



MERINO, José P. *La armada española en el siglo XVIII*. Madrid: Ediciones 19, 2019. 438 pàgs. [15 x 21].

Segona edició d'un volum clàssic, molt consultat pel públic i especialistes en la matèria. La primera edició la va portar a terme la Fundación Universitaria Española. Es tracta d'una reedició en la que no s'altera el contingut.

Merino a l'introducció parteix del concepte de Drassanes i comenta l'existència de tres nuclis importants durant el s. XVIII: El Ferrol, Càdis i Cartagena. Si bé, per causes bibliogràfiques i documentals l'orientació inicial es va modificar i va acabar treballant els aspectes relatius a la Marina i la seva infraestructura material. Es a dir, volia aprofundir en el coneixement de la base econòmica d'aquesta estructura. Es tenen en compte aspectes com: l'augment del poder de l'Estat, el control dels recursos i les comunicacions, així com els aspectes relacionats amb la guerra (els anys 1794 a 1824 -guerra dels trenta anys- van influir en l'estructura econòmica i en els vincles amb Amèrica). Tot i que la Marina va tenir un pes especial per estar en contacte amb la resta del món. Els aspectes esmentats, juntament amb la revolució industrial condicionaren la situació, l'obtenció de la matèria prima i milloraren els recursos durant el s. XVIII.

L'autor observa la Marina des del punt de vista oficial i considera que ha pogut accedir a nombrosa documentació per portar a terme el seu estudi. El volum consta dels següents apartats: organització de l'armada, les persones i la seva formació, aspectes econòmics: rendes i departaments, les matèries primes (entre les quals destaca la fusta), la construcció naval i les seves instal·lacions, i al final s'inclou un apartat de fonts i bibliografia.

L'armada va ser possible gràcies a la construcció naval i a les millores que hi va haver durant el s. XVIII. Es van crear arsenals i es van organitzar departaments, es van fixar les mides que havien de tenir els arsenals i les formes de construir els vaixells. Així com hi va haver una progressiva preparació dels tècnics que havien de realitzar-los. Havien de ser persones que coneguessin els sistemes i poguessin adaptar els canvis que es produïen en les formes i solucions tècniques per millorar la seva eficàcia. Gautier, per exemple va introduir la mida més gran i una major velocitat; com també Romero Landa o Retamosa; coses que condicionaren alteracions en el sistema constructiu i comportaren una certa problemàtica. Les característiques que havia de tenir la fusta, l'eficiència o nombre de canyons que podia incloure eren aspectes importants. També s'esmenta l'interès en reduir el preu de cost d'aquests vaixells i la seva estabilització de 1770 a 1790. Normalment el preu venia marcat pel nombre de canyons que podia portar. De fet les Drassanes d'El Ferrol eren les més econòmiques de la península, si bé es considerava que les construccions americanes duraven més i a mida que va passar el segle també augmentà la seva durada, ja que es tractava d'evitar les operacions a l'atzar que podien malmetre el vaixell. També es milloraren els discs, cosa que va permetre



allargar la vida dels esmentats vaixells. Inclou al final gràfics amb el nombre d'embarcacions construïdes per la Marina espanyola, anglesa i francesa, que serveixen per comprovar la seva rellevància, tot i que després del s. XVIII va disminuir la seva activitat.

IHE

(Secretaria de la revista)

Traducción de la reseña anterior:

Segunda edición de un volumen clásico, muy consultado por el público y especialistas en la materia. La primera edición la llevó a cabo la Fundación Universitaria Española. Se trata de una reedición en la que no se altera el contenido.

Merino en la introducción parte del concepto de arsenal y comenta la existencia de tres núcleos importantes durante el s. XVIII: El Ferrol, Cádiz y Cartagena. Si bien, debido a causas bibliográficas y documentales la orientación inicial se modificó y acabó trabajando aspectos relativos a la Marina y su infraestructura material. Es decir, quería profundizar en el conocimiento de la base económica de esta estructura. Se tienen en cuenta aspectos como: el aumento del poder del Estado, el control de los recursos y las comunicaciones, así como los aspectos relacionados con la guerra (años 1794 a 1824 - guerra de los treinta años- que influyeron en la estructura económica y en los vínculos con América). A pesar de que la Marina tuvo un peso especial por hallarse en contacto con el resto del mundo. Los aspectos mencionados, junto con la revolución industrial condicionaron la situación, la obtención de materia prima y mejoraron los recursos durante el s. XVIII.

El autor observa la Marina desde el punto de vista oficial y considera que ha podido acceder a numerosa documentación para llevar a cabo su estudio. El volumen consta de los siguientes apartados: organización de la armada, las personas y su formación, aspectos económicos: rentas y departamentos, las materias primas (entre las que destaca la madera), la construcción naval y sus instalaciones, y al final se incluye un apartado de fuentes y bibliografía.

La armada fue posible gracias a la construcción naval y a las mejoras que hubo durante el s. XVIII. Se crearon arsenales y se organizaron departamentos, se fijaron las medidas que tenían que tener dichos arsenales y las formas de construir los navíos. Así como hubo una progresiva preparación de los técnicos que tenían que realizarlos. Debían ser personas que conocieran los sistemas y pudieran adaptar los cambios que se produjeron en las formas y soluciones técnicas para mejorar su eficacia. Gautier, por ejemplo introdujo una medida mayor e incrementó la velocidad; como también Romero

ÍNDICE HISTÓRICO ESPAÑOL



ISSN: 0537-3522

CEHI- Universitat de Barcelona (maig 2021)

Landa o Retamosa; cosas que condicionaron alteraciones en el sistema constructivo y comportaron una cierta problemática. Las características que debía tener la madera, la eficiencia o número de cañones que podía incluir eran aspectos importantes. También se menciona el interés en reducir el precio de coste de estos navíos y su estabilización entre 1770 y 1790. Normalmente el precio venía marcado por el número de cañones que podía tener. De hecho, el astillero de El Ferrol era el más económico de la península, si bien se consideraba que las construcciones americanas duraban más y a medida que transcurrió el siglo también aumentó su duración, ya que se trataba de evitar las operaciones al azar que podían estropear el barco. También se mejoraron los diques, cosa que permitió alargar la vida de los mencionados navíos. Incluye al final gráficos con el número de navíos construidos por la Marina española, inglesa y francesa, que sirven para comprobar su relevancia, a pesar de que después del s. XVIII disminuyó su actividad.

IHE
(Secretaria de la revista)