

La Real Armada

La Marine des Bourbons
d'Espagne au XVIII^e siècle



Agustín Guimerá
& Olivier Chaline (dir.)

Pourquoi la défaite à Trafalgar ? À cause des Espagnols, bien sûr. Pourquoi les mécomptes dans la guerre d'Indépendance américaine ? La faute aux Espagnols. Pourquoi la France s'est-elle trouvée seule face aux Anglais pendant la guerre de Sept Ans ? Parce que les Espagnols sont entrés trop tard dans la lutte.

L'historiographie française n'a jamais été tendre envers la marine des Bourbons d'Espagne, qu'elle n'a d'ailleurs pas cherché à connaître. Pour la première fois paraît en français un ouvrage collectif réalisé par les meilleurs spécialistes espagnols de l'histoire de la Real Armada.

Cette marine de guerre espagnole du XVIII^e siècle fut pourtant la troisième de son temps, née de forces modestes et dispersées puis, en quelques décennies, égalant presque celle des Bourbons de Versailles. C'est donc une dimension aussi méconnue qu'importante du grand affrontement naval à l'échelle du globe avec la Grande-Bretagne qui nous est ici rendue accessible.

Contenu de ce PDF :

HM_RA · Agustín Guimerá & Olivier Chaline (dir.) · La Real Armada · PDF complet

ISBN : 979-10-231-3333-2

LA REAL ARMADA



histoire maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet des Presses de l'université Paris-Sorbonne :

<http://pups.paris-sorbonne.fr/>

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval* (à paraître)

Philippe Bonnichon, Olivier Chaline & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalassocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e - XXI^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Agustín Guimerá & Olivier Chaline (dir.)



Ouvrage publié avec le concours de l'unité mixte de service de la Maison de la recherche
de l'université Paris-Sorbonne et de Lettres Sorbonne Université

Les PUPS sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2018
ISBN : 979-10-231-0583-4

Mise en page : Gaëlle Bachy
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

PUPS
Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60
fax : (33)(0)1 53 10 57 66

pups@paris-sorbonne.fr
<<http://pups.paris-sorbonne.fr>>

Sans marine, la monarchie espagnole
ne pourra ni être respectée,
ni rester maîtresse de ses vastes états,
ni rendre florissante cette péninsule,
centre et cœur de tout.

Marquis de la Ensenada, 25 mai 1748.

ABRÉVIATIONS

Les références suivantes sont mentionnées sous forme abrégée dans cet ouvrage.

AGMAB	Archivo General de Marina « Álvaro de Bazán », Viso del Marqués, Ciudad Real
AGI	Archivo General de Indias, Sevilla
AGS	Archivo General de Simancas, Valladolid
AHN	Archivo Histórico Nacional, Madrid
AMN	Archivo del Museo Naval, Madrid
APR	Archivo del Palacio Real, Madrid
BMN	Biblioteca del Museo Naval, Madrid
JBGL	<i>Jahrbuch für Geschichte Lateinamerika</i>
MNM	Museo Naval, Madrid
RGM	<i>Revista General de Marina</i>
RHN	<i>Revista de Historia Naval</i>

INTRODUCTION

Agustín Guimerá & Olivier Chaline

La Real Armada, la marine des Bourbons d'Espagne, est une inconnue pour les Français. Qui sait aujourd'hui qu'elle fut la troisième, quelques fois la deuxième, marine du XVIII^e siècle ? Qui a remarqué que son pavillon rouge et jaune est à l'origine du drapeau espagnol actuel ? Qui a visité le musée naval de Madrid et vu son admirable collection de maquettes ? Qui connaît encore chez nous les noms de Jorge Juan, de Vicente Tofiño de San Miguel ou de Cosme Damián de Churruca ? Qui se souvient qu'à Trafalgar, Espagnols et Français combattirent ensemble les Britanniques et que, si ce fut la dernière fois, ce n'était pas la première ? L'insistance sur l'affrontement intermittent de la Marine royale et de la Royal Navy ferait facilement oublier qu'une autre marine Bourbon, cousine méridionale de celle des rois de France, avait été développée avec détermination, marquant la renaissance navale de l'Espagne au XVIII^e siècle. Appuyée dans la Péninsule sur trois nouveaux arsenaux – La Carraca à Cadix, Cartagène et Le Ferrol – elle avait des horizons aux dimensions du monde, atlantiques, caraïbes, américains, asiatiques... Elle devait veiller sur des routes maritimes allant de Cadix aux ports des Indes de Castille, voire jusqu'aux Philippines. Elle était la seule des grandes marines à pouvoir non seulement réparer mais encore construire des navires outre-mer, à La Havane. Technologiquement, ses unités n'étaient en rien inférieures à celles de la Grande-Bretagne et de la France¹.

Telle était cette Real Armada, que bien des secrétaires d'État français de la Marine et des Affaires étrangères rêvaient, depuis les années 1730, d'ajouter aux forces navales du roi leur maître afin de contrebalancer l'indiscutable supériorité numérique de la Royal Navy. Séduisant sur le papier et illustrant les « pactes de Famille » successifs entre Bourbons de Versailles et ceux de Madrid, un tel dessein s'avérait pourtant bien difficile à concrétiser. De part et d'autre, les

1 Il en reste des peintures dans les musées et, dans le musée naval de Madrid, une remarquable collection de maquettes que le public francophone a pu découvrir grâce à un ouvrage fort bien traduit et aussi superbement illustré que riche en informations (José Ignacio González-Aller Hierro, Cruz Apestegui, Jorge Plá & Carmen Zamarrón, *L'Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid [XVII^e-XVIII^e siècle]*, Paris, Mengès, 2004, avec préface du contre-amiral Rémi Monaque).

déceptions et les incompréhensions furent nombreuses : en 1756, lorsque les Français reprirent aux Britanniques l'île de Minorque, Ferdinand VI refusa d'entrer en guerre au côté de Louis XV et lorsque, fin 1761, son demi-frère et successeur Charles III entra dans la lutte, la France était déjà vaincue, si bien que l'Espagne fut rapidement privée de La Havane et de Manille. En 1770, quand une crise diplomatique majeure ayant pour enjeu les Malouines/Malvinas/Falklands fut sur le point de susciter une nouvelle guerre, c'est Versailles qui fit la sourde oreille aux appels de Madrid. Neuf ans plus tard, alors que Louis XVI et Vergennes attendaient avec impatience l'indispensable appui militaire de Charles III, il leur fallut passer par les conditions de celui-ci pour continuer la lutte contre la Grande-Bretagne. L'Espagne imposa sa stratégie, « attaquer Carthage à Carthage même », soit en 1779 une tentative infructueuse mais crédible, de débarquement en Angleterre, puis de vaines opérations conjointes contre Gibraltar et la Jamaïque dont résulta la défaite française des Saintes. En 1790, lorsque l'Espagne et la Grande-Bretagne furent à nouveau au bord de la guerre, pour la baie de Nootka (de Vancouver aujourd'hui), la France en Révolution laissa se défaire l'alliance des Bourbons. C'est alors que Louis XVI perdit le contrôle de la politique étrangère saisi par l'Assemblée constituante et qu'alla à sa ruine un siècle de partenariat économique, inégal mais réel. Le désastre de Trafalgar porte à son comble la série des mécomptes franco-espagnols. On est prompt, de ce côté-ci des Pyrénées, à en rejeter la responsabilité sur la seule marine espagnole...

Les récriminations contre les Espagnols ont souvent retenti dans l'historiographie française traditionnelle, souvent indifférente aux intérêts ou aux contraintes des alliés et facilement oublieuse des dérobades de Versailles. À cet égard, la symétrie était fréquente avec ce que pouvaient écrire les historiens espagnols, l'ombre portée de l'invasion napoléonienne de 1808 demeurant profonde... Par conséquent, on ne s'est pas appesanti sur les réussites communes : la sortie de la flotte franco-espagnole de Toulon en 1744 pour forcer le blocus britannique, les liens technologiques réels des deux marines au temps des Choiseul, l'indispensable concours de Bernardo de Gálvez et des notables de La Havane en 1781 pour que l'amiral de Grasse puisse faire voile vers la Chesapeake, les prises de Pensacola en 1781 puis de Minorque en 1782. En fait, les deux marines cousines se connaissaient mal, n'avaient d'entraînement commun qu'après plusieurs années de guerre et n'eurent jamais vraiment de procédures partagées. Sur mer, face à la Navy, il était rare qu'un plus un fit deux.

En France, la Real Armada reste trop souvent un angle mort de l'histoire maritime, masqué par une historiographie navale datée et obsolète. Il est grand temps de réintroduire cette grande marine dans l'horizon des analyses historiques

françaises d'un long XVIII^e siècle, allant de Philippe V de Bourbon à la perte des colonies américaines. Les travaux de José Merino, pour partie menés en France, avaient donné lieu en leur temps à quelques articles et communications de colloque en français, mais sa thèse, publiée à Madrid en espagnol, n'a jamais fait l'objet d'une traduction². La substantielle contribution de Didier Ozanam sur la Real Armada n'est demeurée accessible qu'aux lecteurs de la collection Menéndez Pidal³. Quant à la thèse allemande de Rolf Mühlmann, elle semble largement ignorée en France⁴. Il y avait donc une lacune à combler et c'était là une chose d'autant plus utile que l'historiographie espagnole de la Real Armada est aujourd'hui renouvelée, abondante et variée.

L'origine de ce livre remonte à notre première rencontre lors d'un colloque à Portsmouth, en 2011, consacré au leadership naval⁵. C'est alors que naquit de la discussion le projet d'un ouvrage collectif destiné au public francophone, présentant l'apport de plus de trente ans de recherches menées par les collègues espagnols sur la Real Armada des Bourbons du XVIII^e siècle. Grâce à eux, notre connaissance de ce sujet a fait un pas de géant. L'histoire navale est désormais intégrée à une approche plus générale, comme une pièce dans une mosaïque comprenant aussi les institutions, la politique, l'économie, la société, la culture, la science et la technologie. La marine de guerre est aussi à voir dans ce siècle comme instrument des relations internationales, un élément de dissuasion ou d'alliance utilisé par la monarchie espagnole face à ses deux grands rivaux, les colosses britanniques et français. L'histoire comparée telle qu'elle a été développée récemment entre les trois pays, nous a permis de mettre en valeur les réussites d'une Real Armada tout à fait capable de sauvegarder efficacement l'empire espagnol et de dynamiser sa métropole, en tournant la page d'une vision nationaliste, tragique et « victimaire » qui dominait la recherche en ne tenant compte que des insuccès et des défaites navales. On oubliait que ce n'était pas l'effet du hasard si l'empire espagnol avait atteint sa plus grande expansion territoriale en 1783, grâce aux succès remportés par la marine et l'armée pendant la guerre d'Indépendance américaine. En outre, il faut avoir

- 2 José P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981 ; *id.*, « L'arsenal de Carthagène au XVIII^e siècle », *Neptunia*, n° 155, 1984/2, p. 21-32 ; *id.* et Martine Acerra, « Jean-François Gautier, vie et influence d'un ingénieur marginal », *Neptunia*, n° 158, 1985/1, p. 6-12.
- 3 Didier Ozanam, « La Marina », dans Ramón Menéndez Pidal, *Historia de España*, éd. José María Jover Zamora, t. XXIX, *La época de los primeros Borbones*, vol. 1, *La nueva monarquía y su posición en Europa*, Madrid, Espasa-Calpe, 1987, p. 457-507.
- 4 Rolf Mühlmann, *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert*, Köln-Wien, Böhlau Verlag, 1975. Elle met l'accent sur l'encadrement, le personnel et sur la *matrícula de mar*.
- 5 Voir les actes récemment publiés par Richard Harding & Agustín Guimerá, *Naval Leadership in the Atlantic World. The Age of Reform and Revolution 1700-1850*, London, University of Westminster Press, 2017.

à l'esprit que la marine a collaboré activement au maintien de l'empire trois siècles durant jusqu'au commencement des guerres d'indépendance hispano-américaines en 1810.

Par cette nouvelle approche, nous découvrons une Real Armada différente, moderne, qui est bien celle de la troisième puissance maritime européenne. En adoptant une perspective comparatiste et en lisant les sources avec un regard neuf, nous pouvons aujourd'hui explorer cet organisme, observer ses vastes potentialités, mesurer ses réussites et mettre en évidence les conditions qui ne lui ont pas permis de maintenir ses notables capacités opérationnelles, spécialement lors des guerres napoléoniennes.

12 La publication récente de deux analyses historiographiques intéressantes sur la Real Armada du temps de la *Ilustración*, par Juan Marchena et par María del Carmen Saavedra, nous permet de renvoyer à des travaux qui dépasseraient les limites de cet ouvrage⁶. Mais il est hors de doute qu'il y a un avant et un après 1980. Jusqu'alors, le monde académique, sans aucune exception, ne s'était intéressé qu'à l'histoire économique et sociale, laissant de côté l'histoire politique et militaire classique. S'intéresser à la Real Armada n'était possible que de manière collatérale, l'histoire navale n'éveillant pas le moindre intérêt dans nos universités et nos centres de recherche. On n'étudiait pas la marine de guerre comme un monde en soi.

Avec l'établissement de la démocratie en Espagne et la réorganisation ministérielle, quatre institutions différentes firent converger leurs efforts pour relancer les études navales. De son côté, le ministère de la Défense, créé en 1977, inaugura une fructueuse série de publications en histoire navale, se poursuivant avec la célèbre *Revista General de Marina*, qui publiait des travaux historiques. Dépendant de cet organisme, l'Instituto de Historia y Cultura Naval a réalisé, surtout à partir de 1983, un extraordinaire travail sur trois fronts à la fois : la documentation, la recherche et l'édition. Comme l'explique Carmen Torres dans sa contribution au présent volume, les éditions d'inventaires et de collections de documents se multiplièrent à partir de ce moment-là. Les travaux sur les campagnes de mer, comme celle de la Grande Real Armada de 1588 – auxquels collaborèrent activement les historiens de l'Universidad Complutense de Madrid – ou sur la fameuse expédition scientifique d'Alejandro Malasпина

6 Juan Marchena Fernández, « De las "reliquias" de Felipe V a la gran Armada Oceánica de 1750 : guerra y marina durante la primera mitad del siglo XVIII », dans Juan José Sánchez Baena, Celia Chaín Navarro & Lorena Martínez-Solís (dir.), *Estudios de historia naval. Actitudes y medios en la Real Armada del s. XVIII*, Murcia, Ministerio de Defensa/Universidad de Murcia, 2011, p. 49-90 ; María del Carmen Saavedra Vázquez, « Política naval y guerra marítima en la España del Antiguo Régimen », dans Manuel R. García Hurtado, Domingo L. González Lopo & Enrique Martínez Rodríguez (dir.), *El mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 2009, t. II, p. 17-52.

en 1789-1794, le montrent clairement. En matière de recherche, nombreuses sont les monographies qui, encouragées par les instituts qui les ont vu réaliser, ont été publiées. Enfin, en 1983, naquit la *Revista de Historia Naval* et, en collaboration avec le Centro de Estudios Históricos du CSIC, eut lieu en 1987 à Madrid la « I Jornada de Historia Marítima », lors de laquelle s'établit un véritable dialogue entre historiens modernistes et marins de métier. Ces deux entreprises continuent d'être très actives aujourd'hui.

Mais c'est dans le champ de l'histoire académique que la progression a été spectaculaire. L'excellente vue générale de la Real Armada donnée par José Merino Navarro en 1981 donna le signal du départ d'une large exploration de toutes les routes possibles de cet océan historique par les spécialistes de l'époque moderne : politique, organisation, stratégie, tactique, arsenaux, construction navale, artillerie, pilotage, Matricula de Mar, marins, officiers, guerre de course, leadership, opérations navales, etc. Il existe un secteur où les résultats théoriques et méthodologiques ont été particulièrement significatifs. Pensons à l'histoire des sciences, dans laquelle une pléiade d'excellents chercheurs a renouvelé notre connaissance de la Real Armada des Bourbons : agents, études, institutions, instruments, expéditions, laboratoire impérial, etc.

Cette accélération historiographique a bénéficié de commémorations telles que les bicentennaires de Trafalgar (2005) et de la guerre d'Indépendance espagnole (2008-2014), donnant lieu à diverses collaborations successives entre l'Instituto de Historia y Cultura Naval et d'autres organismes, comme le CSIC ou l'université de Cadix. Ainsi, fut notamment publié par José Ignacio González-Aller un corpus documentaire sur Trafalgar. On ne s'étonnera pas que, peu d'années plus tard, fut créée à l'université de Murcie une chaire d'histoire navale, que celles de Saint-Jacques-de-Compostelle, La Corogne et celle Pablo de Olavide, conjointement avec l'université nationale à distance, favorisèrent les études et les publications sur la Real Armada des Bourbons. Les fruits étaient arrivés à maturation. Enfin, les historiens modernistes de l'université de Navarre et d'autres établissements ont lancé en 2006 un grand projet de recherche sur l'*Estado fiscal-militar*, poursuivi sous le nom de *Contractor State*, analysant les financements de la marine et leur gestion par le gouvernement des Bourbons.

Dans les dernières décennies, les historiens espagnols ont participé à diverses rencontres internationales sur l'histoire navale, organisées par le CSIC, l'Instituto de Historia y Cultura Naval, l'université Paris-Sorbonne (aujourd'hui faculté des Lettres de Sorbonne Université) et celle de Bordeaux-Montaigne, The 1805 Club, la Society for Nautical Research, etc. L'histoire de la Real Armada du XVIII^e siècle a finalement trouvé sa place dans le monde académique

international⁷. La vision erronée de la singularité de l'Espagne et de sa marine tout au long de ce siècle a disparu. Les trois puissances maritimes étaient aux prises avec les mêmes nécessités et leurs politiques navales respectives furent marquées par les mêmes réussites et les mêmes erreurs. Sans cesse, de nouvelles publications enrichissent et précisent nos connaissances⁸.

Ce livre vise à permettre un pas supplémentaire dans ce nouveau chemin de réflexion et de synthèse, en rassemblant neuf spécialistes qui ont envisagé la Real Armada dans le long XVIII^e siècle espagnol d'un point de vue politique, économique et naval. Le contexte international, la politique et la stratégie sont étudiés par José G. Cayuela, María Baudot et Agustín Guimerá. Les finances de la marine sont analysées par Rafael Torres. Mieux connaître la « machine » navale et militaire de la Real Armada est l'objectif des travaux d'Agustín González sur les chantiers et les arsenaux, de ceux d'Agustín R. Rodríguez sur les navires et les canons, et de ceux de Marta García Garrálon sur les pilotes. Au-delà des guerres napoléoniennes, Carlos Alfaro se penche sur la mémoire de cette Real Armada du temps des Lumières au long du XIX^e siècle espagnol, mémoire

14

7 Plusieurs contributions d'historiens espagnols ont ainsi été rendues plus facilement accessibles de ce côté-ci des Pyrénées depuis dix ans : José Quintero González, « L'arsenal de La Carraca. Contribution à l'étude de la construction navale espagnole au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 7, « Les constructions navales dans l'histoire », 2007, p. 105-130 ; Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008 ; Manuel Bustos Rodríguez, « L'Espagne et la guerre d'Indépendance. Économie et logistique », dans *ibid.*, p. 73-86 ; Manuel Bustos Rodríguez, « La politique des Bourbons et la marine espagnole (1740-1805) », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. I, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013, p. 107-127 ; Agustín Ramón Rodríguez González, « Les objectifs de la marine espagnole », dans *ibid.*, p. 129-150 ; José Quintero González, « Arsenaux espagnols du XVIII^e siècle. L'implication *carraqueña* », dans *ibid.*, p. 227-241. (Le tome II, *L'Opérationnel naval*, à paraître en 2018, comprendra les communications d'Agustín Guimerá, « La stratégie navale et la navigation espagnoles vers les Antilles et le golfe du Mexique », du capitaine de vaisseau José Blanco Nuñez, « Commandement naval et opérations combinées : les amiraux espagnols » et de Gregorio Cayuela Fernández, « Le bilan opérationnel de la marine espagnole ») ; Agustín González Enciso, « L'occupation espagnole en Italie et le contrôle de la Méditerranée occidentale au XVIII^e siècle », dans Jean de Préneuf, Éric Grove & Andrew Lambert (dir.), *Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux*, Paris, Economica, 2014, p. 229-243 ; Rafael Torres Sánchez, « Puissance maritime et guerre amphibie. La marine de guerre espagnole à Minorque, 1781-1782 », dans *ibid.*, p. 313-325 ; María Amparo López Arandia, « From the Forest to the Dockyard. The Maritime Provinces and the Provision of Wood in Spain During the 18th Century », dans Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.), *L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015, p. 345-361. Enfin dans le numéro 22-23, « L'économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle », 2017, de la *Revue d'histoire maritime*, p. 117-136, l'article d'Agustín González Enciso, « Mobilisation des ressources de guerre et logistique navale en Espagne (1717-1733) ».

8 Vient de paraître la seconde édition du volume collectif dirigé par Manuel-Reyes García Hurtado, *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos* [2012], Madrid, Sílex, 2016, avec une riche série de contributions dont plusieurs sont dues aux auteurs du présent volume.

très marquée par les conditions politiques du temps. Enfin, la muséologie, l'histoire des bibliothèques et l'archivistique sont présentes grâce à l'étude de Carmen Torres sur la création des musées, des bibliothèques et des archives de la Real Armada, dont les fonds sont au nombre des plus riches du monde pour qui veut connaître l'histoire de l'empire espagnol et des territoires qui l'ont composé.

Dans un ouvrage destiné aux francophones, aussi bien aux spécialistes qu'au grand public, il nous a semblé utile de donner une série d'annexes élargissant la perspective. Des informations complémentaires sur les ministres ou secrétaires de la Marine, sur les espaces commerciaux et stratégiques, sur les principaux combats, ainsi qu'une chronologie navale aideront sans nul doute à mieux comprendre l'évolution de la Real Armada. De même, nous avons souhaité donner davantage de vie à cette étude par des portraits de ministres et d'officiers, par des images montrant navires, arsenaux, canons, campagnes, instruments de navigation et livres d'époque. Une bibliographie – qui n'a pas la prétention d'être exhaustive – permettra d'aller plus loin. Le lecteur trouvera également une table des illustrations, des notices sur les auteurs et le détail des abréviations. Nous ne doutons pas que ce livre servira à faire mieux connaître l'histoire de la marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle en suscitant d'autres interrogations. Puisse-t-il ouvrir de nouvelles routes pour explorer notre passé maritime européen.

LA MARINE ESPAGNOLE
& LES RELATIONS INTERNATIONALES

José G. Cayuela Fernández

En présence de références bibliographiques et de sources nouvelles et nombreuses, il est aujourd'hui nécessaire de disposer d'une approche plus complète de la place de la marine de guerre espagnole – ou Armada – dans l'évolution des relations internationales du XVIII^e siècle et des débuts du XIX^e. Le puissant rôle international que joua la flotte des Bourbons d'Espagne, tout au long de cette période, doit être réexaminé en fonction des durées propres à la marine et à la mer. Il faut aussi tenir compte des concepts de changement et de cycle dans le passé. Aujourd'hui, la connaissance scientifique de cet objet d'analyse se construit au travers d'importantes transformations, tant de méthode que de contenu. Au cours des dix dernières années ont débuté de nombreuses recherches, espagnoles, françaises et anglaises, qui ont renouvelé la vision de l'importance des navires et des hommes de la monarchie hispanique sur les océans. Cependant, il existe encore des zones du passé qu'il est essentiel d'explorer, surtout ce qui a trait à la flotte en tant qu'outil de base de la politique extérieure espagnole, déterminant les champs institutionnels, économiques, et stratégiques de l'époque.

L'ARCHITECTURE POLITIQUE DE LA NOUVELLE MARINE

Nous devons tout d'abord signaler que, depuis le début du XVIII^e siècle, il faut tout à la fois soutenir le prestige et l'autorité du trône, tenir compte du contexte international et renforcer un instrument naval d'État désormais rénové afin d'améliorer les liens de la couronne espagnole avec ses territoires d'Amérique. Il est essentiel de souligner aussi l'importance de la guerre de Succession d'Espagne et de ses conséquences directes, ce conflit dessinant la scène internationale pour tout le XVIII^e siècle, avec, pour les objectifs maritimes de la cour de Madrid, des prolongements bien au-delà de la guerre d'Indépendance

nord-américaine elle-même¹. Depuis la guerre de Succession d'Espagne, la Couronne devait réaffirmer sa souveraineté, son existence même étant en jeu du fait de la pression extérieure et particulièrement britannique, sur ses possessions péninsulaires ou d'outre-mer². Pour cette raison, la nouvelle dynastie des Bourbons eut comme principal objectif international la modification des clauses du traité d'Utrecht de 1713 et chercha la révision ou l'annulation de celles qui la rendaient dépendante (l'*asiento de Negros* qui était le monopole anglais du trafic des esclaves noirs avec l'Amérique espagnole), le renforcement de l'influence commerciale anglaise sur divers territoires des Caraïbes ou du Rio de la Plata par le *navío de permiso* – permission donnée chaque année à un navire marchand anglais de cinq cents tonneaux d'introduire des marchandises dans les colonies espagnoles –, les questions de Gibraltar et de Minorque, le contrôle de Londres sur la politique dynastique des Bourbons en Méditerranée, etc.³. Le constat ne se fit pas attendre longtemps : la clef de tout ce processus complexe résiderait dans le renforcement de la flotte espagnole et dans la création de nouvelles unités dotées des meilleures technologies et la rédaction de grands recueils d'ordonnances navales. Ainsi, depuis Philippe V jusqu'au début de la guerre

- 1 L'insistance sur le rôle dévolu à la marine à cette époque est très nette dans les ouvrages classiques d'Antonio Montero Sánchez, *Compendio de la historia de la marina militar de España* (Madrid, Imp. Loy., 1900) et de Francisco Condeminas Mascaró, *La Marina histórica. La evolución del buque a través del tiempo* (Barcelona, J. Horta, 1920).
- 2 Sur l'Amérique, voir Guillermo Céspedes del Castillo, « América en la Monarquía », dans *Actas del congreso internacional sobre « Carlos III y la Ilustración »*, t. I, *El rey y la monarquía*, Madrid, Ministerio de Cultura, 1989, p. 91-193 ; Douglas Hamilton, « Rivalry, War, and Imperial Reform in the 18th-Century Caribbean », dans Stephan Palmié & Francisco A. Scarano, *The Caribbean: A History of the Region and Its Peoples*, Chicago/London, University of Chicago Press, p. 261-272 ; Johanna von Grafenstein, « El Caribe en la visión imperial de España. Espacio, geopolítica y nacionalismo económico », dans María del Rosario Rodríguez Díaz, *El Caribe. Intereses geopolíticos y dominación colonial*, Morelia (México), Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2000, p. 43-72 ; Manuel Lucena Salmoral, *Rivalidad colonial y equilibrio europeo (siglos XVII y XVIII)*, Madrid, Síntesis, 1999 ; Frank Moya Pons, *History of the Caribbean: Plantations, Trade and War in the Atlantic World*, Princeton (New Jersey), Markus Wiener Publishers, 2007 ; Pablo E. Pérez-Mallaina Bueno, « Los espacios marítimos del ultramar español a mediados del siglo XVIII », dans *II Jornadas de Historia Marítima*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1988, p. 49-62 ; José Manuel Zapatero, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Madrid, Servicio Histórico Militar Museo del Ejército, 1990.
- 3 Antonio Béthencourt Massieu, *Relaciones de España bajo Felipe V* [1954], Las Palmas de Gran Canaria, Uned, 1998 ; José Luis Gómez Urdáñez, *El proyecto reformista de Ensenada*, Lérida, Lleida Milenio, 1996 ; *Id.*, *Fernando VI*, Madrid, Arlanza Ediciones, 2001 ; *id.*, « Carvajal y Ensenada, un binomio político », dans José Miguel Delgado Barrado & José Luis Gómez Urdáñez (dir.), *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002, p. 65-92 ; Cristina González Caizán, *La red política del marqués de la Ensenada*, Madrid, Fundación Jorge Juan, 2004 ; Didier Ozanam, « La política exterior de España en tiempo de Felipe V y de Fernando VI », dans Ramón Menéndez Pidal, *Historia de España*, éd. José María Jover Zamora, t. XXIX, *La época de los primeros Borbones*, Madrid, Espasa-Calpe, 1987 ; Ángel Pozuelo Reina, *Las Fronteras en América del Sur (1750-1900). Herencia de un conflicto de la época señorial*, Saarbrücken, Lap Lambert Academy Publishing, 2011 ; Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, Pulido Bueno, 1998.

d'Indépendance espagnole en 1808, on peut affirmer, à partir des faits, que la politique internationale de l'Espagne a dépendu de sa marine. Les relations internationales tiennent aux affaires d'État et aux décisions gouvernementales et, dans le cas espagnol, ces deux éléments furent profondément liés aux stratégies navales. En outre, il est nécessaire pour compléter cette observation de souligner ce facteur essentiel : la rénovation de la marine fut lancée avec des intentions qui allaient au-delà du simple horizon diplomatique ou de la dissuasion ; la marine fut « instrumentalisée ». Cela signifie que, dans un cadre international très influencé par des formes de « guerre d'usure » et par des confrontations entre les gouvernements, il y avait une relation évidente entre l'affirmation militaire et la volonté politique.

Dès lors, il importe de noter que les relations entre la « monarchie héréditaire de droit divin », le secrétariat d'État ou les secrétariats de la Guerre, de la Marine et des Indes – selon les règnes jusqu'à celui de Charles IV, mais avec un même objectif –, ainsi que les conseillers du gouvernement et du royaume, portèrent l'empreinte de la création, directe ou indirecte, d'une marine militaire donnant au pouvoir central une autonomie suffisante pour décider des affaires atlantiques⁴. De cette manière, depuis les ministres Alberoni, Grimaldi et Patiño, sous Philippe V et Élisabeth Farnèse, jusqu'au marquis de la Ensenada sous Philippe V et Ferdinand VI, Antonio Valdés, le comte d'Aranda et le comte de Floridablanca sous Charles III, ou Mariano de Urquijo sous Charles IV, tous assumèrent le choix de soutenir une flotte puissante. Ne fit exception que le gouvernement de Manuel Godoy (1792-1798 et 1800-1808), le « prince de la Paix », qui fut très néfaste pour les intérêts de la marine. Cette politique offrait la meilleure garantie d'une indépendance du gouvernement espagnol pour nouer des alliances extérieures de puissance, pour initier la révision des accords internationaux du passé, ou pour assurer la meilleure couverture possible au

4 Sur l'histoire de la marine, voir José María Blanco Núñez, *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, Barcelona, Izar Construcciones Navales, 2001 ; *id.*, *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Barcelona, Izar Construcciones Navales, 2004 ; Cesáreo Fernández Duro, *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* [1900], Madrid, Museo Naval, 1972, t. VI-IX, édition en fac-similé ; Manuel Reyes García Hurtado (dir.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, p. 183-205 ; Agustín Guimerá, « La historia que lleva a Trafalgar, 1700-1805 : paisajes de Trafalgar », dans *Ciclo de Conferencias « Trafalgar »*, Ateneo de Santander, 2002-2005, Santander, Ateneo de Santander, 2005, p. 17-69 ; José P. Merino Navarro, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981 ; *id.*, « La Armada en el siglo XVIII », dans Mario Hernández Sánchez-Barba (dir.), *Las Fuerzas Armadas Españolas. Historia Institucional y Social*, Madrid, Alhambra, 1986, t. II, p. 85-149 ; Dionisio Perona Tomás, *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (1714-1808)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1998, p. 270-312 ; Vicente Palacio Atard et al., *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Sondika, Marinvest, 1989.

nouveau projet pour l'Amérique⁵. Ainsi, au moyen de la renaissance de la marine, une amélioration de la situation internationale sur le Vieux Continent en faveur de Madrid était recherchée, en même temps qu'une présence atlantique forte et durable tournée vers le Nouveau Monde. N'oublions pas qu'à ce moment la cour d'Espagne était consciente du développement accéléré de la Royal Navy sous l'impulsion du Parlement, de la monarchie, de l'Amirauté, ainsi que des chantiers privés de constructions navales⁶. Ce n'est donc pas en vain que la couronne espagnole dépensa des centaines de millions de réaux entre 1714 et 1808 pour sa marine qu'elle tenait pour indispensable à cause de la rivalité avec Londres, même si elle subit la défaite de Trafalgar le 21 octobre 1805⁷. Rappelons, pour finir, que la redistribution des ressources publiques était l'affaire des élites qui ne souciaient pas, en ce temps-là, des réalités sociales populaires.

20

Il faut aussi tenir compte de l'action personnelle d'hommes se consacrant à la mer à l'intérieur de l'appareil administratif ; d'individus qui, empiriquement, dotèrent peu à peu la marine de moyens matériels et légaux suffisants, sur lesquels fonder la rénovation extérieure de la monarchie selon le despotisme éclairé. Il s'agit donc de se référer au facteur humain de la marine.

Ainsi, pour commencer, distinguons, de Philippe V à Charles IV, les dirigeants qui eurent le plus de part aux décisions de l'État concernant la marine. Il faut partir des acteurs directs de ce mouvement qui aboutit à inclure l'Espagne dans les grands changements technologiques et maritimes ; d'une part, les spécialistes navals, de l'autre, les marins placés sous les ordres de nouveaux commandants et amiraux dont certains avaient reçu une formation scientifique notable pour l'époque⁸. Ainsi, les relations internationales espagnoles de cette période ne peuvent se comprendre sans ce « facteur humain ».

Revenons aux conséquences de la guerre de Succession d'Espagne. Les pactes de Famille entre Paris et Madrid, signés en 1733, 1743 puis 1761, sont à rapporter

5 On trouvera une présentation générale chez Agustín Guimerá (dir.), *El reformismo borbónico. Una visión interdisciplinar*, Madrid, Alianza, 1996.

6 Michael Duffy (dir.), *Parameters of British Naval Power (1650-1850)*, Exeter, University of Exeter, 1992 ; Richard Harding, *Seapower and Naval Warfare (1650-1830)*, London, Routledge, 2006 ; *id.*, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy*, Woodbridge, The Boydell Press, 2010 ; Margarette Lincoln, *Representing the Royal Navy: British Sea Power (1775-1783)*, Ashgate, Aldershot, 2002 ; N. A. M. Rodger, *The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy*, London, Collins, 1986 ; *id.*, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain (1645-1815)*, London, Albert Lane, 2004.

7 Voir l'ouvrage classique de José Ferrer de y Couto, *Historia del combate naval de Trafalgar, precedida del renacimiento de la Marina Española durante el siglo XVIII*, Madrid, Imp. W. A. de Izco, 1854.

8 Francisco de Paula Pavía, *Galería Biográfica de los generales de la Marina, jefes y personajes notables desde 1700 a 1868*, Madrid, Imp. Delgado, 1873. Il existe une abondante bibliographie récente sur les marins espagnols plus remarquables.

à la manière dont José Patiño, puis le marquis de la Ensenada, envisagèrent la question de l'océan. Ceux-ci furent bien plus qu'un arrangement dynastique car ils étaient liés à toute une stratégie européenne de pouvoir continental et à une claire vision atlantique du contrôle océanique, face aux objectifs territoriaux de plus en plus ambitieux du Royaume-Uni. Dans ce contexte, surtout à partir de 1740, l'Atlantique retrouva pleinement son rôle d'entité géographique autonome, avec les territoires séparés d'Amérique du Nord – le Canada et les treize colonies – et du Sud – les empires espagnol et portugais. Les pactes de Famille développèrent de plus sur le théâtre international un nouveau facteur de grande stabilité, résultant des principes de ce qu'on appellera « l'alliance naturelle » hispano-française, avec l'élaboration de la notion de flotte combinée entre les deux monarchies. En effet, la conjonction d'escadres entre les couronnes d'Espagne et de France finit par constituer l'élément crucial de ces pactes, mais aussi le point essentiel des relations internationales pour chacune des deux monarchies, pas uniquement sur mer⁹. Ce système stratégique avait un objectif clair et partagé, très coûteux pour les finances publiques françaises et espagnoles : la défense intercontinentale des intérêts majeurs européens et coloniaux de chacune des deux puissances face à la montée en puissance évidente – et tacitement admirée – de la Royal Navy¹⁰.

De fait, déjà sous le règne de Ferdinand VI, il y avait une intention manifeste de constituer une flotte qui, indépendamment des accords avec la France, servirait de contrepoids stratégique dans les relations entre Madrid, Versailles et Londres, en prenant davantage en compte les échanges transocéaniques, si importants à cause des vice-royautés américaines. Pour la France, ce système maritime apporta d'ailleurs à la longue un avantage, puisqu'elle pouvait ainsi compter sur un nouvel allié maritime qui permettait, à défaut de l'éliminer, au moins de pallier dans une large mesure l'important déficit de navires face à la Navy, pour protéger ainsi tout son système commercial d'outre-mer¹¹.

9 Sur les pactes de Famille et la coordination navale, voir l'étude classique de Cesáreo Fernández Duro, *La Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Sucesores de Rivadeya, 1900, t. VI-VIII.

10 À ce sujet, il faut faire état de la mission de Jorge Juan en Angleterre, chargé en 1748, par le marquis de la Ensenada, « d'espionner » les méthodes britanniques de construction navale pour les appliquer ensuite en Espagne. Voir Antonio Lafuente & José Luis Peset, « Política científica y espionaje industrial en los viajes de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1747-1751) », dans les *Mélanges de la Casa de Velázquez*, n° 17, 1981, p. 223-262.

11 María del Carmen Melendreras, *Las campañas de Italia durante los años 1743-1748*, Murcia, Universidad de Murcia, 1987 ; Enrique Otero Lana, *La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004 ; Carlos Martínez Valverde, « La campaña de Juan José Navarro en el Mediterráneo y la batalla de cabo Sicié (1742-1744) », *Revista de Historia Naval*, 1983, n° 2, p. 5-28 ; Hugo O'Donnell et Duque de Estrada, *El primer marqués de la Victoria, personaje silenciado en la reforma dieciochesca de la Armada*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2004 ; *id.*, « El marqués de la Victoria.

Le grand baptême du feu de cette alliance, révélant la coordination naissante des actions, se déroula au long de la guerre de Succession d'Autriche, entre 1739 et 1748. L'escadre française défendit alors surtout les ports européens, tandis que l'Armada se consacrait à repousser les attaques britanniques de l'amiral Edward Vernon, dirigées particulièrement contre les îles des Caraïbes, l'isthme de Panama et Carthagène-des-Indes, imbriquant ainsi les nécessités défensives du Vieux Continent avec celles du Nouveau Monde. De cette expérience, naquirent clairement deux interrogations. En premier lieu, l'alliance franco-espagnole ne permettrait plus aux élites britanniques de mettre en œuvre avec la même facilité des opérations navales contre les possessions espagnoles ou françaises en Europe et en Amérique¹².

22

La guerre à la fois « atlantique » et « continentale » de Succession d'Autriche s'acheva avec la paix d'Aix-la-Chapelle en 1748. Cependant, cet accord ne mit pas fin aux rivalités océaniques entre les cours de Londres et celles alliées de Madrid et de Versailles. En ce sens, la Grande-Bretagne n'avait pas cessé de se développer tout au long de la période 1721-1745, en bénéficiant d'une industrie de plus en plus vigoureuse, exportant par nécessité dans le reste du monde, très liée de surcroît à la dynamique navale. Les couronnes d'Espagne et de France, encore loin d'une telle évolution de leur système productif, restaient accrochées au binôme suprématie sur le territoire/défense de la souveraineté monarchique sur les aires coloniales, ce qui les rendait aussi très vulnérables face au nouveau dispositif stratégique de Londres privilégiant les enclaves coloniales ponctuelles plutôt que les vastes territoires trop coûteux économiquement.

Ces orientations, ajoutées à la défense de leurs intérêts par les élites elles-mêmes et aux transformations du cadre productif britannique, ne tardèrent pas à conduire les puissances atlantiques à une autre grande confrontation militaire : la guerre de Sept Ans, qui se déroula entre 1756 et 1763. Avec une nouvelle phase d'expansion soutenue de la Royal Navy, entre 1749 et 1755, s'appuyant de nouveau sur les changements structurels liés au secteur privé, à la compétitivité commerciale et à la production de masse d'articles dépendant autrefois de monopoles d'État, ce conflit provoqua un changement de paradigme pour les monarchies d'Espagne et de France. Celles-ci, à la suite de leurs défaites navales, comprirent la nécessité de développer ou de créer leur propre ensemble d'industries, industries qui, tout en étant contrôlées par

Una opinión discordante con la política constructiva de Ensenada », *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° 54-2, 2008, p. 13-41 ; José Manuel Rodríguez, *El almirante Blas de Lezo, el vasco que salvó el Imperio español*, Barcelona, Àltera, 2008.

¹² Voir José March y Labores, *Historia de la Marina real española desde el descubrimiento de América al combate de Trafalgar*, Madrid, Imp. Militar, 1856.

l'État, devaient permettre la modernisation des navires, des chantiers navals et des arsenaux.

Avec le traité de Paris de 1763, l'alliance franco-espagnole éprouva sa plus importante défaite maritime de tout le XVIII^e siècle. L'orientation des pactes de Famille, raison d'être des forces navales, paraissait avoir été contrecarrée à ce moment par la productivité révolutionnaire de la Grande-Bretagne¹³. C'est pourquoi la guerre d'Indépendance des États-Unis, entre 1775 et 1783 – avec l'entrée en guerre de la France puis de l'Espagne, respectivement en 1778 et 1779 –, constitua une nouvelle occasion de consolider l'alliance dynastique des pactes de Famille en manifestant la rivalité historique avec la Grande-Bretagne sur le théâtre atlantique. Ce n'est pas en vain que les deux monarchies avaient accéléré les préparatifs de leurs marines respectives entre 1764 et 1778, en les dotant des meilleures techniques, des chantiers et arsenaux les plus en avance – Le Ferrol, Cadix et Carthagène dans le cas de l'Espagne –, ainsi que d'officiers très bien formés.

LA MARINE, LES CHANGEMENTS INTERNATIONAUX ET L'INDÉPENDANCE DES ÉTATS-UNIS

Pour autant, il ne faudrait pas négliger les actions diplomatiques et stratégiques de la couronne d'Espagne pendant la guerre d'Indépendance des États-Unis (1776-1783). La marine espagnole, durant ce conflit international contre la Grande-Bretagne, joua, essentiellement en marge des autres opérations militaires, le rôle de contrepoids militaire efficace en Europe et Amérique au profit des interventions françaises auprès des anciennes treize colonies. La monarchie espagnole agit ainsi comme « alliée de la couronne de France », en application des pactes de Famille, et non en tant qu'alliée directe des indépendantistes nord-américains. L'Espagne présentait de graves risques pour ses intérêts hispano-américains si elle s'engageait ouvertement auprès des troupes de Georges Washington. De ce point de vue, la raison de l'intervention de la marine, symbole de l'Espagne d'Ancien Régime, résidait davantage dans le souci de détruire la puissance britannique dans l'Atlantique, que de créer, en tant que telle, une nouvelle nation en Amérique du Nord¹⁴.

13 Sur la marine pendant la guerre de Sept Ans, voir Pedro Castillo Manrubia, « Pérdida de La Habana (1762) », *Revista de Historia Naval*, n° 28, 1990, p. 61-77 ; Celia María Parcerro Torre, *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba (1760-1773)*, Ávila, Junta de Castilla y León, 1998 ; Gustavo Placer Cervera, *Inglaterra y La Habana, 1762*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 2007.

14 Manuel Conrotte, *La intervención de España en la guerra de Independencia de los Estados Unidos de la América del Norte*, Madrid, Librería General de Victoriano Suárez, 1920 ; Francisco Morales Padrón, *Participación de España en la Independencia política de Estados Unidos*, Madrid, Publicaciones Españolas, 1952 ; Joaquín Oltra & María Ángeles Pérez Samper, *El conde de Aranda y los Estados Unidos*, Barcelona, Promociones y Publicaciones

Selon la perspective espagnole, et après une nette accumulation de tensions diplomatiques, un nouveau conflit militaire avec le Royaume-Uni fut finalement déclenché le 16 juin 1779. Mais son explication circonstancielle provenait d'un fait surprenant, beaucoup plus complexe pour Madrid que tout autre type de combat océanique : l'entrée en guerre contre le gouvernement de Londres, en coalition avec celui de Paris, s'accompagnait de l'appui allié à la rébellion des treize colonies, et, par suite, de l'apparition des États-Unis. Cela se produisait, soulignons-le, sur le continent même où l'Espagne possédait, des Caraïbes à Buenos Aires, la plupart de ses intérêts vitaux ultramarins. Il s'agissait de résoudre cette contradiction avec beaucoup de tact et une prudence particulière. Les colonies espagnoles pouvaient prendre comme modèle le soulèvement en Amérique du Nord, comme cela devait finalement se produire au XIX^e siècle. Cependant, il était entendu que la marine agirait non seulement comme puissant élément de contrôle en face des Britanniques, mais aussi comme moyen de riposte sévère en cas de tentative de rébellion en Amérique espagnole. Le rôle stratégique de la marine et l'accroissement de ses effectifs durant cette période devinrent alors un facteur historique essentiel. Sans l'intervention des armées et des flottes des couronnes d'Espagne et de France dans le conflit, sans aucun doute, l'indépendance nord-américaine eût été sérieusement compromise. Les rebelles, en effet, ne disposaient pas des ressources matérielles suffisantes pour faire face, seuls, à « l'Angleterre triomphante », à son infanterie et à sa marine¹⁵.

