica siguiendo extendiéndose territorialmente a lo largo de todo el planeta. El Imperio español era más grande y más global al final del siglo XVIII, y esto fue en buena medida la tarea y el resultado de la acción de la Armada. No es casualidad que la Monarquía Hispánica alcanzase en 1790 su mayor extensión territorial histórica, precisamente cuando también lo hacía su Armada.

El libro concluye con el **capítulo 13**, dedicado a la **orientación bibliográfica**. La abundancia de miles de estudios dedicados a estudiar la marina de guerra española del siglo XVIII es el mejor reflejo de la importancia del tema. Nuestro objetivo ha sido guiar al lector interesado en ese auténtico océano de bibliografía y posibilidades, tanto de fuentes, archivos o recursos en internet, para su utilidad y porque estamos convencido de que la historia de la Armada es una historia en construcción.

**Hundir a cañonazos.** En contra de lo que habitualmente se piensa, fueron excepcionales los buques hundidos por cañones. La solidez de la estructura del casco permitía absorber cientos de balas y no era normal hundir un navío a cañonazos. Los verdaderos riesgos estaban en que una bala provocase la explosión de la santabárbara, o que destrozase el timón o arboladura en medio de una tormenta. Si los marinos aguantaban, el buque podría quedar destrozado, pero era raro que hundido. Rafael Monleón y Torres (1843-1900), Defensa del castillo del Morro de La Habana (1873), detalle. © Album/Oronoz.



DOSIER DE PRENSA



**Contacto y entrevistas:**

Javier Gómez Valero - Comunicación

Tel. 658 160 824 - [comunicacion@despertaferro-ediciones.com](mailto:comunicacion@despertaferro-ediciones.com)

[www.despertaferro-ediciones.com](http://www.despertaferro-ediciones.com)



DOSIER DE PRENSA