Les tentatives de débarquement en Grande-Bretagne, bien qu'elles n'eussent pas abouti, prirent pourtant une importance considérable dans la stratégie internationale atlantique. Les Britanniques tablaient sur la localisation de la flotte espagnole en Méditerranée et dans les Caraïbes. Sa présence dans des zones aussi septentrionales, ajoutée à celle de la France, représentait un grand risque pour les côtes du Royaume-Uni. Au milieu du conflit, l'Amirauté britannique n'eut donc d'autre remède que de diviser ses forces navales, affaiblissant ses positions des deux côtés de l'océan. La présence de la marine espagnole à l'entrée de la Manche commença ainsi à produire de l'effet. Cela signifiait qu'au-delà de la défaite ou de la victoire accidentelle, il était possible de gagner la guerre avec cette formule stratégique rénovée. Il convient de remarquer, pour compléter le tableau, que l'essentiel des efforts diplomatiques du moment fut concentré sur la légation nord-américaine dirigée par Benjamin Franklin, plus que sur

Universitarias, 1987 ; Juan F. Yela Utrilla, *España ante la Independencia de los Estados Unidos*, Madrid, Istmo, 1988 ; Thomas E. Chávez, *España y la independencia de Estados Unidos*, Madrid, Taurus, 2006.

15 William L. Clowes, *The Royal Navy: A History From the Earliest Times to Present*, London, S. Low-Marston, 1897-1903 ; Jeremy Black, *War of America: the Fight for Independence, 1775-1783*, London/Stroud, A. & S., 1991.

les chancelleries européennes, avec des contacts, à partir de Paris, avec Vienne, Berlin, Copenhague, Amsterdam et aussi Saint-Petersbourg. Le but était d'obtenir la participation directe et favorable des puissances européennes – ce fut le cas avec l'Espagne – ou de bloquer toute autre alliance avec la Grande-Bretagne, en incitant à une neutralité bienveillante envers les États-Unis, isolant ainsi internationalement le Royaume-Uni et facilitant l'action des escadres franco-espagnoles¹⁶.

Ainsi, bien que pour la couronne d'Espagne tous les effets désirés ne fussent pas atteints, la fin du conflit commença de lui être très favorable : les États-Unis émergèrent comme puissance souveraine et l'Espagne continua depuis lors théoriquement à être un autre allié des Nord-Américains¹⁷.

La Grande-Bretagne dut accepter – étant isolée sur le plan diplomatique – les clauses du traité de 1783. La couronne de France récupéra quelques territoires perdus auparavant. Quant à l'Espagne, en plus de recouvrer un bon nombre de territoires, elle rompit une grande partie des dispositions du traité d'Utrecht de 1713 qui lui étaient défavorables. Pour cela, la marine, en dépit de tous ses coûts humain et matériel, s'était révélée indispensable. Bien plus, sa rénovation poursuivie pendant la décennie suivante, permit de maintenir le contrôle de l'axe atlantique entre la métropole et ses colonies avec l'appui de la France, au détriment de la Royal Navy. Entre le traité de Versailles de 1783 et le début de la Révolution française en 1789, l'équilibre atlantique se déplaça en faveur des Cours de Paris et de Madrid, prouvant que l'union des escadres des deux monarchies pouvait en partie contrecarrer la puissance britannique appuyée sur la plus forte marine du monde. Et nous nous gardons bien d'oublier le rôle des forces militaires nord-américaines, de terre et de mer.

16 Les opérations navales peuvent être vues chez Juan Alsina Torrente, *Una guerra romántica (1778-1783). España, Francia e Inglaterra en el mar (Trasfondo naval de la independencia de Estados Unidos)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006 ; Enrique Manera Reguera, « La Armada Real en la independencia de los EE. UU. », dans Vicente Palacio Atard et al., *España y el mar en el siglo de Carlos III, op. cit.*, p. 415-425 ; Carlos M. Martínez Shaw, « Participación de la Armada española en la guerra de Independencia de los Estados Unidos », *Revista de Historia Naval*, n° 10, 1985, p. 75-80 ; Agustín Rodríguez González, « Les Objectifs de la marine espagnole », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. I, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013, p. 129-150 ; María del Pilar Ruigómez de Hernández, *El Gobierno español del despotismo ilustrado ante la independencia de los Estados Unidos*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1978 ; Francisco de Solano, « Tráfico marítimo y conflictividad en el mar de las Antillas durante la guerra de la independencia norteamericana », dans Leoncio Cabrero Fernández (dir.), *Hispanoamérica hacia 1776*, Madrid, CSIC, 1980, p. 119-129.

17 Voir Jonathan Dull, *Franklin the Diplomat: the French Mission*, Philadelphia, American Philosophical Society, 1982 ; David Schoenbrun, *Triumph in Paris: The Exploits of Benjamin Franklin*, New York/San Francisco/London, Harper and Row, 1976 ; Gerald Stourzh, *Benjamin Franklin and American Foreign Policy*, Chicago, University of Chicago Press, 1954. Pour connaître la fonction de la France dans la guerre, voir Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008.

Lorsque la guerre d'Indépendance des États-Unis s'acheva, la marine continua de se développer, en nombre de vaisseaux, en formation tactique mais aussi en dépenses, jusqu'à devenir la troisième flotte mondiale, avec un poids en proportion sur les relations internationales. Ainsi, au moment de la mort du roi Charles III en 1788, la marine avait déjà lancé un nombre extraordinaire d'unités, avec 280 navires de différents types et une dotation théorique de 89 350 hommes.

26

En 1779, l'Espagne avait commencé la guerre d'Indépendance américaine avec 47 bâtiments de ligne opérationnels de deux ou trois ponts – soit le type de navire le plus perfectionné de l'époque. En 1788, elle comptait déjà 67 bâtiments de ligne, atteignant un rythme de construction en proportion plus rapide que ceux de la couronne de France et des chantiers similaires du Royaume-Uni. Mais elle comptait, en outre, 44 frégates, 17 corvettes, 24 brigantins, 19 sloops, 12 cotres, 7 goélettes et 65 canonnières, en plus de diverses sortes de navires de servitude et de protection. Les marines de la Russie, de l'Autriche, de la Prusse, de la Suède, de la Hollande ou du Danemark ne l'égalaient pas en puissance de feu, en personnel et en mobilité navale.

Avant 1776, la couronne d'Espagne était déjà une puissance atlantique. Cependant, le conflit américain renforça son rôle océanique, au point qu'une partie des élites espagnoles comprit, au moins jusqu'en 1795, que la sécurité de l'empire d'outre-mer passait avant tout par la puissance et le nombre de ses forces navales rénovées, présentes sur l'océan. En conséquence, en s'en tenant à une explication valable pour cette période, la guerre transocéanique hispanique et son cadre international particulier reposèrent plus que jamais sur l'augmentation et la conservation d'un outil naval permettant une efficace action guerrière et maritime.

En ce qui concerne ce nouvel essor, on peut clairement identifier deux étapes : entre 1779 et 1781, puis entre 1782 et 1788. Durant la première période, l'escadre espagnole reposait, spécialement, sur la mobilité et la puissance de feu des navires à deux ponts et sur les frégates transocéaniques, bien qu'il existât de grands bâtiments à trois ponts. Ces deux types de navires étaient alors les plus nombreux et les mieux entretenus de la marine. Durant la seconde période (1782-1788), on conserva les mêmes paramètres navals géostratégiques. Ainsi, les orientations espagnoles varièrent à peine dans leurs contenus, tout en changeant pour ce qui est de l'élément capital : la puissance de feu. Ainsi démarra la mise en chantier accélérée de grands bâtiments à trois ponts comme le *Santa Ana* (1784), le *Conde de Regla* (1786), le *Mejicano* (1786), le *Real Carlos* (1787), ou le *San Salvador* (1787), sans compter ceux mis en construction à partir de 1788. Jusqu'en 1795 la flotte continua à s'accroître significativement,

comme le démontre le lancement en 1794 du « meilleur navire du monde » – le *Prince des Asturies* – selon l’avis contemporain de l’armateur et ingénieur naval Romero Landa. La guerre d’Indépendance des États-Unis s’inscrit ainsi dans la longue confrontation historique entre l’Armada et la Royal Navy, mais en confortant autant que possible les positions espagnoles au moyen de l’utilisation des nouveaux « trois-ponts », soit entre 110 et 112 canons.

Cependant, à partir de 1789, à la suite de la Révolution française, les choses commencèrent à changer profondément. Les événements internationaux touchèrent alors de plein fouet le destin de l’État espagnol et de sa marine. De plus, il faut tenir compte de ce qu’un an plus tôt un nouveau monarque était monté sur le trône, Charles IV, qui inaugura une période différente et moins stable pour la Couronne. En peu de temps, en 1792, sous l’influence du processus révolutionnaire accéléré de la France, le nouveau roi d’Espagne remercia les ministres hérités de son père – le comte de Floridablanca et le comte d’Aranda – nommant comme chef des Affaires publiques un parfait inconnu : Manuel Godoy. Au début de 1793, après la décapitation de Louis XVI, le nouveau ministre, en tant que serviteur du Bourbon espagnol, fit entrer la monarchie espagnole et sa marine dans la première coalition contre la France. Les pactes de Famille étaient rompus, les anciens ennemis, comme la Grande-Bretagne, devenaient désormais des alliés et les autorités craignaient que l’exemple révolutionnaire français n’eût des répercussions graves dans la Péninsule et en Amérique. Dans ces conditions, la Couronne avait, plus que jamais, besoin de la marine. De fait, tandis qu’on enregistrait quelques succès sur mer, la réaction militaire française à l’invasion espagnole, par la frontière sud – le Roussillon – et les défaites espagnoles ponctuelles, mettaient bien en relief le modèle militaire alors à l’honneur à Madrid : une marine forte et coûteuse, alimentée tout au long du XVIII^e siècle, sous l’emprise des contraintes internationales, et des forces terrestres beaucoup plus fragiles en cas de problème extérieur. L’arrivée des troupes françaises de la Convention presque sur la ligne de l’Èbre convainquit rapidement Godoy qu’il fallait changer radicalement de stratégie, mais le principal danger n’était pas sur mer, il était désormais sur le sol européen. La marine ne devait plus être la « boîte à outils », mais le « parechoc » de la monarchie espagnole¹⁸.

18 Sur le rôle de la marine dans les relations internationales et sur ses campagnes durant l’époque révolutionnaire et napoléonienne, voir Teófanos Egido, *Carlos IV*, Madrid, Arlanza, 2001 ; Agustín Guimerá & José María Blanco Núñez (dir.), *Guerra naval en la Revolución y el Imperio: Bloqueos y operaciones anfibias, 1793-1815*, Madrid, Marcial Pons, 2008 ; Agustín Guimerá « Godoy y la Armada », dans Miguel Ángel, Emilio La Parra & Francisco Tomás Pérez (dir.), *Manuel Godoy y su tiempo. Congreso Internacional Manuel Godoy (1767-1851). Badajoz, Castuera, Olivenza. 3 al 6 de octubre de 2001*, Editora Regional de Extremadura, 2003, t. I, p. 381-403 ; Juan Hernández Franco, *La gestión política y el pensamiento reformista*

Godoy signa la paix de Bâle en 1795, l'alliance hispano-française de 1796 et la déclaration de guerre à la Grande-Bretagne la même année, aidé par les nouveaux changements politiques en France, entre la Convention et le Directoire. Ces initiatives espagnoles furent la base même du premier traité de San Ildefonso avec la France du Directoire en 1796. Ainsi, on en revenait presque à la situation antérieure, ravivant en partie l'esprit des pactes de Famille. La France redevenait l'alliée et la Grande-Bretagne l'ennemie, sauf qu'en cette occurrence il n'était plus question du « souffle atlantique », mais de la survie même du trône espagnol. L'armée française cessait ainsi d'être un grave problème pour le moment, la responsabilité des actions contre le Royaume-Uni se concentrant sur la marine. Les troupes terrestres espagnoles n'auraient pas à se battre à grande échelle contre un ennemi sur le sol national avant 1808. En revanche, durant la décennie postérieure à la paix de Bâle, la marine cessa presque de combattre aux côtés de Paris. On a fait allusion à « l'effet parechoc » : la marine ne correspondait plus à un dessein diplomatique concret de Madrid, mais à la nécessité étatique de faire face à tout risque menaçant le territoire péninsulaire de l'Espagne. Le lien tissé avec la France s'est avéré déterminant, devenant cette fois le principal empêchement à toute tentative de politique indépendante ou neutre du côté espagnol. Les « murailles de bois » de l'Espagne – ses navires – durent se transformer en une lointaine et première ligne de combat, beaucoup plus efficace, mais au large des côtes et en haute mer. Tout spectaculaire qu'il soit, le combat naval serait toujours une bataille maritime ou amphibie plus ou moins à l'écart, au contraire d'une bataille à Pampelune, sur le cours de l'Èbre... ou devant Madrid.

Évidemment, cette énorme responsabilité pesant sur la flotte eut pour effet que les coûts augmentèrent, les équipages se multiplièrent, le nombre de navires échoués, usés, ou capturés s'accrut, et, ce qui est pire, la couronne d'Espagne connut en peu de temps une augmentation sans précédent des pertes humaines dans la marine, situation qui finit par menacer la politique de Godoy. Au bout du compte, une grande partie de son pouvoir était liée aux projets de la marine

del conde de Floridablanca, Murcia, Universidad de Murcia, 1984 ; Emilio La Parra, *Manuel Godoy. La aventura del poder*, Barcelona, Tusquets, 2002 ; María Victoria López Córdón, « Entre Francia e Inglaterra. Intereses estratégicos y acuerdos políticos como antecedentes de Trafalgar », dans Agustín Guimerá, Alberto Ramos & Gonzalo Butrón (dir.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004, p. 19-60 ; Enrique Martínez Ruiz, « La vertiente política de la crisis del reinado de Carlos IV (1788-1808) : intento de valoración bibliográfica », dans Pere Molas (dir.), *La España de Carlos IV*, Madrid, 1991, p. 141-167 ; Enrique Martínez Ruiz, « La Marina española en torno a 1802 », dans Antonio Morales Moya (dir.), *1802: España entre dos siglos. Monarquía, Estado, Nación*, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003 ; Carlos Seco Serrano, « La política exterior de Carlos IV », dans Ramón Menéndez Pidal, *Historia de España*, éd. cit., t. XXXI, *La época de la Ilustración*, vol. 2, *Las Indias y la política exterior*, Madrid, Espasa-Calpe, 1988, p. 449-732 ; Hipólito de la Torre, « La península ibérica y el poder del mar: de la hegemonía al naufragio (1580-1815) », dans *1802 : España entre dos siglos, op. cit.*

et à l'intérêt que les autorités françaises pouvaient à trouver à celle-ci. On en revenait ainsi, une nouvelle fois, au concept de combinaison des escadres au travers du binôme Paris-Madrid en vue d'opposer à Londres une résistance sérieuse à ses ambitions océaniques.

Le déclenchement d'une nouvelle phase océanique fut le fait de la France. Le « 18 Brumaire » 1799, le général Napoléon Bonaparte fit un « coup d'État » débouchant sur une transformation complète de l'histoire de l'Europe et du monde, avec un pouvoir d'un nouveau type reposant sur « la nation française forte ». Évidemment, cela finit par aspirer en premier lieu la marine (1800-1805), puis la couronne d'Espagne (1807-1808), l'armée de terre ensuite, et, enfin, la société espagnole des deux mondes (1808-1814). Dès lors, à partir de 1799, la marine et la diplomatie espagnoles se virent soumises à de nouvelles orientations extérieures dont le contenu stratégique était totalement sous la coupe de Napoléon, sans qu'il fût touché à la combinaison navale Madrid-Paris. De cette façon, les relations avec la France étaient passées du stade de « l'obligation contractuelle » à celui de la « contrainte explicite ».

La flotte espagnole constituait toujours pour Bonaparte un atout considérable, mais cette fois avec des ambitions plus vastes : l'invasion de la Grande-Bretagne par son armée. À cette fin, Godoy ne se contenta pas de faire entrer l'Espagne et sa marine dans la Seconde Coalition, cette fois aux côtés de la France, mais il consentit aussi à la signature d'un accord révisé, le second traité de San Ildefonso de 1800, avec des relations qui s'ajustaient au nouveau pouvoir autocratique et militariste de Paris. Pour couronner le tout, fut ratifié peu de temps après un autre accord, le traité des Subsidies, qui hypothéquait économiquement et financièrement, et de façon définitive, la Couronne et la marine, et par lequel l'Espagne s'engageait à approvisionner la France en argent et en matériel naval¹⁹.

UN DIFFICILE ÉPILOGUE : L'ÉPUISEMENT DE LA MARINE ET LA FAILLITE DE LA MONARCHIE ESPAGNOLE

En 1802, la paix d'Amiens, entre la Grande-Bretagne et la France, sembla donner à la cour de Madrid un premier répit après plusieurs années de combats navals, d'importants déficits budgétaires et de détérioration de plus en plus marquée du pouvoir politique et de la Marine. Néanmoins, la paix dura peu de temps. La Troisième Coalition contre la France, conduite par le gouvernement de Londres, débuta en 1803. En théorie, l'Espagne était un pays neutre, mais

¹⁹ Agustín Guimerá, « Napoléon y la Armada », dans *XXXI Congreso Internacional de Historia Militar (Madrid, 21-27 agosto 2005)*, Madrid, Comisión Española de Historia Militar, 2006, p. 519-538.

en décembre 1804, en raison d'attaques britanniques répétées contre sa marine, destinées à obliger son gouvernement à mettre fin au traité des Subsides, elle fut obligée de déclarer de nouveau la guerre au Royaume-Uni. En conséquence, Napoléon plaça rapidement l'Armada dans le plus ambitieux de ses plans, l'invasion de la Grande-Bretagne²⁰.

Après Trafalgar, les relations franco-espagnoles restèrent les mêmes. Désormais empereur, Napoléon, après la défaite navale, dilua la force conjointe des unités franco-espagnoles pour mettre en œuvre le Blocus continental contre la Grande-Bretagne, en 1806 et 1807, en utilisant la plus grande partie de ce qui restait de la marine française. L'Armada se déploya seule en Atlantique contre la très supérieure Royal Navy. Les dégâts provoqués par les combats des deux années suivantes ainsi que l'absence de fonds pour assurer les réparations indispensables à beaucoup de navires accélèrent la décadence de la marine, à l'œuvre depuis 1795 à cause de la mauvaise politique de Godoy et de la gestion défectueuse de certains secrétaires d'État de la Marine. À cela s'ajouta la perte depuis Trafalgar d'un grand nombre de commandants et de marins qualifiés tels que Churrua, Alcalá Galiano, Salcedo, etc. Le résultat fut que la marine espagnole se vit totalement écartée des principales affaires internationales, et, pire encore, séparée des territoires coloniaux d'Amérique. Ce fut définitif après 1810, avec le début de l'indépendance de l'Amérique latine continentale.

Dans la pratique, sans une marine vraiment performante, les relations diplomatiques avec la France se gâtèrent. Les gestes suivants de Napoléon à l'égard de l'Espagne et de ses territoires d'outre-mer semblèrent le confirmer : d'une part le traité de Fontainebleau de 1807, qui autorisait l'entrée des troupes françaises dans la Péninsule, et d'autre part ce qu'on pourrait appeler la grande tragédie espagnole du XIX^e siècle, le début de la lutte d'une partie du peuple contre les troupes napoléoniennes à partir du 2 mai 1808²¹. Bien entendu, la Grande-Bretagne resta maîtresse de la mer, mais elle le devint aussi du nouveau concert international et colonial d'outre-mer pour tout le XIX^e siècle. L'histoire contemporaine de l'Espagne commençait par les nouvelles contraintes dues aux changements économique, politique, militaire et maritime, tant sur la scène atlantique hispanique que sur celle de l'histoire mondiale.

Traduit de l'espagnol par le CV(R) INTRA,
Dominique d'Antin de Vaillac

²⁰ Voir l'étude lucide d'Édouard Desbrière, *Projets et tentatives de débarquement aux îles Britanniques, 1793-1805*, Paris, L.-M. Chapelot, 1906.

²¹ Sur l'impact de Trafalgar en Espagne et le début de la guerre d'Indépendance espagnole, voir José G. Cayuela Fernández & José Ángel Gallego Palomares, *La guerra de la Independencia. Historia Bélica, Pueblo y Nación*, Salamanca, Ediciones de la Universidad de Salamanca, 2008.

LE « CHANGEMENT DE CAP »
APRÈS LA POLITIQUE NAVALE D'ENSENADA,
OU COMMENT LA POLITIQUE DE RICARDO WALL
A AFFAIBLI LA DÉFENSE DES INDES
1754-1759¹

María Baudot Monroy

Un an à peine après la signature du traité d'Utrecht, la Grande-Bretagne, s'appuyant sur les principales dispositions obtenues dans ce traité, le *navío de permiso* – navire de commerce annuel – et l'*asiento de Negros* – la traite des Noirs –, se mit à encourager une contrebande croissante avec les colonies espagnoles des Caraïbes et du golfe du Mexique, renforcée par l'activité des corsaires britanniques et de ses propres colonies d'Amérique du Nord². Cette campagne insidieuse et progressive de harcèlement commercial contre les colonies hispano-américaines, favorisée par les succès remportés par la diplomatie anglaise pour accroître les privilèges commerciaux obtenus dans le traité d'Utrecht, représenta une première tentative pour rompre l'équilibre qui venait d'être établi³.

La réponse des autorités coloniales espagnoles fut l'octroi de lettres patentes à des corsaires hispano-américains, leur confiant le rôle de gardes-côtes. Ils se montrèrent de plus en plus violents à mesure que se multipliaient les navires marchands britanniques et les corsaires anglais et nord-américains sillonnant

- 1 Avec de vifs remerciements au professeur Carlos Martínez Shaw pour ses commentaires.
- 2 Antonio de Béthencourt Massieu, *Relaciones de España bajo Felipe V*, Las Palmas, AEHM/Universidad de Valladolid/Universidad de La Laguna/Universidad de Las Palmas/UNED, 1998, p. 183-188 ; Nicholas A. M. Rodger, *The Command of the Ocean*, London/New York, W. W. Norton & Co., 2006, p. 228.
- 3 En août 1716, Julio Alberoni avait obtenu un appui britannique éphémère et peu consistant au projet de Philippe V concernant l'Italie en échange d'un élargissement des concessions commerciales accordées à l'Angleterre dans le traité d'Utrecht. Voir J. M. Marchesi, *El Cardenal Alberoni y la política internacional de España*, thèse, UCM, Madrid, 1944-1945 ; G. J. Walker, *Política española y comercio colonial (1700-1789)*, Barcelona, Editorial Ariel, 1979, p. 103, 115-119. Sur l'escalade de la violence qui débouche sur la guerre dite de l'Oreille de Jenkins en 1739 entre les corsaires britanniques aux Caraïbes et les gardes-côtes espagnols, voir R. Pares, *War and Trade in the West Indies (1739-1763)*, London, Franc Cass Publishers, 1963, p. 1-28 ; Richard Harding, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy*, The Boydell Press, Woodbridge, 2010, p. 15-28. Sur la politique de révision des traités menée par Philippe V : Antonio de Béthencourt Massieu, *Relaciones de España bajo Felipe V*, op. cit., p. 179-218.

les mers des Indes occidentales. Les confrontations et les prises effectuées, inévitablement, entretenirent un état de guerre latente et permanente entre les deux nations qui se prolongea pendant une grande partie du XVIII^e siècle. Outre cette guerre de course dans les Caraïbes et l'Atlantique, la confrontation se traduisit essentiellement par l'envoi de navires de guerre pour bloquer des ports ou des routes maritimes, par des épisodes de tension armée lors d'une rupture de trêve ou, finalement, par une guerre déclarée. La première fut la guerre de l'*Asiento* dite aussi de l'Oreille de Jenkins (1739-1748), dont la conduite et la coordination revint au marquis de la Ensenada, d'abord en sa qualité de secrétaire de l'Amirauté, puis, à partir de 1743, comme secrétaire des Finances, de la Guerre, de la Marine et des Indes⁴.

32

Dans ses fonctions, Ensenada perçut clairement le danger pour l'empire espagnol que représentait le fait que l'Angleterre se lance dans une guerre coloniale de longue durée avec la ferme intention de conquérir les territoires espagnols les plus stratégiques pour le commerce et l'économie coloniale : « [...] car les avantages de l'Angleterre peuvent entraîner la ruine des Indes⁵. » Cette conviction se vit renforcée, dès les premières années de la guerre, par une série d'évènements qui montraient à l'évidence que l'Espagne ne pouvait pas compter de façon effective sur son allié français. Les plus marquants furent les défections réitérées de la France dont il eut connaissance de première main grâce, d'une part, aux lettres du chef d'escadre Rodrigo Torres qui commandait l'escadrille navale envoyée en 1740 à Carthagène-des-Indes puis à La Havane pour défendre les places des Caraïbes⁶, d'autre part aux rapports que le marquis de la Mina lui adressait d'Italie ainsi que ceux du chef d'escadre Juan José Navarro envoyés depuis Toulon⁷.

4 Sur l'amirauté espagnole, voir Ángel Guirao de Vierna, « Notas para un estudio del Almirantazgo », *Revista de Historia Naval*, n° 4, 1984, p. 83-100 ; Carlos Pérez Fernández-Turégano, « El Almirantazgo del Infante Don Felipe (1737-1748). Conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina », *Anuario de Historia del Derecho Español*, n° 74, 2004, p. 409-473 ; Alfonso de Ceballos-Escalera y Gila, *El Almirantazgo general de España e Indias en la Edad Moderna*, Madrid, Real Academia de la Mar, 2012.

5 « Exposé du marquis de la Ensenada à D. Fernando VI au commencement de son règne, en l'an 1746 [*Exposición del marqués de la Ensenada a D. Fernando VI al empezar su reinado, año de 1746*] ». Sur les intentions de la Grande-Bretagne de conquérir les principales places espagnoles dans les Caraïbes, Richard Harding, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy*, *op. cit.*, p. 60-65.

6 María Baudot Monroy, *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga y Rivera en la Armada (1700-1754)*, Madrid/Murcia, Ministerio de Defensa/Universidad de Murcia, 2013, chap. 6.

7 Sur les problèmes du marquis de la Mina au cours de la campagne de l'Italie à partir de 1746, María del Carmen Melendreras, *Las campañas de Italia durante los años 1743-1748*, Murcia, Universidad de Murcia, 1987. De même, dans la correspondance privée entre Ensenada et le duc de Huéscar, dans *Misión en París*, éd. Didier Ozanam & Diego Téllez Alarcia, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2010 ; la correspondance de Juan José Navarro aux archives générales de Simancas (Archivo General de Simancas [désormais AGS]), Secretaría de Marina (SM), legs. 435, 436 ; Carlos Martínez-Valverde, « La campaña de Juan José Navarro en el Mediterráneo y la batalla de cabo Sicié (1742-1744) », *Revista de Historia Naval*, n° 2, 1983, p. 5-28.

Bien que les premières tentatives anglaises de s'emparer des places espagnoles dans les Caraïbes (Portobelo en 1739, Carthagène-des-Indes et Santiago de Cuba en 1741, Panama en 1742 et La Guaira et Puerto Cabello, en 1743) se fussent soldées par des échecs⁸, ces opérations s'avérèrent positives pour l'Amirauté anglaise en ce qu'elles lui permirent de poser les bases d'une supériorité navale renforcée face aux marines de France et d'Espagne. L'affrontement suivant, pendant la guerre de Sept Ans, en apporta la preuve⁹. Ensenada se rendait parfaitement compte de ce processus. On ne peut comprendre autrement le fait que, une fois la guerre achevée et la paix d'Aix-la-Chapelle signée en 1748, il projeta une réforme globale de l'État destinée à renforcer la monarchie en privilégiant la marine de guerre¹⁰. Comme Ensenada étant convaincu que, malgré la signature d'un traité de paix, un nouvel affrontement avec l'Angleterre était inévitable, son objectif prioritaire fut d'accroître la capacité de défense de la monarchie, dont la dimension impériale l'obligeait à mettre en place un grand projet de réarmement naval : « Sire, sans marine la monarchie espagnole ne peut pas se faire respecter, conserver le contrôle de ses vastes états, ni faire prospérer cette Péninsule¹¹. » Sa politique fut renforcée par un système d'information rendu possible par le déploiement de diplomates et d'espions¹², envoyés dans les cours européennes pour y recueillir ou négocier des informations¹³.

Ensenada profita de la neutralité affichée dans le traité d'Aix-la-Chapelle en 1748 pour faire avancer son projet : « Pour qui veut obtenir la paix, c'est un axiome commun qu'il lui faut préparer la guerre¹⁴. » Naturellement,

- 8 J. M. C. Ogelsby, « The British and Panama, 1742 », *Caribbean Studies*, vol. 3, n° 2, 1963, p. 71-79 ; *id.*, « England vs. Spain in America 1739-1748: the Spanish Side of the Hill », *Historical Papers/Communications historiques*, vol. 5, n° 1, 1970, p. 147-157.
- 9 Richard Harding, *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*, London, Routledge, 2006, p. 199-201.
- 10 Les réformes de Ensenada ont été étudiées en profondeur par José Luis Gómez Urdáñez, *El proyecto reformista de Ensenada*, Lérida, Milenio, 1996.
- 11 « Exposé adressé au roy par le marquis de la Ensenada, à Aranjuez le 18 juin 1747, relatif aux finances, aux Indes, à la guerre et à la marine [*Exposición dirigida al Rey por el marqués de la Ensenada, en Aranjuez a 18 de junio de 1747, relativamente a Hacienda, Indias, Guerra y Marina*]. » Ensenada avait prévu de construire et armer 50 vaisseaux de ligne en huit ans. « Exposé du marquis de la Ensenada au roy sur le renforcement de la marine, Aranjuez, le 28 mai 1748 [*Exposición del marqués de la Ensenada al Rey sobre fomento de la Marina, Aranjuez, 28 de mayo de 1748*]. »
- 12 Des exemples dans Antonio Lafuente et José Luis Peset, « Política científica y espionaje industrial en los viajes de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1747-1751) », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, n° 17, 1981, p. 223-262 ; Diego Téllez Alarcía, « La misión secreta de D. Ricardo Wall en Londres (1747-1748) », *Brocar*, n° 24, 2000, p. 49-71 ; Cezary Taracha, « El marqués de la Ensenada y los servicios secretos españoles en la época de Fernando VI », *Brocar*, n° 25, 2001, p. 109-122.
- 13 José Luis Gómez Urdáñez, *El proyecto reformista de Ensenada*, *op. cit.*, p. 177-197.
- 14 « Exposé du marquis de la Ensenada à D. Fernando VI au commencement de son règne, en l'an 1746 » (*op. cit.*, p. 371).

le réarmement naval devait s'opérer dans le plus grand secret pour que rien n'en transparaisse : « Il faut l'entourer d'une apparente modération pour ne pas susciter l'envie des ennemis de notre bonheur¹⁵. » La dissimulation fut la marque principale de l'« ensenadisme¹⁶ », et grâce à cet écran de fumée déployé autour des projets de réarmement, Ensenada put, jusqu'en 1752, cacher à l'ambassadeur anglais Benjamin Keene¹⁷ les grands progrès réalisés entretemps dans la construction navale¹⁸.

34

Malgré la neutralité déclarée par Ferdinand VI lors de la signature du traité d'Aix-la-Chapelle, Ensenada ne négligea en rien la défense des territoires de la monarchie et engagea avec détermination son projet de réarmement naval. La politique suivie reposait, en matière défensive, sur la dissuasion, marquée par une augmentation considérable du nombre de bâtiments de l'Armada patrouillant dans les eaux tant métropolitaines qu'américaines au large des régions traditionnellement les plus menacées. En ce sens, comme dans d'autres aspects de sa politique, Ensenada a tenté d'apporter une solution définitive à des problèmes venant de loin et auxquels ses prédécesseurs s'étaient affrontés, comme les attaques incessantes des corsaires algériens contre les populations côtières de la Méditerranée, ou encore les problèmes occasionnés par la contrebande dans les Caraïbes, ainsi que les usurpations territoriales des Anglais au Honduras et au Nicaragua, auxquels on avait tenté de mettre fin en recourant à des expéditions navales ou des campagnes de course¹⁹. En cette même année 1748, il confia à une escadre sous le commandement du chef d'escadre Julian de Arriaga le soin de mener une dure campagne de course en Méditerranée contre les Barbaresques avec, y compris, le projet de détruire la forteresse et le port d'Alger²⁰. Après qu'on eut démantelé l'escadre des Galères, cette campagne fournit un précédent pour l'installation dans la base navale de Carthagène d'une escadre destinée à la course, formée, au départ, d'une frégate et de quatre chébecs (le nombre d'unités s'accrut progressivement au

15 « Exposé adressé au roy par le marquis de la Ensenada, à Aranjuez le 18 juin 1747, relatif aux finances, aux Indes, à la guerre et à la marine » (*op. cit.*, p. 376).

16 Sur le concept de « ensenadisme » voir José Luis Gómez Urdáñez, « La estrategia político-militar española entre la paz de Aquisgrán y la caída de La Habana », Cezary Taracha (dir.), *Od Lepanto do Bailen. Studia z dziejów wojskowości hiszpańskiej (xv-xix wiek)*, Lublin, Wydawnictwo Werset, 2010, p. 69-92.

17 Sur Benjamin Keene voir Richard Lodge, « Sir Benjamin Keene: A Study in Anglo-Spanish Relations », *Transactions of the Royal Historical Society, 4th series*, n° 15, 1932, p. 1-43 ; *Id.*, *The Private Correspondence of Sir Benjamin Keene*, Cambridge, Cambridge University Press, 1933 ; Charles Petrie, « Estudio de las relaciones anglo-españolas: Fernando VI y Sir Benjamin Keene », *Revista de Estudios Americanos*, vol. 84-85, 1958, p. 107-126.

18 José Luis Gómez Urdáñez, *El proyecto reformista de Ensenada*, *op. cit.*, p. 109-110.

19 Combattre les corsaires algériens était la principale fonction de l'escadre des Galères basée à Carthagène jusqu'à son démantèlement en 1748.

20 María Baudot Monroy, *La defensa del Imperio*, *op. cit.*, p. 233-269.

cours des années suivantes), et destinée à patrouiller de façon permanente en Méditerranée afin de défendre les côtes espagnoles des attaques barbaresques.

Dans le même but dissuasif et pour faire obstacle à la présence continue de navires anglais dans l'Atlantique, il constitua plusieurs escadres à Cadix et au Ferrol destinées à patrouiller systématiquement dans l'Atlantique²¹ et à escorter les navires marchands et les avisos dans leurs allers et retours aux Indes. Il instaura également la même tactique dissuasive aux Indes qui lui apparaissaient particulièrement menacées, car le concept de neutralité imposé par Ferdinand VI était interprété par les dirigeants anglais et hollandais comme un signe de faiblesse ou de passivité, ce dont ils se prévalaient pour augmenter leur activité commerciale, notamment celle qu'ils pratiquaient dans la région des Caraïbes en s'appuyant sur leurs colonies de la Jamaïque et de Curaçao²². C'est pourquoi il détacha à Carthagène-des-Indes une escadre formée d'un vaisseau, de deux frégates et de plusieurs chébecs sous le commandement du capitaine de vaisseau Pedro Messía de la Cerda²³. L'objectif était de ralentir la contrebande des Hollandais avec la Tierra Firme en renforçant grâce à la présence de bateaux de l'Armada les activités de garde-côtes de la Compagnie de Guipuzcoa²⁴. L'escadre de Barlovento, basée à La Havane, fut également renforcée de plusieurs unités²⁵.

Finalement pour s'attaquer au problème du Honduras, Ensenada envoya une ordonnance royale au vice-roi de la Nouvelle-Espagne et aux gouverneurs d'Amérique centrale, leur enjoignant d'accentuer la répression de la contrebande et de faire obstacle aux installations illégales des exploitants de

21 En 1746 à l'initiative de l'amiral Vernon fut créé le Western Squadron, destiné à patrouiller de façon permanente dans l'Atlantique jusqu'au cap Finisterre en utilisant les vents dominants de SO-NE entre 30 et 50 degrés de latitude.

22 Face à une vision négative de la contrebande, Barbara Potthast-Jutkeit, dans son article « Centroamérica y el contrabando por la Costa de Mosquitos en el siglo XVIII » (*Mesoamérica*, n° 36, 1998, p. 499-516), apporte la vision des habitants d'Amérique centrale, pour qui le commerce illégal représentait l'unique possibilité d'obtenir des marchandises européennes nécessaires et d'écouler leurs produits. Anglais et Hollandais profitèrent de l'incapacité de l'Espagne à approvisionner ses colonies. Les fonctionnaires espagnols affectés dans ces régions participèrent aussi à ce commerce intense car sans leur collaboration il n'aurait pas été possible de développer et entretenir les réseaux commerciaux jusqu'à l'intérieur des terres du vice-royaume de Nouvelle-Espagne.

23 AGS, SM, leg. 402, exp. 113-114. Madrid, juillet 1752. Ensenada à Pedro Messía de la Cerda. Exp. 115, « Instrucción reservada a D. Pedro Messía para hacer el corso en Tierra Firme contra holandeses ». Exp. 132, note de Ensenada avec instructions pour que la Compañía Guipuzcoana fournisse en farine les navires de l'escadre de Messía en la transportant depuis l'Espagne par des navires de la compagnie et que l'approvisionnement de l'escadre soit remis depuis Veracruz à La Havane par le vice-roi de Nouvelle-Espagne.

24 María Gárate Ojanguren, *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián, Sociedad Guipuzcoana de ediciones y Publicaciones, 1990, p. 40-43.

25 En 1751 l'escadre était composée de 3 vaisseaux de ligne, 2 frégates, 1 *paquebote* et quelques embarcations plus petites.

bois anglais dans le Yucatán, au Honduras et sur la côte des Moustiques²⁶. Pour cela il ordonna au vice-roi, le comte de Revillagigedo, d'envoyer 100 000 pesos au gouverneur du Yucatán destinés à financer la construction à Campêche d'un brigantin qui servirait à la course et à armer une petite flottille de corsaires qui patrouillerait la zone en permanence. Pour seconder cette dernière, il ordonna également au commandant de l'escadre de Barlovento de consacrer deux de ses unités à patrouiller de conserve²⁷. Le fait est que, malgré ce déploiement de forces, on constata une augmentation, dans toute la région des Caraïbes, tant la présence de colons dans les terres de la Couronne que la contrebande et la présence de corsaires britanniques et de Nouvelle-Angleterre²⁸ – appuyés par des bateaux de guerre envoyés par le gouverneur de la Jamaïque. Il s'ensuivit une tension croissante du fait des nombreuses prises effectuées de part et d'autre²⁹ dont on trouve le reflet dans les réclamations diplomatiques faites auprès des cours de Madrid et de Londres par les ambassadeurs respectifs, Benjamin Keene, Ricardo Wall et Félix de Abreu³⁰. Devant cette situation, Ensenada ne voyait pas d'autre solution que d'expulser par la force les étrangers des territoires usurpés.

Ce vaste projet défensif fut conçu et organisé en dehors des instances officielles par des commissions consultatives d'experts dans les affaires de marine et des Indes³¹. La commission pour les affaires indiennes était présidée par l'ancien vice-roi de la Nouvelle-Grenade, le capitaine général Sebastián de Eslava³² et comptait parmi ses membres entre 1751 et 1752, Julián de Arriaga et Francisco

26 Archivo General de Indias (désormais AGI), Guatemala, 406. Real Cédula, 22 novembre 1750. Sur cette question : J. A. F. Griffith Dawson, « Williams Pitt's Settlement at Black River on the Mosquito Shore: A Challenge to Spain in Central America, 1732-87 », *The Hispanic American Historical Review*, vol. 63, n° 4, 1983, p. 677-706.

27 AGI, México, 3099, f° 218-219, Ensenada au marquis de Íscar, Madrid, 28 décembre 1751, f° 220-235 ; Ensenada au capitaine de frégate Antonio Castañeda, Madrid, 28 décembre 1751, f° 250-253, Ensenada à Pantaleón Ibáñez, gouverneur de Honduras, Madrid, 28 décembre 1751 ; f° 256-258, Ensenada à Vázquez Prego, gouverneur de Guatemala, Madrid, 28 décembre 1751 ; f° 264, 266, Ensenada au comte de Revillagigedo, vice-roi, Madrid, 28 décembre 1751.

28 Carl E. Swanson, « American Privateering and Imperial Warfare (1739-1748) », *The William and Mary Quarterly*, Third Series, vol. 42, n° 3, 1985, p. 357-382.

29 À partir de l'établissement d'une surintendance anglaise en octobre 1749 sur la côte des Moustiques, le trafic de navires marchands, corsaires et bateaux de guerre britanniques augmenta considérablement dans les Caraïbes.

30 Sur l'œuvre diplomatique de Wall voir Diego Téllez Alarcía, *Aut Caesar aut nullus*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008, p. 122-140.

31 Sur les conseils consultatifs et les sujets traités par eux, voir : Lucio Mijares Pérez, « Programa político para América del marqués de la Ensenada », *Revista de Historia de América*, n° 81, 1976, p. 82-130.

32 Víctor Peralta Ruiz, « Camaradas políticos y paisanos. Amistad y clientelismo entre el virrey de Nueva Granada, Sebastián de Eslava, y el marqués de la Ensenada (1741-1754) », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, n° 7, 2007.

Fernández Molinillo³³, qui, d'un commun accord, recommandèrent de restaurer la souveraineté sur les territoires d'Amérique centrale en expulsant par la force les colons anglais et en détruisant toutes les enclaves qu'ils occupaient³⁴. Ensenada présenta la résolution à Ferdinand VI. Celui-ci, pour maintenir sa décision d'éviter une confrontation directe avec la Grande-Bretagne, approuva l'expédition mais ordonna qu'elle soit réalisée « non comme l'émanation d'un ordre royal, mais simplement comme une résolution du gouverneur et capitaine général du royaume de Guatemala, poussé par son obligation de conserver intacts les territoires de sa juridiction³⁵ ».

On ne pouvait donc pas dire que le roi ignorât ce qui se passait au Honduras ; au contraire, il en évaluait les conséquences et voulut éviter un redoublement de tension en donnant à l'expédition punitive un caractère purement local³⁶.

LA MISE EN ŒUVRE ET LA DISGRÂCE DU MINISTRE

Avec l'approbation du monarque, Ensenada fit rédiger par la secrétairerie des Indes les ordres destinés aux autorités coloniales impliquées dans l'expédition et demanda son accord à la commission avant de les envoyer aux destinataires. La commission donna son approbation non sans tenir compte des dernières nouvelles reçues des Indes qu'Ensenada lui avait fait parvenir : on recommanda de renforcer l'expédition confiée aux flottilles corsaires qui se trouvaient au large des côtes du Honduras, du Yucatán et du Guatemala grâce à l'appui de troupes qui opéreraient aussi sur terre ainsi que la présence continue de deux bâtiments de la flotte de Barlovento en patrouille dans la zone. En outre, on devrait envoyer depuis Cadix de l'artillerie, des armes et des munitions et également accélérer la construction d'un fort bien pourvu en artillerie dans le port de Omoa ; il servirait ainsi de base aux bateaux de guerre et aux corsaires chargés de patrouiller dans la région pour empêcher qu'au bout d'un certain temps

33 À partir de 1737, il fut successivement premier officier du secrétariat de la Marine et des Indes et « secrétaire de chambre » du vice-roi de la Nouvelle-Espagne. En 1742, il fut nommé conseiller pour les Indes passant en 1753 à la chambre de Castille.

34 AGS, SG, leg. 6799, f° 122, avis du conseil d'administration formé par Eslava, Molinillo et Arriaga le 24 mai 1752, ratifiant toutes les mesures proposées le 22 février précédent sur campagne d'expulsion. AGI, México, 3099, f° 10-39, « Extracto histórico de lo más principal ocurrido desde 1737 hasta 1758 para desalojar a ingleses de las poblaciones de río Tinto, río Valis, y Laguna Azul y contener a los mosquitos » ; María Baudot Monroy, *La defensa del Imperio*, op. cit., p. 343-365.

35 Ensenada aux membres de la commission, 28 avril 1752.

36 Diego Tellez dit qu'Ensenada a agi « sans même parler de l'affaire au ministre d'État et le monarque » (*Absolutismo e Ilustración en la España del s. XVIII. El despotismo ilustrado de D. Ricardo Wall*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2010, p. 182), ce qui peut être vrai en ce qui concerne José de Carvajal, mais en aucun cas en ce qui concerne Ferdinand VI qui a approuvé l'expédition.

les Anglais reviennent s'installer dans la région, comme cela s'était produit de façon récurrente lors des tentatives précédentes d'expulsion. Il fut également recommandé que l'ambassadeur Ricardo Wall dénonçât avec la plus grande énergie auprès de la cour britannique les usurpations territoriales et l'appui notoire qui leur était donné depuis la Jamaïque et la métropole, et qu'il exigeât l'évacuation des territoires occupés³⁷.

38 Fort du double soutien pour exécuter l'expulsion que représentaient l'ordonnance de la commission et l'approbation du roi, Ensenada ordonna de nouveau au gouverneur du Guatemala, Vázquez Prego, que fussent « suspendues toutes manifestations ostensibles et publiques qui auraient pu alerter les Anglais » et qu'il menât une expédition « la plus secrète et cachée possible, pour ne pas compromettre l'opération » en coordination avec le gouverneur de Campêche, le vice-roi de la Nouvelle-Espagne et les officiers de la flotte commandant les deux bateaux affectés à la campagne de destruction des installations anglaises³⁸. Les bonnes relations du gouverneur du Nicaragua, Fernandez de Heredia, avec les Anglais, ses conflits avec Vázquez Prego et le décès de ce dernier alors qu'il inspectait les travaux de reconstruction du fort de Omoa retardèrent la mise en marche de l'expédition jusqu'en 1754³⁹. Finalement, Melchor de Navarrete, le nouveau gouverneur du Yucatán, organisa l'expédition conjointe avec les renforts en hommes, argent, fournitures, armement et vivres que lui remit le vice-roi de Nouvelle-Espagne, ainsi que le soutien de la frégate *Flora* et du chébec *San Francisco* de l'escadre de La Havane que lui envoyèrent le capitaine général de l'île et le chef de l'escadre de Barlovento suivant les ordres du vice-roi⁴⁰. Le 8 septembre 1754, l'escadre formée par les deux bâtiments de l'Armada et les formations corsaires de Bacalar, Campêche et Guatemala, appuyée à terre par un bataillon de cinq cents hommes sous les ordres de Navarrete, attaqua et détruisit les établissements anglais près des fleuves Valis, Tinto et Hondo sur la côte du Honduras, sans rencontrer de réelle résistance, car les mouvements liés aux préparatifs avait alerté les Anglais qui s'étaient réfugiés en grand nombre à Rio Tinto⁴¹. Au cours de cette campagne, une tornade dispersa l'escadre et

37 AGS, SG, leg. 6799, f° 122.

38 AGI, México 3099, f° 344, marqués de la Ensenada à José Vázquez Prego, Madrid, 26 juin 1752 ; *ibid.*, f° 353-360, Ensenada à Vázquez Prego, Madrid, 24 septembre 1752. AGS, SG, leg. 6799, exp. 122.

39 Heredia entretenait des relations commerciales avec les Anglais qui devinrent régulières après l'installation du premier surintendant sur la côte des Moustiques, Robert Hodgson, en 1749. Heredia pratiqua un double jeu : d'un côté il participait activement au commerce avec les Anglais et, de l'autre, il faisait semblant d'accomplir son devoir de combattre la contrebande en retardant l'exécution des ordres.

40 AGI, México, 3099, f° 425, Cagigal de la Vega à Ensenada, La Havane, 23 mars 1754 ; AGS, SM, leg. 402, exp. 510 ; Tomás Guerra à Ensenada, La Havane, 23 avril 1754.

41 AGI, México, 3099, f° 507-513, Navarrete à Ensenada, Mérida de Yucatán, 12 novembre 1754 ; *ibid.*, f° 635. Estado sobre la « Expedición de orden de S. M. en la América en la provincia de

certains bateaux se réfugièrent dans le port de Omoa, quand d'autres allèrent dans le golfe de Cozumel. Tandis que les bâtiments de l'escadre s'efforçaient de se remettre des effets de la tornade dans le port de Omoa, le gouverneur du Guatemala, Alonso de Arcos, ordonna au commandant de l'escadre d'appuyer par la mer l'expédition qu'il s'apprêtait à mener contre Rio Tinto et Laguna Azul. Cependant le mauvais état des embarcations et l'absence de pièces détachées pour les réparer obligèrent le commandant de la *Flora* à revenir à La Havane, où il arriva en février 1755⁴², pratiquement sans plus de voilure ni de cordages et avec de nombreux malades. Navarrete rendit compte avec beaucoup de détails du déroulement et du résultat de sa campagne et, fort satisfait de son succès, demanda à être promu lieutenant général⁴³.

La nouvelle du succès de l'expédition ne parvint pas à Ensenada, mais à Julián de Arriaga, son successeur au secrétariat des Indes et à celui de la Marine. Le tout puissant ministre avait été démis de toutes ses charges le 20 juillet, tandis que l'expédition était en cours d'achèvement. Ensenada fut victime d'une intrigue orchestrée par Benjamin Keene, le duc de Huéscar et Ricardo Wall qui avait commencé à changer d'attitude à partir de 1752. Wall, cet ambassadeur astucieux, avec la complicité des ministres Thomas Robinson et le duc de Newcastle, sut utiliser l'aversion de Huéscar envers son ancien ami et l'ambition de Wall, récemment nommé secrétaire d'État, pour les monter contre Ensenada et mettre fin à sa politique navale et à ses plans de réarmement, si préjudiciables aux intérêts britanniques. Du fait que Wall, comme son prédécesseur, José de Carvajal et le monarque lui-même, interprétait dans un sens pacifiste le concept de neutralité⁴⁴ (son biographe, Téllez, préfère le qualificatif de « réaliste », plus approprié, selon Wall, à la situation de faiblesse de l'Espagne⁴⁵) la solution des questions en suspens avec l'Angleterre, y compris les usurpations territoriales au Honduras, grâce à des négociations amicales par voie diplomatique se présentait comme la seule solution, ce qui était pour Keene et ses supérieurs une garantie supplémentaire de changement de la politique navale.

Yucatán para la despoblación de los ingleses intrusos en el río Valis y sus adyacentes, la que se providenció en la plaza de San Francisco de Campeche de la citada provincia de Guatemala y Habana por mar y tierra del cargo del mariscal de campo D. Melchor de Navarrete de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de dicha provincia con sus consecuentes embarcaciones, presas inglesas y negros esclavos » ; *ibid.*, f° 643, Gutierrez de Hevia à Arriaga, à bord du *Castilla* dans le port de La Havane, 12 janvier 1755.

42 *Ibid.*, f° 570, Cagigal de La Vega à Arriaga, La Havane, 25 mars 1755. AGS, SM, leg.

43 *Ibid.*, f° 536, Navarrete à Ensenada, Mérida de Yucatán, 16 novembre 1754.

44 Sur le point de vue pacifiste utopique du concept de neutralité face à une idée plus réaliste, voir José Luis Gómez Urdáñez, *El proyecto reformista de Ensenada*, op. cit., p. 100-103, 108-121. Sur la conception de Wall : *ibid.*, p. 89 ; Diego Téllez Alarcia, *Absolutismo e Ilustración en la España del s. XVIII*, op. cit., p. 65-86.

45 *Ibid.*, p. 64, 70 sq.

Parmi tous les motifs invoqués par les conspirateurs devant Leurs Majestés pour incriminer et rabaisser Ensenada, ce fut surtout l'expédition contre le Honduras, présentée comme une agression unilatérale, qui impressionna et déconcerta le roi, si bien que les conspirateurs en profitèrent pour faire croire à un Ferdinand VI, malade et affaibli, que l'Espagne était entrée en guerre avec l'Angleterre sans son approbation⁴⁶. Mettre fin à la carrière politique d'Ensenada et au processus de réarmement, tels étaient les principaux objectifs du complot ourdi par Keene. Une fois atteint le premier, ce qui valut à Keene d'être décoré de l'ordre du Bain par Ferdinand VI⁴⁷, Wall entreprit ses manœuvres pour s'assurer du contrôle de l'Armada et ralentir le réarmement naval.

40

Les divers portefeuilles détenus par Ensenada furent attribués par le roi à Sebastián de Eslava pour le secrétariat de la Guerre, au comte de Valparaíso pour les Finances, à Julián de Arriaga pour la Marine et à Wall pour les Indes, charge qu'il cumula avec celle de secrétaire d'État qu'il détenait depuis la mort de José de Carvajal⁴⁸. Cette nomination n'était pas cependant ce que Wall espérait. Le portefeuille qu'il ambitionnait véritablement et dont le contrôle était nécessaire à l'aboutissement de son complot était la Marine. C'était loin d'être évident avec Arriaga à ce poste, car ce marin qui, lors de sa nomination, était intendant général de la marine et président de la Casa de Contratación, jouissait d'un grand prestige, était un partisan reconnu d'Ensenada et avait été nommé secrétaire de la Marine directement par le roi qui lui avait manifesté publiquement sa reconnaissance pour être venu à bout de la rébellion de Caracas contre la Compagnie de Guipuzcoa⁴⁹ sans avoir versé le sang. Pendant les semaines qui suivirent ces nominations, Wall essaya d'obtenir de Ferdinand VI qu'il lui confiât la Marine à la place des Indes, allant jusqu'à donner sa démission de secrétaire des Indes pour faire pression. Son audace, cependant, fut mal récompensée car le roi, résistant à ses pressions, non seulement maintint Arriaga à la Marine mais, montrant par là combien il l'appréciait et avait confiance en lui, lui donna le portefeuille des Indes rendu vacant par la démission de Wall⁵⁰.

46 Sur l'intrigue qui a conduit à la chute de Ensenada et ses implications politiques, voir Juan Molina Cortón, « La conspiración contra Ensenada. Victoria de las intrigas británicas y debilidad de Fernando VI », *Historia* 16, n° 233, 1995, p. 39-46 ; José Luis Gómez Urdáñez, *El proyecto reformista de Ensenada*, op. cit., p. 126-155 et « El duque de Duras y el fin del ministerio de Ensenada (1752-1754) », *Hispania*, vol. 59, n° 201, 1999, p. 217-249 ; Diego Téllez Alarcía, *Aut Caesar aut nullus*, op. cit., p. 171-192 ; María Baudot Monroy, *La defensa del Imperio*, op. cit., p. 401-417

47 José Luis Gómez Urdáñez, *El proyecto reformista de Ensenada*, op. cit., p. 147.

48 Archivo Histórico Nacional (désormais AHN), Estado, leg. 3497. Ce fichier contient les titres des secrétaires d'État.

49 María Baudot Monroy, *La defensa del Imperio*, op. cit., p. 419-424.

50 « El caballero Wall ha pedido a S. M. con un noble desinterés que le quitase el peso del ministerio de Indias y que le confiase el de Marina. » (William Coxe, *España bajo el reinado de la Casa de Borbón. Desde 1700 en que subió al trono Felipe V hasta la muerte de Carlos III*

Malgré ce revers, Wall trouva astucieusement le moyen de prendre le contrôle des Finances et des décisions politiques prises par les secrétariats de la Marine et des Indes, grâce à la promulgation d'un décret royal réglementant exactement les compétences de chacun des secrétariats. Il le présenta à la signature du roi le jour même où ce dernier signait la nomination d'Arriaga comme ministre des Indes⁵¹. La même ruse lui avait profité quand il fut nommé secrétaire d'État car il avait obtenu du roi un décret royal spécifiant en détail les compétences de son ministère. En l'occurrence il visait à restreindre le pouvoir d'Ensenada et l'accaparement des compétences qu'il avait pratiqué avec Carvajal⁵².

RICARDO WALL CONTRÔLE L'ENVOI D'ESCADRES AUX INDES

La manœuvre de Wall fut d'une grande importance car il réussit, par ce décret royal, à priver Arriaga d'une des principales attributions du ministre de la Marine, à savoir envoyer des escadres aux Indes. Le décret imposait également le contrôle de toutes les dépenses de l'Armada par le secrétariat des Finances et de la Trésorerie générale. C'est ainsi que Wall, comptant sur son influence auprès du roi, s'assurait du contrôle direct du trafic naval vers les Indes :

Quand Je déciderai d'envoyer aux Indes des navires de ma Royale Armada, vous prendrez les dispositions relatives à leur armement par le secrétariat de la Marine [...] et quant au secrétariat des Indes, vous donnerez aux commandants les instructions nécessaires sur ce qu'ils doivent faire pour exécuter mes ordres.

En outre, grâce à un autre décret royal, il s'assura le contrôle des finances de tous les autres secrétariats, avec une mention particulière relative à l'Armada :

Vous me rendrez compte des ressources qui seront nécessaires pour faire face à toutes les dépenses tant extraordinaires qu'ordinaires prévues pour la marine, afin que J'ordonne qu'elles soient mises à votre disposition et vous en aviserez le ministère des Finances afin qu'il vous les attribue⁵³.

acaecida en 1788, Madrid, Establecimiento tipográfico D. F. de P. Mellado, 1846-1847, t. III, p. 418). Ambos nombramientos de Arriaga en Archivo General de la Marina « Don Álvaro de Bazán » (désormais AGMAB), leg. 5021. Buen Retiro, 26 août 1754, Ferdinand VI à Arriaga.

51 AHN, Estado, 3497. AGMAB, leg. 5021, à Don Julián de Arriaga, Buen Retiro, 26 août 1754. Archivo Palacio Real (désormais APR), Sección administrativa, leg. 536.

52 AGMAB, leg. 5021, Wall à Ensenada, Aranjuez, 18 mai 1754. Lettre à laquelle était jointe la « Declaración de facultades del Secretario de Estado ». Sur l'accumulation de pouvoirs d'Ensenada, voir José Luis Gómez Urdáñez, *El proyecto reformista de Ensenada*, op. cit., p. 108-126 ; *ibid.*, « Carvajal y Ensenada, un binomio político », dans José Miguel Delgado Barrado & José Luis Gómez Urdáñez (dir.), *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2001, p. 65-92.

53 Cette réglementation financière de l'Armada était destinée à contrôler les dépenses. Pour cela on réduisit les enveloppes attribuées jusque-là à chaque département, on exigea que

Pour compléter sa stratégie, Wall, en accord avec le secrétaire des Finances, le comte de Valparaiso, imposa une nouvelle politique économique destinée à réduire l'énorme dette publique accumulée pendant le règne de Philippe V⁵⁴ ; la limitation des dépenses marqua la fin du projet de réarmement naval d'Ensenada.

Voici comment Keene expliquait au ministre Thomas Robinson la réduction des compétences du nouveau secrétaire de la Marine et des Indes et la position avantageuse de Wall dans le nouveau cabinet :

Arriaga doit occuper le poste de secrétaire des Affaires d'Amérique et de la Marine à condition qu'il ne se mêle de rien et ne prenne aucune mesure dans ces pays qui puissent toucher aux possessions et aux conflits avec les nations étrangères, quelles qu'elles soient, sans consulter au préalable le général Wall. C'est ainsi qu'on peut dire que ce dernier est le vrai ministre et qu'Arriaga n'est que son second⁵⁵.

42

Ne serait-ce que pour les conséquences si favorables aux intérêts britanniques, on peut dire que la conjuration fut couronnée de succès, et c'est bien ainsi qu'en jugea le propre Keene lorsqu'il lui apparut clairement que grâce aux instructions économiques de Wall et à la collaboration du ministre des Finances le grand projet de réarmement naval d'Ensenada avait été paralysé :

Les grands projets d'Ensenada en faveur de la marine ont été suspendus. On cessera de construire des bateaux et je sais que, malgré la si grande réduction du nombre d'officiers, Valparaiso est toujours mécontent des demandes d'argent que lui fait Arriaga. À mon avis, l'économie du comte [Valparaiso] doit empêcher tout progrès dans les ouvrages maritimes, sachant que si ces travaux vont au-delà des besoins du service ordinaire de ce pays, ils n'ont eu ni n'auront d'autre but que de porter préjudice à la Grande-Bretagne⁵⁶.

Pour parachever son coup, Robinson chargea Keene d'exiger de Wall que soient révoqués les ordres d'éviction concernant les exploitants de bois qui occupaient des terres sur les côtes du Honduras et du Guatemala et que cessent les hostilités

des budgets annuels détaillés soient présentés au ministre des Finances, pour toutes les dépenses aussi bien ordinaires qu'extraordinaires, et toute dépense extraordinaire devait être spécifiquement approuvée par le ministre.

54 La réduction des fonds versés à l'Armada au titre des dépenses ordinaires entre 1755 et 1760 ne permit pas de couvrir les budgets présentés chaque année par Arriaga à Valparaiso, ce qui obligeait celui-là à solliciter comme dépense extraordinaire le paiement de dettes envers des fournisseurs qui avaient été contractées antérieurement.

55 William Coxe, *España bajo el reinado de la Casa de Borbón*, *op. cit.*, p. 418. On trouve des extraits de la lettre de Keene à Robinson du 31 juillet 1754, dans Diego Téllez Alarcía, *Absolutismo e Ilustración en la España del s. XVIII*, *op. cit.*, p. 194.

56 William Coxe, *España bajo el reinado de la Casa de Borbón*, *op. cit.*, p. 418.

des gardes-côtes à l'égard des bateaux anglais⁵⁷. Il n'en reste pas moins très surprenant que ni la chute d'Ensenada, le 20 juillet, ni son remplacement par Arriaga au ministère de la Marine et des Indes, entre juillet et août, n'entraînèrent la révocation immédiate de ces ordres, alors même qu'ils avaient été le prétexte avancé par Huescar, Wall et Keene pour faire croire à Ferdinand VI que l'Espagne était en guerre contre l'Angleterre sans qu'il en eût été au courant le sache.

Si l'on considère à quel point Leurs Majestés avaient été dupées quant à la prétendue guerre contre un pays ami, on ne s'explique pas que les ordres belliqueux d'Ensenada n'aient pas été révoqués le jour même de sa destitution ou dans les jours suivants, et que ni le roi ni Wall n'aient mis fin à la prétendue guerre qui leur était si détestable. D'ailleurs, quand Wall fit connaître à Arriaga sa nomination comme ministre de la Marine, il ne lui ordonna nullement de se mettre immédiatement en route de Cadix à Madrid ; bien mieux, il lui suggéra de prendre tout son temps pour voyager tranquillement jusqu'à la capitale et, en attendant son arrivée, nomma Sebastián de Eslava, le nouveau secrétaire de la Guerre, comme secrétaire intérimaire de la Marine⁵⁸. C'est ainsi que six semaines s'écoulèrent jusqu'à ce que Wall, sans doute sous la pression de ses amis anglais⁵⁹, donnât des instructions à Arriaga pour qu'il fit savoir aux autorités coloniales de cesser les hostilités avec les coupeurs de bois anglais, « parce que Sa Majesté veut que tous les points susceptibles de contestation soient réglés à l'amiable ». Ces nouvelles dispositions furent envoyées par Arriaga le 4 septembre ; elles étaient adressées à toutes les autorités coloniales concernées par l'expédition punitive : le vice-roi de la Nouvelle-Espagne, le président de l'audience de Guatemala, le gouverneur de La Havane – coordinateur de l'expédition commune –, le gouverneur du Yucatán et le commandant de l'escadre de Barlovento⁶⁰.

Avant de les envoyer, Arriaga dut montrer à Wall chacune des lettres pour son accord. C'est ainsi que s'instaura, de la part de Wall, un système rigoureux de contrôle de la politique atlantique, moyennant la supervision de toute la correspondance entre le secrétaire des Indes et les autorités coloniales. Cette action était en partie justifiée par la crainte qu'Arriaga – après avoir été l'inspirateur direct de la ligne dure contre les usurpations territoriales et la contrebande alors qu'il participait au conseil consultatif pour les affaires

57 AHN, Estado, leg. 4273, Félix de Abreu à Ricardo Wall, 2 septembre 1754.

58 AHN, Estado, leg. 2874, exp. 16, Wall à Arriaga, Buen Retiro, 22 juillet 1754.

59 The National Archives, Londres, State Papers, 94/147. Keene à Robinson, 2 septembre 1754, cité par Diego Téllez Alarcía : « I have observed to M. Wall that the orders relating to the West Indies were not dispatched with the promptitude they were promised » (*El ministerio Wall. « La España discreta » del « ministro olvidado »*, Sevilla, Fundación de Municipios Pablo de Olavide y Marcial Pons, 2012, p. 72).

60 AGI, México, 3099, f° 547, 595-597 ; *ibid.*, f° 840, Wall à Keene, Buen Retiro, 15 septembre 1754, confirmant la révocation des ordres.

coloniales créé par Ensenada – n’interférât à son insu (comme l’avait fait Ensenada avec Carvajal) en prenant quelque initiative destinée à torpiller sa nouvelle politique d’amitié pacifique avec l’Angleterre. Celle-ci reposait sur des gestes politiques unilatéraux, car les Anglais, après avoir usurpé des territoires, n’avaient rien fait pour les restituer et ne l’envisageaient pas plus⁶¹.

Il n’est rien moins que surprenant que Wall, après avoir négocié six années durant avec les ministres anglais, d’abord comme envoyé spécial puis comme ambassadeur, et cela sans succès ni pendant son séjour à Londres (« toutes les tentatives de négociation de Wall restèrent vaines⁶² »), ni pendant son ministère⁶³, ait pu croire aveuglément que grâce au retournement radical de la politique navale opéré par ses soins, les ministres anglais cèderaient ou abandonneraient les territoires occupés sur lesquels aucune table de négociations ne les avait amenés à renoncer à leurs prétentions.

44

Dans tout ce qu’il faisait, il était soupçonné de favoritisme envers les intérêts britanniques et, dans bien des secteurs, pas nécessairement ensenadistes de la haute administration, il était en outre, tenu pour un traître envers son ancien protecteur, si bien qu’il se voyait environné d’ensenadistes parmi ses collègues du cabinet : Arriaga et Eslava. On comprend ainsi qu’il se méfiât de tous et qu’il se passât de toutes les commissions consultatives créées par Ensenada pour les affaires des Indes pour gouverner comme un autocrate ne reconnaissant que l’autorité du roi au-dessus de la sienne, ce qui le conduisait le plus souvent à traiter personnellement avec le monarque, au nom de ses collègues de gouvernement, des affaires touchant à leurs ministères respectifs⁶⁴.

CESSER TOUTE HOSTILITÉ ENVERS LES ANGLAIS

La rédaction claire et explicite des ordres d’expulsion des Anglais et de destruction de leurs installations envoyées en 1752 par Ensenada aux autorités coloniales contraste avec le ton ambigu de ceux que Wall obligea Arriaga à envoyer pour mettre fin à l’expédition de représailles. D’un côté il rappelait aux gouverneurs leur obligation de maintenir l’intégrité des territoires de leur juridiction, et d’un autre il leur demandait de « cesser toute hostilité envers les

61 José Luis Gómez Urdáñez, *Fernando VI*, Madrid, Arlanza Ediciones, 2001, p. 118 ; Diego Téllez Alarcía, *Absolutismo e Ilustración en la España del s. XVIII*, op. cit., p. 194.

62 *Ibid.*, p. 117.

63 Diego Téllez Alarcía, *El ministerio Wall*, op. cit., p. 79-93. L’auteur lui-même qualifie de « déception » la période de paralysie gouvernementale provoquée par la maladie de Ferdinand VI à partir de 1756.

64 Diego Téllez Alarcía, *Absolutismo e Ilustración en la España del s. XVIII*, op. cit., p. 234-238. L’auteur met en évidence comment Wall réussit à acquérir une position de primauté sur ses collègues du cabinet, traitant personnellement avec le roi les affaires des autres ministères.

Anglais car Sa Majesté souhait[ait] traiter à l'amiable tous les sujets prêtant à dispute ». Il n'y a rien d'étonnant à ce que les gouverneurs, comme nous l'avons déjà signalé, fussent déconcertés par la réception de ce contre-ordre, entre mars et avril 1755, après tout l'effort que l'organisation de l'expédition et le succès obtenu avaient supposé.

Quelle était la solution amicale que pouvaient employer, selon Wall (militaire de carrière), les gouverneurs des colonies (militaires comme lui) et les forces navales qui patrouillaient dans la zone, contre la pression des Anglais installés dans les territoires de la Couronne, bien décidés à y rester et à défendre avec les armes leur commerce de bois de campêche ? Wall, par ses rapports prolongés et amicaux avec les politiques anglais, connaissait bien leur capacité de double jeu : dans les négociations et leur correspondance, ils défendaient ardemment l'équilibre des forces, mais dans la réalité, avec toute l'ambition et l'habileté manipulatrice qu'on leur connaissait, ils poussaient leurs intérêts coûte que coûte, fût-ce au prix d'une guerre⁶⁵.

Comment pouvait-il se montrer aussi ingénu que son mentor, Carvajal, à l'égard des intentions anglaises ? Si, comme il l'avait souvent dit à Carvajal et à Ensenada, il était convaincu que la monarchie ne disposait pas de forces suffisantes pour défendre son vaste empire⁶⁶ pourquoi a-t-il paralysé le plus grand effort de réarmement naval réalisé dans tout le siècle au moment où ses résultats commencèrent à inquiéter l'Angleterre⁶⁷ ? Pourquoi ordonna-t-il de mettre fin aux patrouilles menées par les navires de l'Armada et les corsaires garde-côtes au large du Honduras et du Nicaragua, alors qu'elles entravaient la contrebande et défendaient les territoires de la monarchie, ce qui permit aux corsaires et marchands anglais de consolider leur présence et d'accroître leur négoce dans la région ? Était-il réellement persuadé que l'Angleterre pourrait reconsidérer sa politique expansionniste ?

Ce qui est sûr, c'est que les conséquences de son changement de cap furent tout à fait négatives pour les intérêts de la monarchie qu'il servait et très positives pour l'Angleterre. C'est ainsi que l'ambiguïté des ordres de cesser l'expédition

65 « For contemporaries, British policy towards the outside world was a single, large subject which embraced diplomacy, commerce and war. Each of these aspects of national policy had naval implications. » (Nicholas A. M. Rodger, *The Command of the Sea*, op. cit., p. 260.)

66 Lorsque Wall se faisait l'écho de l'opinion généralisée à la cour anglaise sur la faiblesse défensive des places américaines (« Tous pensent qu'ils peuvent nous faire la guerre en Amérique avec succès »), il admettait qu'il partageait cette opinion : « [...] et, à mon sentiment bien établi, je les considère très probables. » L'historien Diego Téllez voit dans cette conviction relative à la faiblesse de la monarchie la clé de la pensée de Wall, justifiant son amitié avec les Anglais et sa politique réaliste et pragmatique. Réalisme et pragmatisme que ne partageaient pas, d'après lui, les autres hommes politiques espagnols.

67 Keene à Newcastle, 13 août 1750, Richard Lodge, *The Private Correspondence of Sir Benjamin Keene*, op. cit., p. 244.

de représailles et la poursuite des exploitants forestiers fit que le gouverneur du Yucatán, principal responsable militaire de l'expédition, fut dans l'incertitude à leur lecture et les interpréta au pied de la lettre au point qu'il se désola de « ne pouvoir trouver aucun moyen qui p[ût] effacer ce qui avait été fait ». Il se vit obligé de renoncer à poursuivre les bûcherons qui rôdaient dans les campements détruits avec l'intention de les occuper de nouveau et d'ordonner au commandant du fort de Bacalar de retirer toutes les lettres de course pour « éviter de nouveaux motifs de plainte comme le souhaite Sa Majesté⁶⁸ ».

46

Pour la même raison, tant le gouverneur de La Havane, Cagigal de la Vega, que le nouveau commandant de l'escadre de Barlovento, le capitaine de vaisseau Juan de Langara, refusèrent d'envoyer la frégate *Flora* à Omoa quand le gouverneur du Guatemala, Alonso de Arcos, le leur demanda instamment au motif que l'appui d'un navire de l'Armada était indispensable pour éviter que le port et le nouveau fort ne fussent détruits par les métis de la côte des Moustiques qui, à l'instigation des Anglais, se rassemblaient autour en armes. Cagigal et Langara se refusèrent à participer à toute nouvelle action au Honduras tant qu'ils n'auraient pas reçu un ordre explicite du roi ou du vice-roi de la Nouvelle-Espagne. Ils justifiaient leur décision en arguant que l'ordre initial reçu d'Ensenada et du vice-roi au début de 1753, en vue de collaborer à la campagne d'éviction, se limitait aux interventions de l'Armada dans les fleuves honduriens et que, partant, ils n'avaient pas autorité pour modifier ces instructions. De plus, Cagigal avait reçu une lettre du gouverneur de la Jamaïque, avec copie de celle que Wall avait écrite à Keene, lui confirmant les nouvelles dispositions de Ferdinand VI⁶⁹ et exigeant qu'il lui confirme la bonne réception des ordres de Wall de cesser toute hostilité envers ses compatriotes⁷⁰. Nul doute que les gouvernants anglais se sentirent renforcés par ce coup de barre de la politique navale espagnole et que la chute d'Ensenada fut bien présente à l'esprit des gouverneurs des colonies espagnoles.

Entre le moment où furent reçus les ordres de cesser les attaques contre les installations illégales et celui, début janvier 1756, où parvinrent à la Cour les premières nouvelles des conséquences de ce changement de cap, une longue année s'était écoulée ; les Anglais en profitèrent pour exploiter l'inaction des gouverneurs et des gardes-côtes espagnols en envoyant à Valis un gouverneur, ingénieur de formation, avec le mandat de reconstruire les précédentes installations sur les fleuves honduriens ainsi qu'un fort dans l'embouchure principale. De plus, une frégate de l'escadre de la Jamaïque stationnait sur la

68 AGI, México, 3099, f° 595-597, Navarrete à Arriaga, Mérida de Yucatán, 22 avril 1755.

69 *Ibid.*, f° 840, Wall à Keene, Madrid, 19 septembre 1754.

70 *Ibid.*, f° 547, Cagigal de la Vega à Arriaga, La Havane, 24 mars 1755 ; *ibid.*, f° 570, 25 mars 1755.

côte pour protéger les travaux de reconstruction et la reprise des activités de coupe de bois et son chargement dans les frégates de commerce⁷¹.

Arriaga répondit énergiquement à l'interprétation par Navarrete des ordres de suspendre les hostilités en lui précisant que les instructions ne signifiaient « nullement qu'on observe avec indifférence ou qu'on dissimule le fait que [les Anglais] reviennent s'installer à Valis et continuent leurs coupes comme sur leurs propres terres », qu'il devait faire tout son possible pour éviter « une usurpation tranquille » en remettant en mouvement les corsaires gardes-côtes avec ordre d'appréhender tous les bateaux étrangers surpris en train de charger du bois⁷². Arriaga, naturellement, non seulement informait Wall des nouvelles provenant de Honduras, mais encore soumettait à son approbation les réponses qu'il adressait aux gouverneurs. En règle générale, Wall donnait son accord en ajoutant un *post-data* avec un aimable commentaire comme « Mon ami, la lettre que vous envoie V. M. est conforme à la pensée du roi et à ce que j'ai maintes fois déclaré à la cour britannique » ou encore il lui indiquait ce qu'il souhaitait voir écrire : « Mon ami, la lettre au président du Guatemala est bonne, et si V. M. me permet de proposer une observation, j'aimerais que le président fit bien comprendre au gouverneur de la Jamaïque tout ce que S. E. lui indique en matière de fortifications⁷³ ».

UNE POLITIQUE INFRUCTUEUSE

Tout au long de l'année 1756 on vit se multiplier les informations des gouverneurs de La Havane, du Guatemala et du Honduras relatives aux nouvelles colonies anglaises et à l'accroissement du trafic de navires marchands étrangers dans les Caraïbes⁷⁴. Arriaga répondait suivant les directives imposées par Wall :

Que V. S. [Votre Seigneurie] s'adresse à lui (l'ingénieur gouverneur de Valis) comme si l'on considérait qu'il est le seul responsable de cette nouvelle si contraire aux droits du roi et à la bonne harmonie entre les deux nations.

Cela voulait dire temporiser au nom de l'amitié supposée, employer des menaces voilées de recourir à la force si l'on continuait à occuper des territoires de la Couronne, mais sans jamais en venir à les mettre en pratique, permettre donc de nouvelles installations tout en adressant des notes de protestations à Londres où

71 *Ibid.*, f° 633. Navarrete à Arriaga, Mérida de Yucatán, 10 juin 1755.

72 *Ibid.*, f° 599. Arriaga à Navarrete, Madrid, 10 janvier 1756.

73 *Ibid.*, f° 638 (s.f.) et 639 (s.f.), mais en 1756.

74 *Ibid.*, f° 750-754. Representación de Arriaga al rey, « leída al rey y aprobado en 17 de julio de 1756 en Aranjuez ».

se menaient des négociations sur la base de positions irréconciliables. Telle fut la conséquence immédiate de la volte-face politique de Wall. Son geste d'amitié, loin de servir à résoudre les problèmes entre les deux nations, jeta par-dessus bord le succès coûteux de l'expulsion des coupeurs de bois. Il ne fut pas plus pris en considération par l'Angleterre dans les négociations infructueuses qui conduisirent progressivement à une rupture inévitable qui rendit manifeste la position de faiblesse où avait conduit l'interruption du réarmement naval.

48

Arriaga en fut conscient, mais comme il était pieds et poings liés dans la prise de décisions politiques concernant les Indes, il profita des occasions d'entrevue avec le roi pour lui lire et commenter les nouvelles alarmantes qui provenaient du Honduras au sujet des nouvelles usurpations de terres et des constructions de fortifications de la part des Anglais pour les défendre. Le monarque lui demanda d'en informer Wall⁷⁵. Arriaga put pousser son avantage en obtenant que Wall reconnût la réalité des avancées anglaises, rectifiât les premières instructions ambiguës faites aux gouverneurs coloniaux et admit la nécessité de faire défendre par des gardes-côtes l'intégrité territoriale des Indes.

Ce furent d'une part les longues et vaines négociations, largement conditionnées tant par d'importants événements ponctuels jalonnant le chemin vers la guerre entre l'Angleterre et la France – comme la prise de Minorque ou l'offre de restituer Gibraltar comme appât pour obtenir l'union des deux couronnes contre la France – comme par le déroulement des campagnes militaires une fois le conflit déclaré, et d'autre part l'incapacité espagnole à fournir aux Anglais du bois de teinture en échange de leur départ⁷⁶, qui vinrent à bout de l'entêtement de Wall en faveur d'une solution amiable au conflit⁷⁷. Il avait déjà admis, auparavant, sous couleur de se justifier : « Je ne connais pas ce pays ni ne suis au fait des antécédents, ce qui est indispensable dans une affaire aussi importante pour traiter avec les Anglais », ou encore : « Je ne dispose pas de grandes lumières et ne prétends pas donner un avis d'expert » ; et il avait demandé à Arriaga de convoquer une commission « composée des sujets qui lui paraissent les plus intelligents » pour présenter au roi une proposition acceptable par les Anglais⁷⁸.

75 Des notes autographes d'Arriaga sont inscrites en marge de certaines lettres des gouverneurs du Guatemala et du Yucatán : « averti S. M. et passer à M. Wall pour les suites qui conviennent », Navarrete lettre n° 633 Arriaga a écrit : « lu S. M. et passer la lettre à M. Wall pour les suites qui conviennent et demander plus d'explications à Navarrete ». Autres notes autographes en ce sens de Wall ou d'Arriaga : n° 605 ou n° 639.

76 AGI, México, 3099, n° 673-675, José de Abaría à Arriaga, Cadix, 29 juillet 1755. Abaría invoque et explique l'infériorité de la marine marchande espagnole face à l'anglaise.

77 Entre 1756 et 1758, voir Diego Téllez Alarcia, *El ministerio Wall, op. cit.*, p. 79-106.

78 Arriaga convoqua la commission et présenta au roi une proposition basée sur les divers avis émis par les participants, consistant à permettre aux Anglais pendant quelques années la coupe et le transport de bois en échange de l'évacuation des terres occupées. Entre temps on tâcherait

N'oublions pas que Wall menait depuis 1747 des négociations incluant l'affaire du Honduras, si bien que ses propos signifiaient véritablement qu'il était débordé par les événements et ne se sentait plus capable de poursuivre seul la gestion de la question hondurienne. Accablé par cette affaire qu'il n'avait pas réussi à régler, par le commencement de la guerre, par le retrait de la vie publique du duc de Huescar – devenu duc d'Albe –, par l'incident du *Antigallican* – entre autres événements domestiques – et par ses ennuis de santé, il présenta en septembre 1757 sa démission au roi qui la refusa⁷⁹.

Les victoires des Anglais sur plusieurs fronts précipitèrent les événements en 1758. La présence grandissante des escadres françaises et anglaises dans les eaux américaines ainsi que celle de nombreux corsaires anglais et nord-américains à la poursuite de navires marchands français sont à l'origine de la décision d'Arriaga d'augmenter le nombre de bateaux de guerre espagnols présents dans la zone caribéenne.

Son objectif était de leur opposer une forte escadre à titre préventif et de pallier l'état préoccupant de vulnérabilité des colonies, convaincu qu'il n'était possible de défendre de si vastes territoires qu'en faisant patrouiller systématiquement des escadres au large de leurs côtes. Arriaga était parfaitement conscient des difficultés qu'il rencontrerait pour convaincre le roi de la nécessité d'armer une grande flotte pour l'envoyer aux Indes, mais il sut lui expliquer la situation :

On s'aventure beaucoup dans les Indes, il est impossible de garder les places fortes en bon état, il ne suffit pas de procédures et d'argent pour que se maintienne une troupe qui est décimée, qui déserte ou qui est corrompue par le pays lui-même. Il n'est pas possible de peupler un territoire aussi vaste et c'est ainsi qu'il se trouve beaucoup d'endroits où celui qui les veut se les approprie⁸⁰.

Au début de cette année, Arriaga prit toutes les précautions possibles pour que le roi, obsédé par son idée de neutralité, pût l'approuver et lui présenta un plan défensif :

[...] jugeant de la plus grande importance que les Anglais ne s'imaginent pas que la finalité occulte de ce réarmement soit d'aider la France, mais qu'ils comprennent qu'il se limiterait à bloquer leurs avancées, ce qui les inciterait

de mettre en place un commerce d'intermédiaires pour les approvisionner. Le projet n'aboutit pas à cause du refus des Anglais d'abandonner leurs colonies et parce qu'il fut impossible d'organiser le transport du bois coupé devant le refus des négociants espagnols à s'engager dans ce commerce faute de bateaux pour le transport. Cet épisode mit en lumière combien le monopole marchand espagnol n'a pas permis de créer une flotte de commerce compétitive.

⁷⁹ Diego Téllez Alarcia, *Aut Caesar aut nullus*, op. cit., p. 214.

⁸⁰ AGI, México, 3099, f° 1075, rapport d'Arriaga à Ferdinand VI, 27 mai 1758.

à respecter le pouvoir de Votre Majesté et à être plus attentif à ce qui se passe dans leur Cour⁸¹.

On en revenait ainsi de la neutralité pacifiste et passive des dernières années à la neutralité vigilante de la période d'Ensenada⁸².

NEUTRALITÉ ET VIGILANCE

Arriaga ordonna donc aux commandants des trois départements maritimes qu'à la fin mai seize vaisseaux de ligne et six frégates soient armés et prêts à mettre à la voile à tout moment. Dans chaque base navale on tiendrait prête une escadre de trois vaisseaux et deux frégates pour patrouiller dans la zone qui leur correspondait. Une autre grande escadre devait se constituer à Cadix avec neuf vaisseaux et deux frégates pour faire route vers La Havane.

50 Naturellement, pour que Ferdinand VI, déprimé et préoccupé par la mauvaise santé de la reine, qui devait mourir cette même année, pût approuver un tel déploiement de force, Arriaga dut lui assurer que :

[...] tous les commandants et intendants de ces provinces [avaient] été convaincus que les intentions de S. M. dans cet armement n'[avaient] pour but que de voir respectés ses rivages et son pavillon, dans le maintien actuel et futur de l'amitié et de l'harmonie avec les deux Couronnes.

De même promit-il au roi que, lorsque viendrait le moment pour les escadres de mettre à la voile, il lui demanderait les instructions à transmettre aux capitaines. Le plan prévoyait de renforcer les défenses des principales places américaines avec de l'artillerie et des armes que l'on emporterait de Cadix sur des navires de l'Armada, et également d'adjoindre deux bâtiments à la protection du convoi qui transporterait le trésor de La Havane à Cadix. Au cours du même entretien, Arriaga présenta à Ferdinand VI les lettres qu'il pensait envoyer à tous les gouverneurs d'Amérique, par lesquelles il les prévenait d'agir « avec la vigueur de qui défend les terres à lui confiées [...] et sans recourir à un remède pire que le mal⁸³ ». Ferdinand VI fit confiance à Arriaga, approuva le projet et le pria de le communiquer à Wall qui, lui aussi, donna son accord.

81 *Ibid.*

82 Concept dû à Vicente Palacio Atard dans « La neutralidad vigilante y constructiva de Fernando VI », *Hispania*, vol. 36, n° 133, 1976, p. 301-320.

83 Une note autographe d'Arriaga figure en marge du document : « Lu à S. M. pendant l'entretien du 27 mars 58, qui l'a entièrement approuvé et m'a ordonné de le passer à D. Ricardo Wall qui a aussi opiné dans le même sens. »

On voit comment Arriaga, subtilement et sans provoquer Wall, sut profiter de sa proximité avec le monarque pour lui donner lecture des lettres des gouverneurs des colonies et l'informer de la réalité américaine qui n'avait rien à voir avec ce qu'il imaginait et qu'on lui avait fait croire. De même, quand Wall se trouva dans une impasse et que les conséquences néfastes de sa politique coloniale devinrent évidentes, c'est au premier que fut confié le soin de rechercher une solution pour la poursuite des négociations avec l'Angleterre et la mise en état de défense des colonies américaines.

Ce fut le même Arriaga qui intervint pour pallier dans la mesure du possible les conséquences de l'interruption du réarmement naval. Avec la sévère restriction budgétaire et le contrôle strict auquel ses activités étaient soumises à la Cour, il était impensable de reprendre le rythme qu'avait suivi la construction navale dans les arsenaux de la Péninsule au cours des années précédentes. Aussi, une fois sûr que Wall ne contrôlait plus les affaires de la marine puisque personne ne lui demandait des comptes en cas de dépassement du budget annuel, il décida, à partir du début 1755, de reprendre le projet de réarmement naval, à une échelle plus modeste certes, puisque les arsenaux ne devraient plus construire qu'un navire par an.

Pour compenser cette cadence imposée, il décida de délocaliser une partie de la construction dans le chantier naval de La Havane. Il y pouvait compter sur le commissaire ordonnateur de marine Lorenzo Montalvo, vieille connaissance du temps de son séjour comme marin à La Havane, en qui il avait confiance. Il chargea une commission de construction d'étudier quel pouvait être le gabarit des navires de guerre à construire dans les conditions budgétaires présentes. Pour diverses raisons, la commission conclut qu'on pouvait fabriquer des bâtiments de 60 canons⁸⁴. Sur la base de cet avis, Arriaga demanda à Jorge Juan de dessiner les plans d'un navire avec ces caractéristiques sur le modèle des bateaux récemment construits (le *Trident*) et avec des instructions précises et détaillées pour qu'ils servent de modèle à Pedro de Acosta, le constructeur de La Havane. Puis il ordonna à Montalvo de mettre en œuvre la construction d'un navire de 60 canons chaque année⁸⁵.

On ne sait pas comment il réussit à obtenir l'accord de Ferdinand VI sur ce point. Toujours est-il que tant les frais d'entretien des escadres destinées à la défense des Indes que ceux consacrés à la construction navale étaient imputés

84 María Baudot Monroy, « Barcos para el rey : Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval (1752-1759) », dans Manuel Reyes García Hurtado (dir.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, p. 297-328.

85 AGS, SM, leg. 326. Arriaga à Jorge Juan, Madrid, 30 décembre 1755 ; Arriaga à Juan Montalvo, Madrid, 19 mars 1756 ; AGS, SM, leg. 327, Arriaga à Juan Montalvo, 23 avril 1757.

au vice-royaume de la Nouvelle-Espagne, ce qui peut avoir été un argument convaincant⁸⁶.

Les actions divergentes de ces deux hommes politiques répondent en grande partie à de nombreuses questions que nous pose le rôle joué par Wall dans ces années décisives du règne de Ferdinand VI. D'autres questions cependant qui relèvent de la psychologie du personnage restent sans réponse : est-il possible qu'un homme aussi assoiffé de pouvoir comme Wall ait pu commettre l'erreur de faire entièrement confiance aux bons sentiments que lui portaient ses amis anglais, sans tenir compte, en outre, de ce qu'il s'agissait d'hommes politiques servant par-dessus tout, comme lui, leur roi et leur pays ? Les agissements des politiques anglais étaient bien plus soumis à la pression de l'opinion publique qu'en Espagne, sans parler du contrôle du Parlement, et cela, Wall le savait bien, comme il savait que jamais on ne donnerait des signes d'amitié à l'égard d'une puissance adverse qui puissent porter préjudice à son propre pays.

52

Dans l'affaire du bois de campêche, l'Angleterre jouait gros jeu et l'on sait que les questions commerciales allaient de pair avec sa politique navale et coloniale. Pour les commerçants anglais, la production de teinture industrielle était une activité importante car ils agissaient aussi comme intermédiaires. Ce qui est regrettable, c'est que les marchands espagnols, soumis qu'ils étaient aux règles rigides du monopole, ne disposaient pas d'une flotte marchande adaptée qui leur aurait permis de commercer eux-mêmes. Mais plus regrettable encore a été le fait que le sort de l'Espagne, en cette période décisive où l'Angleterre consolidait son statut de grande puissance navale⁸⁷, fût entre les mains d'un monarque malade et d'un gouvernement sans vision politique qui défendit un projet erroné au regard des intérêts de l'empire.

Traduit de l'espagnol par le EVI(R)
Jean-Philippe Belle de Boisverd

86 José P. Merino Navarro, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981, p. 121-122.

87 N. A. M. Rodger, *The Command of the Sea*, op. cit., p. 272-284.

LA MONARCHIE ESPAGNOLE
& LE FINANCEMENT DE LA MARINE
AU XVIII^e SIÈCLE

Rafael Torres Sánchez

Les finances de la marine espagnole durant le XVIII^e siècle évoluèrent avec les changements administratifs et les profondes réformes institutionnelles introduites par les Bourbons¹. Elles bénéficièrent aussi des nouvelles possibilités offertes par l'amélioration des conditions économiques de la monarchie espagnole et par une volonté politique marquée d'accroître la défense navale en Amérique. Tout au long du siècle, l'État des Bourbons fut plus conscient de la nécessité d'augmenter les effectifs de la marine, et, par là même, le format et la capacité opérationnelle de la flotte. En 1796 la monarchie espagnole disposait de la seconde marine du monde : 198 navires, avec 76 vaisseaux et 51 frégates (la Grande-Bretagne avait 220 vaisseaux et la France 35²). L'augmentation des effectifs de la marine durant tout le XVIII^e siècle exigea parallèlement un effort financier et le développement d'un système particulier de gestion des finances navales. Notre but est d'analyser ce qu'étaient les finances navales espagnoles et comment elles répondirent aux volontés politiques de développement et de déploiement opérationnel des forces navales.

- 1 Ce travail fait partie du projet de recherche financé par le Ministerio de Economía y Competitividad, HAR2011-23570. L'objectif est de réexaminer la politique des budgets militaires des États européens au XVIII^e siècle dans une optique comparative. Sur les activités du groupe de recherche Contractor State Group, voir : www.unav.es/centro/contractorstate.
- 2 « Estado militar. Armada Española en 1796. Cádiz, Diciembre 1796 », reproduit par Adolfo de Castro dans *Historia de Cádiz y su provincia* [1858], Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1985, p. 517.

La gestion des dépenses était l'essentiel du travail des finances de la Marine espagnole³. Les recettes provenaient pratiquement pour leur totalité du Trésor royal, et tout au long du siècle, la marine ne put dégager aucune source de revenus particulière qui pût générer des quantités significatives. Ainsi, par exemple, il était prévu qu'une partie des bénéfices de l'activité de course serait versée aux trésoreries navales territoriales et alimenterait en chacune d'elles un fonds spécifique, à qui incomberait les dépenses liées aux fournitures de matériels aux corsaires. Ces recettes finirent par constituer des fonds permanents dans chaque département naval mais, dans tous les cas, ils ne purent fournir des recettes significatives, en partie parce que l'activité corsaire fut limitée dans le temps. Pourtant, il y eut des moments où la course fut très active, comme pendant la guerre contre la Grande-Bretagne en 1739, ou quand un gros convoi était capturé, comme celui de Cordova, en 1780⁴.

54

Une autre source de recettes en dehors de la marine fut la vente de fournitures et de produits fabriqués dans les arsenaux. Bien que les marins eussent tenté, parfois avec succès, d'y rassembler des ateliers pour produire des fournitures navales particulières, telles que gréements, voiles, fers ou encore vitres, la qualité fut toujours médiocre. Elle n'était pas suffisante pour répondre aux besoins de la marine et ces productions navales ne pouvaient être écoulées sur un large marché. La vente de fournitures fabriquées dans les installations de la marine ne

- 3 La recherche sur les finances est rendue nécessaire par la grande ignorance dans laquelle nous sommes de cette question pour la Marine espagnole du XVIII^e siècle. Le meilleur travail disponible est celui de José P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII* (Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981, p. 112-178), que l'on peut compléter avec l'article de Jacques A. Barbier, « Indies Revenues and Naval Spending: The Cost of Colonialism for the Spanish Bourbons, 1763-1805 » (*JBLA*, vol. 21, n° 1, 1984, p. 169-188). Est utile également : José Manuel Serrano Álvarez, « El gasto naval en España e Indias (1715-1759). El caso de Tierra Firme », *RHN*, vol. 20, n° 77, 2002, p. 25-34. Au sujet des finances : Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado : política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Unam, 2011. Pour le règne de Charles III et Charles IV, voir Rafael Torres Sánchez, *La llave de todos los tesoros. La Tesorería general de Carlos III* (Madrid, Sílex, 2012, p. 199-266), et Agustín Guimerá, « Naval Leadership and Naval Expenditure in Spain, 1783-1795 » (dans Stephen Conway & Rafael Torres Sánchez [dir.], *The Spending of the States. Military Expenditure During the Long Eighteenth Century: Patterns, Organisation and Consequences, 1650-1815*, Saarbrücken, VDM Verlag Dr. Müller, 2011, p. 201-211). Sur la réglementation économique de la Marine, il convient de consulter A. Raquejo Alonso, *Historia de la administración y fiscalización económica de las fuerzas armadas* (Madrid, Ministerio de Defensa, 1992). Un bon exemple d'analyse des ordonnances permettant de comprendre les finances publiques est fourni par Isidoro Guzmán Raja dans « Normativa contable en la Armada española durante el periodo 1700-1850 : especial referencia a la administración de provisiones », *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 2006, vol. 3, n° 5, p. 65-142.
- 4 Marina Alfonso Mola, « Corso y flota de Indias : Los convoyes ingleses apresados en 1780 y 1795 », dans Bibiano Torres Ramírez (dir.), *Andalucía América y el mar*, Sevilla, Diputación de Huelva, 1991, p. 196-224. Voir aussi Mario Luis Ocaña Torres, *El corso marítimo español en el estrecho de Gibraltar (1700-1802)*, Algeciras, Instituto de Estudios Campogibaltareños, 1993.

devint jamais une source régulière et significative de recettes. En réalité, il était surtout possible de tirer quelque ressource de la vente au public de matériels et de fournitures délaissés par la marine, une fois ceux-ci jugés inutilisables, obsolètes ou en mauvais état⁵.

En dehors de ces sources de recettes, l'argent qui finançait la marine espagnole était dispensé par le Trésor royal. La première question pertinente est de se demander qui fixait chaque année le montant du budget nécessaire à la marine. Faute d'un Parlement qui discutât et approuvât une dotation budgétaire pour la marine, la fixation du budget en Espagne relevait d'une négociation complexe entre le gouvernement et les marins. Ce qui la rendait complexe, c'était précisément que les intérêts réciproques n'allaient pas toujours dans le même sens, selon la disponibilité des ressources, ou selon les priorités. Tout au long du XVIII^e siècle, les marins éprouvèrent le désir croissant de contrôler directement leurs finances, d'être ceux qui fixeraient le niveau de la dépense et utiliseraient les ressources reçues du Trésor royal. Consentir à cette prétention des marins impliquait que le gouvernement puisse accepter une autonomie de gestion, chose qui était à l'opposé des évolutions en cours. L'État des Bourbons était en train d'introduire des changements législatifs et institutionnels justement pour accroître le niveau de contrôle du Trésor royal, rendu possible par une administration directe du recouvrement fiscal et un niveau croissant de contrôle sur la dépense publique, avec des organes directement supervisés par le gouvernement, comme la Trésorerie générale. Pour le secrétariat des Finances, qui contrôlait le Trésor royal, la demande des marins pour plus de contrôle et d'autonomie de gestion du budget de la marine, était une aberration et allait à l'encontre des priorités politiques. Le contrôle obtenu sur l'armée par le secrétariat des Finances, qui continua, avec le trésorier général, de superviser ses trésoreries, fut un succès qui ne le disposa pas à céder à la pression constante des marins pour une plus grande capacité de décision.

Cet affrontement entre le gouvernement et les marins autour du contrôle financier continua durant tout le XVIII^e siècle, mais eut tendance à s'intensifier. Pendant la première moitié du siècle, cette opposition parut tourner au profit du gouvernement aux prescriptions duquel les marins se soumirent. Ce résultat tient à deux raisons principales. D'une part, dans de nombreux cas, les secrétariats des Finances et de la Marine étaient détenus par la même personne, tels José Patiño ou le marquis de la Ensenada. Cela permettait une certaine unité d'action et réduisait l'opposition des marins aux décisions budgétaires du responsable des Finances. D'autre part, le secrétariat des Finances plaça

5 Par exemple, la vente des « surplus et déchets récupérés par l'arsenal ». El Ferrol. 1768. AGS, Secretaría de Marina, leg. 606.

en face des arsenaux et des administrations maritimes un intendant qui était responsable devant le secrétaire des Finances, et non celui de la Marine. En effet, son titre était « ministre principal des Finances royales de la marine ». Cette concomitance de secrétariats et le contrôle direct du principal responsable des affaires financières du département permirent une large marge de manœuvre du gouvernement sur les finances navales.

56

Le conflit entre le gouvernement et les marins prit une autre tournure pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle. Il y eut alors une succession de nouvelles ordonnances et davantage de spécialisation et de différenciation entre les responsables politiques des Finances et ceux de la Marine, ce qui rendit plus vives les réactions des marins, permettant finalement à ceux-ci d'obtenir des succès notables dans le sens d'un contrôle direct de leurs budgets. Traditionnellement, on a interprété ce conflit comme un affrontement interne à la marine, entre les administratifs, la « plume » et les marins, le corps principal, « l'épée », rappelant ce qui se passait en France. Mais, à notre avis, ce conflit devrait se comprendre comme celui des marins et du gouvernement à propos des budgets navals. En effet, les étapes qui marquèrent les victoires des marins sur le gouvernement ou sur le Trésor royal montrent clairement que la lutte portait sur la gestion de l'argent de la marine. D'abord timidement avec l'ordonnance sur les forêts en 1748 suivie de celle sur les matricules maritimes en 1751, puis globalement après 1772 avec celles sur les équipements et enfin avec celles de 1776, l'organisation économique de la marine fut reconfigurée au profit des marins et non du Trésor royal. L'argument essentiel utilisé par les premiers pour justifier un plus grand contrôle sur l'argent de la marine était qu'il en résulterait une plus grande efficacité militaire et économique. Pour y parvenir, on transféra l'autorité des intendants en matière financière à chaque commandant. Dans chaque département maritime⁶, le commandant général gouvernerait avec un conseil, composé de marins, qui auraient la haute main sur les questions financières. L'intendant fut soumis aux ordres du commandant général et perdit toute la capacité d'action qu'il possédait antérieurement, y compris celle de nommer ses propres employés et délégués dans les bureaux des finances et les trésoreries locales. Avec cette inversion des rôles, le secrétariat des Finances perdit son principal levier d'influence sur les marins (les intendants,

6 N.D.T : Le découpage territorial de la Marine (Cadix, Carthagène, Le Ferrol) correspond à des unités administratives que l'on pourrait assimiler à nos « zones maritimes » actuelles. Dans ce texte, est utilisé le terme de *departamento marítimo*, « département » au sens strict. Afin d'éviter toute confusion de sens avec les départements français, ou tout anachronisme si nous assimilions « *departamento* » à « région », nous avons choisi de rendre en français ce terme par « département », qui en précise le caractère strictement administratif, préféré à celui d'arrondissement, certes autrefois utilisé dans la Marine nationale, mais employé pour désigner la subdivision d'un ensemble plus vaste, ce qui ne correspond pas au cas espagnol.

les trésoriers, et les comptables de marine) et le gouvernement devait imposer sa ligne politique au moment de distribuer les fonds. Par conséquent, le triomphe des marins dans la gestion de leur budget ne fit qu'accroître les tensions entre la marine et l'État tout au long du XVIII^e siècle.

Avec ce conflit fondamental, le régime financier de la marine reposait sur deux piliers : le principal instrument de gestion était la consignation financière concédée par le gouvernement et l'unité de gestion de base était le département de la marine.

NÉGOCIER LE BUDGET : LA DOTATION

Chaque année, approximativement avant le mois d'août, les responsables financiers du service naval – l'intendant pendant la première moitié du siècle, et les conseils pendant la seconde – préparaient le budget nécessaire pour l'année suivante. Les départements de Cadix, du Ferrol et de Carthagène, auxquels s'ajoutait à la fin celui de La Havane⁷, adressaient chaque année au secrétariat de la Marine une proposition de budget qui y était discutée et modifiée. Par la suite, avec les modifications qu'il demandait, elle était transmise au secrétariat des Finances en vue de sa discussion et de son approbation par le roi. Chaque département se soumettait à cette procédure séparément, ce qui fait que la marine espagnole ne disposa jamais au XVIII^e siècle d'un budget unique, tandis qu'il n'existait pas non plus de procédure de négociation uniforme entre marins et gouvernement, sinon celles qui se déroulaient de manière séparée dans chaque département maritime. Les caractéristiques et particularités de chaque département, autrement dit l'inégalité de financement, contribuèrent à maintenir cette organisation en budgets, négociations, et consignations séparés, à préserver l'autonomie de chacun en matière financière, et, en définitive, à rendre difficile l'unité d'action.

Dans chaque département on suivait la même méthode pour établir le budget qui servirait de base à la négociation. Cette méthode reposait sur l'expérience, mais fut reprise par les ordonnances. Pour l'essentiel, il s'agissait de fixer la prévision des besoins et de la dépense pour l'année suivante. Pour confectionner ce budget, chaque département devait effectuer une inspection complète ou une revue de tous les magasins, édifices et navires de sa juridiction. Tout au long du siècle, on progressa dans l'unification des critères d'information, et des formulaires, chaque fois plus complets et précis, furent mis au point pour réaliser

7 L'obligation pour La Havane de se doter d'un budget annuel apparaît expressément en 1776 avec l'argument suivant : « [...] en raison de la présence permanente d'une escadre ». Ordonnance de 1776, p. 391, dans Jesús M. Alía Plana, *Ordenanzas fundacionales de la Armada*, Madrid, Port-Royal, coll. « Textos Jurídicos », 1997.

les inventaires et les revues. Pour chaque navire, par exemple, on devait décrire les équipements de tout type détenus dans les magasins du bord, mais aussi ceux qui étaient disséminés dans tous les dépôts généraux, comme les gréements, les collections de voiles, le parc d'artillerie. L'objectif était, dans ce cas, de savoir avec précision quels équipements étaient présents à bord et combien faisaient défaut pour être au complet, c'est à dire, pour que le bâtiment soit opérationnel. Dans chaque cas, on ajustait le calcul en fonction de la situation du navire. Ainsi, un navire pouvait nécessiter un carénage, être en commission, en chantier ou à construire. Une fois accumulées les données relatives aux équipages, aux équipements, aux fournitures et autres, on établissait des budgets séparés et on évaluait leur coût. Pour leur part, les responsables locaux évaluaient dans chaque département les prix spécifiques qui leur semblaient convenables pour chaque produit.

58

Pour fixer la valeur des interventions et le prix des produits, l'autonomie administrative était justifiée à cause de l'inégalité économique entre départements, sachant qu'il y avait des disparités de prix substantielles d'une région à l'autre. À ces différences de niveau de vie dans les régions où étaient installées les capitales maritimes s'ajoutait le fait que les autorités départementales devaient prévoir des prix de produits et services valables pour une vaste zone, celle de chaque département maritime. En outre, les conditions d'accès aux fournitures navales n'étaient pas égales dans tous les départements, ce qui rendait encore plus divers et variés les prix estimés. Par exemple, le prix de la main d'œuvre était beaucoup moins élevé au Ferrol qu'à Cadix, et celui du bois plus cher à Carthagène qu'au Ferrol. La réelle distorsion du prix des produits et services entre départements incitait le gouvernement à maintenir une négociation séparée par département, tout en rendant difficile la possibilité de créer un unique budget naval national. Une autre difficulté est de savoir si les marins pouvaient connaître et évaluer avec rigueur le prix des choses. Ils avaient du mal à s'informer sur les marchés et devaient y suppléer par le recours à la mémoire institutionnelle en utilisant quand c'était possible les prix pratiqués antérieurement. Le manque de souplesse pour exploiter les opportunités commerciales contribuait à rigidifier la structure des prix respectifs de chaque département et, en définitive, leurs différences. Les budgets de chacun devaient aussi intégrer ceux présentés par les administrateurs de marine de leurs départements respectifs. Il s'agissait de marins fixés en permanence dans des lieux où l'activité de la marine était importante, pour y rendre certains services maritimes, touchant aux ports ou à l'embouchure des rivières, mais aussi pour remplir des missions particulières, comme la coupe de bois en Navarre ou les achats de chanvre en Aragon ou à Grenade. On demandait à ces administrateurs de marine d'établir leurs propres budgets et prévisions d'activité pour ce qui les concernait. Le rassemblement de toute cette

information dispersée sur toute l'étendue géographique de la monarchie était une tâche difficile, propice à une accumulation d'erreurs et d'oublis, rendant presque impossible pour les départements la transmission des budgets avant le mois de septembre de l'année antérieure.

Une fois parvenus au secrétariat de la Marine, les différents budgets départementaux y étaient revus et, surtout, comparés à ceux des années antérieures. En l'absence d'ordres politiques clairs en vue d'augmenter ou de réduire le nombre de bâtiments en activité, ou de changements dans les programmes de construction navale, le principal souci du secrétariat de la Marine était d'éviter des erreurs graves dans les calculs financiers, soit à cause de quantités de fournitures, d'effectifs d'équipages ou de services inhabituels, soit du fait de prix excessifs. Pour le secrétariat comme pour les départements eux-mêmes, le principal instrument de contrôle provenait de la mémoire institutionnelle. Les prix et quantités de la proposition transmise étaient soigneusement comparés avec ceux des années précédant son approbation. Le problème de ce système était sa rigidité (la continuité lui important le plus) et sa lenteur, puisqu'il fallait de multiples approbations. La faible flexibilité et les retards accumulés allaient à l'encontre de l'efficacité financière étant donné que l'accès au marché des fournitures navales devait s'effectuer avec le maximum d'anticipation possible et qu'avec ce système on avait beaucoup de chances de retarder le début des négociations.

À la lenteur du rythme d'élaboration des budgets locaux et des approbations du secrétariat de la Marine s'ajoutaient les imprévus d'ordre politique. Habituellement, les autorités locales elles-mêmes se plaignaient de budgéter sans disposer des directives politiques fixant les nécessités pour l'année suivante. Le problème était qu'il fallait refaire les budgets et recommencer la procédure quand, enfin, arrivaient les consignes politiques. En outre, comme au cours du siècle, pour éviter l'anarchie budgétaire, on imposa l'interdiction de réaffecter à d'autres emplois des fonds déjà assignés, chaque nouvelle directive politique obligeait à réviser tout le budget. En définitive, on créa un système bureaucratique à l'excès, raisonnablement efficace en temps de paix, mais incapable de réagir avec souplesse en temps de guerre.

Quand s'était achevé tout le processus d'approbation des budgets des départements, presque toujours une fois que l'année suivante avait commencé, une proposition finale de dotation était transmise au secrétariat des Finances. La négociation se déroulait encore entre les secrétariats de la Marine et des Finances. Contrairement à ce qu'on pourrait penser, les corrections et modifications les plus importantes se faisaient sous le contrôle du secrétariat de la Marine, et non des Finances. En général, les Finances se contentaient d'approuver les propositions locales de dotation présentées par la Marine, sans modification. Le

secrétariat des Finances chargeait la Trésorerie générale d'effectuer les paiements aux départements, qui avaient accès à toutes les trésoreries et recettes du Trésor royal. Les trésoriers généraux pouvaient ordonner que l'argent qui rentrait dans les trésoreries des différents revenus royaux soit envoyé aux trésoreries de l'armée, où il était mis à disposition des trésoreries de la Marine. L'autorité acquise par les trésoriers généraux, jointe à leur information précise sur les sorties de chaque trésorerie de la monarchie, leur permettait de coordonner avec rapidité et adresse la circulation de l'argent et sa mise à disposition des marins. Les trésoriers généraux décidaient chaque année et au cas par cas sur quels impôts ou quelles réserves serait prélevé l'argent nécessaire à la marine et ordonnaient son transfert par le moyen le plus adapté, presque toujours par déplacement physique et en profitant du mouvement des troupes ou des bâtiments de la Couronne. L'envoi de lettres de change fut moins utilisé que les transports de numéraire parce qu'il n'y avait pas toujours des commerçants et des banquiers disposés à les endosser, et aussi pour éviter le paiement d'intérêts liés à ces instruments de crédit. De toute façon, la continuité de l'origine et des axes de circulation de l'argent à destination des capitales de départements finit par créer des bassins géographiques d'où provenaient habituellement les ressources destinées aux différents départements, non sans d'importantes exceptions, comme nous le verrons. En général, les trésoriers généraux suivirent l'habitude d'effectuer mensuellement des paiements d'acompte, laissant le choix aux départements du lieu où ils préféraient être payés. Chaque mois, le trésorier général faisait un compte-rendu des acomptes effectivement payés, ce qui permettait au secrétariat des Finances de prouver à son homologue de la Marine que le Trésor royal avait fait son travail, que l'instrument budgétaire était respecté, et que la phase d'exécution et de gestion pouvait être mise en œuvre.

LA GESTION DE L'ARGENT DE LA MARINE PAR LES DÉPARTEMENTS

En plus de la nécessité de négocier la dotation annuelle, une seconde raison, déjà citée, rendait particulièrement rigide l'organisation financière de la marine : le fait que le département maritime était l'unité de gestion de base des sommes versées à la marine. Le système des dotations déjà décrit imposait le maintien d'unités comptables séparées. Chaque département tenait une comptabilité distincte et agissait indépendamment des autres. En conséquence, chaque marin, navire et équipement était affecté à un département et à une unité de ce département. Cette affectation comptable se maintenait même s'ils étaient déplacés dans d'autres départements et arsenaux. L'unité comptable du département persistait aussi pour les flottes en opération lors de la guerre d'Indépendance américaine. Fin septembre, la flotte espagnole qui opérait en

Manche devait entrer dans le port français de Brest pour y embarquer des vivres et y effectuer diverses réparations. Le secrétariat de la Marine devait alors se livrer à une complexe opération administrative afin d'assurer l'approvisionnement et la maintenance de 20 vaisseaux et 5 frégates, leurs équipages et leurs malades, pendant trois mois (pour un coût total de 6,2 millions de réaux). Les difficultés pour expédier les fournitures indispensables, en particulier le million et demi de rations militaires prévues, convinquirent qu'il serait plus rapide d'acheter dans le port français ce qui était nécessaire. Pour cela on fit appel au Change royal de Paris et à l'ambassadeur espagnol, Aranda, pour qu'il achète les fournitures⁸. Bien que toute l'opération de soutien eût été initiée grâce aux moyens du secrétariat des Finances, le secrétariat de la Marine ordonna à la flotte espagnole de Brest de maintenir le contrôle des dépenses dans le cadre du rattachement de l'équipage et du navire au département, « avec les mêmes formalités prescrites aux départements par l'ordonnance sur les arsenaux, pour diffusion aux services auxquels elle est destinée⁹ ». Pas même en cette circonstance, l'unité comptable du département ne devait être rompue.

Ce principe de séparation comptable fut à l'origine d'une multitude de problèmes. Il n'était en effet pas facile à respecter dans la réalité, puisqu'il y avait un flux constant d'hommes, d'argent, de produits et services entre départements et arsenaux. Ainsi, par exemple, les salaires des employés de la maistrance de l'arsenal de Carthagène, déplacés en 1780 pour le blocus et le siège de Gibraltar, devaient être affectés et comptabilisés au département de Carthagène, et non à celui de Cadix, où ils avaient été déplacés. Mais on se demanda où devaient être comptabilisés les vivres ou les vêtements consommés à Gibraltar¹⁰. Le déplacement des fournitures navales entre arsenaux et départements contribua grandement à la confusion. Beaucoup de marchandises étaient achetées dans chaque département par des transactions avec des particuliers, mais leur livraison pouvait être effectuée dans d'autres départements ou arsenaux où les impôts étaient acquittés. Les impôts payés devaient être comptabilisés dans le département qui les recevait – étant considérés comme une partie de la dotation

8 C'est la trésorerie du Change royal de Paris qui dut soutenir les escadres espagnoles successives déplacées vers la Manche entre 1779 et 1781 en vue de l'invasion de la Grande-Bretagne. Bien que la plus grande partie des équipages eussent été rapatriés vers leurs bases espagnoles, il resta à Brest une escadre, sous le commandement de Miguel de Gaston, qui dut s'approvisionner en achetant directement aux fournisseurs français, ou au moyen des achats effectués par le consul espagnol à Bordeaux, Manuel de las Heras, ou par l'ambassadeur d'Espagne à Paris. AHN. Hacienda. Lib. 6734.

9 AGS, Secretaría de Marina, leg. 591, Castejón à Miguel de Gaston, San Ildefonso, 27 septembre 1779. Le trésorier de l'escadre est Hermenegildo Llanderal. Le secrétariat des Finances envoya d'urgence 3 millions de réaux par l'intermédiaire du Change royal de Paris, ayant pour trésorier Francisco Ventura de Llovera.

10 AGS, SSH, leg. 50, du marquis de Castejón à Miguel Muzquiz, 12 juin 1780.

que devait recevoir le département –, mais ils pouvaient aussi se compenser avec le département où s'était effectuée la transaction au départ¹¹. À tout cela, il faut ajouter les préférences des hommes d'affaires eux-mêmes qui, face à toute aggravation des risques de mer, préféraient utiliser comme moyen de transport les bateaux de guerre qui faisaient route¹². De telle sorte que le principe d'unité comptable par département souffrait de larges brèches donnant lieu à une multitude de cas particuliers, d'exceptions, d'irrégularités, qui rendaient plus difficile le maintien de la séparation comptable.

De plus, à ce principe, venait s'ajouter la réalité régionale. En dehors du fait que la monarchie ne disposait pas d'un budget naval unique, il y avait pourtant une seule méthode de financement des départements et des arsenaux. La plus grande différence régnait pourtant entre l'arsenal de La Havane et ceux de la Péninsule et, au sein même de la Péninsule, entre celui de Cadix, ceux du Ferrol et de Carthagène. Nous allons en étudier les raisons.

62

La Havane

La Havane fut la principale base navale hors de la Péninsule et son chantier fut un des plus actifs pendant tout le siècle, mais aussi celui dont le système de financement était le plus différent¹³. En réalité, pour bien des raisons, la marine espagnole ne pouvait pas se passer de l'arsenal de La Havane. Durant ces dernières années sont apparues d'importantes études qui permettent de confirmer le rôle essentiel rempli par La Havane pour le développement de la marine au XVIII^e siècle¹⁴.

11 Pour clarifier cette situation, on rédigea une ordonnance en 1777 qui obligeait les départements maritimes à payer au Trésor royal ce qui lui était dû pour l'achat de biens effectué, la Trésorerie générale livrant par la suite à chaque département maritime ce qui était payé : AGS, SSH, leg. 51, ordonnance royale du 7 novembre 1777.

12 Le principal axe de ces mouvements partait de Cadix vers Carthagène et Le Ferrol. AGS, Secretaría de Marina, leg. 591, marquis de Zambrano à Muzquiz, Madrid, 24 avril 1779.

13 Se référant à son arsenal, José Patricio Merino admettait que « l'oubli le plus important est celui de La Havane, circonstance particulière qui est toujours restée exceptionnelle » (José P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII, op. cit.* p. 130).

14 Les travaux qui aident à situer le problème furent celui de G. Douglas Inglis, « The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century », dans *New Aspects of Naval History*, Baltimore, The Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1985, p. 47-58 ; María Mestre Prat de Pàdua et David Matamoros Aparicio, « La organización del astillero de La Habana durante el siglo XVIII », *JBLA*, n° 34, 1997, p. 89-103. Cependant, les meilleures études sont celles réalisées par Carlos Martínez Shaw et Marina Alfonso Mola (« Los astilleros de la América colonial », *Historia general de América Latina*, vol. 3, t. I, 1999, p. 279-304) et, surtout, par José Manuel Serrano Álvarez (*El astillero de La Habana y la construcción naval militar [1700-1750]*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008). Pour la seconde moitié du XVIII^e siècle on peut compléter avec d'autres travaux : Allan J. Kuethe et José Manuel Serrano Álvarez, « El astillero de La Habana y Trafalgar », *Revista de Indias*, vol. 67, n° 241, 2007, p. 763-776 ; José Manuel Serrano Álvarez, « La revitalización del astillero de La Habana en época de Lorenzo Montalvo, 1765-1772 », *RHN*, vol. 27, n° 105, 2009, p. 71-100.

Pour ce qui concerne les finances de l'arsenal de La Havane, un des principaux tournants fut l'année 1748, quand disparut l'armada de Barlovento et que la station navale de Veracruz fut transférée à La Havane¹⁵. Ces événements entraînèrent la concentration dans ce port des fonctions et des moyens navals (défense navale des Caraïbes, protection des métaux précieux et chantiers), et, en conséquence, le besoin d'un financement extérieur. À partir de ce moment, se renforça le flux habituel d'argent en provenance du reste de l'Amérique pour le soutien de la marine à La Havane. L'arsenal de La Havane resta intimement lié au développement des ressources fiscales coloniales, et particulièrement de celles de la Nouvelle-Espagne qui n'avait plus à financer la marine à Veracruz. Le second tournant fut pris par la relance de cet arsenal après de la prise de La Havane par les Anglais. En 1763, fut créée l'intendance de marine, avec l'idée de revitaliser l'activité de construction de La Havane¹⁶ et, en 1765, les deux trésoreries de marine qui coexistaient jusqu'alors, l'une pour la construction navale, l'autre pour la maintenance de la flotte et des garde-côtes, furent fusionnées¹⁷. Avec tout cela, le secrétariat de la Marine assurait à La Havane une source de financement régulier.

Jusqu'en 1772, le contrôle des finances de la marine dans le port cubain était assuré par le biais d'une instruction de 1766 qui avait eu pour but l'établissement d'une comptabilité rationnelle dans la trésorerie de la marine. Des ordres ultérieurs rendirent obligatoire l'envoi mensuel au secrétariat de la Marine à Madrid d'un état des opérations, des recettes et des dépenses, établi par la trésorerie et supervisé par l'agence comptable de La Havane, comme pour les départements de la Péninsule¹⁸. À partir de cette comptabilité, nous savons que moins d'un tiers des dépenses allaient au paiement des soldes des marins de l'escadre de La Havane, le reste servant à payer l'arsenal et à soutenir l'action navale dans les Caraïbes. En plus des navires de l'escadre, La Havane prenait aussi en charge un groupe de bateaux de servitude (pontons, canots, barges) qui étaient utilisés pour les travaux de l'arsenal, en relation avec les navires de commerce, surtout, avec la manutention du bois. Précisément, un des principaux avantages de La Havane était les ressources en bois de l'île. Les forêts

15 Bibiano Torres Ramírez, *La armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1981, p. 216.

16 On conçut un plan ambitieux pour construire deux vaisseaux de 80 canons, qui par la suite s'élargit à quatre vaisseaux. José Manuel Serrano Álvarez, « La revitalización del astillero de La Habana en época de Lorenzo Montalvo, 1765-1772 », art. cit., p. 91.

17 Allan J. Kuethe & José Manuel Serrano Álvarez, « El astillero de La Habana y Trafalgar », art. cit., p. 770.

18 Instruction royale du 14 novembre 1766. AGS, Secretaría de Marina, leg. 596, comte de Macuriego à Julian Arriaga, La Havane, 25 mars 1774. Pour chaque navire, le conseil présentait un budget individualisé, distinguant entre les soldes payées aux officiers, à l'infanterie, à l'artillerie et à l'équipage.

d'Alquisar, de Casigua, de Matanzas ou du Cayo, permettaient une activité de coupe, d'exploitation, et de transport de bois extraordinaire¹⁹.

La Havane avait aussi d'autres dépenses à assurer, ce qui en faisait un cas particulier. En tant que principal port d'étape entre l'Espagne et l'Amérique, elle était obligée de stocker un nombre élevé de fournitures navales pour ravitailler les navires, aussi bien militaires que marchands, qui y faisaient escale. Bien des délivrances qui leur étaient consenties ne pouvaient être produites sur l'île de Cuba et devaient venir d'ailleurs. Certaines d'entre elles étaient du matériel naval à part entière, tels les gréements et les appareils²⁰, les autres étaient des vivres. La Havane éprouva en permanence un important déficit alimentaire et devait être ravitaillée depuis l'extérieur. La farine, les légumes, la viande étaient des achats vitaux pour l'arsenal de La Havane²¹. Le plus important de tous par le volume atteint était celui de la farine. Son acheminement se faisait principalement depuis Veracruz et, à partir de la décennie de 1770, s'y substitua un courant d'approvisionnement en provenance des États-Unis²². Ces achats avaient un effet direct sur la dépense de la marine, même s'ils étaient habituellement prévus dans le budget, mis à la charge de la contribution financière de Veracruz et n'incombaient pas à La Havane²³.

La marine devait faire face dans son arsenal à des dépenses hospitalières inhabituelles. Sa qualité de port d'escale au bout de longues traversées l'obligeait à prendre soin d'équipages qui arrivaient malades et affaiblis. À cela s'ajoutaient les effets néfastes pour la santé du changement entre l'Europe et les Caraïbes, avec de nouvelles maladies et contagions, au point de devenir un des plus graves problèmes pour les flottes expéditionnaires qui voguaient vers l'Amérique²⁴.

19 Pour le seul transport maritime des bois façonnés, on employait neuf embarcations. Pour ces tâches, il fallait payer des travailleurs libres et conserver des esclaves. Un chapitre important était l'achat et l'entretien d'un abondant troupeau de bœufs de trait. AGS, Secretaría de Marina, leg. 591, Juan Bautista Bonet, La Havane. 31 décembre 1778.

20 L'envoi de fournitures navales depuis l'Europe est un thème toutefois peu étudié et vraiment important pour son implication dans la construction d'un espace atlantique. Cependant, il existe des études s'intéressant aux volumes et aux rythmes de ces envois à La Havane. Voir José Quintero González, « La Carraca y La Habana : aproximación al intercambio de pertrechos entre arsenales », *RHN*, vol. 24, n° 93, 2006, p. 57-66.

21 Johanna Von Grafenstein Gareis, « El abasto de la escuadra y las plazas militares de gran Caribe, con harinas y víveres novohispanos, 1755-1779 », dans Carmen Yuste López & Matilde Souto Mantecón (dir.), *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 2000, p. 42-83.

22 Agustín González Enciso, *España y USA en el siglo XVIII. Crecimiento industrial comparado y relaciones comerciales*, Valladolid, Universidad, 1979 ; Linda Salvucci, « Atlantic Intersections: Early American Commerce and the Rise of the Spanish West Indies (Cuba) », *Business History Review*, vol. 79, n° 4, 2005, p. 781-800.

23 AGS, Secretaría de Marina, leg. 591, Juan Bautista Bonet, La Havane, 31 décembre 1778.

24 Comme le soutient Richard Harding, les maladies des équipages furent le principal obstacle que rencontrèrent les expéditions britanniques contre l'Amérique : Richard Harding,

Cette difficulté structurelle pouvait devenir un véritable problème à l'occasion d'une guerre, comme cela se produisit à l'été 1780 quand débarqua à La Havane l'expédition de Solano avec plus de 12 000 hommes. Une autre raison du type particulier des dépenses de La Havane était la faible incidence du chapitre des pensions. La situation de port de transit pour la majorité des marins devait avoir une influence sur le nombre de retraités qui résidaient à Cuba. La Havane payait à peine le dixième en pensions de ce que payait à cette époque n'importe quel département de la Péninsule. Cela veut dire que le coût de la retraite des marins, des invalides et des veuves était supporté pour presque sa totalité par les autres départements maritimes. De la même façon, La Havane n'avait à régler qu'une faible partie de ce qu'on appelle les « assignations », c'est à dire l'argent que les marins demandaient de décompter de leurs soldes pour la subsistance de leurs familles pendant leurs missions²⁵. Alors que dans les départements péninsulaires le montant de ces assignations aux familles des marins embarqués pouvait atteindre presque le double de celui consacré aux pensions, à La Havane, on ne le comptabilisait plus. En tout cas, il ne fait aucun doute que les subsides de la marine à La Havane ne s'utilisaient pas dans les mêmes proportions que sur la Péninsule pour le soutien de « l'autre marine », celle des marins retraités et de leurs familles.

Enfin, La Havane devait aussi prendre en charge le coût de la marine dans d'autres endroits. Habituellement, il s'agissait du coût des garde-côtes opérant depuis leur base située sur l'île de Trinidad. Le maintien de cette flottille était rentable (quelque 300 000 réaux) et elle avait obtenu d'excellents résultats dans la lutte contre la contrebande depuis sa création en 1722²⁶. En outre, La Havane devait aider à la prise en charge du passage de plus en plus fréquent de flottes et de navires à Carthagène-des-Indes. Les études disponibles montrent que les dépenses militaires en garnisons et fortifications sur cette côte laissaient peu de marge pour les dépenses navales²⁷. Tout paraît indiquer que ces dépenses navales étaient liées surtout au coût des déplacements de régiments depuis la

The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy. The War of 1739-1748, Woodbridge, Boydell & Brewer, 2010. Le conseil de la marine de La Havane considérait que le nombre de séjours dans l'hôpital de ce port pouvait s'établir « sur l'estimation de 3 pour cent, selon l'expérience et la pratique, avec un coût de 3 réaux à chaque fois » (AGS. Secretaría de Marina, leg. 591).

- 25 À titre d'exemple, Fernando de Leyba, capitaine du bataillon d'infanterie de Louisiane, a demandé que sa mère, résidant à Barcelone, soit secourue par la trésorerie de cette ville avec 8 pesos mensuels qu'il a déduits de sa solde. Julián de Arriaga & Miguel de Muzquiz, 18 mai 1775, AGS, SSH, leg. 61.
- 26 Héctor R. Feliciano Ramos, *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778)*, Sevilla, Diputación Provincial, 1990, p. 307.
- 27 José Manuel Serrano Álvarez, *Fortificaciones y Tropas. El gasto militar en Tierra Firme (1700-1788)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2002, p. 377.

Péninsule. À cela s'ajoutaient, durant la guerre, le passage de bâtiments français et la nécessité d'aider à leur ravitaillement par l'achat de vivres et de bestiaux²⁸.

Pour financer ces dépenses, la marine disposait de sources de recettes variées rendant son régime de financement à La Havane particulier et différent de celui du reste des départements maritimes péninsulaires. La principale source de financement était l'apport de taxes depuis la Nouvelle-Espagne, ce que l'on appelait la *situado*²⁹. L'origine de cette dotation en taxes mexicaines fut toujours liée au maintien de forces navales dans les Caraïbes, soit pour lutter contre les pirates, soit pour appuyer l'armada de Barlovento³⁰. Le type d'affectation des recettes issues des caisses royales au soutien de l'activité militaire n'était pas uniforme, et plusieurs variantes existèrent dans toute l'Amérique. Ce qui rendit le *situado* mexicain si particulier fut son importante augmentation durant le XVIII^e siècle. L'essor des minerais mexicains et les réformes fiscales en Nouvelle-Espagne au milieu du siècle permirent une forte augmentation des recettes et la multiplication du volume du *situado* et de ses utilisations pour le gouvernement de Madrid. À partir de 1774, le *situado* mexicain finançait annuellement à Cuba les forces armées, la marine, et l'achat du tabac envoyé en Espagne. Sans qu'il y ait unanimité entre les historiens sur les quantités expédiées, tout semble indiquer qu'elles augmentèrent sensiblement. Concrètement, selon Carlos Marichal, pendant la décennie de 1750, les caisses royales mexicaines envoyaient 500 000 pesos par an. Malgré une telle affectation à La Havane, les efforts de reconstruction navale obligèrent à faire passer le *situado* mexicain à 700 000 pesos lourds, et il arriva que ce montant fût dépassé³¹. Pendant la guerre, les envois depuis Veracruz continuèrent d'augmenter, les rentes de Nouvelle-Espagne devenant la principale source de recettes couvrant les différentes expéditions menées depuis La Havane ainsi que tout l'effort guerrier dans les Caraïbes³². Selon les données de Johanna von Grafenstein Gareis, entre 1779 et 1784, la marine perçut du *situado* mexicain un peu plus de dix millions de pesos lourds (deux cents millions de réaux). Presque un tiers de la contribution de la Nouvelle-Espagne était consacré directement à la marine, bien qu'on puisse penser que des fournitures supplémentaires de vivres, de poudre, de munitions, et même de soldats affectés aux Caraïbes profitèrent aussi aux activités maritimes

66

28 Par exemple, les achats réalisés au loin étaient centralisés par le secrétariat d'État à la Marine français au profit de la trésorerie du Change du Trésor royal à Madrid (AHN, Hacienda, livre 6458, de Castries à Ventura Llovera, Paris 2 juin 1781 [à cette occasion 21 175 pesos lourds]).

29 N.D.T. : On peut rendre ce terme par « contribution » ou encore « tribut ».

30 N.D.T. : « Escadre des îles du Vent ». Il s'agit d'un groupe de bâtiments dédiés à la défense des possessions espagnoles dans les Caraïbes.

31 Carlos Marichal, *Bankruptcy of Empire. Mexican Silver and the Wars between Spain, Britain and France, 1760-1810*, Cambridge, Latin American Studies, 2007, p. 40-41.

32 Voir à ce sujet les réflexions de Johanna Gareis, *Nueva España en el Circuncaribe (1779-1808) : Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997, p. 139.

de La Havane³³. À tout cela s'ajoutent les contributions de négociants privés pour la construction de deux bateaux de guerre à La Havane, qui ne furent jamais comptées dans les dépenses de la marine.

Une autre source de recettes pour la marine de La Havane était le recours au financement privé. Bien qu'il existât aussi dans les départements péninsulaires, ce mode de financement n'atteignit jamais l'importance prise à La Havane. Dans la Péninsule, on avait recours au financement privé uniquement en cas d'urgence, et presque toujours avec un faible résultat, sauf à Cadix. Au contraire, à Cuba, il devint un moyen régulier et habituel de financement de la marine. Les raisons de ce mode de financement particulier tiennent aux possibilités financières offertes par le port cubain, mais aussi à un modèle de fonctionnement largement répandu en Amérique³⁴. Le modèle, en réalité, existait dans d'autres endroits d'Europe et reposait sur l'idée que l'argent de l'État pouvait servir à dynamiser les finances privées³⁵. Les négociants et les financiers acceptaient de travailler avec l'État, d'avancer et prêter leurs capitaux et possibilités de services, pourvu d'avoir la ferme garantie que l'État rembourse ses dettes. En Amérique, nous disposons d'études montrant que le financement privé de la dépense militaire était courant. Comme l'a montré Juan Marchena, les négociants de Carthagène-des-Indes acceptaient de prêter à la Couronne pour faire face à ses dépenses militaires, avec la garantie des futures dotations. En cela, les négociants et les financiers trouvaient un double avantage. D'une part, les intérêts qu'ils pouvaient obtenir et, d'autre part, l'accès futur à une monnaie d'argent, permettant de meilleures négociations ainsi que des marges sur le change³⁶. On peut penser que cette relation intéressée entre finances publiques et argent privé fut largement répandue parmi les élites américaines locales dans d'autres sphères de l'action de l'État³⁷.

33 James A. Lewis, « Nueva España y los esfuerzos para abastecer La Habana (1779-1783) », dans *Anuario de Estudios Americanos*, n° 33, 1976, p. 101-126. Voir aussi Juan Ortiz Escamilla, *El teatro de la guerra : Veracruz (1750-1825)*, Castellón de la Plana, Universitat Jaume I, 2008.

34 Voir à ce sujet les réflexions de Johanna Gareis, *Nueva España en el Circuncaribe (1779-1808) : Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997, p. 139.

35 Les dons des comtes de Regla, du comte de Valenciana, entre autres, en vue de la construction des navires *Regla* et *Mexicano*, chacun de 114 canons, construits à La Havane avec la participation de ces riches propriétaires de mines mexicaines : Carlos Marichal, *Bankruptcy of Empire*, op. cit., p. 37.

36 Juan Marchena Fernández, « Capital, créditos e intereses comerciales a fines del periodo colonial : los costos del sistema defensivo americano. Cartagena de Indias y el Sur del Caribe », *Tiempos de América*, n° 9, 2002, p. 3-38.

37 Regina Grafe et Alejandra Irigoin ont souligné le développement de cette relation en Amérique pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle ainsi que le rôle positif qu'elle a pu jouer dans le maintien de la monarchie espagnole en Amérique : Regina Grafe et Alejandra Irigoin, « A Stakeholder Empire: the Political Economy of Spanish Imperial Rule in America », *The Economic History Review*, 2011, p. 1-43.

La marine à La Havane put profiter ainsi de l'intérêt des commerçants cubains de contribuer à son financement. À partir de « l'état des taxes » que le conseil de La Havane envoyait chaque mois au secrétariat de la Marine, on peut se rendre compte de la part prise par ce mode de financement. On peut établir qu'environ 20 % des fonds gérés par les marins de Cuba étaient d'origine privée. L'utilisation de prêts individuels n'avait rien d'exceptionnel. Pratiquement tous les mois, la trésorerie de la marine enregistrait quelque recette issue de prêts. Le rythme de ces prêts individuels permet de déduire qu'ils venaient en complément du montant du *situado*, et s'il s'avérait insuffisant, c'est à eux qu'on avait recours. Ainsi, à l'été 1779, avec l'arrivée à La Havane de l'escadre de Solano et sans que le *situado* augmente, presque toutes les rentrées de la trésorerie de la marine provinrent de prêts particuliers. À partir des sources, on trouve peu d'information sur les caractéristiques de ces prêts, mais on peut affirmer nettement qu'ils servaient à financer la marine. Ainsi, en janvier 1779, l'agence comptable de la marine signalait que « plusieurs particuliers » avaient déposé dans la caisse 320 000 réaux d'argent « lourd » et 465 456 réaux d'argent « léger », « sous forme de prêt pour faire face aux urgences de la marine malgré la rareté des ressources, avec remboursement après réception des premiers paiements destinés à ce service³⁸ ». Nous ignorons qui étaient ces prêteurs. En de rares occasions, on dispose d'une piste sur leur composition : « le groupe des boulangers » ou « le *regidor* don Gabriel Peñalver y Cárdenas, sous forme de prêt ». Même si ce n'était pas indiqué expressément, on savait que les impositions qui serviraient à solder les prêts viendraient de toute façon de Veracruz ou de Nouvelle-Espagne. Ou, ce qui revient au même, que le *situado* était la garantie prévue pour le remboursement du prêt, et qu'elle était de surcroît en pesos d'argent lourd.

La trésorerie de la marine de La Havane elle-même participait au jeu de change des monnaies des hommes d'affaires cubains. Habituellement, la trésorerie de la marine changeait avec les particuliers des pesos lourds contre de la monnaie « légère » ou « de l'argent mal titré », en contrepartie d'un intérêt ou d'une « prime », qui pouvait varier, selon le trésorier de la marine, entre 3 et 5 %³⁹. La forte demande d'argent métal de la part du commerce cubain rendait attractif l'achat de ces pesos lourds de la marine, et la marine elle-même en avait besoin pour payer les nombreux services et salaires à l'intérieur ou en dehors de l'arsenal. Le problème était l'influence négative de la guerre sur cette activité cambiaire, puisqu'elle provoquait une forte baisse des revenus

³⁸ AGS, Secretaría de Marina, leg. 591, Alonso María de Cárdenas, La Havane, 1^{er} mars 1779.

³⁹ À titre d'exemple, il est fait mention d'une cargaison de 9 300 réaux d'argent courant « qui produit une somme de 38 750 pesos lourds changés à différents particuliers au taux de 3 % ». AGS, Secretaría de Marina, leg. 591, Ignacio Peñalver y Cárdenas, La Havane, 1^{er} avril 1779.

liés au change⁴⁰. Sans doute l'accumulation des urgences pour la marine et l'obligation de rembourser les prêts consentis obligèrent-elles la trésorerie à ne pas se défaire des pesos lourds qui rentraient dans son escarcelle. Enfin, un autre poste de financement de La Havane, qui la différenciait aussi des arsenaux péninsulaires, était les recettes liées à la vente de matériels et fournitures navales à des particuliers. Alors que sur la Péninsule la vente d'équipements navals concernait uniquement des surplus ou des matériels inutilisables par la marine, à La Havane la demande d'accessoires utiles à la navigation de bateaux de particuliers est beaucoup plus évidente. C'est ce que montre la dénomination des fournitures : « bois, cordages, mouillages, brai, goudron, artillerie et autres produits délivrés à différents individus par les magasins de l'arsenal royal⁴¹ ».

Toutes ces caractéristiques font du système de financement de La Havane un système différent de celui des autres départements maritimes de la Péninsule. La Havane dépendait du *situado* pour son financement, mais utilisait aussi les ressources offertes par sa situation de port marchand et par l'intérêt des hommes d'affaires cubains de profiter de l'argent de la marine. Les prêts de particuliers, les ventes de matériels, ou le change de la monnaie, permettaient à la trésorerie de la Marine de La Havane d'augmenter son budget de plus d'un tiers et de faire face à ses besoins quand le *situado* n'arrivait pas.

Départements péninsulaires : Cadix, Le Ferrol, Carthagène

Les finances des trois départements maritimes péninsulaires, Cadix, Le Ferrol et Carthagène, étaient différentes de celles de La Havane parce qu'elles dépendaient d'abord du système des dotations et, en second lieu, parce qu'elles connaissaient des réalités régionales différentes. Des éléments tels que l'accès au crédit, le volume et les caractéristiques de l'activité commerciale, la présence d'hommes d'affaires, la facilité des transports et des communications ou la circulation de l'information différenciaient nettement les finances de chacune des départements maritimes.

Cadix n'était pas le plus grand arsenal de la Péninsule – à la différence du Ferrol – mais fut le département qui eut les meilleures facilités de financement, ce qui finit par la rendre le plus important. Plusieurs facteurs se conjuguèrent pour faire de Cadix la principale base navale d'un point de vue financier. En premier lieu, Cadix bénéficia durant le XVIII^e siècle du transfert global de

⁴⁰ Alors qu'en 1778, la Marine à La Havane reçut 82 978 pesos lourds pour cette activité – ce qui représente 7 % de toutes les recettes de l'année – pendant les années de guerre les recettes de cette nature n'atteignirent que 70 214 pesos, soit à peine 1 % des ressources de la trésorerie de la Marine. Toutefois, l'attirance pour cette activité augmenta considérablement pendant les années de guerre, et, à partir de janvier 1780, la prime de change atteint 13 %.

⁴¹ AGS, Secretaría de Marina, leg. 591, Ignacio Peñalver y Cárdenas, La Havane, 1^e avril 1779.

toute la dépense de l'État, de la Catalogne vers l'Andalousie. Pendant la première moitié du siècle, l'essentiel du déploiement des forces armées, de terre et de mer, s'effectuait en Catalogne, à cause de la volonté de l'État d'exercer un contrôle étroit sur la Catalogne à la suite de la guerre de Succession et de la nécessité d'appuyer, depuis le Principat, les expéditions militaires en Italie⁴². Pendant la seconde moitié du siècle, le renforcement de la stratégie atlantique et la perte d'importance des accords européens contribuèrent à accélérer le transfert géographique de la dépense militaire vers l'Andalousie. En conséquence, l'État des Bourbons finit par concentrer dans le Bas-Guadalquivir la plus grande partie des ressources fiscales et financières de la monarchie, et en même temps les principales raisons pour les dépenser. Ceci se traduisit, au cours du siècle, par l'accumulation des ressources fiscales et financières de l'État dans les trésoreries andalouses pour faire face aux demandes de l'arsenal et aux activités développées à partir de Cadix. En second lieu, la capitale du département maritime de Cadix profita aussi de l'expansion commerciale du XVIII^e siècle et, nettement, après la guerre de Sept Ans avec les réformes commerciales et financières en Amérique. L'État des Bourbons canalisa les recettes habituelles et croissantes d'Amérique pour les dépenser en Andalousie, privilégiant l'agence comptable de Cadix. Ainsi, la trésorerie de Cadix, « dépositaire de l'Amérique », mettait les fonds récupérés à disposition du secrétariat des Finances et de la Trésorerie générale, et, au travers d'elle, au département maritime de Cadix⁴³. À ces recettes, le Trésor royal ajoutait celles en provenance du reste de l'Andalousie et de la ville de Cadix elle-même. En conséquence, ce « dépôt » devint la trésorerie militaire la plus importante de la monarchie et la principale source de financement du département et de l'arsenal de Cadix. Avec la trésorerie de l'armée de terre, la seconde en importance, elles furent les principales trésoreries qui financèrent le département maritime de Cadix.

Cette abondance de ressources drainées par les trésoreries royales à proximité de Cadix s'accompagna d'une forte activité navale dans le département de Cadix. À mesure que la guerre en Atlantique se substituait aux priorités méditerranéennes et que le blocus de Gibraltar devenait un problème structurel,

42 Si on prend comme référence la quantité de rations de pain fournies à toutes les armées espagnoles au milieu du XVIII^e siècle, on peut constater qu'à peu près un soldat sur quatre en Espagne était enrégimenté en Catalogne (AGS, SSH, leg. 640). À partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle, la place de la Catalogne comme région la plus militarisée fut prise par l'Andalousie, mais le Principat se maintint en seconde position : jusqu'en 1766, 29,7 % des rations de pain consommées par l'armée espagnole l'étaient en Andalousie, mais, ensuite, arrivait la Catalogne avec 25,7 % (AGS, SSH, leg. 644). Ces données deviennent plus significatives si on remarque que durant le XVIII^e siècle, la population catalane représentait entre 6 et 8 % de la population espagnole.

43 Jacques A. Barbier : « Towards a New Chronology for Bourbon Colonialism: The "Depositaría de Indias" of Cádiz. 1772-1789 » *Ibero-amerikanisches Archiv V. F.*, vol. 6, n° 4, 1980, p. 335-353. Voir aussi Torres Sánchez, *La llave de todos los tesoros*, op. cit., p. 117.

l'activité navale de Cadix s'intensifia. Ceci provoqua une forte concentration de navires et la réception de fournitures navales dans la baie de Cadix, ainsi que le renforcement de la position de ce département dans la stratégie navale de la monarchie⁴⁴. Ainsi, Cadix devint le principal point de départ des expéditions maritimes, particulièrement après la guerre de Sept Ans⁴⁵. Elle disposait de la meilleure capacité à mobiliser les ressources en vue des expéditions, ainsi que de la possibilité de cacher son organisation et ses destinations, comme ce fut le cas lors de la campagne ayant pour but la conquête de Minorque, en 1780⁴⁶. En même temps, l'arsenal de Cadix devint le principal fournisseur des stations navales et des arsenaux américains⁴⁷. Ces éléments avaient pour effet, du point de vue financier, d'augmenter la dépense, surtout la dépense extraordinaire. Par suite, Cadix fut le département qui bénéficiait des meilleures possibilités de financement, ce que le secrétariat des Finances acceptait avec l'accord du secrétariat de la Marine sur la dotation demandée, mais il était aussi celui qui pouvait le plus se permettre d'avoir des dépenses imprévues. Le résultat fut que Cadix, comme aucun autre département, se trouva souvent endetté et dut chercher des moyens pour sauvegarder le crédit de la marine. Les répercussions des impayés à Cadix avaient plus d'impact, que dans tout autre lieu, sur les capacités opérationnelles de la marine, parce que c'était précisément là que se concentrait le plus de bateaux et de fournitures. L'impayé à un fournisseur de Cadix pouvait devenir une affaire stratégique pour la marine, alors qu'à Carthagène ou au Ferrol, cela pouvait se régler en envoyant le fournisseur se faire régler directement par la Trésorerie générale de Madrid.

Les finances gaditanes ne succombèrent pas, car, précisément, un des traits qui différençait le plus le département de Cadix des autres chefs-lieux était sa

44 Juan Torrejón Chaves « Estructura y organización de la producción en los arsenales de la Marina española del siglo XVIII », *RHN*, vol. 19, n° 74, 2001, p. 55-82.

45 Manuel Claro Delgado, « Cádiz y las expediciones militares a Indias en el siglo XVIII », dans *Milicia y sociedad en la baja Andalucía (siglos XVIII y XIX)*, 1999, p. 3-20.

46 Rafael Torres Sánchez, « Monopoly or the Free Market. Two Ways of Tackling the Expenditure. The Expedition to Minorca (1781-1782) », dans Stephen Conway & Rafael Torres Sánchez (dir.), *The Spending of the State, op. cit.*, p. 313-338.

47 José Quintero González, « La Carraca y La Habana », art. cit., p. 58. Quand on prépara le budget de l'escadre des garde-côtes de Carthagène-des-Indes pour l'année 1770, on envisagea que l'essentiel des fournitures viendraient de Cadix : « car il est établi que les livraisons de cordages, de toiles, de clous, de fer, et de farines, qui doivent venir d'Espagne, s'effectuent selon ce que demande le ministère avec la ponctualité que respecte jusqu'à présent l'intendant de la Marine de Cadix, et qu'à défaut, le budget augmenterait beaucoup si ces secours essentiels venaient à manquer et s'il fallait les acheter en Amérique ». AGS, Secretaría de Marina, leg. 596, Domingo Hernani et Pedro Mesía de La Cerda, Carthagène-des-Indes, 31 août 1769. La correspondance du secrétariat des Indes rend compte de l'importance des livraisons réalisées. Voir de nombreux exemples chez Rafael Torres Sánchez, « Tejiendo una Hacienda Imperial. "Unir los manejos de la Real Hacienda de España y América" en el reinado de Carlos III », dans Michel Bertrand & Zacañas Moutoukias (dir.), *Changement institutionnel et fiscalité dans le monde hispanique (1750-1850)*, Toulouse, université de Toulouse, 2013.

relation souple avec le milieu privé des activités et services navals. La nécessité de soutenir un important commerce à longue distance exigeait une large gamme d'activités civiles. La construction et la réparation navale, l'équipement, les fournitures, les magasins, les agents spécialisés, l'information ou les entreprises d'assurance et de crédit formaient un monde actif de commerces disponibles pour les responsables maritimes de Cadix, dans des proportions inconnues dans toute autre partie de la monarchie espagnole⁴⁸. Cette coexistence constitue une différence, mais est aussi très importante pour comprendre le rôle central que finit par jouer Cadix pour l'ensemble de la marine. La cohabitation avec un secteur d'affaires privées a été un des éléments que l'historiographie britannique a le plus remarqué pour expliquer la puissance de la Royal Navy⁴⁹.

72

Cadix offrait l'avantage principal d'un trafic commercial beaucoup plus fluide que dans les autres départements. Au Ferrol et à Carthagène, l'absence de bâtiments de transport fut une constante, et, en temps de guerre, une sérieuse limitation. À Cadix, au contraire, on put profiter à tout moment des services commerciaux offerts par un grand nombre de pavillons alliés ou neutres. Cet avantage en matière de transport permit à certains commerçants de Cadix de se risquer à faire des offres d'articles au conseil, y compris à crédit et en dehors des écritures enregistrées par le conseil et approuvées par le secrétariat de la Marine. C'est en temps de guerre que cette offre majeure se manifestait le plus nettement, quand les fournisseurs habituels avaient le plus de difficulté à remplir leurs contrats. Ainsi, à Cadix, les commerçants privés pouvaient offrir une réelle alternative. Bien que cela n'ait pas encore été étudié, on peut penser que les affaires privées avec la marine étaient une manière de compenser la perte d'activité en cas de fermeture des marchés et en présence d'une augmentation des risques et des coûts de navigation⁵⁰. Tel fut le cas à Londres avec la Tamise. L'attractivité du lieu était fondamentale pour une ville ayant la vitalité économique de Cadix. Tout appel d'offres dans leur département suscitait de l'intérêt chez les commerçants et la concurrence des enchères était considérablement plus favorable que dans les autres départements. Pour un appel d'offres mineur, comme celui de la provision de chaux pour la « Ville Nouvelle » de La Carraca, quatorze candidats se présentèrent lors de la seconde

48 Juan-Jaime López González, « Una firma comercial sueca en Cádiz y su relación con los arsenales españoles a finales del siglo XVIII », dans *Andalucía moderna (siglo XVIII)*. *Actas del I Congreso de historia de Andalucía*, Córdoba, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1978, t. I, p. 287-299.

49 Roger Morris, *The Foundations of British Maritime Ascendancy. Resources, Logistics and the State (1715-1815)*, Cambridge, CUP, 2014. Voir aussi Roger Knight et Martin Wilcox, *Sustaining the Fleet (1793-1815). War, the British Navy and the Contractor State*, Woodbridge, The Boydell Press, 2010.

50 David Syrett, *The Royal Navy in European waters during the American revolutionary war*, Columbia S. C., University of South Carolina, 1998.

mise aux enchères⁵¹. De toute façon, pour le service de la marine, cet engouement – ou intérêt – du milieu commercial privé à l'égard des affaires de l'Armada fut quelque chose de réel, et qui faisait défaut dans les autres départements⁵².

L'existence d'un noyau de grands commerçants à Cadix offrait aux responsables militaires l'opportunité de se procurer des munitions navales très précieuses. Ce qui rendait tout à fait exceptionnelle cette faculté était le fait qu'un nombre important de ces hommes d'affaires étaient des négociants internationaux opérant sur des marchés lointains et avec de gros encours de crédit. Le recours à des prêts d'argent consentis par des hommes d'affaires de Cadix fut plus fréquent que dans toute autre département maritime de la Péninsule. Selon l'intendant de la marine, l'Armada devait toujours conserver de l'argent dans cette trésorerie pour faire face aux nombreuses occasions de dépense qui se présentaient, mais aussi pour garantir un crédit et pour pouvoir se présenter sur la place de Cadix pour obtenir des prêts, car « ce qui compt[ait] pour les rencontrer, c'[était] la bonne foi, à condition qu'ils en [eussent] besoin⁵³ ». C'est ainsi que Cadix, comme aucun autre département, pouvait acheter des fournitures sans les payer et sans aucun intérêt particulier, pourvu que soit assurée la garantie d'un paiement futur. Et cela dépendait des dotations, elles-mêmes garanties par l'État.

Son accès, dans les meilleures conditions, aux possibilités de crédit permettait au département de Cadix une grande souplesse pour assurer ses dépenses exceptionnelles. Les responsables de Cadix étaient les seuls à pouvoir accepter ou émettre des lettres de change ou des bons d'État. Cet avantage fut même exploité par le secrétariat des Finances, qui, pour payer des fournisseurs nationaux, leur donnait l'unique choix de se faire régler directement à Cadix⁵⁴. Alors que Carthagène ou Le Ferrol éprouvaient de grandes difficultés à répandre l'usage les bons d'État, Cadix put convertir ce papier en argent physique et payer une partie de ses dettes, avec un escompte minime, comme à Madrid⁵⁵.

51 C'est José Ortega, voisin de Cadix, qui l'emporta (AGS, Secretaría de Marina, leg. 606, Cadix, 6 octobre 1784).

52 Comme l'admettait le conseil de Cadix, on ne pouvait remédier à l'absence de certaines fournitures que grâce à l'intervention de commerçants privés « qui ont apporté dans cet arsenal une quantité croissante de fer et de quincaillerie fournie par des particuliers du commerce de Cadix, à des prix qui constituent une dépense extraordinaire pour les budgets » (AGS, Secretaría de Marina, leg. 593, Juan de Ulloa à Castejón, île de León. 23 mars 1781).

53 AGS, Secretaría de Marina, leg. 594, Francisco Bances, île de León, 19 mars 1782.

54 Le choix était en réalité un ultimatum : « Il préférèrent encore toucher leur argent à Cadix que de ne rien toucher, et ne veulent pas le risquer par imprudence, sachant l'impossibilité d'être réglé plus vite, ils ne sont pas soumis aux ordonnances. » (AGS, SSH, leg. 51, 5 novembre 1780.)

55 L'intendant de marine estimait à 1,5 ou 2 % la prime ou l'intérêt qu'il fallait payer pour ce change, mais il le considérait comme convenable sachant que cela évitait les préjudices liés aux impayés (AGS, Secretaría de Marina, leg. 594, Francisco Bances à Castejón, île de León, 12 juillet 1782). Cependant, quand les dépenses extraordinaires s'accumulaient, et avec elles les impayés, l'escompte pouvait atteindre 6 %.

L'annonce de l'arrivée des rentes d'Amérique faisait baisser immédiatement les pourcentages d'escompte et revenir à l'équilibre le crédit de la marine. Cette situation contrastait nettement avec celle que connaissait le plus grand arsenal d'Espagne, celui du Ferrol, qui, selon un décompte du début de 1784, ne possédait pas un seul bon d'État dans sa trésorerie de la marine⁵⁶.

Le département maritime de Cadix, au contraire, bénéficiait de bases de financement solides, que constituaient les deux trésoreries principales du Trésor royal (dépôt des rentes des Amériques et trésorerie militaire d'Andalousie), et s'appuyait sur l'activité commerciale et financière des grands hommes d'affaires pour assurer l'approvisionnement des fournitures et à leur crédit pour faire face aux impayés. La contrepartie de cet avantage financier était une forte concentration de forces navales et d'activités dans la baie de Cadix. On peut se demander s'il fut à l'origine du déplacement stratégique vers Cadix. En tout cas, à la fin du XVIII^e siècle, Cadix était l'unique département en mesure de maintenir la marine.

74

Les départements du Ferrol et de Carthagène eurent moins de facilités de financement, essentiellement parce qu'ils avaient un moindre accès au commerce et au crédit⁵⁷. Aussi bien Le Ferrol que Carthagène dépendaient totalement des recettes liées aux revenus royaux assignées par le Trésor dans les régions limitrophes. Les trésoriers généraux organisaient les transferts d'argent en provenance des trésoreries des revenus royaux à destination de celles de l'armée de terre, qui mettaient à disposition des trésoriers de la marine la mensualité correspondant à la dotation approuvée. Le problème survenait quand il y avait des dépenses exceptionnelles, ou bien quand il fallait payer dans un lieu différent de celui des trésoreries militaires. Au Ferrol, comme à Carthagène, les autorités navales pouvaient difficilement faire appel à d'autres sources de financement et disposaient de peu de moyens pour obtenir des prêts de la part des particuliers. Le trafic réduit de leurs ports entraînait un volume d'affaires limité pour les négociants, et, par suite, freinait leurs possibilités d'offrir à crédit des fournitures ou des services à la marine. Dans le cas du Ferrol, où le groupe des négociants était plus restreint et l'activité commerciale faible⁵⁸, le Trésor royal avait même

56 État des fortunes existantes. Secretaría de Marina, leg. 595, Tomas Cerviño, El Ferrol, 1^{er} janvier 1784.

57 María Teresa Pérez-Crespo Muñoz, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, 1992 ; voir aussi Rafael Torres Sánchez, « La palanca de la riqueza. Las repercusiones del arsenal en el crecimiento de Cartagena durante el siglo XVIII », dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *Ferrol año cero. Una ciudad de la Ilustración*, Ferrol, Ediciones Embora, 2007, p. 157-189.

58 Alfredo Martín García, *Una sociedad en cambio : Ferrol a finales del Antiguo Régimen*, El Ferrol, Ediciones Embora, 2003 ; *id.*, « La política de reconstrucción naval borbónica y el reino de Galicia : el real astillero de Esteiro (s. XVIII) », dans Agustín Guimerá & Víctor Peralta Ruíz (dir.), *El equilibrio de los imperios : de Utrecht y Trafalgar*, Madrid, FEHM, 2005, t. II, p. 747-760.

des difficultés pour transférer l'argent au moyen de lettres de change. Souvent, le seul moyen pour le Trésor royal d'assurer la trésorerie des arsenaux du Ferrol ou de Carthagène était d'organiser un transport exceptionnel d'argent, par voie terrestre depuis les régions limitrophes, ou par bateau depuis Cadix. Dans ces conditions, les fournisseurs et hommes d'affaires potentiellement disposés à travailler avec la marine n'avaient qu'un horizon professionnel local. Ils se refusaient à accepter des moyens de paiement autres qu'en argent et dans le même arsenal. Et ils ne pouvaient coordonner qu'avec difficulté des marchés de fournitures, ainsi que des crédits, d'une certaine ampleur, indispensables pour mobiliser les ressources de la marine. Ainsi, il s'agissait d'un monde de petits négociants, presque tous liés à la consommation, pour lesquels les impayés de la marine pouvaient en outre entraîner des répercussions sociales⁵⁹. Les plus gros problèmes de trésorerie survenaient toujours au Ferrol. Au point que c'est dans ce département qu'on utilisait le procédé drastique de faire payer directement à Madrid par la Trésorerie générale les fournisseurs nationaux, pour une partie des approvisionnements navals indispensables tels que le bois, le brai, ou le chanvre. En excluant de ce commerce les fournisseurs locaux du Ferrol, on réduisait encore plus les chances de traiter avec un monde commercial et financier plus actif, qui aurait pu aider à infléchir la forte dépendance financière de ce département.

En conclusion, l'apparente uniformité organique de la marine espagnole mise en place par les Bourbons au XVIII^e siècle cache l'absence d'un modèle de financement unique et national. Le conflit entre les marins et le gouvernement pour le contrôle de l'argent empêcha une solution politique définitive et permit la survivance d'un système budgétaire centré sur les départements. L'échelon unique d'affectation et de gestion de l'argent des marins fut durant tout le siècle le département maritime, que le système du budget et de la dotation aida à maintenir. Le système budgétaire naval des Bourbons ne pouvait pas répondre avec souplesse aux demandes de la marine. La réalité régionale imposa pour chaque département des modes de financement particuliers, qui, en définitive, firent obstacle à la mise en place de politiques de maîtrise des dépenses et de

59 Cela est illustré par les commentaires des autorités navales de Carthagène au sujet des possibilités de crédit et des conséquences des impayés : « Dans cette population, il existe peu de gens fortunés qui puissent faire face en cas de nécessité, comme c'est le cas aujourd'hui. En conséquence, tous les flux convergent vers les épiciers et les commerçants alimentaires, qui profitent de l'encadrement et des autres employés de l'arsenal, à proportion de leurs salaires. Mais comme ceux-ci sont déjà en retard pour payer, les commerçants n'ont plus la possibilité de secourir les gens de l'arsenal, et le plus qu'ils puissent faire, c'est de consentir à un mois et demi de différé. » (AGS, SSH, leg. 593, José de Roxas à Castejón, Carthagène, 30 juin 1781.)

coordination des recettes. Les réalisations dont se vantait, en 1781, un secrétaire de la Marine, le marquis de Castejon, étaient flatteuses : « Je ne crois pas qu'il y ait une autre marine en Europe qui dépense moins ni qui soit plus prompte à répondre aux nombreuses urgences du ravitaillement de l'Europe ou de l'Amérique, ni une branche de la monarchie où on trouve une économie mieux réglée. » En réalité, cela cachait un système budgétaire excessivement rigide et difficile à coordonner, l'exact contraire de ce qu'exigeait une marine de guerre, ce que, précisément, les Anglais étaient en train de réaliser.

Traduit de l'espagnol par le CV(R) INTRA
Dominique d'Antin de Vaillac

PRINCIPES STRATÉGIQUES ET DÉFENSE DE L'EMPIRE ESPAGNOL

Agustín Guimerá

Il y a un parcours de survie qui fortifie, mais il
y en a un de destruction qui conduit à l'oubli.

Commentaire de Yia-Lin à propos
de *L'Art de la guerre* de Sun-Tzu¹

Le but de ce travail est de donner une présentation des connaissances en les reliant à un cadre théorique. L'analyse de la stratégie navale espagnole tout au long du XVIII^e siècle est un territoire connu, mais elle continue d'offrir d'énormes possibilités². Comme on le sait, la stratégie est l'art et la science de

- 1 Sun-Tzu, *El Arte de la guerra para ejecutivos y directivos*, éd. James Lawson, Barcelona, Obelisco, 2006.
- 2 La bibliographie sur la stratégie navale espagnole est très vaste. Je mettrai spécialement en évidence les études suivantes : Juan Batista, *La estrategia española en América durante el siglo de las Luces*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992 ; María Baudot Monroy, *Julián de Arriaga y Rivera. Una vida al servicio de la Marina (1700-1776)*, thèse sous la dir. de Carlos Martínez Shaw, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2010 ; Fernando de Bordejé y Morencos, « El poder marítimo en la concepción política del marqués de la Ensenada », dans *La marina de la Ilustración. II Jornadas de historia marítima*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, p. 5-22 ; Manuel Bustos Rodríguez, « La politique des Bourbons et la marine espagnole (1740-1805) », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. I, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013, p. 107-128 ; José Cepeda Gómez, « La Marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII », dans Agustín Guimerá & Víctor Peralta Ruíz (dir.), *El equilibrio de los imperios. De Utrecht a Trafalgar*, Madrid, FEHM, 2005, p. 447-482 ; María del Carmen Gómez Pérez, *El sistema defensivo americano, siglo XVIII*, Madrid, MAPFRE, 1992 ; María Victoria López-Cordón, « Entre Francia e Inglaterra. Intereses estratégicos y acuerdos políticos como antecedentes de Trafalgar », dans Agustín Guimerá, Alberto Ramos & Gonzalo Butrón (dir.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004, p. 19-60 ; José Luis Gómez Urdáñez, « La estrategia político-militar española entre la paz de Aquisgrán y la caída de La Habana », dans Cezary Taracha (éd.), *Od Lepanto do Bailen. Studia z dziejów wojskowości hiszpańskiej (XV-XIX wiek)*, Lublin, 2010, p. 69-92 ; Agustín Guimerá, « The Offensive Strategy of the Spanish Navy, 1713-1808 », dans N. A. M. Rodger, Jeremiah Dancy, J. Ross Dancy, Benjamin Darnell & Evan Wilson (dir.), *Strategy and the Sea*, Woodbridge, The Boydell Press, 2016, p. 98-108 ; Enrique Manera Regueyra, « La defensa del imperio. Carlos III », dans Vicente Palacio Atard *et al.*, *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Sondika, Marinvest, 1989, p. 405-414 ; Juan Marchena Fernández, « De las "reliquias" de Felipe V a la gran Armada Oceánica de 1750 : guerra y marina durante la primera mitad del siglo XVIII », dans Juan José Sánchez-Baena, Celia Chaín-Navarro & Lorena Martínez-Solís (dir.), *Estudios*

l'emploi opportun de la force militaire pour atteindre les objectifs désignés par la politique. D'un autre point de vue, c'est la combinaison de rencontres et de combats isolés avec l'ennemi pour atteindre l'objectif de la guerre.

Mais alors que les objectifs politiques sont facilement discernables dans l'histoire de la monarchie des Bourbons en Espagne, ceux stratégiques ne sont généralement connus que de manière indirecte, au travers des opérations navales qui furent menées au cours du siècle. Cela correspond à un trait commun à toutes les puissances navales de l'Europe de cette époque, où il n'existait pas de véritable plan stratégique, mais un ensemble d'idées pragmatiques, issues de l'expérience, des succès et des échecs antérieurs³. Par chance, certains hommes d'État et marins espagnols nous ont laissé quelques réflexions stratégiques, qui confirment nos hypothèses, issues de l'analyse de ces opérations navales. Il s'agit du marquis de la Ensenada, du comte de Floridablanca, ou de l'amiral José de Mazarredo.

78

La place étant comptée, je me contenterai de donner dans ce travail un résumé des principes stratégiques de la marine espagnole, connue sous le nom d'Armada, en insistant sur la mise en pratique d'une stratégie défensive, en accord avec des objectifs politiques bien définis par la monarchie, qui visaient le maintien et la prospérité de l'empire. Une étude sur la stratégie offensive suivra prochainement. Le fil conducteur de mes réflexions présentes sera tiré des idées de Clausewitz, le meilleur penseur militaire de l'époque, et de celles de Sun-Tzu, le grand classique de la guerre⁴.

Si la politique est à l'origine de la guerre, il s'agit ici de savoir si les objectifs stratégiques navals définis par l'Espagne pendant le XVIII^e siècle provenaient d'un bon diagnostic sur la situation politique internationale et les limitations de son propre empire. J'essaierai de démontrer que le gouvernement espagnol

de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII, Madrid/Murcia, Ministerio de Defensa/Editum, 2011, p. 49-90 ; Pablo E. Pérez-Mallaina Bueno, « Los espacios marítimos del ultramar español a mediados del siglo XVIII », dans *La marina de la Ilustración. op. cit.*, p. 49-62 ; Agustín R. Rodríguez González, « La Marina ilustrada : reflexiones sobre su eficacia combativa », dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, p. 183-205 ; *id.*, « Les objectifs de la marine espagnole », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, *op. cit.*, p. 129-150 ; Jesús Salgado Alba, « Ideas estratégicas de la Marina de la Ilustración », dans *La marina de la Ilustración, op. cit.*, p. 33-48.

3 L'historiographie navale britannique, par exemple, s'est interrogée sur ce qu'on a appelé *blue water strategy* pour le XVIII^e siècle. Voir Michael Duffy (dir.), *Parameters of British Naval Power (1650-1850)*, Exeter, University of Exeter, 1992 ; N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain (1649-1815)*, London, Allen Lane, 2004 ; Stephen Conway, « *Blue Water Policy* : la Navy et la politique étrangère britannique (1763-1778) », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, *op. cit.*, p. 27-38.

4 Sun-Tzu, *El Arte de la guerra para ejecutivos y directivos*, éd. cit. ; Carl von Clausewitz, *De la guerra*, éd. Pierre Naville, trad. R. W. de Setaro, Barcelona, Labor, 1984.

et son Armada, faisant preuve de sagacité et de prudence, suivirent des maximes que n'auraient pas désavouées ces auteurs. Sa stratégie défensive fonctionna à long terme, en dépit de ses failles et notamment du prix élevé consenti pour elle à certains moments.

FRONTIÈRE MARITIME ET DÉFENSE DE L'EMPIRE

L'empire espagnol était confronté à d'innombrables défis depuis Utrecht. Deux colosses menaçaient ses frontières et son commerce maritime : la Grande-Bretagne et la France. Ils avaient l'avantage sur l'Espagne dans bien des domaines : population, agriculture, commerce, manufactures, finances, etc. Dans le cas britannique, des institutions comme le Parlement marquaient une différence abyssale avec celles existant dans la monarchie espagnole. En outre, la supériorité de la Royal Navy sur les deux marines bourbonniennes était indiscutable.

La neutralité espagnole pendant les nombreux conflits européens qui eurent lieu entre 1713 et 1808 s'avéra très difficile à maintenir, entre autres choses à cause de l'immensité de l'empire, qui atteignait en 1783 seize millions de kilomètres carrés. Et cela en dépit de la tentative de l'Espagne pour servir en de nombreuses occasions d'arbitre aux disputes franco-britanniques, en utilisant parmi d'autres arguments le développement de sa flotte de guerre. Finalement, elle dut s'allier avec l'une ou l'autre puissance, en fonction des circonstances. L'immensité de l'empire, depuis l'Europe jusqu'à l'Amérique et les Philippines, constituait une véritable frontière maritime. Ce concept s'applique à un espace aquatique considérable, vide mais emprunté, qui relie ses rivages au travers d'une véritable mosaïque de systèmes portuaires, d'escales pour la navigation, de routes commerciales, de zones de pêche et d'opérations de guerre navale. Un conflit pour le contrôle de ces mers par les puissances de l'époque est sous-jacent à ces relations maritimes. Ce sont « les mers de personne⁵ ». Les « îles-frontières » espagnoles elles-mêmes, les Baléares, les Canaries, celles des Caraïbes et du Pacifique, en incluant les Philippines, étaient ainsi exposées aux attaques ennemies. Par ailleurs, les îles occupées par d'autres puissances – Minorque, la Jamaïque, la partie française de Saint-Domingue, etc. – constituaient une menace contre l'empire espagnol et ses intérêts.

Cette dispersion géographique de l'empire avait une double conséquence : d'un côté, il était quasiment impossible de le défendre en totalité ; de l'autre, ses

5 La bibliographie sur le concept de frontière est très abondante. Ici on ne traitera que de la frontière maritime. Voir, par exemple, l'étude d'Alicia Cámara, *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II*, Madrid, Nerea, 1999, p. 59-63.

adversaires ne pouvaient pas le menacer efficacement, sauf en certains « points noirs » stratégiques, comme nous allons le voir plus loin.

Pourtant, la guerre navale à l'époque possédait des caractéristiques particulières, bien connues, qui favorisaient les intérêts espagnols. Rien n'était assuré dans la guerre, royaume de l'incertitude par excellence. Selon le professeur Rodger, la guerre sur mer pouvait être gagnée sans vaincre dans un combat. Elle était un instrument de plus – et pas toujours le plus important – dans les relations entre empires maritimes. Les marines de guerre remplissaient surtout un rôle de dissuasion. Leur pouvoir était alors réel mais invisible. La guerre navale était coûteuse. La victoire dans le combat était toujours souhaitable, mais surtout, elle épuisait les ressources de l'ennemi de manière rapide et était toujours un pari. Les belligérants ont toujours valorisé davantage les autres dommages liés à la guerre : territoires, commerce, navigation, finances, diplomatie, opinion publique, esprit de lutte, etc.⁶

80

Un autre facteur, bien étudié, s'avérait déterminant dans ces conflits guerriers à l'ère de la marine à voile. Du point de vue britannique, le combat en ligne avait conduit la guerre sur mer à une *sclérose tactique*, qui lui faisait perdre de l'intérêt. Il n'existait pas pour autant de fatalité dans les guerres navales du XVIII^e siècle. Pour cette raison, certains commandants français et espagnols plaidèrent toujours la prudence et la circonspection en matière de stratégie et de tactique face à la supériorité britannique, évitant toujours un combat défavorable⁷. Cela explique que la Grande-Bretagne – nation maritime par nature – ait cherché sérieusement le combat décisif, pour sortir de ce cercle vicieux qui l'empêchait d'atteindre une plus grande supériorité navale, tellement nécessaire pour la sécurité de ses colonies et de sa métropole. Il ne faut pas oublier que la Grande-Bretagne fut menacée d'une invasion alliée pendant une grande partie du XVIII^e siècle. Enfin, il faut prendre en considération le hasard comme composante essentielle de la guerre navale à cette époque.

C'était une lutte majeure, coûteuse, compliquée et imprévisible. Elle dépendait largement des vents, des courants et de la technologie du moment. Les grandes distances constituaient un réseau pour les opérations. Sur les différents théâtres d'affrontements, surtout les plus lointains, comme les Caraïbes ou le Pacifique,

6 Voir, par exemple, N. A. M. Rodger, « La naturaleza de la victoria naval », dans Agustín Guimerá, Alberto Ramos & Gonzalo Butrón (dir.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004, p. 113-126.

7 Pour le cas espagnol, voir José I. González-Aller Hierro, « Consideraciones sobre la táctica y comunicaciones navales en el siglo XVIII », *RHN*, vol. 1, n° 3, 1983, p. 133-147 ; José I. González-Aller Hierro, « La táctica », dans *España y el mar en el siglo de Carlos III, op. cit.*, p. 77-90 ; Agustín Guimerá, « Napoleón y la Armada », dans *XXXI Congreso internacional de historia militar (Madrid, 21-27 Agosto 2005)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006, p. 519-538 ; Agustín R. Rodríguez González, « Las innovaciones artilleras y tácticas españolas en la campaña de Trafalgar », dans *ibid.*, p. 548-549.

l'adversaire pouvait se trouver, à un moment donné, dans une situation favorable à la manœuvre stratégique, autrement dit à l'obtention de la supériorité des moyens. Dans ces circonstances, il fallait fuir le combat. Le rapport espace-temps était la clef de toute stratégie⁸.

Souvent, on ne rencontrait pas l'ennemi sur un théâtre maritime aussi vaste. Le scorbut et le typhus pouvaient décimer les équipages. Sous les latitudes tropicales, la fièvre jaune et d'autres maladies frappaient les marins et les soldats embarqués à bord des escadres. Les épisodes pluvieux paralysaient aussi des opérations données. La période des ouragans imposait une interruption.

Les outils stratégiques espagnols étaient semblables à ceux des autres puissances navales, spécialement de la France : bases navales, arsenaux, munitions navales, navires, personnel, secrétariat ou ministère de la Marine, écoles de gardes-marine, observatoires, hôpitaux, renseignement naval, etc. Mais l'Armada avait un double talon d'Achille : le trop petit nombre de matelots dû à la faiblesse de sa flotte hauturière de pêche et de commerce, et sa dépendance pour le bois de mâture en provenance de la Baltique.

Ce contexte général conditionna la conduite stratégique de l'Espagne.

LE THÉÂTRE DES OPÉRATIONS

Il coïncide avec les axes stratégiques et les « points noirs » de la navigation et du commerce européen à cette époque, en fonction des vents et des courants : l'accès à la mer du Nord et à la Baltique, en passant par la Manche, occasion d'opérations navales fondamentales pour les marines européennes ; les routes qui reliaient le golfe de Cadix et l'Amérique tropicale, en passant par les Canaries, avec retour par les Açores, d'où l'on bifurquait vers le cap Finisterre ou vers Cadix par le cap Saint-Vincent (en d'autres termes, les circuits du commerce colonial) ; le détroit de Gibraltar, passage océanique vers la Méditerranée ; les routes occidentales de cette mer qui relient le Levant espagnol, l'Afrique du Nord, le Sud de la France et la péninsule Italienne, avec leurs îles adjacentes – Baléares, Corse, Sardaigne, Sicile et Malte – indispensables aux échanges de marchandises de première nécessité, telles que les céréales ; le golfe du Mexique, le canal de Floride, le canal des Bahamas et les îles des Caraïbes et leurs plantations, clefs de l'Amérique continentale et comptoirs de richesses pour l'industrialisation naissante de l'Europe ; enfin les Philippines, plateforme d'échanges entre le continent asiatique et le vice-royaume américain de Nouvelle-Espagne.

8 Carl von Clausewitz, *De la guerre*, éd. cit., p. 55 et 82-83.

Du point de vue espagnol, les établissements britanniques de Belize et de la côte des Moustiques étaient une source de préoccupation. À ceux-ci s'ajoutaient le Rio de la Plata – avec ses ports de Buenos Aires et Montevideo, avant-postes du vice-royaume du Pérou –, ou les Malouines, le détroit de Magellan et le cap Horn, porte naturelle du Pacifique. Dans ce dernier océan, aux ports traditionnels de Callao, Panama, et Acapulco, s'ajoutait en importance stratégique celui de San Blas, épicerie des expéditions vers la côte nord-est américaine, là où la présence de Britanniques et de Russes constituait une menace contre les intérêts espagnols sous ces latitudes. Avec l'indépendance des États-Unis, les territoires de l'empire espagnol limitrophes de la nouvelle nation – Louisiane et Floride – virent leur importance stratégique s'accroître.

En définitive, l'espace maritime de la guerre navale était déjà trop vaste, surtout avec les moyens du XVIII^e siècle, quand se produisit un changement d'échelle dans les conflits. La guerre de l'Oreille de Jenkins – la guerre de l'*Asiento* dans l'historiographie espagnole – fit des Caraïbes le théâtre principal, pour la première fois. Pendant la guerre de Sept Ans, l'affrontement atteignit déjà une dimension mondiale : le combat sur le continent européen pouvait se gagner aux Indes ou aux Caraïbes.

La géographie maritime et les intérêts dynastiques de la monarchie espagnole déterminèrent les objectifs stratégiques que l'on peut seulement résumer ici.

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

Le traité d'Utrecht conditionna la stratégie espagnole pendant la première moitié du XVIII^e siècle. En Méditerranée occidentale, les intérêts dynastiques poussèrent à la récupération des anciennes possessions italiennes de la Couronne, spécialement le royaume de Naples et des Deux-Siciles, considéré comme de grande valeur stratégique. L'Armada, malgré sa défaite au cap Passaro en 1719, participa activement aux opérations militaires ultérieures. Finalement, on autorisa l'infant Juan Carlos – le futur Charles III d'Espagne – à reprendre possession du royaume en 1734, ce qui fut confirmé par le traité de 1748.

De même, la Couronne donna toujours de l'importance à la présence espagnole dans les duchés du nord de l'Italie, ce qui aura des conséquences politiques pendant la période napoléonienne. Dans le Détroit, la reconquête de Gibraltar fut une constante pendant toute la période étudiée, donnant lieu à plusieurs sièges et blocus en 1727 et 1779-1782. La même chose se produisit avec Minorque, avec sa conquête en 1782 et ses plans de restauration en 1799-1801.

La guerre de course nord-africaine fut aussi l'objet d'attention de la part de la monarchie espagnole à cause de ses répercussions sur la navigation,

le commerce, la vie quotidienne des populations riveraines de la Méditerranée et le développement de la vie maritime. En dehors de la mise en place de moyens défensifs et de la promotion de la course individuelle, plusieurs opérations navales eurent lieu : patrouilles de l'Armada, conquête d'Oran en 1732, débarquement à Tétouan (1764) et à Alger (1775), défense de Ceuta, blocus et bombardements d'Alger (1783-1784) et de Tanger (1790). De même, on envisagea en 1787 la possibilité d'occuper tout le nord de l'Afrique afin de créer un glacis défensif protégeant la métropole. La monarchie espagnole s'est toujours opposée au ravitaillement des navires britanniques sur la côte marocaine durant les périodes de guerre entre les deux puissances.

Le Portugal, allié de la Grande-Bretagne depuis le XVII^e siècle, constituait un problème de plus pour l'Espagne puisqu'il avait transformé ses ports – Lisbonne, Porto et Lagos dans une moindre mesure – en repaires des escadres britanniques et en bases logistiques. Je suis d'accord avec le professeur Rodríguez González qui considère que les ports portugais furent plus utiles aux opérations de la Royal Navy sur ce théâtre que ceux de Gibraltar et de Minorque⁹. Cela se répercuta sur les relations hispano-portugaises, provoquant de l'hostilité armée et un plan de conquête de la part de l'Espagne, avec l'aide de la France.

Comme indiqué précédemment, la route de la mer du Nord et de la Baltique, en passant par la Manche, prit une grande importance stratégique, parce qu'elle était, parmi d'autres choses, la source de fournitures de première nécessité pour l'Armada, telles que le bois pour les mâtures, le chanvre, le brai, etc. L'Espagne était, dans ces eaux, désavantagée vis-à-vis de la Grande-Bretagne. Pour cette raison, la monarchie espagnole collabora en plusieurs occasions avec la France afin de libérer le transit sur cette zone atlantique, y compris pour tenter de débarquer sur les îles Britanniques. Elle essaya aussi de nouer des alliances avec d'autres puissances du nord de l'Europe.

L'Amérique fut essentielle dans la stratégie navale espagnole, surtout les Caraïbes et le golfe du Mexique. Ce n'est pas un hasard si, parmi les onze bases navales, arsenaux, et stations principales que comptait la monarchie pour la défense de l'empire en 1774, cinq d'entre elles étaient situées dans cette aire critique¹⁰. Par exemple, l'entrée de l'Espagne dans la guerre de Sept Ans, en 1762, était justifiée dans les Caraïbes par le souci d'expulser les Britanniques de leurs installations illégales sur la côte des Moustiques et dans le golfe du

9 Agustín R. Rodríguez González, « Les objectifs de la marine espagnole », art. cit., p. 135-136.

10 Les bases navales, arsenaux, et stations de l'empire se répartissent de la manière suivante : trois en Espagne, cinq dans la « zone critique » des Caraïbes et du golfe du Mexique (Veracruz, Carthagène-des-Indes, Porto Rico, Cumaná et La Havane, qui est la plus importante), une en Atlantique sud (Buenos Aires), une dans le Pacifique sud (Callao) et une sur la côte mexicaine (San Blas). D'autres stations mineures dans les Caraïbes étaient La Guaira, Uruba, Maracaibo, Santa Marta, Chagres et Omoa.

Honduras, ainsi que de mettre fin à leur interdiction de la pêche à Terre-Neuve. L'engagement espagnol dans la guerre d'Indépendance des États-Unis en 1779 s'expliquait, entre autres choses, par un plan de récupération des territoires du fleuve Mississippi et de la Floride, ou l'abrogation du privilège britannique d'exploitation forestière à Campêche. Dans ces occasions, le gouvernement espagnol poursuivait un objectif stratégique plus général : empêcher une éventuelle déroute de la marine française, qui aurait donné à la Royal Navy une supériorité définitive sur les océans¹¹.

Durant la seconde moitié du siècle, les îles-frontières des Caraïbes et du golfe du Mexique fournirent l'occasion d'une révision stratégique. En premier lieu se distinguent Cuba et ses ports. La Havane, située au débouché naturel du golfe du Mexique, lieu de concentration des « flottes d'argent » durant des siècles, sera dotée d'un puissant arsenal, permettant son essor économique définitif pendant la décennie 1790, avec le soutien d'une politique réformiste. Santiago de Cuba fut toujours considéré comme une plate-forme menaçant la Jamaïque. L'île de Porto Rico, avec sa capitale, San Juan, bien fortifiée, est une autre clef des Caraïbes. Saint-Domingue, avec son port naturel de Samana, retient toujours l'attention des gouvernants espagnols. Trinidad, sous le vent des Caraïbes, à l'extrémité de l'arc des Petites Antilles – occupées par d'autres puissances – et l'un des premiers lieux d'atterrissage en Amérique tropicale depuis l'Europe, prend de nouveau une importance stratégique. Depuis cette position, on pouvait maintenir facilement, sous la protection des vents dominants – les alizés – la défense des ports espagnols de la partie méridionale des Caraïbes. Cela fut finalement mis en œuvre dans la décennie 1780, après des siècles d'abandon, ces moyens apparaissant tardivement.

Sur le continent américain, le Rio de la Plata prit une grande importance à cause des pressions portugaises permanentes depuis le Brésil sur les frontières espagnoles, visant particulièrement l'existence de la colonie de Sacramento. Il n'est pas surprenant qu'en 1776 l'Espagne ait engagé son expédition américaine la plus importante contre cet établissement portugais, prétextant de son abandon par Lisbonne en 1778.

La côte Pacifique de l'Amérique et les Philippines gagnèrent une plus grande valeur stratégique au cours du XVIII^e siècle, devant la présence active d'autres puissances, surtout la Grande-Bretagne, avec la capture d'un vaisseau d'Acapulco par l'amiral Anson en 1743, ou la prise de Manille en 1762. Nous avons déjà souligné le rôle du port de San Blas au sujet du Nord-Ouest

¹¹ Sur l'entrée en guerre de l'Espagne aux côtés de la France en 1779, voir : « Instrucción reservada de Floridablanca a la Junta de Estado, du 8 juillet 1787 », en Conde de Floridablanca, *Obras originales del Conde de Floridablanca. Y escritos referentes a su persona*, Madrid, Atlas, 1952, art. CCCXXI.

américain. Quelques unités de l'Armada furent envoyées aux colonies dans les moments de tension diplomatique ou de guerre imminente. Les Philippines, par exemple, furent renforcées par une division en 1796, à la veille du grand conflit avec la monarchie britannique.

PRINCIPES STRATÉGIQUES

Les hommes d'État et les amiraux espagnols gardaient toujours à l'esprit, comme dans un miroir, les qualités de leurs adversaires, leur conception de la guerre et de la stratégie navale, en particulier celles de la Grande-Bretagne. La supériorité britannique fut bien décrite par l'amiral Mazarredo, en 1782 :

[...] faites attention, leur marine est formidable. C'est ce qui leur importe. C'est leur grand dessein [...] il n'y a rien qui ne soit expérimenté. Il n'y a pas de dépassement s'il n'est pas approuvé immédiatement [...] Ne nous trompons pas avec les idées flatteuses d'honneur, d'amour propre, et de bonne volonté. La volonté seule est insuffisante pour une marine. Il est essentiel de retenir les moyens de la rendre fructueuse, comme font les Anglais¹² [...].

Peu d'années après, il affirmait rondement :

L'Angleterre, avec sa barrière maritime, l'Angleterre, avec son industrie et sa marine, sera pour de nombreuses années la maîtresse du monde ; affermissant d'autant plus sa puissance que la durée des calamités sur le continent européen sera longue¹³.

Pour la Grande-Bretagne, la conception de la guerre était très différente de celle de ses opposants. Durant le XVIII^e siècle, elle avait développé en pratique la *guerre de destruction*. Les guerres de la Révolution française et leurs conséquences accélérèrent ce processus. Désormais, la défense des intérêts nationaux britanniques se traduisait en une guerre moderne, où les peuples se mobilisaient par passion. « L'intention hostile » d'un gouvernement se transformait en un « sentiment hostile » partagé par le peuple contre l'ennemi¹⁴.

Les applications stratégiques de la Royal Navy prenaient alors un tour offensif. D'abord, la Grande-Bretagne se protégeait de possibles attaques ou invasions, en défendant l'accès à la Manche, objectif atteint dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, en dépit de quelques revers. À partir de cette plate-forme sécurisée,

12 Rapport de Mazarredo, 30 juillet 1782, Archivo Museo Naval (désormais AMN), leg. 2381, f° 8-11).

13 Mazarredo au prince de la Paix, Carthagène, 27 juin 1796 (Archivo Histórico Nacional, Estado, leg. 4039, doc. 1).

14 Carl von Clausewitz, *De la guerra*, éd. cit., p. 14-17, 39, 40 et 61.

sa marine opérait dans le reste du monde en utilisant l'appui logistique de ses bases navales de Gibraltar, de Minorque et des îles des Caraïbes. À cela s'ajoutaient quelques ports et mouillages de puissances « neutres », comme Lisbonne, Lagos, Tanger ou Martil, à Tétouan.

Un de ses objectifs était de perturber gravement la marine de guerre et le commerce maritime espagnol – et français – au moyen de la course et du blocus naval de leurs principaux ports. Dans le cas espagnol, on visait avec acharnement l'interruption du commerce colonial, élément clef du financement de la monarchie. De cette manière, la Royal Navy parvint, à la fin du siècle, à maintenir un blocus étroit des principaux ports ennemis, au prix de gros efforts : Boulogne, Brest, Lorient, Rochefort, Le Ferrol, Cadix, Carthagène et Toulon. Quand elle le jugeait nécessaire, elle montait des expéditions vers la péninsule Ibérique, les Canaries, les Caraïbes et le Rio de la Plata, parfois au prix de gros sacrifices matériels et humains. À la fin du siècle, la Grande-Bretagne était la seule puissance navale européenne ayant la capacité économique, administrative, et financière, de maintenir ses escadres occupées en permanence à bloquer les ports ennemis durant un certain temps et de monter des opérations amphibies dans plusieurs mers et sur plusieurs continents.

86

Enfin, la Royal Navy rechercha la destruction des escadres espagnoles au moyen de combats décisifs. Cette guerre de destruction visait, en dernier recours, à exercer une pression sur l'opinion publique pour qu'elle pousse le gouvernement à demander la paix.

Face à cette situation, l'Armada riposta par une stratégie flexible : elle préconisa à la fois une défense active et une guerre offensive, quand les circonstances le permettaient. Les objectifs stratégiques de l'Espagne correspondaient à l'idée traditionnelle de *guerre d'usure*, propre à l'Ancien Régime. C'était un conflit limité, conventionnel et rationalisé. Les conquêtes territoriales ou la modification d'une politique extérieure donnée s'obtenaient par l'épuisement des ressources de l'ennemi et de sa volonté de combattre, non par sa destruction. La manœuvre primait sur le combat décisif. C'était une guerre de cabinets dans laquelle une prolongation des hostilités pouvait avoir plus d'importance que des campagnes rapides¹⁵.

15 Marquis de Santa Cruz de Marcenado, *Reflexiones militares* [1742], Madrid, Centro de Historia y Cultura Militar, 1984, spécialement les t. I, II, XIII en part. les compléments, fort utiles, apportés par Manuel Díez-Alegría Gutiérrez, « La milicia en el siglo de las Luces », p. 15-31 et par José María García Escudero, « Sobre el Derecho de la Guerra », p. 80-106.

Les gouvernants et amiraux espagnols les plus influents étaient conscients des limites de leur Armada face aux Britanniques, et ils agirent en conséquence. Selon Sun-Tzu, le stratège doit décider avec beaucoup de clarté quand combattre, ou ne pas combattre, s'imposer toujours une économie des forces, éviter les combats qu'il pourrait perdre et se situer toujours au-delà d'une déroute possible pour construire au loin et pas à pas sa victoire. Ainsi, la stratégie brise la résistance de l'adversaire sans lutte, vainquant avant même de combattre : « Le stratège victorieux ne cherche la bataille qu'après avoir obtenu la victoire¹⁶. »

Sun-Tzu recommandait l'innovation constante, la surprise, la tromperie et l'anticipation sur l'ennemi afin de neutraliser ses plans. Tout cela devait s'organiser en système dans l'esprit du chef de guerre, avec des calculs précis et une organisation parfaite, avant la bataille. Ces idées ressemblent à certains principes stratégiques du gouvernement espagnol.

Clausewitz recommandait la même chose, en montrant qu'il y avait d'autres voies possibles, en dehors du combat, pour décourager l'ennemi et atteindre les objectifs de la guerre ; et qu'ils n'étaient ni contradictoires, ni absurdes, ni ambigus. Selon Clausewitz, la guerre d'usure suppose un affaiblissement progressif du pouvoir matériel et de la volonté de l'ennemi, par une action à la durée prolongée. La résistance pure est un objectif possible à atteindre. Défendre équivaut à préserver. Préserver est plus facile que gagner¹⁷.

La résistance est une action permettant d'obtenir que l'ennemi renonce à son projet, et ce par épuisement. Il en fut ainsi pour certaines agressions britanniques amphibies contre l'Amérique espagnole tout au long du XVIII^e siècle. En d'autres occasions, comme le sévère blocus de Cadix en 1797-1801, puis 1804-1808, bien que la Royal Navy n'abandonnât pas son entreprise, il en résulta pour elle un effort très coûteux.

Si la guerre est comparable au commerce, en suivant Clausewitz, la confrontation ou le combat contre l'ennemi – « le premier-né de la guerre » – sont l'équivalent d'un paiement comptant. En définitive, il faut payer. Mais, selon l'auteur prussien, la décision par les armes ne recherche pas toujours la destruction de l'adversaire, elle peut aussi constituer une démonstration de force, aboutissant au même résultat décisif : « On peut comprendre comment des campagnes entières qui ne débouchent pas sur l'affrontement peuvent jouer

16 Sun-Tzu, *El Arte de la guerra para ejecutivos y directivos*, éd. cit., p. 35. Entre autres maximes, il a écrit la suivante : « Ne bouge pas tant que tu n'y vois pas un avantage, n'utilise pas tes troupes à moins que tu puisses gagner quelque chose, ne lutte pas, sauf si ta position est critique. » (p. 87.)

17 Carl von Clausewitz, *De la guerra*, éd. cit., p. 67-68 et 277.

un rôle réel très important¹⁸. » Clausewitz conclut en affirmant que le chef prudent doit tenter toutes sortes de solutions, au travers desquelles, sans grandes crises ni solutions sanglantes, on peut s'orienter vers la paix.

Mazarredo était catégorique à propos des grands inconvénients d'un combat en 1800, quand la Royal Navy disposait déjà d'une supériorité écrasante :

1. La marine anglaise, à elle seule, est supérieure à toutes les marines d'Europe. Elle peut les chasser toutes de n'importe quelle partie du monde ;
2. Les marines de France et d'Espagne représentent beaucoup moins que le tiers de la marine anglaise. Le tiers exactement si on prend seulement en compte les vaisseaux susceptibles d'être armés de part et d'autre ; beaucoup et beaucoup moins du tiers en considérant les frégates, les navires légers, et tous les autres équipements qui conditionnent une activité guerrière ;
3. Les armées de terre se renouvellent par des levées d'hommes et d'argent. Il n'en va pas de même pour les armées de mer qui, une fois détruites, ne peuvent se reconstituer pendant la guerre ;
4. À pertes égales pour la marine anglaise et celle des alliés, c'est l'Angleterre qui gagne en raison de sa supériorité¹⁹ ;

88

Tout compte fait, la monarchie espagnole, en suivant la stratégie du plus faible, se souciait essentiellement du maintien du *statu quo* international, garantissant son empire, ainsi que les lignes de communication et de commerce avec ses colonies.

Le grand homme d'État, le marquis de la Ensenada, artisan du développement complet de l'Armada, défendait déjà cette stratégie devant son roi en 1751 : « La guerre de Votre Majesté doit être défensive, tant dans ses mers que dans ses possessions ; l'Angleterre en aura toujours besoin pour se flatter elle-même avec l'espoir d'en tirer quelque avantage, que ce soit en Amérique ou en Europe²⁰. »

Les instruments pour mettre en œuvre cette stratégie défensive seront traités plus loin : glacis défensif sur les côtes espagnoles, américaines, et philippines, *fleet in being* ou forces navales stationnaires, et protection du commerce colonial. Ce que nous voulons faire ressortir ici, c'est que cette stratégie contraignait la Grande-Bretagne à de gros efforts pour mener ses opérations contre les territoires espagnols et leur commerce maritime. Il en fut de même dans sa tentative pour détruire la marine de guerre espagnole, au moyen du combat décisif.

¹⁸ Carl von Clausewitz, *De la guerra*, éd. cit., p. 67 et 251 ; cité p. 73.

¹⁹ Rapport de Mazarredo au Premier consul Bonaparte, Paris, 9 mars 1800, cité par Enrique Barbudo Duarte, *Don José de Mazarredo. Teniente general de la Real Armada*, Madrid, Artegrafia, 1945, p. 209-210.

²⁰ « Exposición del marqués de la Ensenada al rey », 1751. Cité par Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón* [1900], Madrid, Museo Naval, 1972, t. VI, p. 378-380.

Il existait une condition essentielle à ce choix de la monarchie espagnole : l'alliance avec la France. Comme cela ressort clairement de la contribution du professeur Cayuela à ce volume, les fameux pactes de Famille et l'alliance militaire avec la France révolutionnaire et napoléonienne, malgré les reculs et les erreurs, furent l'unique solution, une constante de la politique extérieure. Je développerai la dimension navale de cette alliance, en traitant de la *fleet in being*.

Cependant, la marine espagnole devait surveiller l'ennemi en permanence pour éviter des surprises désagréables. Les confrontations possibles devaient être considérées comme plausibles²¹. Quand on oublia cette maxime fondamentale ou quand fit défaut l'autorité nécessaire, l'Armada essuya des déroutes, comme celles du cap Passaro (1719), du cap Santa María (1780), du cap Saint-Vincent (1797), et du détroit de Gibraltar²² (1801).

GUERRE OFFENSIVE

Mais il s'agissait d'une stratégie flexible. L'Armada préférait attendre le moment favorable pour livrer bataille. Elle se préservait pour détruire les forces de l'ennemi en contrepartie de sa résistance active, sans jamais le faire savoir. Clausewitz pensait de même²³. Mazarredo défendit toujours la règle consistant à ne pas se disperser dans des expéditions, des conquêtes et reconquêtes, afin de se concentrer sur l'objectif essentiel : détruire la marine britannique et le commerce de la Grande-Bretagne. Quand il analysait la confrontation entre l'escadre combinée et celle de l'amiral Howe dans la Manche en 1780, où la supériorité alliée – 40 vaisseaux – fut contrebalancée par la rapidité et la capacité de manœuvre britanniques, il se lamentait :

Avec quelle facilité on peut trouver des supérieurs qui en conviennent. Que dirons-nous maintenant de l'idée générale antimaritime que les combats navals ne décident pas du sort de la guerre ?... En ce jour amer du 12 juillet, à cause de la lourdeur de la flotte combinée, le pavillon espagnol perdit la gloire de détruire 23 vaisseaux ennemis et de les forcer par conséquent à demander la paix immédiatement²⁴.

En octobre de la même année, il manifesta de nouveau sa frustration en constatant qu'une autre escadre de Howe, forte de 34 bâtiments, après avoir

21 Carl von Clausewitz, *De la guerra*, éd. cit., p. 79.

22 Dans le combat de Trafalgar jouèrent d'autres considérations de caractère politique éloignées des décisions de l'Armada elle-même. Elles touchaient au choix de la stratégie pour la campagne de 1805 ainsi qu'à celui du commandement de l'escadre combinée. Ces deux éléments eurent d'importantes répercussions tactiques.

23 Carl von Clausewitz, *De la guerra*, éd. cit., p. 78.

24 AMN, fichier 2381, f° 8, 10, rapport de Mazarredo, 30 juillet 1782.

quitté un convoi de secours à Gibraltar, avait exploité l'avantage de son allure pour échapper à l'escadre combinée et ses 46 navires, dans le combat du cap Espartel²⁵. Le Premier ministre, comte de Floridablanca, après les succès espagnols pendant la guerre d'Indépendance des États-Unis, préconisa une stratégie semblable : « À la fin, nous devons proposer de mener une guerre offensive et examiner les moyens pour obtenir quelque succès, car la défensive est impossible à cause des nombreux points éloignés que nous devons conserver²⁶. »

Comme on le sait, le combat entre escadres ou navires isolés était seulement un élément de plus dans la guerre offensive. Il faudrait ajouter les multiples missions remplies par l'Armada pendant les guerres du siècle, telles que l'appui logistique aux opérations de l'armée de terre, les blocus, les opérations amphibies – conquête, défense de stations maritimes, bombardements et coups de poing – et la course. Dans ces opérations, la marine de guerre espagnole remporta de nombreuses victoires stratégiques et tactiques. La Royal Navy avait, comme l'ont montré clairement les historiens britanniques eux-mêmes, trop de missions et d'ambitions maritimes à poursuivre. On pourrait appliquer ici les maximes de Sun Tzu, commentées par un écrivain de son temps : « Si tu utilises ton ennemi pour défaire ton ennemi, tu seras fort où que tu ailles²⁷. »

Mazarredo, conscient des limites de l'Armada face à la Grande-Bretagne en 1800, plaida pour une action contre l'ennemi loin de ses bases navales, à Cadix, en Méditerranée ou dans les Caraïbes, en utilisant le facteur de la surprise :

5. Les marines de France et d'Espagne ne peuvent être considérées comme inactives, eu égard à leurs possibilités, bien qu'elles occupent une force égale ou supérieure à l'anglaise : plus cette utilisation sera lointaine de l'Angleterre, plus elle entraînera des coûts et des embarras ;

6. Les marines de France et d'Espagne, en raison de leur infériorité, ne peuvent pas tenter d'opérations sans utiliser l'effet de surprise, manœuvrant de manière que celles-ci soient engagées avant que l'ennemi ait réuni une force supérieure²⁸ ;

La surprise, la rapidité, et la concentration des forces étaient au service d'une stratégie correcte. Comme le préconisa plus tard Clausewitz, l'Armada devait profiter d'une situation favorable à la manœuvre stratégique, c'est-à-dire,

25 Rapport imprimé sur le combat, attribué à Mazarredo, alors major général de l'escadre espagnole (*RHN*, vol. 11, n° 40, 1993, p. 95-104).

26 Plan stratégique du comte de Floridablanca en cas de guerre avec la Grande-Bretagne, 1790, à cause du procès à propos de Nootka. Cité par Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, op. cit., t. VIII, annexe 3, p. 21-24.

27 L'auteur Jo-Yanxi à propos de Sun-Tzu, *El Arte de la guerra para ejecutivos y directivos*, éd. cit., p. 23, 33

28 Rapport de Mazarredo au Premier consul Bonaparte, Paris, 9 mars 1800, cité par Enrique Barbudo Duarte, *Don José de Mazarredo*, op. cit., p. 209-210.

quand on obtenait la supériorité des moyens sur un théâtre d'opérations donné, moyennant la tromperie, la surprise, la vitesse, et l'usage simultané de toutes les forces disponibles. Ce procédé était encore plus complet s'il était concentré sur une seule action, au même moment. Le facteur espace-temps était essentiel²⁹. Il est bien connu que la manœuvre stratégique, à l'époque de la navigation à voile, se heurtait à de nombreux obstacles dans l'espace et dans le temps. Les mouvements coordonnés dépendaient des velléités des vents et des courants et devenaient souvent interminables. Ces navigations prolongées en Europe et dans les Caraïbes occasionnaient des maladies à bord, comme le scorbut, conduisant à l'échec des manœuvres planifiées. En contrepartie, on pouvait gagner un avantage stratégique dans ces mers lointaines :

En compensation de cette lenteur des traversées, une fois obtenue la concentration sur l'objectif principal, le moment de la situation favorable pour la manœuvre, c'est-à-dire celui où on a atteint la supériorité des moyens, pouvait à l'occasion être assez prolongé, des semaines, voire des mois³⁰ [...].

C'est ce qui arriva, par exemple, dans les Caraïbes, en 1780, quand la jonction des escadres espagnole et française, utilisant la tromperie, leur donna un avantage stratégique sur l'escadre de Rodney pour toute la campagne de cette année-là. Sun Tzu défendait ces règles quand il écrivait : « Tout l'art de la guerre est basé sur la tromperie [...] attaque-le là où il n'est pas préparé, surgis là où il ne t'attend pas [...] marche rapidement pour atteindre des lieux où on ne t'attend pas³¹. »

À travers ses plans d'opérations alliées en Méditerranée, présentés à Bonaparte en 1800, Mazarredo illustre fort bien cette flexibilité stratégique. Il était devenu clair que l'alliance franco-espagnole avait chassé les Anglais de leurs bases méditerranéennes en 1797-1798. Maintenant, il défendait une stratégie lointaine et coordonnée, une guerre bien conduite, qui pourrait transformer la Méditerranée en « mer sèche » pour la Royal Navy. Il critiquait la marine française d'avoir agi uniquement pour son compte en 1799. Si on avait réuni à temps les escadres alliées à Cadix, la supériorité eût été très forte, permettant même de secourir l'armée d'Égypte :

Ainsi fut gaspillée une année de gloire et d'avantages comme l'aurait été celle de 1799 si le directoire exécutif avait fait part de ses idées au roi, mon maître, en janvier ou février, pour qu'on se concerta autour d'un plan judicieux de

²⁹ Carl von Clausewitz, *De la guerre*, éd. cit., p. 133, 242-243, 251.

³⁰ Manera Regueyra, « La defensa del imperio. Carlos III », art. cit., p. 415.

³¹ Sun-Tzu, *El Arte de la guerra para ejecutivos y directivos*, éd. cit., p. 21, 24, 42. De même chez Carl von Clausewitz, *De la guerra*, éd. cit., p. 234-235 et 239-240.

combinaison qui aurait surpris l'ennemi. Avec les 25 vaisseaux de Brest unis aux 6 qui étaient au Ferrol, et, ensuite, aux 17 dont je disposais à Cadix, personne ne pouvait résister à ce torrent de forces ; et quand l'ennemi se serait aperçu de ce qui le menaçait et eût envoyé des divisions, elles pouvaient aussitôt être détruites devant Cadix ainsi que celles de ses croiseurs des îles Baléares et de la côte d'Espagne, et on aurait pu porter secours à Malte, et bien au-delà ; avec, pour autres conséquences, la reconquête de Minorque et la destruction au fur et à mesure de leur arrivée des nouvelles divisions envoyées par l'ennemi³².

À partir de ces suppositions, Mazarredo présenta au Premier consul en novembre 1799 et en février 1800 deux plans de campagne distincts, en fonction des forces disponibles, pour la reconquête de Minorque ou le secours à Malte. Dans le premier, l'escadre combinée, forte de 56 vaisseaux, après avoir détruit les forces ennemies entre le cap Saint-Vincent et Port-Mahon, disposerait de troupes embarquées à Cadix et de l'appui logistique d'Alicante, Barcelone, et Majorque pour enlever avec rapidité et vigueur le château de Saint-Georges à Port-Mahon, sans tenir de siège. Le secret et la vitesse étaient essentiels :

Tout devrait être fait avant que l'Anglais se protège, et avant qu'il puisse se protéger avec supériorité, probablement, ses forces éparpillées seront battues et il continuera de rester inférieur pendant toute la campagne³³.

Dans le second plan, Mazarredo maniait le chiffre de 45 vaisseaux. Dans ce cas, on ne pourrait pas reconquérir Minorque et on pourrait seulement mener l'expédition de Malte, mais dans cet intervalle s'interposeraient des forces ennemies supérieures.

STRATÉGIE DÉFENSIVE

Le maintien du *statu quo* impérial était basé sur trois stratégies complémentaires : la défense portuaire, la sauvegarde du commerce colonial et la *fleet in being*. Déjà depuis le XVI^e siècle on avait commencé un effort de fortifications en Espagne, en Amérique et aux Philippines, qui fut développé spectaculairement dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, après la perte de La Havane et de Manille en 1762³⁴. Au cours de ce siècle, on installa aussi les bases et les stations navales, avec la création des quatre arsenaux de la monarchie – Cadix, Le Ferrol, Carthagène et La Havane – où furent construites la plupart

³² Mazarredo à Bonaparte, 11 janvier 1800, cité par Enrique Barbudo Duarte, *Don José de Mazarredo, op. cit.*, p. 197-209.

³³ *Ibid.*, p. 197-209.

³⁴ La bibliographie concernant les fortifications espagnoles est très vaste. Voir, par exemple, l'ouvrage collectif *Puerto y fortificación en América y Filipinas*, Madrid, CEHOPU, 1985.

des unités de l'Armada, ainsi que nous le relate le professeur González Enciso dans sa contribution à ce volume. Le système portuaire impérial était protégé par un réseau de fortifications, une garnison de soldats réguliers et de milices locales, augmentée de quelques unités de l'Armada. On retrouvait ce triptyque portuaire – fortifications, garnison, marine de guerre – dans la majorité des ports d'Amérique. La monarchie n'hésita pas à envoyer des troupes à ses colonies américaines depuis la Péninsule pour renforcer les garnisons des ports les plus importants, de même que quelques unités navales et des escadres en cas de menace ou de déclenchement d'une guerre.

Ces moyens furent un élément efficace de dissuasion et de résistance, comme le démontrent les attaques repoussées des Britanniques à Carthagène-des-Indes et Santiago de Cuba (1741), Santa Cruz de Tenerife ou Porto Rico (1797) et Le Ferrol (1801), ainsi que la sauvegarde de Cadix contre le blocus sévère de la Royal Navy pendant la période 1797-1808. De même, pendant l'attaque britannique sur La Havane en 1762, les équipements et l'artillerie des navires de l'Armada collaborèrent activement à sa défense.

La défense du commerce colonial expérimenta pour sa part des changements substantiels à partir de la moitié du XVIII^e siècle. Les escadres dites de Barlovento ou *del Mar del Sur* furent supprimées, étant remplacées par des escadres ou des unités isolées de l'Armada en cas de guerre. Les « flottes de l'argent » perdirent de l'importance au profit de bâtiments navigant isolément. Quand ce fut possible, la marine de guerre utilisa le système des convois pour protéger les navires marchands. Vaisseaux et frégates de guerre furent dorénavant utilisés pour le transport des espèces monétaires de l'Amérique vers l'Espagne, tellement important pour l'État et les particuliers.

Le troisième élément défensif était la célèbre *fleet in being*, soit une flotte présente susceptible d'agir. Les gouvernants espagnols militèrent pour le développement de leur flotte de guerre afin que, unis à celle de la France, leur alliée, ils pussent neutraliser le règne britannique sur la mer. Ensenada était très clair sur ce thème en 1747 :

Je ne dirai pas que Votre Majesté pourrait en peu d'années avoir une marine qui rivalise avec celle de l'Angleterre, parce que, même si vous avez des ressources pour le faire, il n'y a pas de gens pour l'armer ; alors qu'il lui est facile d'avoir le nombre de navires suffisants pour qu'unis avec ceux de la France (si elle n'abandonne pas sa marine et tant que ce n'est pas fait), elle prive les Anglais du contrôle qu'ils ont acquis sur la mer³⁵.

35 « Exposición dirigida al rey por el marqués de la Ensenada », 18 juin 1747, cité par Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, t. VI, p. 375.

En 1748, à cause des pertes subies pendant les guerres de la première moitié du siècle, l'Armada ne comptait plus que 10 vaisseaux et 3 frégates³⁶. Sous l'impulsion d'Ensenada, la flotte augmentera spectaculairement et atteindra en 1755 45 vaisseaux de ligne et 23 frégates, en dehors des navires de faible importance. À ce moment, la Royal Navy avait le double de vaisseaux et le triple de frégates³⁷.

Cet actif programme de construction navale fut poursuivi durant les décennies suivantes. En 1772, l'Armada avait déjà récupéré les énormes pertes subies pendant la guerre de Sept Ans, spécialement lors de la capture de La Havane par les Britanniques. Maintenant, elle regroupait 55 vaisseaux, 30 frégates et 28 bâtiments mineurs. Aux mêmes dates, la France avait 47 vaisseaux, 47 frégates et 26 bâtiments mineurs. La Royal Navy totalisait 120 vaisseaux, 90 frégates et 70 bateaux de moindre importance. La somme des marines alliées représentait alors 85 % du nombre des unités britanniques.

94

En 1783, l'Armada comptait 62 vaisseaux et 40 frégates. Cette politique navale permit de créer une grande flotte en 1795, avec des chiffres qu'on n'atteindrait plus : 75 vaisseaux de ligne – dont quatorze trois-ponts –, 51 frégates et 182 petits bâtiments. Dès 1790, le tonnage des flottes de guerre hispano-françaises dépassait théoriquement de 21 % celui de la Grande-Bretagne³⁸.

Comme nous l'avons déjà vu, le nombre de vaisseaux que pouvaient armer la France et l'Espagne – et maintenir en haute mer – était en réalité beaucoup plus faible que ceux figurant sur les listes de leurs flottes de guerre. La Royal Navy reprenait l'avantage sur ce terrain. Mais cette *fleet in being* favorisa, par exemple, les opérations alliées dans les Caraïbes, le golfe du Mexique, les Bahamas, à partir de 1779, quand on put armer un plus grand nombre de vaisseaux que la Grande-Bretagne.

36 *Ibid.*, p. 374-376 ; « Cargos hechos al marqués de la Ensenada después de la salida del Ministerio y contestación formulada por alguno de sus amigos » [1754], cité par Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, op. cit., t. VI, p. 378-380, 406-408 ; Didier Ozanam, « Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751) », *Cuadernos de Investigación Histórica*, n° 4, 1980, p. 67-124 ; Antonio de Ulloa, *La Marina. Fuerzas navales de la Europa y Costas de Berbería* [1773], éd. Juan Helguera Quijada, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1995, p. xxvi-xvii. Agustín Guimerá, « Estado, administración y liderazgo naval : Antonio Valdés y Lord Barham (1783-1808) », dans Agustín González Enciso (dir.), *Un Estado Militar : España, 1650-1820*, San Sebastián de los Reyes/Madrid, ACTAS, 2012, p. 181-209.

37 Ces chiffres furent critiqués comme étant exagérés en 1747 par l'amiral marquis de la Victoria qui s'en tenait à un maximum de 36 vaisseaux, avec des frégates légères, 4 vaisseaux-hôpital et 2 vaisseaux pour le stockage des équipements. Marquis de la Victoria, « Varios puntos de gobierno.... Al... Josef de Carvajal y Lancaster... D. I. I. N. de V., M. de L. V., año de 1747 », cité par Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, op. cit., t. VI, p. 460-462.

38 Statistiques concernant les bateaux de guerre de plus de 500 tonneaux de déplacement (en milliers de tonneaux) : Grande-Bretagne, 458,9 tonneaux ; France, 314,3 tonneaux ; et Espagne, 242,2 tonneaux. Voir Michael Duffy, « World-Wide War and British Expansion, 1793-1815 », dans Peter Marshall (dir.), *The Oxford History of the British Empire*, t. II, *The Eighteenth Century*, Oxford/New York, OUP, 1998, p. 184, table 9.1.

Le déploiement de la flotte fut conduit avec raison, en fonction de ces objectifs stratégiques. En 1748, parmi les 60 vaisseaux que projetait de construire et armer Ensenada, 6 unités seront affectées à la lutte contre la course nord-africaine et à la surveillance des côtes espagnoles, 8 pour l'Amérique, 40 pour le cap Finisterre et 15 pour Carthagène. En 1752, Ensenada mentionnait les effectifs destinés à combattre la course nord-africaine : trois escadres de vaisseaux, frégates et chébecs. L'importance des expéditions en Amérique était patente à ce moment puisqu'il insistait sur la nécessité de « tenir prêts les bâtiments, la troupe, l'artillerie et les munitions pour la secourir d'urgence³⁹ ».

Pour ce qui est des Caraïbes et du golfe du Mexique, la monarchie espagnole engagea seule des forces importantes au commencement des hostilités. En 1762, furent engagés à La Havane 14 vaisseaux et 6 frégates et des embarcations mineures, 3 vaisseaux à Santiago de Cuba, un à Veracruz, et 3 à Carthagène. Un total de 21 vaisseaux et 10 frégates, soit respectivement 37 % et 30 % de la flotte. Cette stratégie navale avait un coût très élevé en munitions, équipements, victuailles, et réparations. Pendant la guerre d'Indépendance des États-Unis, on envoya depuis la métropole l'escadre de l'amiral Solano, avec 14 vaisseaux et 5 frégates. Regroupés avec des unités de la station de La Havane, ils constituèrent une menace tangible pour l'escadre de l'amiral Rodney⁴⁰.

Sur le théâtre européen, la présence de cette flotte joua un rôle important. Lors des tensions anglo-françaises en 1787, l'Espagne intervint comme médiatrice entre les deux puissances. Son gouvernement ordonna cependant l'armement partiel de 50 vaisseaux, faisant ainsi pression sur la Grande-Bretagne qui, face à ce déploiement, ne pouvait éviter les sophismes, « les raisonnements de la politique » – selon l'expression d'un contemporain – et ne se décidait pas à la guerre. Pendant le conflit de Nootka en 1790, l'Armada alignait encore 69 vaisseaux et 39 frégates. En seulement deux mois, elle fit appareiller une escadre de 34 vaisseaux, sous le commandement de l'amiral Solano : un vrai exploit qui inquiéta les Britanniques eux-mêmes. Dans la guerre contre la Convention française, l'Espagne parvint à armer 52 vaisseaux et 30 frégates

39 « Exposición del marqués de la Ensenada al rey sobre fomento de la Marina », Aranjuez, 28 de mayo de 1748 et « Planes de las obligaciones ordinarias de la Monarquía... Deudas de los anteriores reinados », Aranjuez, 18 mai 1752, cité par Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, op. cit., t. VI, p. 376-377, 380 respectivement.

40 Agustín Guimerá, « La stratégie navale et la navigation espagnole vers les Antilles et le golfe du Mexique, 1759-1783 », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine*, t. II, *L'Opérationnel naval*, Paris, PUPS, 2018 ; *id.*, « Teoría y practica del imperio : el Secretario de Marina e Indias Antonio Valdés en la Junta de Estado (1787-1792) », dans Carlos Martínez Shaw, Pedro Tedde de Lorca, Santiago Tinoco Rubiales (dir.), *Andalucía. España. Las Indias. Pasión por la Historia. Homenaje al profesor Antonio Miguel Bernal*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015.

répartis en plusieurs escadres et divisions, au prix de grands sacrifices, et durent notamment faire face aux épidémies dont souffraient les équipages⁴¹.

La défense navale des Philippines fut aussi un objectif stratégique. En 1796, face à une possible déclaration de guerre, on envoya deux vaisseaux isolés et une escadre de trois vaisseaux et deux frégates, sous le commandement de l'amiral Alava, pour éviter une attaque-surprise britannique comme celle qui survint en 1762. Pour ne pas provoquer la Grande-Bretagne, on fit passer cette escadre par le cap Horn, comme si elle transitait vers la côte pacifique de l'Amérique⁴².

Mazarredo accorda une grande importance à la *fleet in being*. Devant le danger d'une guerre contre la Grande-Bretagne en 1796, une fois conclue l'alliance franco-espagnole, il conseilla la formation d'une escadre de 30 vaisseaux et 10 frégates en Méditerranée « sans autre but que l'observation de leur conduite et que d'avoir – ou non – des motifs de rupture ». On arma aussi deux importantes escadres, celle de l'Océan à Cadix, commandée par l'amiral Langara, et celle de la Méditerranée à Carthagène, commandée par Mazarredo en personne⁴³.

96

La simple présence de la flotte faisait aussi apparaître une autre stratégie espagnole – et française : celle de laisser bloquer ses escadres dans les ports européens. Du point de vue britannique, ces blocus visaient à faire pression sur l'opinion publique de l'adversaire pour qu'il sollicite l'arrêt des hostilités. Cet objectif diplomatique ne fut pas vraiment atteint, car la guerre continuait à peser pleinement. À long terme, la couronne espagnole obtint du succès dans ce type de stratégie, avec une balance plus favorable que ce qui est défendu jusqu'à présent par l'historiographie officielle. Cela devint évident à la fin du siècle.

C'était la stratégie du plus faible. Aux environs de 1795, la structure économique et financière de l'Espagne la rendait incapable de mener à bien une guerre navale offensive face à la Grande-Bretagne. L'arme principale que choisit alors l'Espagne fut d'utiliser sa marine, ancrée dans ses ports. Moyennant une résistance active, cette flotte en présence constituait une menace possible. Étant donnée la supériorité britannique, le blocus était accepté en tant qu'élément d'une stratégie alliée mûrement réfléchie. Un blocus naval entraînait beaucoup de difficultés liées à la logistique, au renseignement naval, à la tactique et au moral des équipages de l'ennemi « bloqueur⁴⁴ ».

41 Voir le discours de justification du secrétaire de la Marine Antonio Valdés par Alberto Sesma, *Memoria sobre los diferentes estados de la Marina Real española y de su respectiva influencia en la Prosperidad Nacional. Escrita por D. A. S, Año de 1806*, Cádiz, Imprenta de la Concordia, 1813 ; Agustín Guimerá, « La stratégie navale et la navigation espagnole vers les Antilles et le golfe du Mexique (1759-1783) », art. cit. ; *id.* « Teoría y practica del imperio », art. cit.

42 Alberto Sesma, *Memoria sobre los diferentes estados de la Marina Real española, op. cit.*

43 Rapport de Mazarredo à Valdés, sur l'état de la marine, costa de Valencia, 27 août 1795, Archivo Histórico Nacional, estado, leg. 4039, n° 1 ; Alberto Sesma, *ibid.*

44 Agustín Guimerá & José María Blanco Núñez (dir.), *Guerra naval en la Revolución y el Imperio: Bloqueos y operaciones anfibias (1793-1815)*, Madrid, Marcial Pons, 2008,

Il existe un certain précédent à cette stratégie. Déjà, à une date proche (1775) la France et l'Espagne s'accordèrent sur plusieurs actions stratégiques visant à diminuer le potentiel de la Royal Navy en cas de guerre. L'une d'elles fut de se laisser bloquer dans ses ports, ce qui obligerait les Britanniques à réserver beaucoup d'unités à cette mission⁴⁵. À partir de 1797, ce fut une réalité dans le cas espagnol, avec le début du blocus complet de Cadix par l'amiral Jervis, opération qui se poursuivra avec des hauts et des bas jusqu'en 1808, sauf lors de la pause de la paix d'Amiens⁴⁶.

Mazarredo, chef de l'escadre espagnole de l'Océan stationnée à Brest (1799-1801), recommandait Cadix comme lieu idoine de concentration des escadres alliées de l'Atlantique et de Méditerranée. Ainsi l'expliquait-il dans les deux plans de campagne présentés au Premier consul pour la reconquête de Minorque ou le secours à Malte. Mazarredo défendait l'idée qu'une partie des escadres alliées, une fois accomplie leur mission, devrait mouiller à Cadix, pour contraindre les Britanniques à un blocus difficile. Son éloignement des bases britanniques empêcherait la Royal Navy d'entretenir un blocus étanche. La présence d'une importante escadre alliée dans le port, bien défendu par la nature et par ses hommes, obligerait l'ennemi à y déployer des forces bien supérieures, une opération très coûteuse et complexe.

Les Britanniques ne disposaient pas de bases appropriées dans ces mers. Gibraltar était un mauvais abri pour une escadre nombreuse, vulnérable par ailleurs aux attaques des « forces légères » d'Algésiras, qui pouvaient causer beaucoup de dommages. La rade portugaise de Lagos était très petite et Lisbonne demeurait très éloignée. Pour maintenir des forces sur ce théâtre lointain, la Royal Navy devait faire face à un double effort logistique majeur en relation à Brest : réparation, avitaillement, eau potable, etc. Selon Mazarredo, la concentration de ces escadres alliées à Cadix permettrait aussi le transit entre les deux mers, le cabotage, mais aussi le commerce américain à certains moments⁴⁷.

Cependant, à long terme, le blocus imposé par les Britanniques aux ports français et espagnols pendant les guerres de la Révolution française et l'Empire

dans lequel se trouve développée une perspective internationale diversifiée.

45 José María Blanco Núñez, *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bazán, Izar Construcciones Navales, 2004, p. 121.

46 Agustín Guimerá, « Métodos de liderazgo naval en una época revolucionaria : Mazarredo y Jervis (1779-1808) », dans Manuel R. García Hurtado, Domingo L. González Lopo & Enrique Martínez Rodríguez (dir.), *El mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 2009, t. II, p. 221-233.

47 Selon le premier plan, sur un total de 56 navires alliés, 36 seraient destinés à rester bloqués à Cadix, ce qui obligerait la Royal Navy à y positionner 40 vaisseaux. Dans le second projet, sur un maximum de 45 navires alliés, 21 vaisseaux se situeraient à Cadix. Dans ces documents, Mazarredo s'étend sur les graves inconvénients de Brest dans le cas d'une stratégie alliée de blocus. Voir Agustín Guimerá, « Napoleón y la Armada », art. cit.

napoléonien eut une conséquence militaire désastreuse : les escadres françaises et espagnoles perdirent leur valeur opérationnelle, en raison de la déficience matérielle de leurs navires et au faible entraînement de leurs équipages.

La stratégie de défense navale active, menée par la monarchie espagnole à partir de 1713, eut pourtant un résultat positif, contrairement au jugement précédent. Malgré les pertes d'unités de l'Armada au combat ou par accident, malgré quelques revers – comme la seconde capture de Minorque, la conquête de Trinidad, et quelques sérieuses défaites navales – la marine de guerre collabora de manière décisive au maintien d'un *statu quo* international et à la permanence de la souveraineté sur les territoires espagnols et des communications entre les différentes parties de l'empire.

Traduit de l'espagnol par le CV(R) INTRA,
Dominique d'Antin de Vaillac

LES INFRASTRUCTURES :
LE DÉVELOPPEMENT DES CHANTIERS NAVALS
ET DES ARSENAUX

Agustín González Enciso

Pour que ses escadres évoluent avec succès, la marine avait besoin d'un appui à terre pouvant leur procurer le nécessaire, en particulier les opérations de mise au point, d'armement, et de maintenance. Les chantiers navals et les arsenaux sont ainsi deux éléments essentiels rendant possible la réussite navale. À l'époque moderne, les monarchies importantes comprirent la nécessité de renforcer les arsenaux pour en faire de grands complexes dédiés à la satisfaction de tous les besoins de la marine¹. Ce travail décrira le processus de création des arsenaux dans l'Espagne du XVIII^e siècle et en expliquera le contexte².

L'Espagne découvrit tardivement le monde des arsenaux ; elle avait eu de bons chantiers navals, mais ses rivales, l'Angleterre ou la France, avaient réalisé des arsenaux pendant le dernier tiers du XVII^e siècle. L'Espagne les imita à partir de la fin de la guerre de Succession. La distinction entre chantier naval et arsenal est claire en théorie. Le chantier naval n'est pas un endroit fixe, n'est pas fermé (le mur matérialisera, précisément, un lieu permanent ; plus sûr et plus complexe qu'un simple chantier naval³). Les navires y sont construits à l'aide d'échafaudages, la majeure partie des pièces de bois étant provisoires. Les installations de tels chantiers n'étaient pas conçues pour être définitives ni, habituellement, pour s'agrandir ou augmenter leur capacité. C'est également dans ces chantiers que s'effectuaient les opérations d'entretien. Seuls La Havane et Guarnizo, jusqu'en 1769, firent figure d'exception. La Havane se transforma

1 Ulloa les appelle les « puissances maritimes » et considère, lorsqu'il écrit vers 1770 qu'elles ne sont qu'au nombre de neuf en Europe : Antonio de Ulloa, *La Marina. Fuerzas navales de la Europa y costas de Berbería* [1772], éd. Juan Helguera Quijada, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1995, p. 25.

2 Faute de place, on ne traitera pas ici les aspects d'organisation du travail, de technique et d'économie qui ne feront l'objet que d'une brève évocation en fin d'article mais mériteraient d'être étudiés ailleurs.

3 La notion d'un lieu fermé ou ouvert est toujours présente lorsqu'il s'agit de différencier des chantiers, des entrepôts et des arsenaux. Voir, par exemple, Ennio Concina (dir.), *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, Roma, La Nuova Italia Scientifica, 1987, p. 12-13.

de fait en arsenal, en tant que centre d'activités de l'Armada dans les Caraïbes, bien qu'on ne lui ait jamais donné ce nom.

Pour leur part, les arsenaux étaient des établissements fixes, spacieux, fermés, dans lesquels avaient lieu des activités variées pour l'entretien des navires, ce qui nécessitait que l'arsenal soit équipé d'édifices, de machines, de magasins, de fabriques, etc., indispensables aux travaux qui s'y réalisaient. De manière spécifique, les arsenaux disposaient de cales sèches pour faciliter le carénage, ainsi que de leur chantier naval comme partie essentielle de l'ensemble, à la fois relié au reste des installations et différencié. En Espagne, on qualifia d'arsenaux ceux que l'on pouvait identifier au travers des trois départements maritimes qui furent créés définitivement dans la Péninsule en 1726.

100

Bien que dans la tradition européenne, les chantiers navals aient pu être publics ou privés, dédiés à la construction de n'importe quel type d'embarcation, les arsenaux sont, par définition, affaire du gouvernement, propriété du roi, et dotés d'équipements aussi bien pour l'entretien que pour la construction de navires de guerre⁴. Cela n'empêche pas que certaines activités, y compris la construction de bateaux de guerre, puissent être confiées à des entrepreneurs privés, toujours en respectant un cahier des charges et sous le contrôle des fonctionnaires du roi.

LA PRÉDOMINANCE DES CHANTIERS NAVALS JUSQU'EN 1750

Dans l'Espagne du XVIII^e siècle, la construction navale militaire dut expérimenter le passage des chantiers navals aux arsenaux. Un tel changement dépendait de la volonté politique, poussée par la nécessité. C'est la marine elle-même qui avait besoin de ces centres modernes de spécialisation navale. Mais l'évolution fut lente et partielle. La marine, de même que la construction navale, étaient au-dessous des besoins au début du XVIII^e siècle⁵. L'objectif prioritaire des premiers gouvernements des Bourbons fut de reconstruire l'Armada ; mais l'état de guerre obligea à attendre 1713 pour commencer à planifier une politique navale. À partir de ce moment, la construction navale s'intensifia en utilisant les installations existantes des petits chantiers navals de la côte de cantabrique⁶. En même temps,

4 Philip McDougall, *Royal Dockyards*, Newton Abbot, David & Charles, 1982, p. 7.

5 Je laisse les détails qui seront examinés dans le chapitre consacré à la construction navale dans cet article. Néanmoins, il faut signaler que pendant la guerre de Succession, les forces navales espagnoles disposaient de peu de navires. Les systèmes de construction, y compris ce qui concerne les entrepreneurs, ont été étudiés dans le détail par Iván Valdez-Bubnov dans *Poder naval y modernización del Estado : política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Autónoma de México, 2011, p. 127 sq pour le XVIII^e siècle.

6 Un résumé pour ces années par José P. Merino Navarro, « La Armada en el siglo XVIII », dans Mario Hernández Sánchez-Barba & Miguel Alonso Baquer (dir.), *Historia social de las fuerzas armadas españolas*, Madrid, Alhambra, 1986, p. 87, 91, 95-97.

commencèrent les travaux dans certains lieux pour les transformer rapidement en arsenaux, comme La Carraca à Cadix⁷.

En 1726, on créa les départements maritimes : Le Ferrol, Cadix et Carthagène⁸. Chacun fut doté d'un arsenal, avec leur chantier naval associé. Cependant, alors que les départements commençaient leur existence administrative, la construction des arsenaux se déroulait lentement et mit un certain temps pour se terminer. De fait, ils ne fonctionnèrent au maximum de leur capacité que dans la seconde moitié du siècle. Pendant ce temps, on travailla dans les chantiers navals existants, et, petit à petit, dans ceux qui étaient installés à l'intérieur des arsenaux.

Le transfert de la construction navale des anciens chantiers aux nouveaux arsenaux se fit selon la chronologie suivante⁹ : jusqu'en 1726, les anciens chantiers ne fonctionnaient que quand cela était nécessaire. L'activité se concentra à La Havane et à Guarnizo ; entre 1726 et 1750 débuta la construction des arsenaux et de leurs chantiers navals, mais lentement, ce qui fait que la construction navale s'effectua toujours dans les chantiers déjà cités. Avant 1750, les chantiers des nouveaux arsenaux, comme La Carraca, mais aussi celui de Puntal – et Le Ferrol (La Grana) n'entreprirent la construction que de peu de navires ; finalement, à partir de 1750, les arsenaux durent compléter leurs installations, si bien qu'à eux seuls Le Ferrol et pour une part Carthagène construisirent un nombre significatif de navires. Dans tous les cas, les arsenaux se consacrèrent, dès leurs débuts, aux opérations d'entretien.

Jusqu'en 1700, il y avait quelques chantiers navals actifs. Nous pouvons mentionner, en Espagne métropolitaine, ceux de Guarnizo, Santona, Saint-Sébastien, ou Pasajes, par exemple ; celui de San Feliu de Guixols, qui fut utilisé par Alberoni pour ses entreprises¹⁰ ; ou celui de Barcelone pour les galères méditerranéennes. Il s'agissait de centres dont l'activité consacrée à la construction de grands navires de guerre était sur le déclin, sauf à Guarnizo. On pouvait aussi citer Port-Mahon en 1782, signe que l'île de Minorque était repassée sous souveraineté espagnole¹¹. Dans les colonies, il y eut d'autres chantiers d'importance variable,

7 Les travaux qui firent naître l'arsenal de La Carraca ne commencèrent pas avant 1717 : José Quintero González, *El arsenal de La Carraca (1717-1736)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2000, p. 61-64.

8 En tout cas, les premières initiatives en vue de la création des départements maritimes ne peuvent être datées qu'à partir de 1717 : Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, s.n., 1998, p. 192.

9 José P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo xviii*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981, p. 343.

10 Cesáreo Fernández Duro, cinquième livre des *Disquisiciones náuticas*, t. 5, *A la mar madera* [Madrid, 1880], Valladolid, Maxtor, 2007, p. 235 ; Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño, op. cit.*, p. 134.

11 José P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo xviii, op. cit.*, p. 342.

certains très éphémères, ou à faible activité, comme ceux de Coatzacoalcos¹², San Blas, et Guayaquil¹³, sur le Pacifique¹⁴, ou Manille, qui réussirent seulement à construire de petites unités ; d'autres, de plus grande importance, comme celui de La Havane¹⁵ connurent en réalité la plus grosse activité du siècle.

Guarnizo (Santander)

102

Parmi tous les chantiers navals se distinguent ceux de Guarnizo et La Havane, sur lesquels nous nous pencherons plus en détail. Ils furent à eux deux le lieu de construction de la majorité des navires mis à l'eau pendant la première moitié du siècle. L'activité de Guarnizo venait de loin. Il devint le chantier le plus important de la côte cantabrique¹⁶ et parvint à être le plus actif d'Espagne jusqu'en 1730. Le chantier était situé dans un lieu sûr, au fond de la baie de Santander, sur la ria de Sola, face à la sortie de l'embarcadère de Tijero, où étaient emmagasinés les canons de fer issus des proches fonderies de La Cavada. L'activité, qui se déployait d'abord au fond de la ria, se déplaça un peu plus en amont, en quête d'eaux plus profondes pour construire des navires plus grands, ce qui provoqua l'apparition d'un nouveau noyau de population, appelé *astillero*¹⁷. Guarnizo finit par disposer de quatre formes de radoub au milieu du siècle.

Gaztañeta, nommé surintendant des chantiers navals de Cantabrie en 1702¹⁸, se fixa à Guarnizo à partir de 1717, et établit les plans dont on tiendra compte pour construire tous les navires selon un ordre régulier¹⁹. Quand les Français brûlèrent Santona en 1719, l'activité de ce chantier, comme celle de Pasajes et de Saint-Sébastien, fut transférée à Guarnizo. Ici se formèrent à la méthode administrative des personnages très importants tels que José del Campillo, nommé commissaire ordonnateur en 1726 à la place de Gaztañeta, ou encore le futur marquis de la Ensenada, officier d'intendance²⁰. Entre 1716 et 1732, on construisit à Guarnizo 24 bâtiments, vaisseaux et frégates²¹. Ensuite, son activité déclina : il était destiné à disparaître au profit de l'arsenal du Ferrol.

12 Antonio de Béthencourt Massieu, « El real astillero de Coatzacoalcos (1720-1735) », *Anuario de Estudios Americanos*, n° 15, 1958, p. 371-428.

13 María Luisa Laviana Cuetos, *Guayaquil en el siglo XVIII. Recursos naturales y desarrollo económico*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987.

14 *Ibid.*

15 José Manuel Serrano Álvarez, *El astillero de La Habana y la construcción naval (1700-1750)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008.

16 Sur l'activité de Guarnizo avant 1700, voir Juan M. Castanedo Galán, *Guarnizo : un astillero de la Corona*, Madrid, Editorial Naval, 1993, p. 35-61.

17 Juan M. Castanedo, *Guarnizo, op. cit.*, p. 66.

18 Cesáreo Fernández Duro, *A la mar madera, op. cit.*, p. 142.

19 *Ibid.*, p. 231.

20 Nemesio Mercapide, *Cronica de Guarnizo y su Real Astillero*, Santander, Institución Cultural de Cantabria, 1981, p. 51-54.

21 Juan M. Castanedo, *Guarnizo, op. cit.*, p. 67, n. 90, 100-101.

Cependant, Ensenada, devenu secrétaire de la Marine (1743-1754) le réactiva à partir de 1750 à cause des projets de Fernández de Isla²². La construction de navires conformes aux plans de Fernandez de Isla avait lieu selon la méthode anglaise, faute d'adaptations nécessaires dans le vieux chantier, peu actif au cours des années antérieures. Pourtant, se développèrent les magasins, les ateliers, les maisons, les forges et d'autres dépendances²³. Guarnizo verrait encore un changement quand, en 1765, arriva l'ingénieur Gautier qui introduisit la méthode française, utilisée pour les navires construits en application du programme approuvé par Zubiria en 1763²⁴. L'activité se prolongea jusqu'en 1769, quand fut lancé le dernier navire fabriqué ici au XVIII^e siècle²⁵.

La Havane

Le chantier naval de La Havane est lui aussi fort d'une tradition qui remonte aux temps des Habsbourg²⁶. À la fin du XVII^e siècle, son activité diminua, mais depuis 1710 au moins, le chantier de La Havane fut inclus dans les plans de restauration de la marine et se transforma alors en lieu permanent de construction navale au cours du XVIII^e siècle²⁷. La relance du chantier se fit avec un objectif de permanence, ce qui anticipait en pratique, compte tenu de ses possibilités, sa transformation future en arsenal. Là se trouva aussi Campillo, en tant que commissaire à la Guerre, entre 1719 et 1725, avant d'être muté à Guarnizo²⁸. Le chantier naval fut restauré, non sans susciter des débats qui portaient sur la nécessité – ou non – du renforcement de sa puissance ; cependant, en 1713, le projet de Bernardo Tinajero, secrétaire de la Marine (1714-1715), l'emporta. Projet qui, entre autres choses, mettait en avant la plus grande longévité des bois américains par rapport à ceux de la Péninsule. Le chantier de La Havane s'était montré assez actif dès les débuts du siècle : on y construisit au moins neuf vaisseaux entre 1714 et 1725²⁹. Le plus grand développement de ses activités vint peu après. Depuis 1722 avait démarré la construction du chantier à un nouvel emplacement, près du château de La Fuerza³⁰, et, en 1725, le financement fut augmenté. José Patiño, secrétaire de la Marine (1726-1736), plaida délibérément

22 D'après Fernández Duro, il essaya de transporter de nouveau à Guarnizo la construction navale, face à l'essor du chantier du Ferrol : *A la mar madera, op. cit.*, p. 239-240.

23 Juan M. Castanedo, *Guarnizo, op. cit.*, p. 69-70, 72-80.

24 *Ibid.*, p. 80.

25 Nemesio Mercapide, *Cronica de Guarnizo y su Real Astillero, op. cit.*, p. 75, 80.

26 Roger Messegue, « ¿Existió un poder naval hispánico? La reciente historiografía sobre la Marina en tiempos de los Habsburgo (1516-1659) », *RHN*, vol. 18, n° 91, 2001, p. 1-15.

27 José Manuel Serrano Álvarez, *El astillero de La Habana, op. cit.*, p. 47.

28 Dionisio A. Perona Tomás, *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1998, p. 394.

29 Deux autres avaient été construits en 1700 et 1701 (José Manuel Serrano Álvarez, *El astillero de La Habana, op. cit.*, p. 48-50, 54).

30 José Manuel Serrano, *El astillero de La Habana, op. cit.*, p. 47.

pour La Havane. Pendant les années de son ministère, on y construisit 13 bâtiments. En 1734, les installations furent déplacées plus à l'intérieur de la baie, à La Tenaza, avec davantage d'espace, surtout pour les magasins³¹.

Sa gestion rencontra des problèmes à cause des différends permanents entre les trois constructeurs potentiels, et avec les autorités politiques, pas toujours en accord. Les protagonistes des disputes recherchaient aussi des soutiens à la Cour. Néanmoins, ces incidents n'affectèrent guère la construction navale qui s'effectua en fonction des nécessités et des possibilités économiques. Pendant les années du ministère Patiño, Juan de Acosta l'emporta sur ses adversaires. C'était un notable local, qui cumulait les qualités de constructeur et de fournisseur aux armées. Il fut toujours appuyé par le ministre. Acosta suivait pour l'essentiel les règles de Gaztañeta, tout en les interprétant librement.

104

La mort de Patiño et la turbulence politique affectèrent toute l'organisation et firent baisser le rythme de la production. Mais Ensenada, sitôt à l'amirauté, milita aussi pour La Havane et, dans ses plans pour les années 1741-1742, il y fut prévu la construction de 10 vaisseaux, cinq de plus que dans la Péninsule. Désormais, le temps d'Acosta était révolu, et le contrat (*asiento*) pour la nouvelle période passa aux mains de la Compagnie de La Havane, récemment créée³².

Cette Compagnie se chargerait de la gestion du chantier naval qui, dans les années quarante, devint le premier de la monarchie. L'activité de Guarnizo cessa pratiquement pendant ces années, tandis qu'à La Havane, entre 1737 et 1749, on fabriqua au moins 13 vaisseaux³³. Mais le chantier de La Havane ne s'occupait pas seulement de construction, il avait aussi une intense activité de carénage, de réparation et de maintenance en général, consacrée aux escadres des Caraïbes. Tout cela entraînait une forte augmentation des dépenses. Et la Compagnie fut confrontée à un problème qui dépassait ses prévisions. D'autre part, sa mission de concessionnaire du chantier et de toutes ses activités rattachées coïncida avec une période de crise économique, issue de la banqueroute de 1739, et des fortes contraintes financières pour payer les guerres contre l'Angleterre³⁴, ainsi que celles d'Italie, ce qui empêcha la Couronne de payer correctement ses dettes à l'égard de la Compagnie. Les problèmes économiques aboutirent à l'abandon du système du contrat, qui s'acheva en 1750³⁵.

31 *Ibid.*, p. 55, 57, 60, 74.

32 *Ibid.*, p. 85-87.

33 *Ibid.*, p. 118-19, 135 sq.

34 Sur ces incidences financières, on peut voir Agustín González Enciso, « La guerra de la Oreja de Jenkins. Política y economía », dans Juan José Díaz Benítez, Eduardo Galván Rodríguez & Santiago de Luxán Meléndez (dir.), *Conflictos bélicos y relaciones internacionales (1739-1927)*, Las Palmas de Gran Canaria, Idea, 2011, p. 74 sq.

35 Toute l'activité de la Compagnie de La Havane en tant que concessionnaire du chantier naval dans Montserrat Gárate Ojanguren, *Comercio ultramarino e Ilustración. La real Compañía de*

En dehors de deux vaisseaux construits à La Carraca et de deux autres plus une frégate, au Ferrol, toute la production navale importante – à savoir vaisseaux et frégates – s'effectua jusqu'en 1750 à Guarnizo et La Havane³⁶. Mais le temps des chantiers navals isolés était révolu. Il était nécessaire de conduire à maturité les nouveaux arsenaux, ces grands complexes regroupés où, au moyen de la combinaison de nombreux facteurs de production, on visait, en définitive, l'efficacité au combat³⁷. Ils répondaient aux besoins de la marine par des interventions plus souples en matière de fabrication et de maintenance des bâtiments, ils offraient un refuge sûr à de grandes escadres, et facilitaient une action immédiate en cas d'urgence. Ces établissements étaient, comme nous l'avons vu, encore inachevés en 1750. Comme le dira Navarro en 1748, dans la marine espagnole tout était commencé, rien n'était terminé³⁸. Le marquis de la Victoria faisait référence aux officiers, mais cela pouvait s'appliquer aussi aux arsenaux.

La Havane

Nous commencerons par La Havane, à la fois pour poursuivre les développements antérieurs, et parce que ce chantier avait atteint sa maturité, fruit d'une intense activité. On ne doutait pas de son importance. C'est ainsi que, pour l'ensemble du siècle, c'est à La Havane qu'on construisit le plus grand nombre de bateaux, dont la plupart des plus importants³⁹. Son rayonnement grandit à partir de 1748, quand la station navale de Veracruz fut transférée à La Havane, entraînant la réunion du chantier naval avec la base navale des gardes-côtes⁴⁰. À ce moment disparut également l'escadre de Barlovento⁴¹ et La Havane devint le centre opérationnel de la zone⁴² ; de cette manière,

La Habana, San Sebastián, Departamento de Cultura del Gobierno Vasco, 1993, p. 65 sq ; voir aussi José Manuel Serrano Álvarez, *El astillero de La Habana*, op. cit., p. 94 sq.

36 José P. Merino Navarro, « La città e l'arsenale di El Ferrol nel XVIII secolo », dans Ennio Concina (dir.), *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, op. cit., p. 178.

37 *Ibid.*

38 Hugo O'Donnell, *El primer marqués de la Victoria, personaje silenciado en la reforma dieciochesca de la Armada*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2004, p. 23.

39 Nombreuses comparaisons avec d'autres centres, particulièrement Guarnizo et Le Ferrol chez Enrique Manera & Carlos Moya, *El buque en la Armada española*, Madrid, Sílex, 1981, p. 415-418 ; Allan J. Kuethe, « Havana in the Eighteenth Century », dans Franklin W. Knight & Peggy K. Liss (dir.), *Atlantic Port Cities. Economy, Culture and Society in the Atlantic World (1650-1850)*, Knoxville, The University of Tennessee Press, 1991, p. 13-39.

40 Allan J. Kuethe et José Manuel Serrano, « El astillero de La Habana y Trafalgar », *Revista de Indias*, vol. 67, n° 241, 2007, p. 768.

41 Bibiano Torres Ramírez, *La armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1981, p. 215-216.

42 Allan J. Kuethe et José Manuel Serrano, « El astillero de La Habana y Trafalgar », art. cit., p. 770.

ainsi que par les travaux qui y furent réalisés postérieurement, le chantier fut transformé, de fait, en arsenal⁴³.

Néanmoins, cette expansion ne se fit pas sans délai. Les effets de la suppression de la concession à la Compagnie de La Havane, d'une part, et la chute d'Ensenada, en 1754, d'autre part, firent de la décennie cinquante une parenthèse pour les constructions importantes. Pendant ces années, la construction navale se déplaça à Guarnizo, comme on l'a dit, et s'accrut au Ferrol⁴⁴. Ensuite, l'occupation de la ville par les Anglais entraîna sa destruction et sa paralysie. En 1766, les installations furent reconstruites et la construction navale redémarra. Cela ne fut pas étranger à la création, en 1764, de l'intendance de la marine à La Havane, la seule d'Amérique, qui réunit les deux trésoreries de marine déjà existantes, celle des constructions neuves, et celle des réparations et de la maintenance⁴⁵.

106

À partir de ce moment, la construction navale à La Havane atteignit son niveau le plus élevé et l'intendant de la marine disposa d'énormes quantités d'argent qui y furent affectées⁴⁶. La meilleure période de construction s'étendit de 1765 à 1789, bien qu'elle ne fût pas homogène. Le maximum fut atteint entre 1765 et 1775. Après 1776, le nombre et la qualité des navires (de petits bateaux) diminuèrent. Entre 1786 et 1789, il y eut un nouveau pic, bref mais important : 6 vaisseaux furent ainsi construits, dont quatre de plus de 100 canons (sur trois ponts)⁴⁷. À partir de 1790, la construction navale à La Havane déclina. Ce fut la conséquence de la nouvelle politique coloniale menée depuis 1785, après la disparition de Múzquiz, protecteur de Gálvez au ministère de la Marine, dont la mort surviendra deux ans plus tard⁴⁸.

La Carraca (Cadix)

S'agissant des trois arsenaux péninsulaires, nous nous attacherons d'abord à leurs origines antérieures à 1750, et ensuite à leur développement ultérieur. Depuis 1713, circulait déjà l'idée assez claire que la marine avait besoin de bases d'appui à terre, même si subsistaient quelques doutes sur l'emplacement précis de possibles arsenaux. L'Andalousie était une zone de choix. En 1717, Cadix fut désignée

43 Comme l'appellent les auteurs cubains. Francisco Pérez de la Riva, « La construcción naval en Cuba », *Mary Pesca*, n° 103, 1974 ; Ovidio Ortega, *Real arsenal de La Habana*, La Habana, Letras Cubanas, 1998.

44 José P. Merino Navarro, « La città e l'arsenale di El Ferrol », *op. cit.*, p. 182-83 ; Enrique Manera & Carlos Moya, *El buque en la Armada*, *op. cit.*, p. 416.

45 Allan J. Kuethe & José Manuel Serrano, « El astillero de La Habana », *art. cit.*, p. 770.

46 *Ibid.*, p. 771.

47 On peut consulter Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico : Estadístico e histórico de la isla de Cuba*, dans « La milagrosa reconstrucción de la flota española del siglo XVIII », en ligne : https://www.todoababor.es/articulos/art_1.htm, consulté le 4 décembre 2017.

48 Allan J. Kuethe & José Manuel Serrano, « El astillero de La Habana », *art. cit.*, p. 772-773.

comme le point de départ du commerce avec l'Amérique, à la place de Séville. C'est là que s'installèrent la Casa de Contratación et le consulat de commerce. La marine s'installa aussi à Cadix alors que la même année s'y ouvrit l'Académie des gardes-marine et fut décidée la création d'un arsenal. Il s'agissait de faire de cette ville et de sa rade le centre de la marine de guerre et du commerce américain⁴⁹.

Les travaux de construction de l'arsenal de La Carraca commencèrent en 1717. Une autre question avait été celle du choix de l'emplacement précis. Autour de la baie de Cadix, il y avait autrefois différents lieux de construction de navires et de carénage, comme, dans la ville même, au Puente de Suazo, dans le Trocadéro (partie nord de la baie), de même à El Puntal. Le nouvel arsenal ne se situerait dans aucun de ces lieux, mais dans un endroit distinct, au fond de la baie, dénommé La Carraca. Pendant sa construction, on utilisa d'autres dépendances : Puente de Suazo pour le carénage et, à partir de 1728, El Puntal comme chantier naval⁵⁰. L'homme clef fut Patiño, nommé intendant général de la marine en 1717 et établi à Cadix. Lié à la politique d'Alberoni, qui exigeait une rapide mise en route de l'Armada, Patiño concrétisa et mit en mouvement toutes les initiatives qui avaient vu le jour au cours des années antérieures⁵¹. L'œuvre de Patiño connut deux phases : de 1717 à 1726, quand il fut nommé secrétaire de la Marine, et, ensuite, jusqu'à sa mort en 1736. La première ne provoqua pas un véritable démarrage jusqu'en 1720, alors qu'il était loin de Cadix, étant occupé durant ces années par les actions ordonnées par Alberoni⁵². Il retourna à Cadix après la chute du ministre.

Patiño s'impliqua personnellement et fermement dans le choix de la rade de Cadix et dans celui de La Carraca comme lieu d'établissement de l'arsenal, décision par ailleurs contestée, l'endroit étant boueux, difficile à construire⁵³. Malgré tout, le projet était établi en 1720. Le nouvel arsenal aurait une forme rectangulaire, un espace rationalisé, dessiné pour accueillir des édifices variés pour l'administration, les magasins, les zones de production, le travail des gréments, le dépôt d'artillerie, le stockage des vivres. Le projet devrait se réaliser avec beaucoup de lenteur due à de nombreuses difficultés (liées au terrain et financières) et aux différentes solutions envisagées. Néanmoins, pendant ces années, les trois premiers vaisseaux furent construits. L'*Hercules*, lancé en 1729, fut le premier des navires à sortir de l'ensemble formé par les trois arsenaux péninsulaires. Sa construction est intéressante car elle révèle la division du

49 Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño, op. cit.*, p. 126 sq ; Ana Crespo Solana, *La Casa de Contratación y la Intendencia general de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1996.

50 José Quintero González, *El arsenal de La Carraca, op. cit.*, p. 57-64, 124.

51 Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño, op. cit.*, p. 177, 187.

52 *Ibid.*, p. 135, 138 ; José Quintero González, *ibid.*, p. 75-76.

53 Ulloa rejoindra plus tard ces critiques, Antonio de Ulloa, *La Marina, op. cit.*, p. 30.

travail qui régnait alors dans la baie de Cadix : le vaisseau fut construit jusqu'au premier pont au Puntal, mis à l'eau, et déplacé à La Carraca pour les finitions⁵⁴. Ce qui signifie que l'arsenal ne disposait pas de son propre chantier naval et devait recourir à un chantier voisin⁵⁵.

Les difficultés financières surgirent en 1733 avec les guerres d'Italie. Malgré tout, l'arsenal servit encore très bien pour l'entretien des escadres. En 1736, les travaux étaient bien avancés et on commença à utiliser les cales du chantier de La Carraca, bien qu'on ne pût y construire que de petits bâtiments⁵⁶.

Après la mort de Patiño, les travaux avancèrent lentement, l'argent se faisait rare et l'arsenal lui-même dut faire l'objet de réparations. On travaillait cependant davantage à d'autres endroits et la construction navale parut se concentrer à La Havane, surtout après 1740. Pendant les années quarante, le marquis de la Victoria, consulté à propos des arsenaux, manifestait un certain désintérêt à l'égard de Cadix, au profit des deux autres⁵⁷. Mais quelque temps après, on ferma le Puntal, et on intégra à La Carraca le travail des ancrs⁵⁸. De toute manière, l'arsenal resta consacré presque exclusivement aux travaux de réparation, de maintenance, de conservation des escadres, et resta un dépôt d'artillerie et d'autres approvisionnements.

À partir de 1750, les dotations budgétaires à la marine se stabilisèrent, ce qui permit de développer de nouveaux projets. À La Carraca il s'en succéda plusieurs : constructions et relance de ses activités⁵⁹. À leur sujet survinrent des différends entre le constructeur Autrán et Jorge Juan sur la nécessité – ou non – de construire une cale sèche. Ce qui apparaissait aussi, c'est que les travaux et modifications nécessaires pour s'adapter aux exigences de la construction à l'anglaise, préconisée par Jorge Juan, augmentaient significativement le budget. Ce fut probablement son insuffisance qui empêcha la réalisation du plan, parce que la contribution de Jorge Juan à La Carraca fut mince en comparaison de l'influence de ses idées au Ferrol ou à Carthagène⁶⁰. Le tremblement de terre de 1755 fut la cause de nombreux dommages qu'il fallut réparer pendant les années suivantes. Ensuite, il n'y eut pas de nouveaux projets. Les autorités réalisèrent intégralement le plan de l'arsenal et, par la suite, on se mit à consolider la base navale selon les idées de l'intendant Juan Gerbaut, exposées en 1759.

54 José Quintero González, *ibid.*, p. 128-129.

55 *Ibid.*, p. 130.

56 *Ibid.*, p. 130, 133 ; *id.*, *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004, p. 153.

57 Hugo O'Donnell, *El primer marqués de la Victoria, op. cit.*, p. 39.

58 José Quintero González, *El arsenal de La Carraca, op. cit.*, p. 114-124.

59 Les détails de ces années : *ibid.* p. 125 sq.

60 Le projet d'Autrán de 1750 nécessitait un budget de 9 millions de réaux, tandis que celui élaboré en 1753 prévoyait une dépense de 78 millions de réaux : *ibid.*, p. 132-133.

Ainsi débuta l'ultime phase de construction de l'arsenal de Cadix, jusqu'en 1776⁶¹. La dernière grande réalisation fut la corderie et la fabrique de voiles, nécessaires pour faire face aux problèmes rencontrés à la fabrique de cordages de Puerto Real. Bien que Gerbaut l'eût demandé en 1758, on ne démarra rien jusqu'en 1775, faute de budget, mais les travaux furent terminés deux années plus tard⁶². Après cela, on considéra que l'arsenal était achevé. Mais il manquait à cet arsenal deux éléments importants : son propre chantier naval et les cales sèches, sans compter d'autres équipements⁶³.

S'agissant du chantier, deux petites cales furent construites en 1733. Ensuite, Autrán en projeta deux grandes, mais seules deux frégates furent construites en 1738. Pendant les années quarante, on consolida les nouveaux échafaudages, mais on abandonna Puntal. Le nouveau chantier naval était terminé, mais était peu utilisé. L'effort se poursuivit avec l'arrivée d'un nouveau constructeur, Mullan. Dans les années cinquante, il y avait sept niveaux, mais seuls trois vaisseaux furent fabriqués⁶⁴. L'histoire de La Carraca ne connut plus grand-chose. Les cales sèches avaient été prévues dès le début⁶⁵, mais les problèmes s'accumulèrent, y compris les disputes entre Autrán et Jorge Juan. Pour le premier, la marée n'était pas suffisante et une excavation profonde était rendue difficile à cause du sol boueux. Les projets de Jorge Juan étaient très onéreux, mais deux projets de Mullan en 1757 et 1763 échouèrent également. Finalement, en 1783, on approuva celui de Sánchez Bort, qui fut mis en œuvre par son second, Tomás Muñoz. La première cale fut achevée le 14 octobre 1786. Deux autres furent inaugurées en janvier et juin 1788, toujours par Muñoz⁶⁶.

Le Ferrol

Les projets d'un port au Ferrol, qui furent à l'origine du futur arsenal, commencèrent au moins dès 1722⁶⁷, preuve que déjà s'imposait clairement l'idée de disposer d'une base navale dans le Nord-Ouest, en pensant à une nouvelle stratégie qui prendrait en compte non seulement l'Amérique, mais aussi l'Angleterre⁶⁸. Le Ferrol sera pensé comme substitut à Guarnizo,

61 *Ibid.*, p. 141 sq.

62 Fernández Duro signale que les fabriques de gréements et de voiles de Puerto Real et de Puente de Zuazo s'arrêtèrent par ordre du roi en 1779 pour que ces activités soient transférées à l'arsenal : voir *A la mar madera*, *op. cit.*, p. 254.

63 Il manquait, par exemple, une église, la distribution d'eau, un magasin général modernisé : José Quintero González, *El arsenal de La Carraca*, *op. cit.*, p. 149.

64 *Ibid.*, p. 153, 156-160.

65 *Ibid.*, p. 141 sq.

66 Cesáreo Fernández Duro, *A la mar madera*, *op. cit.*, p. 149.

67 Ildefonso Pulido Bueno, *José Patino*, *op. cit.*, p. 185, 193. Probablement : l'ordonnance royale qui fut à l'origine de ces travaux datait de 1720. Nemesio Mercapide, *Cronica de Guarnizo y su Real Astillero*, *op. cit.*, p. 149.

68 José P. Merino Navarro, « La città e l'arsenale di El Ferrol », *op. cit.*, p. 177.

emplacement inadapté pour un grand arsenal, même si la substitution effective se fera attendre. Jusqu'à 1720, il n'y avait pas de ville au Ferrol, mais seulement une ria avec de très petits villages⁶⁹ et les premières installations furent édifiées sur la plage voisine de La Graña. Ce choix s'avéra erroné à cause de la force des vents et surtout du manque d'espace disponible⁷⁰. Tout de suite, l'activité s'orienta surtout vers la construction de fortifications, tâche qui se prolongea pendant plus d'une décennie⁷¹. Pourtant, entre 1730 et 1732, deux vaisseaux et une frégate y virent le jour ; les constructions de vaisseaux furent ensuite interrompues et n'avaient pas encore repris lorsqu'on décida que La Graña devait définitivement remplacer Guarnizo, en 1738⁷².

Les années quarante connurent une relance, toujours accompagnée de critiques. Parmi elles, celle du marquis de la Victoria mettait le doigt sur les défauts principaux : la ria était étroite, mal défendue, et n'importe quel ennemi pouvait la bloquer⁷³ ; les alentours étaient arides et peu productifs, inaptes aux approvisionnements nécessaires ; le climat froid et pluvieux ne préparait pas les bois pour des navigations dans des eaux chaudes et, en outre, les fonctions militaire et commerciale ne se conjuguait pas, puisque Le Ferrol n'était pas un nœud commercial⁷⁴. En dehors de ces critiques, Ensenada insistait sur le bien-fondé du choix de cet emplacement à cause des avantages stratégiques de la ria et il agrandit le chantier naval de deux cales ; il n'était de surcroît plus pensable d'envisager le moindre changement depuis que Le Ferrol s'était transformé en une cité maritime, bien qu'elle fût petite par rapport aux besoins⁷⁵. On considéra également que beaucoup de ressources existaient dans des endroits peu éloignés du nord de l'Espagne⁷⁶. En guise de solution fut créée une intendance de marine, séparée de celle de Galice, en même temps que changeait l'emplacement du chantier naval, de La Graña à Esteiro, à proximité du Ferrol⁷⁷. Le changement

110

69 Un panorama d'ensemble de la population du Ferrol chez Alfredo Martín García, *Población y sociedad del Ferrol y su tierra en el Antiguo Régimen*, thèse sous la dir. de Baudilio Barreiro Mallón & Ofelia Rey Castelao, Universidade da Coruña, 2001.

70 Cesáreo Fernández Duro, *A la mar madera.*, *op. cit.*, p. 254.

71 José P. Merino Navarro, « La città e l'arsenale di El Ferrol », *op. cit.*, p. 177.

72 José P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, *op. cit.*, p. 72,104

73 Cette opinion n'était pas partagée par tous.

74 Hugo O'Donnel, *El primer marqués de la Victoria*, *op. cit.*, p. 36-37. Quelques-unes des critiques du marquis de la Victoria furent partagées par Antonio de Ulloa au sujet de l'arsenal du Ferrol. Voir José P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, *op. cit.*, p. 36-38.

75 Quelque 1 500 habitants jusqu'en 1743 : Juan A. Granados Loureda, « Ferrol en la edad moderna », dans Emilio Ramil *et al.*, *Historia de Ferrol*, La Coruña, Vía Láctea, 1998.

76 José P. Merino Navarro, « La città e l'arsenale di El Ferrol », *op. cit.*, p. 178-179.

77 Le premier intendant de la marine fut Bernardino Freire, jusque-là comptable de l'intendance, déjà nommé en 1740. Juan A. Granados Loureda, « El arsenal y astillero de Ferrol en el siglo XVIII : de A Graña a Trafalgar », dans *Actas del International Congress : Technology of the Ships of Trafalgar. An Homage to their Designers and Constructors*, Madrid/Cádiz, ETSIN, 3-5 de noviembre de 2005, p. 8.

fut un succès et, à partir de 1748, débutèrent les travaux de l'arsenal selon les plans d'Álvarez de los Ríos. Rapidement, quatre cales furent installées à Esteiro. L'intention était de conserver le chantier naval à l'intérieur de l'arsenal tandis que La Graña se cantonnerait aux tâches de moindre importance. La lenteur de la construction permet de penser qu'à certains moments des doutes surgirent, alors que se réactivait la construction navale à Guarnizo en 1750 ; toutefois, en janvier de la même année, survint l'ordonnance définitive pour l'arsenal du Ferrol en vue de la réalisation du complexe le plus important du royaume⁷⁸. D'une certaine manière, il le fut, puisqu'en 1750 il était doté de 10 bassins de construction. Dès lors, on abandonna l'idée que tout devait se situer à l'intérieur de l'arsenal⁷⁹. On atteignit 12 bassins en 1753⁸⁰. Entre les cales d'Esteiro et l'arsenal du Ferrol, à seulement cent mètres de distance, surgit la nouvelle ville, selon un plan parfaitement rationnel⁸¹.

Le Ferrol connut une activité fébrile pendant les années cinquante. En moins d'une décennie, plus de vingt vaisseaux de ligne de 74 canons y furent construits. La croissance de la population, des activités de fabrication, du commerce et des transports en tout genre, etc., fut sans précédent et, somme toute, incroyable. Tout cela ne se déroula pas sans de nombreux problèmes. D'abord, Ensenada développa la construction à l'anglaise, dirigée par des constructeurs issus de ce pays. En 1750, tous les nouveaux constructeurs étaient au Ferrol qui devint leur centre de réunion avant qu'ils n'essaient dans les autres arsenaux. Les difficultés apparurent, et de multiples manières : les ouvriers avaient peu d'expérience, travaillaient dans une ambiance peu propice, utilisaient de nouvelles techniques qu'ils ne maîtrisaient pas, et étaient dirigés par des étrangers qui ignoraient les usages locaux. Ils finirent par incendier deux vaisseaux sur cale, preuve du désordre qui régnait. Cette même année 1750, le roi missionna Jorge Juan pour réaliser une étude détaillée. Son rapport, achevé en 1752, comportait beaucoup de recommandations importantes. Par exemple, séparer les travaux du chantier naval de ceux de l'arsenal ; ensuite, organiser les différentes fonctions en son sein. On nomma également un nouvel intendant pour l'arsenal, Antonio Perea. Il fut nécessaire de délimiter ses compétences avec celles d'Álvarez de los Ríos. En août 1751, fut lancé le premier navire qui permettra de tester les modifications introduites. Les premiers vaisseaux rencontrèrent quelques problèmes de navigation, mais les mises au point entre

78 Cesáreo Fernández Duro, *A la mar madera*, *op. cit.*, p. 248.

79 José P. Merino Navarro, « La città e l'arsenale di El Ferrol », *op. cit.*, p. 179.

80 Alfredo Vigo Trasancos, *Arquitectura y urbanismo en el Ferrol del siglo XVIII*, Santiago de Compostela. COAG, 1984, p. 117.

81 José P. Merino Navarro, « La città e l'arsenale di El Ferrol », *op. cit.*, p. 180. Une étude plus complète chez Alfredo Marín García, *Población y sociedad del Ferrol y su tierra en el Antiguo Régimen*, *op. cit.*, seconde partie.

Jorge Juan et les constructeurs permirent de régler la question. C'est au Ferrol que fut élaborée la nouvelle technique de construction qui prévalut en Espagne jusqu'en 1770-1775⁸².

Pendant ce temps, l'arsenal poursuivait son développement. Jorge Juan modifia son projet initial, qui fut lui-même retouché en 1753 par Marin et d'autres. Les changements ne se matérialisèrent pas toujours. On doit la conception définitive à Sánchez Bort, nommé en 1762. Il en sortit un arsenal légèrement plus petit que celui prévu au départ, surtout pour des raisons économiques. En 1772, il était considéré comme achevé⁸³. Le quai et nombre d'accessoires l'étaient dès 1765 et on put alors mettre à l'abri les navires qui fréquentaient habituellement le port⁸⁴.

112

Une particularité du port du Ferrol est qu'il n'avait pas de corderie. On s'approvisionnait dans les fabriques privées de Sada, qui furent en partie supervisées par la marine pour contrôler la qualité. En 1763, par crainte d'une attaque anglaise, la manufacture se déplaça provisoirement à l'intérieur de l'arsenal. Pendant les années suivantes, on refit le choix de passer contrat et la construction d'un édifice particulier s'avéra superflue. Le Ferrol serait ainsi un arsenal de troisième génération qui, comme Cherbourg, ne posséderait pas de corderie, puisqu'on considérait meilleur marché d'acheter ailleurs⁸⁵. Pour ce qui est des cales sèches, on pensait en construire quatre dès l'origine. Les travaux débutèrent en 1753. Seules deux furent terminées, une grande et une autre plus petite⁸⁶.

L'activité de construction navale s'est poursuivie au Ferrol, même si, après la chute d'Ensenada, il y eut une légère baisse qui dura jusqu'aux années soixante-dix. Mais la construction redémarra ensuite et Le Ferrol maintiendra une production soutenue jusqu'à la fin du siècle. Résultat : 45 vaisseaux de ligne entre 1750 et 1800, auxquels s'ajoutent 33 frégates. Pendant les années quatre-vingt, on réalisa cinq navires à trois ponts, selon les plans de Romero. Le dernier vaisseau du siècle fut construit en 1798⁸⁷.

82 José P. Merino Navarro, « La città e l'arsenale di El Ferrol », *op. cit.*, p. 182-183.

83 *Ibid.*, p. 184 ; Juan A. Granados Loureda, « El arsenal y astillero de Ferrol en el siglo XVIII : de A Graña a Trafalgar », art. cit., p. 18.

84 Cesáreo Fernández Duro, *A la mar madera*, *op. cit.*, p. 249.

85 José P. Merino Navarro, « La città e l'arsenale di El Ferrol », *op. cit.*, p. 184

86 *Ibid.*, p. 184 ; Juan A. Granados Loureda, « El arsenal y astillero de Ferrol en el siglo XVIII : de A Graña a Trafalgar », art. cit., p. 20.

87 José P. Merino Navarro, « La città e l'arsenale di El Ferrol », *op. cit.*, p. 185 ; Juan A. Granados Loureda, « El arsenal y astillero de Ferrol en el siglo XVIII : de A Graña a Trafalgar », art. cit., p. 38 ; Manuela Santalla López, *Las reales fábricas de Ferrol. Gremios y barcos en el siglo XVIII*, Ferrol, Embora, 2003, p. 117 sq.

Carthagène

Carthagène était un site ancien, ville d'une certaine importance qui s'est beaucoup développée grâce à la présence de la marine⁸⁸. L'arsenal de Carthagène a été créé quelques années plus tard que ceux que nous venons de voir. L'idée correspond aussi au plan de Patiño sur la nouvelle localisation stratégique des structures, plus opérationnelle qu'auparavant : transfert de Séville à Cadix, de Guarnizo au Ferrol, et de Barcelone à Carthagène. On trouvait ici une base de galères, et il y avait de l'activité depuis 1716. On se proposa de l'intensifier, mais on revint ensuite sur cette idée⁸⁹. En 1726, Carthagène devint un des départements maritimes et sa fonction fut redéfinie. L'escadre des galères fut dissoute en 1748.

Entrepris depuis 1728⁹⁰, les travaux du nouvel arsenal ne commencèrent officiellement qu'en 1731 et, pour de bon, en 1733-1735, sous la responsabilité de l'ingénieur Res, remplacé par Sebastián Feringan après sa mort. Bien que souffrant au début d'un manque d'expérience et ayant rencontré des difficultés avec l'intendant Rubalcaba et d'autres personnes – ce dernier lui conseillant de faire venir de nouveaux techniciens, provoquant ainsi un conflit d'autorité débouchant sur une impasse⁹¹ –, on peut dire après coup que c'est Feringan qui fut le véritable concepteur technique de l'arsenal. Avec la guerre de 1739, les travaux s'orientèrent davantage vers la construction de fortifications, permettant à la fois de restructurer le fond de la rade et de séparer les espaces militaires et civils⁹², ce qui n'était pas prévu dans les plans primitifs. En 1740, on ouvrit un chenal destiné au passage des grands bâtiments jusqu'au quai, ce qui permit de démarrer des travaux d'entretien de navires pour la première fois à Carthagène. Pendant cette décennie, une digue pour se protéger des crues torrentielles fut construite ; on répara l'escadre de Juan Navarro – au retour de la bataille du cap Sicié – quand on accueillit les travailleurs en provenance de Barcelone après la suppression du chantier des galères. Lors de la disparition de l'escadre des galères, basée à Carthagène même, l'argent qui lui était destiné passa à l'arsenal⁹³.

88 Rafael Torres Sánchez, *Ciudad y población. El desarrollo demográfico de Cartagena durante la Edad Moderna*, Cartagena, Ayuntamiento de Cartagena, 1998.

89 María Teresa Pérez-Crespo Muñoz, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Ed. Naval, 1992. p. 37

90 *Ibid.*

91 José P. Merino Navarro, « L'arsenal de Carthagène au XVIII^e siècle », *Neptunia*, n° 155, 1984, p. 23.

92 La séparation de l'arsenal et de la ville sera une préoccupation constante avant d'aboutir en 1782, María Teresa Pérez-Crespo Muñoz, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, op. cit., p. 61 sq.

93 José P. Merino Navarro, « L'arsenal de Carthagène au XVIII^e siècle », art. cit., p. 24. L'argent des galères provenait du vieil impôt de la *crusada* qui était consacré aux galères méditerranéennes pour la lutte contre les musulmans.

Sur la fin de la guerre, en 1747, Ensenada profita de la présence d'une escadre et de nombreux techniciens à Carthagène pour lancer un plan de redéfinition des arsenaux. Pour celui de Carthagène il y eut plusieurs projets, parmi lesquels on choisit celui d'Autrán, mais la direction fut confiée à Feringan, qui prit la liberté de faire des modifications avec l'aide d'Antonio de Ulloa. De fait, c'est Feringan qui proposait, et Ulloa qui acceptait. À partir de 1749, avec le plein appui d'Ensenada, l'arsenal expérimenta des nouveautés importantes : quais, magasins, ateliers, corderie, parc d'artillerie, et zone de chantier naval intégrée à l'ensemble⁹⁴. Toutefois, les travaux ne furent pas rapides, à cause de difficultés liées au terrain, de la découverte de sources et d'autres obstacles⁹⁵. Il s'agissait d'un petit arsenal, mais son format autorisait une bonne organisation lui permettant de remplir efficacement sa fonction de base de l'escadre de la Méditerranée. Comme l'avait déjà exprimé Patiño à propos de Carthagène, tout arsenal, grand ou petit, a pour vocation générale de répondre à toutes les nécessités de la marine⁹⁶.

114

À partir de 1750, le constructeur anglais Bryant fut présent. Bientôt, on vit le résultat des premières constructions navales, surtout pour les chébecs, une spécialité locale, navires de petite taille très utiles comme garde-côtes, pour le courrier ou la course⁹⁷. Pour eux, on spécialisa un chantier provisoire à Santa Lucía, avant de pouvoir utiliser complètement celui de l'arsenal⁹⁸. Dès le début, on pensa aussi aux cales sèches, dont le plan incombait à Jorge Juan⁹⁹. C'est Feringan qui les réalisa cependant, alors qu'il n'était pas totalement acquis à ce choix. En 1759, deux cales furent mises en service, les premières de Méditerranée, mais aussi d'Espagne¹⁰⁰. Pour leur fonctionnement, on installa une machine à vapeur de type Newcomen, réalisée par Jorge Juan, et qui entrera en service après sa mort, en 1773. Ce fut une nouveauté européenne, car de telles machines n'avaient été encore installées dans aucun autre arsenal¹⁰¹. Plus tard elles seraient copiées dans d'autres sites espagnols¹⁰².

94 *Ibid.*, p. 25-26.

95 María Teresa Pérez-Crespo Muñoz, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII, op. cit.*, p. 29.

96 Cité dans *ibid.*, p. 37-39. Bien qu'il passât pour petit, Patiño pensait qu'il pouvait héberger 70 navires.

97 José P. Merino Navarro, « L'arsenal de Carthagène au XVIII^e siècle », art. cit., p. 29.

98 María Teresa Pérez-Crespo Muñoz, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII, op. cit.*, p. 51.

99 José P. Merino Navarro, *ibid.*, p. 29

100 José P. Merino Navarro « Graving Docks in France and Spain Before 1800 », *The Mariner's Mirror*, vol. 71, n° 1, 1985, p. 35 sq.

101 José P. Merino Navarro, « L'arsenal de Carthagène au XVIII^e siècle », art. cit., p. 30.

102 María Teresa Pérez-Crespo Muñoz, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII, op. cit.*, p. 189 ; Juan Torrejón Chaves, « La nueva tecnología de la máquina de vapor y su aplicación en los arsenales de la Marina española del siglo XVIII », dans Enrique Martínez Ruiz, Magdalena de Pazzis Pi Corrales & Juan Torrejón Chaves (dir.), *Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*, Cádiz, Fundación Berndt Wistedt, 2001, p. 319-354.

Bien que ce ne soit pas notre objectif essentiel, comme nous l'avons dit, nous ne pouvons pas terminer ce travail sans nous livrer à quelques considérations sur l'organisation des arsenaux. Les arsenaux étaient d'authentiques complexes industriels qui regroupaient une grande variété d'activités (construction de navires dans leurs chantiers, menuiserie, forges et forgerons, fabrication de cordages et de voiles, de goudron, de brai, ateliers divers pour coordonner les opérations d'entretien, de calfatage, de carénage, et bien d'autres, magasins, etc.). Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, on était passé au-delà du niveau strictement artisanal. C'étaient des travaux intégrés, parfois en série, avec des travailleurs placés à l'intérieur du grand centre industriel, séparés de leur milieu rural. Ils étaient spécialisés, parfois de haut niveau technique, de standard international. Pour ces travaux, on utilisait des machines modernes, mécanisées ; on consommait des matières premières venant de loin, et l'activité dans son ensemble était intégrée dans les mécanismes complexes du commerce international.

Les arsenaux étaient des lieux de travail de première importance¹⁰³. Nous connaissons à grand trait leur organisation, depuis le commandement militaire jusqu'aux derniers travailleurs. Le commandement supérieur est assuré par un officier de haut niveau du *Cuerpo general*, un capitaine général, dont les compétences sont distinctes de celles de l'intendant de la province où se trouve l'arsenal. De lui dépendent les ingénieurs, qui contrôlent toutes les tâches civiles et dirigent aussi la construction navale. Ils sont l'âme authentique de l'arsenal. Avec eux on trouve les constructeurs qui conçoivent les navires et supervisent les travaux. L'ensemble est dirigé par un conseil de la circonscription formé par les principales autorités : outre le capitaine général, deux officiers de haut grade, l'ingénieur directeur, le sous-inspecteur général, commandant de l'arsenal et l'intendant de la marine. Les bureaux de l'intendant sont bien remplis, depuis le commissaire jusqu'aux échelons les plus bas. Il y a également un commissaire à bord de chaque bâtiment.

Les travailleurs forment la maistrance¹⁰⁴, terme général sous lequel on comprend un groupe nombreux de travailleurs employés dans la construction navale et dans les travaux de maintenance. Dans les arsenaux se constituait un groupe conséquent de personnes spécialisées dans tout ce qui avait trait

¹⁰³ Une synthèse d'ensemble sur ce sujet chez Manuel Díaz Ordóñez, « Relaciones laborales en los arsenales de Marina del dieciocho », dans Juan José Sánchez-Baena, Celia Chaín-Navarro & Lorena Martínez-Solís (dir.), *Estudios de historia naval. Actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, Murcia, Ministerio de Defensa/Universidad de Murcia, 2011, p. 258 sq.

¹⁰⁴ NDT : le mot *maestranza* en espagnol désigne les corps de métiers (calfats, charpentiers, etc.) travaillant dans l'arsenal et n'inclut pas les officiers marinières.

aux navires de guerre. Il ne fut pas facile, au départ, de trouver du personnel compétent, tant en qualité qu'en quantité. En dehors des travailleurs normaux, plus ou moins spécialisés, la corporation était alimentée par des vagabonds, des gitans, des prisonniers, des exilés et des esclaves de toute sorte. La quantité totale d'employés que pouvait recevoir un arsenal pouvait dépasser les 5 000 hommes, mais ce nombre pouvait plus que doubler en cas de campagne spéciale de construction navale. Tant à cause de la dureté du travail que des bas salaires, il fut difficile de maintenir une forte maîtrise de manière permanente après les pics de 1750. Par le nombre d'employés aussi bien que celui de ses réalisations, l'arsenal le plus actif de la Péninsule pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle fut celui du Ferrol¹⁰⁵.

116

Enfin, il faut rappeler l'importance considérable que les arsenaux exercèrent sur leurs villes respectives et sur le reste de la contrée où ils se situaient, s'ajoutant à leur position de centre d'attraction économique à long terme dans beaucoup de cas. La concentration d'une forte masse laborieuse avec ses besoins permanents entraîna l'apparition autour des arsenaux de grandes villes qui n'existaient presque jamais auparavant. C'est le cas du Ferrol, un peu plus qu'un village au début du siècle, et plus de 20 000 habitants à la fin. Carthagène devint bien plus grande, mais elle partait aussi d'un noyau plus consistant. Cadix était déjà une ville importante, mais autour du noyau de l'arsenal, éloigné de la ville, devait surgir l'agglomération nouvelle de San Fernando. La demande globale des arsenaux, tant par la population à l'ouvrage, que par l'activité qui s'y déployait, favorisa le développement économique de leur région, sans doute inégalement dans le temps et dans l'espace¹⁰⁶, mais aussi selon les possibilités de la zone à proximité de l'arsenal¹⁰⁷.

105 José P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, op. cit., p. 27, 71-76.

106 À titre d'exemple, on peut consulter María Teresa Pérez Picazo, « El input del arsenal de Cartagena en la economía murciana de fines del Antiguo Régimen », dans *Homenaje al Profesor Torres Fontes*, Murcia, Universidad de Murcia, 1987, t. II, p. 1291-1302.

107 L'absence d'un *hinterland* adapté pouvait restreindre l'impact positif des activités de l'arsenal, comme ce fut le cas pour Carthagène : *ibid.*, p. 1302 ; Rafael Torres Sánchez, « La palanca de la riqueza. Las repercusiones del arsenal en el crecimiento de Cartagena durante el siglo XVIII », dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *Ferrol año cero. Una ciudad de la Ilustración*, Ferrol, Embora, 2007, en particulier les p. 169 sq.

Même si l'Espagne éprouva tôt, au XVIII^e siècle, la nécessité de disposer d'arsenaux modernes, ceux-ci n'ont pris consistance qu'à partir de 1750, quand les travaux s'accéléchèrent ; ainsi, les arsenaux ne purent être considérés comme achevés avant 1770. Malgré tout, ces centres furent très actifs pour l'entretien des navires dès leurs débuts ; par ailleurs, ils s'appuyaient, au cours de leur développement, sur des sites voisins où se réalisaient des travaux de maintenance.

Bien que tardif, le succès des arsenaux espagnols fut lié aux facteurs humains et matériels : une bonne maistrance, bien dirigée, chaque fois plus spécialisée et des progrès techniques qui culminèrent dans les années quatre-vingt. L'Espagne parvint à disposer alors de sept cales pour caréner à sec, qui fonctionnèrent sans interruption et qui favorisèrent la longévité des navires¹⁰⁸. Ce fut le premier pays à introduire des pompes à vapeur pour la déshydratation. Il y avait en Espagne un savoir technologique, même si certains progrès n'apparurent que tardivement (comme les cales sèches), presque toujours à cause du manque d'argent.

Avec la construction navale se produisit quelque chose de semblable. Les chantiers navals des nouveaux arsenaux mirent du temps à fonctionner. Pendant la première moitié du XVIII^e siècle, leur mise au point se fit en trois phases : 1722-1732, 1734-1737 et 1743-1750. Les acteurs essentiels étaient les chantiers de La Havane et de Guarnizo. Au total, on construisit 60 vaisseaux de ligne¹⁰⁹ et un peu moins de frégates. On constate l'effet de l'impulsion donnée par Alberoni, qui a maintenu Patiño comme intendant de la Marine, ensuite comme ministre, et par Ensenada. Pendant ces années l'Espagne a pu construire plus de navires que la France ou même que la Grande-Bretagne.

Pourtant, dans la seconde moitié du siècle, les arsenaux ne firent pas le plein des constructions navales. Le chantier de La Havane continua d'être essentiel. Guarnizo se remit aussi à construire après 1750. Le Ferrol fut le seul arsenal qui se consacra à la construction en série après 1750 et ensuite après les années soixante-dix. À La Carraca on construisit à peine quelques vaisseaux ; Carthagène travailla davantage, avec 21 unités. Au total, entre 1750 et 1800, quelque 100 vaisseaux de ligne furent construits, la majorité au Ferrol et à

¹⁰⁸José P. Merino Navarro, « L'arsenal de Carthagène au XVIII^e siècle », art. cit., p. 353-356.

¹⁰⁹Beaucoup de listes de construction de vaisseaux ont été publiées. Il est difficile de faire la synthèse parce que les critères et les chronologies sont différents, sans compter que des doutes subsistent pour certains vaisseaux. Nous n'avons pas voulu tenter cette reconstruction, nous contentant des données qui figurent dans les travaux consacrés à chaque chantier naval ou arsenal, mais qui furent établies cependant avec le même degré d'information. Le résultat est ainsi approximatif, mais pour ce que nous en savons, très proche de ce que nous supposons pouvoir être la réalité.

La Havane. C'est de ces lieux que sortirent aussi les vaisseaux de plus grande taille (bon nombre de trois-ponts). On fabriqua davantage de frégates qu'avant 1750, mais toujours peu. Comparativement, à partir des années soixante, l'Espagne resta en retrait par rapport à la France et à la Grande-Bretagne. Le pic de la construction espagnole intervint entre 1750 et 1765, même si les vaisseaux les plus grands furent presque tous construits après ces dates. Le dynamisme fut freiné jusqu'en 1780, où les rivaux connurent leur plus grand développement, malgré la dernière impulsion donnée par Antonio Valdés, ministre de la Marine (1783-1795) et présent au Conseil d'État depuis 1787. Avec l'appui de Floridablanca, Valdés continua d'encourager l'augmentation de la flotte de guerre pour faire face, en Espagne et outre-mer, aux défis majeurs d'une époque de fortes tensions internationales. Résultat : alors qu'en 1783 l'Armada comptait 62 vaisseaux et 40 frégates, en novembre 1795, lors de la démission de Valdés, l'Armada regroupait sa plus grande quantité de bâtiments : 75 vaisseaux de ligne, dont quatorze de trois-ponts, 51 frégates et 182 petites unités¹¹⁰. Ensuite, cet effort diminua sensiblement. Peu d'années après, la guerre d'Indépendance suivie de l'émancipation américaine allaient se traduire par un désastre pour la marine et les arsenaux¹¹¹.

Au milieu de problèmes techniques, de fabrication, administratifs et économiques, le développement des arsenaux suivit des rythmes politiques, selon la volonté et les possibilités des ministres, stimulés par la rivalité internationale. Sans aucun doute, Patiño et Ensenada furent les grands acteurs qui établirent les bases du développement ultérieur. L'essor des années soixante-dix et quatre-vingt donna des résultats supérieurs. Enfin, les infrastructures avaient été réalisées dans de bonnes conditions et on avait atteint la maturité opérationnelle et technique. Ensuite arrivèrent les graves problèmes de la fin des années quatre-vingt-dix et une magnifique œuvre humaine et technique s'acheva sur un déclin.

Traduit de l'espagnol par le CV(R) INTRA
Dominique d'Antin de Vaillac

¹¹⁰ Valdés avait espéré que se construisent, au moins, trois vaisseaux et trois frégates par an. Sur Valdés on peut consulter Augustín Guimera, « Estado, administración y liderazgo naval : Antonio Valdés y Lord Barham (1783-1808) », dans Agustín González Enciso (dir.), *Un Estado militar. España, 1650-1820*, San Sebastian de los Reyes (Madrid), Editorial Actas, 2012, p. 181-209.

¹¹¹ José P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII, op. cit.*, p. 137-138 ; Cristina Roda Alcantud, « El final del Antiguo Régimen y las primeras décadas de la España liberal en los arsenales de la Península », dans Juan José Sánchez-Baena et al. (dir.), *Estudios de historia naval, op. cit.*, p. 106 sq.

NAVIRES ET CANONS

Agustín Ramón Rodríguez González

Après la longue décadence de la seconde moitié du xvii^e siècle, correspondant à la fin du règne de Philippe IV et à la totalité de celui de son fils Charles II, l'Armada connut au xviii^e siècle un redressement significatif, modéré pendant le premier tiers mais très accentué pendant la seconde moitié, qui lui rendit son rang de deuxième ou troisième puissance navale du monde, loin derrière la Grande-Bretagne, mais pratiquement à l'égal de la France et même parfois la dépassant.

Une telle renaissance chez une vieille puissance navale ne s'est pas souvent produite dans l'histoire, et cela mérite réflexion. Il s'ensuivit que la supériorité britannique sur les mers, acquise après le traité d'Utrecht en 1713, se vit durement concurrencée pendant presque cent ans, ce qui eût été impossible pour une France isolée et privée de l'appui espagnol, avec des conséquences qui ne seront pas évoquées ici, mais qui n'en furent pas moins décisives à bien des égards.

Les instruments de cette puissance renouvelée furent les navires espagnols et les canons qui les armaient. Leur évolution et leur perfectionnement constants seront l'objet de cette étude.

LE RAPPORT DE FORCE AU XVIII^e SIÈCLE

Le rappel de quelques chiffres permet de poser clairement la question. En 1702, quand éclata la guerre de Succession d'Espagne, la Royal Navy pouvait aligner 130 vaisseaux et 45 frégates ; en 1739, quand débuta la guerre dite de l'*Asiento*, elle comprenait déjà 124 vaisseaux et 51 frégates ; vers 1753, il y en avait respectivement 132 et 78. En 1777, au début de la fameuse rébellion des treize colonies américaines, on comptait 142 vaisseaux et 102 frégates et, en 1783, à la fin de cette guerre, il n'y avait pas moins de 197 vaisseaux et 175 frégates¹.

¹ Robert Gardiner (dir.) *The Line of Battle: The Sailing Warship (1650-1840)*, London, Conway's Maritime Press, 1992, p. 28; Jan Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies and State*

La Marine française, royale puis impériale, comprenait en 1700 114 vaisseaux et 26 frégates ; après la guerre de Succession d'Espagne, elle tomba en 1720 à 27 vaisseaux et 10 frégates, bien plus à cause de la situation désastreuse des finances royales que des pertes militaires. Un lent redressement permit d'atteindre 50 navires et 26 frégates en 1750, puis 78 et 67 respectivement, trente ans plus tard ; mais en 1786 on en était revenu à 67 vaisseaux et 77 frégates et, après les énormes pertes subies pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, il n'y avait plus que 50 vaisseaux et 36 frégates en 1814.

En ce qui concerne l'Espagne, sa flotte ne comptait en 1700 que 7 vaisseaux et 14 frégates. Après les deux guerres du premier quart de siècle (guerres de Succession puis de la Quadruple-Alliance) suivies de la réorganisation des arsenaux, elle parvint à 26 vaisseaux et 18 frégates en 1730, 35 et 17 respectivement en 1739, puis s'accrut progressivement pendant le règne de Charles III à 53 et 20 en 1762, puis 58 et 26 en 1770. Juste après la mort de ce dernier, en 1789, on atteignait 76 vaisseaux et 51 frégates, chiffres proches du maximum atteint dans la décennie qui suivit, avant la diminution constatée en 1805, peu avant Trafalgar, avec 49 vaisseaux et 25 frégates, en partie due aux pertes tant militaires qu'accidentelles, au retrait de navires devenus inutiles ou aux cessions faites à la Marine française, mais surtout à cause de la crise des finances royales : faute de moyens, à partir de 1798, on ne construisit plus aucun vaisseau et à peine quelques frégates².

Les chiffres avancés, quand on les étudie en détail, montrent un fait essentiel : durant toute la période qui va du traité d'Utrecht à la bataille de Trafalgar, la Royal Navy était plus puissante que les deux marines française et espagnole réunies, au point même, à plusieurs reprises, de compter deux fois plus de navires que les deux flottes alliées. Ce n'est que pendant les premières années de la guerre d'Indépendance des États-Unis que la somme des deux marines a pu sensiblement équilibrer les forces britanniques, avec des conséquences prévisibles pour le développement de la confrontation.

Par ailleurs, un plus grand nombre de vaisseaux anglais comportaient trois ponts, étaient plus grands, plus puissants, plus lourdement armés et munis d'un bord plus haut que leurs adversaires à deux ponts, ce qui leur assurait, à nombre égal, une supériorité décisive. Ni les Espagnols ni les Français n'étaient en mesure, en général, d'aligner pour le combat une telle proportion de ces gros bâtiments qui atteignait habituellement quelque 20 % des escadres anglaises.

Building in Europe and America (1500-1860), Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993, t. II, p. 522-675 ; N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain (1645-1815)*, London, Allen Lane, 2004, p. 608.

² Agustín R. Rodríguez González, *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, Madrid, ACTAS, 2005, p. 28. Les chiffres ont été calculés par l'auteur.

Cette situation est encore plus marquante dans le cas des frégates, notamment celles de la Real Armada, dont la proportion par rapport aux vaisseaux était franchement inférieure non seulement à celle des Britanniques mais même à celle des Français. Cette déficience espagnole fera l'objet d'un développement à part dans cet article.

En ce qui concerne les unités plus petites, comme les corvettes, les brigantins, les goélettes et autres, les chiffres montrent là encore la nette supériorité britannique. Tout cela a eu des conséquences évidentes aussi bien en matière de tactique, avec la réticence des Français et des Espagnols envers de grands combats navals décisifs, qu'en matière de stratégie, dans la guerre contre le trafic marchand ennemi et la maîtrise des mers dans son ensemble : le recours aux corsaires par les Espagnols et, surtout à la fin, les Français, même s'il permit de nombreuses prises, se montra largement insuffisant face au grand nombre des corsaires anglais, sans compter les unités régulières légères.

AUTRES FACTEURS DE SUPÉRIORITÉ

À vrai dire, les nombres de bateaux indiqués sont trompeurs car, à l'époque, les bâtiments étaient conservés dans les arsenaux, privés de leur artillerie, gréement et équipements de toutes sortes, pour n'être armés, à grand renfort de travail et avec de grosses dépenses, que lorsqu'on en avait besoin, si bien qu'en dehors des périodes d'immobilisation pour réparer des avaries, il y en avait toujours un nombre assez élevé qui n'était pas en service, ou ne l'était que de façon intermittente pendant les conflits.

Il en résulte que la capacité de mobilisation dépendait moins du nombre de coques construites et conservées que de deux facteurs cruciaux : les crédits alloués et les fournitures disponibles, et sur ces points la Royal Navy avait un avantage décisif car elle disposait, grâce à l'énorme supériorité de sa flotte marchande et de pêche en haute mer, d'un plus grand nombre de marins aguerris et de fournitures.

Sur le premier point, nous pensons qu'il y a peu à ajouter à ce que l'on sait déjà. Pour ce qui est des fournitures, il faut signaler que l'Espagne (comme la France, à peu de chose près) était bien dotée en bois de construction pour les coques, avec les hêtres d'Espagne ou de Calabre ou les bois d'Amérique. Mais c'était une tout autre affaire pour d'autres matériaux sans lesquels un bateau ne pouvait naviguer, surtout si ces éléments servaient de façon continue, s'ils étaient fongibles ou de courte durée.

Les chiffres d'Alcalá Zamora y Queipo de Llano pour 1795 montrent clairement combien l'on était dépendant de sources d'approvisionnement facilement bloquées par l'ennemi : pour le fer brut, pas moins de 87 % des

importations venaient de la mer du Nord et de la Baltique, de même que 86 % des douelles de tonnellerie, 90 % du lin en branche, 93 % des toiles et 100 % des vergues, des anspects et des mâts de perroquet (faits de ce fameux bois de pin rouge de la Baltique ou de Riga) ; à cela s'ajoutaient 59 % du goudron et 71 % du brai³.

Même si cette dépendance datait déjà du xvi^e siècle et qu'on avait essayé d'y substituer une production locale, cette dernière n'était pas suffisante dans certains cas ou était manifestement de moindre qualité, comme pour certaines variétés de pin de la Péninsule, bien plus fragiles et moins fiables que celle nordique. Il s'agissait, de plus, de matériaux fongibles ou de courte durée, comme nous l'avons dit, et qu'il fallait remplacer constamment, ce qui rendait problématique leur stockage avant un conflit tandis que leur usage intensif pendant ce dernier épuisait rapidement les réserves.

122 C'est ainsi que les Britanniques disposaient d'une supériorité marquée et décisive non seulement quant au nombre de navires, mais encore quant à leur disponibilité. Sans autre mérite que leur situation géographique, il leur était bien plus facile de disposer des matériaux nécessaires et d'avoir en état un grand nombre de bateaux, tout en l'interdisant aux Espagnols et aux Français qui se trouvaient confrontés à de grandes difficultés si le conflit se prolongeait.

Enfin, il est bon de rappeler que, même si les Bourbons régnaient de part et d'autre des Pyrénées, et malgré les pactes de Famille, l'addition des flottes espagnoles et françaises ne se produisit ni toujours ni automatiquement. Il y eut même, en début et en fin de période, des renversements d'alliance qui s'avérèrent désastreux pour la marine bourbonnienne qui se trouvait alors isolée : c'est ainsi qu'en 1719-1720, les troupes françaises du duc de Berwick envahirent le nord de l'Espagne et dévastèrent les arsenaux qui s'y trouvaient, détruisant six navires en construction à Pasajes et trois autres à Santoña, ainsi que les poutres et diverses fournitures pour sept autres bateaux, ce qui constitua un coup très dur pour l'Armada renaissante de l'époque ; inversement, en 1792-1793, l'escadre espagnole participa avec les Britanniques aux opérations de Toulon et à la destruction partielle de son arsenal et de sa flotte.

Mais il y eut d'autres cas : de 1739 à 1744, la France laissa l'Espagne seule face à l'Angleterre dans un conflit très difficile, et ensuite l'Espagne se garda de venir en aide à son alliée tant dans la guerre de Sept Ans que dans la guerre d'Indépendance des États-Unis.

3 José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, *España, Flandes y el mar del Norte*, Barcelona, Planeta, 1975, p. 472-473.

Malgré la décadence évidente des forces navales espagnoles pendant le dernier tiers du XVII^e siècle largement due à la politique déflationniste – et, partant, à la réduction des dépenses militaires – suivie par plusieurs gouvernements de Charles II, et bien que l'on ait pu compter face à la France alors ennemie sur l'aide de puissances maritimes comme l'Angleterre et les Provinces-Unies – ce qui rendait moins nécessaires les dépenses navales – il n'en reste pas moins que le niveau technique des constructions espagnoles ne semble pas s'en être trouvé affecté en comparaison des autres puissances européennes.

Cette constatation peut s'appuyer sur l'ouvrage de Francisco A. Garrote, *Fábrica de baxeles*, de 1691, et l'on peut dire, en admettant que la réalité soit peu éloignée de la description, que les arsenaux espagnols étaient capables de construire de grands navires à trois ponts dès la fin du règne de Philippe IV : en 1700, le *Concepción* et le *Trinidad*, de 96 canons chacun, étaient en service, ce qui les mettait au niveau des bâtiments les meilleurs et les plus grands de l'époque⁴.

Évidemment, la construction d'un très petit nombre de bateaux est une chose, la capacité technique enracinée dans une longue tradition en est une autre, au regard des compétences des Espagnols qui se trouvaient enracinées dans une longue tradition de construction navale. Cependant la rareté et l'insuffisance des études sur l'Espagne et l'Armada sous le règne de Charles II ont laissé une image peut-être trop obscure sur ce sujet.

L'Espagne eut aussi recours à des achats extérieurs, ce qui revenait moins cher, et à la remise en état des bateaux pris à l'ennemi. S'il est vrai que ces pratiques allaient contre le principe de la construction nationale, elles n'en procuraient pas moins une bonne connaissance des techniques et des réalisations étrangères, chose tout à fait souhaitable et avantageuse et qui se développa largement dans toutes les marines du XVIII^e siècle.

La situation n'a pas connu de modification sensible pendant la guerre de Succession d'Espagne à cause de la forte crise provoquée dans le pays, envahi par les armées alliées et affecté de plus par une guerre civile entre les partisans des deux prétendants au trône. Peu de bateaux furent construits et l'on s'en remit surtout aux achats et aux prises de guerre. Il se trouva de plus que Louis XIV et ses ministres se refusèrent catégoriquement à vendre des bateaux à l'Espagne, prétextant qu'ils seraient mieux sous pavillon français ou simplement loués lorsque les opérations prévues relevaient de l'intérêt préférentiel ou exclusif de l'Espagne.

4 José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, FUE, 1983.

Jusqu'en 1720 la situation n'évolua pas du fait de la poursuite de l'état de guerre avec la Quadruple-Alliance qui amena de nouvelles et lourdes pertes aussi bien pour la flotte improvisée détruite à Passaro par l'attaque anglaise de Byng, sans que la guerre eût été déclarée, que pour les arsenaux ravagés par les troupes françaises de Berwick, dans le nord du pays. Cependant, la gestion avisée de José Patiño, intendant général de la marine à partir de 1717 puis successivement ministre de la Marine et des Indes et ensuite des Finances en 1726, ne tarda pas à porter ses fruits avec la reprise des constructions à partir de 1723 à Guarnizo et l'année suivante à La Havane, et avec la création des départements maritimes puis la construction du premier bateau à Puntales (province de Cadix) en 1729.

124

Les plans furent tracés par Antonio de Gaztañeta, marin et architecte basque réputé pour ses ouvrages tels que l'*Arte de fabricar reales* (1688) et les *Proporciones de las medidas más esenciales* (1720). Des études récentes signalent toutefois que les constructions ne respectèrent pas toujours les mesures recommandées par Gaztañeta : elles ont varié selon les arsenaux et les directeurs de chantier, et même selon le type de bâtiment, car les frégates furent construites suivant des principes assez différents, pour finalement être modifiées par Ciprien Autrán, ingénieur français venu de Toulon à la fin de la décennie. Les bateaux de Gaztañeta, ceux que l'on a désignés comme étant de « construction traditionnelle espagnole », bien qu'ayant apporté plusieurs innovations par rapport aux enseignements traditionnels, étaient grands et solides, pas très bons voiliers ni manœuvriers mais excellentes plateformes d'artillerie. On a souvent critiqué les avancées excessives des proues et des poupes (pratique habituelle dans les constructions du nord de l'Espagne depuis le XVI^e siècle, pour augmenter la longueur d'encombrement sans modifier la quille) dont on pensait qu'elles pouvaient lui faire prendre trop d'arc par gros temps, mais il s'est avéré que cette critique était dénuée de fondement.

Il est assez intéressant de connaître l'état dans lequel se trouvait la Real Armada vers 1737, à peine deux ans avant que commence une guerre très longue et dure avec l'Angleterre : elle comptait alors 32 navires et seulement 16 frégates, avec trois autres navires et une frégate dans la flotte de la mer du Sud, au Pérou, qui sont à part du fait de leurs caractéristiques propres et de leur implantation locale⁵.

Parmi ces 32 navires, le vaisseau amiral était le *Real Felipe*, à trois ponts et 114 canons ; comme il était, semble-t-il, trop grand et arqué, son artillerie basse qui aurait dû être de 36 livres fut limitée à 24. Deux navires étaient armés de 80 canons, huit de 70 et vingt et un de 60, soit la série de loin la plus nombreuse

5 Leopoldo Boado y González-Llanos, « Reglamento general de Marina », *RHN*, vol. 1, n° 3, 1983, p. 44-66.

et se répartissant en deux types bien définis : les vaisseaux de ligne proprement dits avec une batterie de canons de 24 livres sur le premier pont, de 18 sur le deuxième et de 8 sur le pont principal et le gaillard d'avant. Les « marchands » ne comptaient quant à eux que des canons de 18 livres en bas et de 12 et 6 sur les ponts supérieurs. Ces derniers étaient appropriés à la traversée de l'Atlantique vers les Indes et avaient l'avantage sur les éventuelles frégates ennemies, mais se trouvaient peu idoines à un combat entre escadres. On proposa alors de remplacer quatre navires à 60 canons par d'autres à 70. Une autre critique adressée à ces bateaux (pourtant légèrement plus grands et solides que leurs équivalents français et surtout anglais) était qu'ils ne disposaient pas d'une artillerie proportionnée et avaient ainsi une puissance de feu inférieure.

Quant aux frégates, on avait opté pour les plus grandes car neuf d'entre elles portaient 50 canons et plus, trois en comptaient 30, et quatre, 20. Tout ce qu'on proposait alors était de supprimer une frégate de 30 canons au profit d'une de 50 et de quatre de 40. Il faut signaler que ces grandes frégates étaient encore à deux ponts, ce qui leur donnait l'apparence de vaisseaux, mais ni le calibre de leurs canons – de 12 livres au plus – ni la solidité de leurs coques ne leur permettaient d'affronter les vrais vaisseaux. Quant aux unités plus petites, il est clair qu'on supposait qu'elles seraient fournies par des corsaires individuels.

Malgré toutes ces réserves, ces bâtiments subirent brillamment l'épreuve du feu à l'occasion de la guerre dite de l'*Asiento* (1739-1748), malgré leur énorme infériorité numérique, aussi bien lors du combat de Toulon en 1744 que dans les confrontations isolées des navires *Princesa* et *Glorioso* avec des forces bien supérieures⁶. Le *Princesa*, bateau de 70 canons, impressionna tellement les Anglais qui le capturèrent à l'issue d'un combat épique de plusieurs heures contre trois unités ennemies, qu'en plus de l'intégrer dans leur propre flotte, ils s'inspirèrent de ses formes pour modifier leurs plans et aboutir – fait significatif – à un modèle de bateau trois-ponts.

LA ENSENADA, JORGE JUAN ET LE SYSTÈME ANGLAIS

Lorsqu'il atteint le sommet du pouvoir politique de l'époque, de 1743 à 1754, Ensenada eut l'idée grandiose de construire une grande flotte dans le but précis d'équilibrer la puissance navale britannique avec celle de la France ; cela aurait un effet dissuasif pour les agressions à venir et renforcerait la position diplomatique espagnole, tant vis-à-vis des ennemis possibles que des alliés. Pour y arriver, il conçut successivement deux plans ambitieux : celui de 1748, tout de suite après

6 Agustín R. Rodríguez González, *Victorias por mar de los españoles*, Madrid, Sekotia, 2010, p. 613-617.

la conclusion de la paix, visant à construire pas moins que 50 navires en huit ans et, trois ans plus tard, celui qui porta le nombre de bâtiments à 60 vaisseaux et 24 frégates. De plus, Ensenada était convaincu de l'immense supériorité des conceptions et des techniques de construction anglaises ; il envoya donc en Angleterre son « bras droit », le jeune et talentueux Jorge Juan, en mission secrète avec le double objectif de faire de l'espionnage industriel et de ramener autant de techniciens que possible. Cette mission se déroula entre 1749 et 1750.

Elle fut couronnée de succès, car Jorge Juan revint avec des constructeurs anglais pour rénover les arsenaux espagnols qui furent répartis entre les chantiers navals : Richard Root au Ferrol, Mathew Mullan à Cadix, Edward Bryant à Carthagène et David Howell à Guarnizo.

Pourtant les chercheurs qui ont étudié la question doutent sérieusement du caractère si décisif des méthodes anglaises, d'autant que les Anglais eux-mêmes adoptaient alors des modèles espagnols, comme celui du *Princesa*.

126

Enrique García-Torralba résume la question, en citant entre autres Cruz Apestegui qui signale que le système espagnol utilisait de grandes pièces de structure, varangue-genou, qui procuraient une grande solidité puisqu'étant d'une seule pièce, mais qui nécessitaient des arbres très grands et à la forme précise, rares et difficiles à trouver, avec en outre beaucoup perte de bois. De plus, ce système demandait que les pièces fussent taillées sur le bateau même, méthode qui, outre son caractère plutôt artisanal, entraînait de grandes pertes de temps et des frais élevés⁷.

En ce qui concerne les avantages du système anglais, il les résume en montrant que les membrures et autres éléments structurels ne se faisaient déjà plus d'une seule pièce mais par l'assemblage de plusieurs éléments plus petits, ce qui permettait de mieux tirer parti du bois. D'autre part, ces pièces étaient bien définies et dessinées de sorte qu'on pouvait les fabriquer en série et les utiliser pour n'importe quel bateau, du fait de leur standardisation (précisons que ce système avait été imaginé par les Hollandais dès le début du XVII^e siècle). Enfin, il signale que les chevilles anglaises étaient en général en bois, au lieu d'être en fer comme en Espagne, sauf pour les plus grands éléments de la structure, ce qui permettait de réduire substantiellement non seulement les coûts, mais aussi le poids des

7 Enrique García-Torralba Pérez, *La artillería naval española en el siglo XVIII. Su evolución técnica y su recíproca influencia con la arquitectura del buque*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010 ; *id.*, *Las fragatas de vela españolas de la Armada española, 1600-1850*, s.l., s.n., en ligne : <http://spanishnavalhistory.blogspot.fr/2013/05/las-fragatas-de-vela-de-la-armada.html>, consulté le 5 décembre 2017 ; *id.*, « Las líneas maestras de Jorge Juan para la construcción naval : el sistema inglés », *RGM*, vol. 265, n° 2, (Ejemplar dedicado a : Jorge Juan y Santacilia, 1713-2013 : Tercer Centenario del nacimiento de Jorge Juan : su obra y su legado), 2013, p. 273-296 ; *id.*, *Navíos de la Real Armada (1700-1860)*, Madrid, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, 2016.

coques des navires. García-Torralba signale à juste titre que, peut-être, l'idéal eût été d'adapter le bon modèle espagnol aux procédés industriels britanniques.

L'élan donné par Ensenada aux nouvelles constructions fut réellement prodigieux : dans la seule année 1754 on lança 14 vaisseaux : 5 au Ferrol, 4 à Guarnizo, 3 à Carthagène et 2 à Cadix. On commençait à noter une spécialisation croissante : Le Ferrol, Guarnizo et La Havane pour la construction des vaisseaux, Carthagène pour les frégates et les chébecs (nouveau bateau destiné à combattre les corsaires barbaresques) et Cadix pour l'armement et les réparations, plutôt que la construction.

Toutefois, soit à cause de la médiocrité des constructeurs anglais, soit parce que les Espagnols se méfiaient d'eux en raison de leur nationalité, soit du fait de leur réticence à adopter des méthodes nouvelles et révolutionnaires ou de la mauvaise interprétation des plans de Jorge Juan, soit pour toutes ces raisons cumulées, les nouveaux bâtiments laissèrent à désirer : ils s'avèrent plus coûteux que prévu (leur faible coût était un des principaux motifs pour lesquels ils avaient été choisis), avec une structure fragile (il fallut les renforcer ensuite) et mauvais pour la navigation à la bouline. Juan José Navarro, marquis de la Victoria, signalait lui-même que chacun coûtait « les yeux de la tête », que le résultat des constructions était « tantôt médiocre, tantôt pas bon », et que les commandants des nouveaux navires « n'en dis[aient] rien, car personne ne [voulait] lever le lièvre et ils [auraient préfér[é] se faire turcs plutôt que de dire du mal d'eux⁸ ».

Jorge Juan lui-même, après que la polémique et les esprits se furent apaisés, écrivait le 14 décembre 1768 une lettre personnelle à Romero Landa, le grand architecte et constructeur naval du XVIII^e siècle :

De vous à moi, grâce à la plus grande connaissance que j'ai de ces hommes et de leur travail et pour votre gouverne, je dirai que tous les constructeurs, y compris les meilleurs de Londres, sont plus pratiques que scientifiques, et si vous leur demandez de démontrer comment ils s'y prennent, c'est à peine s'il y en aura un capable de le faire. C'est pourquoi, puisque Dieu vous a doté de lumières, ce que vous devez faire, c'est de préparer vos plans avec des règles et des instructions qu'ils soient à même de mettre en œuvre, en vous rendant à Gálibos pour observer comment ils transposent les mesures et les instructions selon leurs propres règles, et comment ils forment leurs propres combinaisons ; c'est ce que j'ai fait et j'ai rapidement réussi à ce que non seulement je n'aie plus besoin d'eux, mais encore qu'eux-mêmes aient besoin de mes instructions et décisions⁹.

8 Hugo O'Donnell & Duque de Estrada, *El primer marqués de la Victoria, personaje silenciado en la reforma dieciochesca de la Armada*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2004, p. 55.

9 José María de Juan-García Aguado, *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de Marina en el siglo XVIII*, La Coruña, Universidade de La Coruña, 1998, p. 113.

C'était une façon de reconnaître, après coup, qu'on avait trop fait confiance aux plans et aux constructeurs. Et il faut faire une différence entre le Jorge Juan de 1750 et celui de l'*Examen marítimo* de 1771 : même les plus grands génies ont besoin de mûrir.

DE LA CONSTRUCTION À LA FRANÇAISE À LA SYNTHÈSE ESPAGNOLE

128

Après la chute d'Ensenada, Arriaga continua sur la même lancée, même si le rythme accéléré du début devint plus modéré. La défaite dans la guerre de 1762-1763, marquée par la perte de La Havane, avec son chantier naval, son arsenal et l'escadre qui y était basée, fut de loin la pire défaite navale du siècle pour l'Espagne, car non seulement les installations furent détruites – les Anglais les sabotèrent avant même que le traité de paix permette de récupérer cette base essentielle –, mais encore pas moins de 14 navires (dont deux en construction), frégates et unités de moindre tonnage, auxquels s'ajoutèrent plus de cent navires marchands, furent perdus, soit plus encore qu'à Trafalgar. Un changement de cap semblait s'imposer.

Mais les dissensions au sein même de l'Armada et l'absence d'un commandement énergique à sa tête firent que l'initiative, pourtant nécessaire, trouva sa source ailleurs : le ministre d'État, marquis de Grimaldi, demanda à Choiseul de désigner un ingénieur capable de réformer les conceptions et la construction espagnoles. Ce fut François Gautier, né à Toulon en 1733, qui arriva en Espagne en 1765, l'année même où la Marine royale française créait son propre corps d'ingénieurs, ce qui montrait bien que là aussi les réformes s'imposaient. En tout cas, la récente défaite des deux flottes bourbonniennes rendait nécessaire une plus grande coopération entre elles, à tous les niveaux.

Gautier connut une ascension rapide, sans pour autant échapper aux polémiques, et cinq ans plus tard il créait son propre corps d'ingénieurs. Ses plans, inspirés des modèles dominants en France, laissaient voir des bateaux très légers à la voile et de formes effilées, quoique moins bons par mauvais temps et moins stables comme plateformes d'artillerie que les modèles classiques espagnols¹⁰.

Il est certain que Gautier bénéficia des infrastructures créées ou lancées précédemment, en particulier les formes de radoub du Ferrol et de Carthagène, ce dernier arsenal ayant été le premier en Méditerranée et le premier à utiliser la machine à vapeur pour pomper l'eau, pour pallier l'absence de marée. De même

¹⁰ José María Sánchez Carrión, *De constructores a ingenieros de Marina. Salto tecnológico y profesional impulsado por Francisco Gautier*, Madrid, Fondo Editorial de Ingeniería, 2013.

a-t-il profité de l'achèvement du Ferrol, de la suppression de Guarnizo et de la reconstruction et montée en puissance de La Havane.

Le remplaçant de Gautier comme responsable des plans et des chantiers navals fut son disciple espagnol, José Romero Fernández de Landa, né à Séville en 1740. Il est certain que Romero fut un élève particulièrement doué car il améliora nettement les plans. Outre ses évidentes qualités professionnelles, il est certain qu'avoir expérimenté différents systèmes au cours du siècle, et les avoir étudiés et comparés, lui permit d'aboutir à une synthèse supérieure. Il bénéficia enfin de l'institution du corps des ingénieurs, avantage indéniable à l'heure de rassembler et d'analyser des connaissances.

Le *San Ildefonso*, navire de 74 canons et les huit autres qui lui succédèrent, connus sous le qualificatif d'*ildefonsins*, représentèrent un des sommets de ce siècle pour la conception et la construction de bateaux en Espagne. Mais en outre, pour répondre à un besoin négligé jusque-là, une série de huit vaisseaux à trois ponts et 112 canons vit le jour, considérée mondialement comme la meilleure de son genre de tout le siècle. Ce n'est pas par hasard que les deux unités présentes à Trafalgar, le *Príncipe de Asturias* (avec la marque de Gravina) et le *Santa Ana*, survécurent à la bataille et à la tempête, à l'inverse du *Santisima Trinidad* et du *Rayo*, des modèles plus anciens et défectueux¹¹.

Par la suite, les plans de Julián Retamosa, comme ceux du *Montañés*, de 74 canons – version améliorée des *ildefonsins* – lancé en 1794 et réputé pour être le meilleur navire espagnol pour son port, et ceux du *Neptuno*, de 80 canons et lancé en 1798, avaient un niveau de qualité qui n'avait rien à envier à celui que Britanniques et Français avaient atteint – le dépassant même sur certains points. Les seuls défauts signalés par les observateurs des deux camps étaient la hauteur excessive de la mâture – un point facile à remédier – et l'étroitesse des sabords, ce qui prêtait à discussion car si elle donnait un meilleur angle de tir aux pièces d'artillerie, elle les rendait, elles et leurs munitions, plus vulnérables au feu ennemi. Mais ce furent les derniers navires construits à cette époque, du fait de la situation catastrophique des finances royales pour de multiples raisons.

Enfin, personne n'ignore l'innovation britannique consistant à doubler de cuivre les œuvres vives de leurs bâtiments, ce qui les protégeait de la pourriture et des attaques des éléments marins, permettant ainsi de réduire le nombre de carénages. Elle augmentait leur vitesse de façon significative puisque les œuvres vives étaient beaucoup plus propres. Malgré le coût du cuivre et les problèmes pratiques (comme la difficulté de le clouer sur le bois en évitant les courants

11 Le neuvième bateau de la série, baptisé *Real Familia*, ne put jamais être terminé à cause de problèmes budgétaires.

galvaniques entre le fer et le cuivre) la Real Armada, avec certes un peu de retard, put introduire ce progrès avec un plein succès¹².

LA QUESTION DES FRÉGATES

S'il est vrai qu'en ce qui concerne les vaisseaux de ligne, l'Armada sut apporter une réponse satisfaisante aux besoins et aux progrès techniques, il en fut tout autrement avec les frégates, bâtiments secondaires, certes, comparés aux protagonistes des combats navals qu'étaient les premiers, mais néanmoins très nécessaires, voire indispensables.

Nous avons déjà vu comment, dans la première moitié du siècle, on avait opté pour un petit nombre de frégates (sans s'éloigner beaucoup des proportions observées chez les amis et les ennemis), mais en général de grande taille et fortement armées, avec une préférence pour les bâtiments de 40 à 50 canons ou plus sur deux ponts.

130

Cependant, en 1741, un ingénieur français, Ollivier, révolutionna la forme de ce type de bateau, avec la *Médée*, mise à l'eau à Brest la même année. C'était un navire à deux ponts, mais le pont inférieur, au lieu d'être affecté à la batterie de plus gros calibre et/ou aux rames de secours, ne recevait plus que les provisions de toute sorte. La batterie principale, au-dessus, comprenait 26 canons de 8 livres et quant au pont supérieur, on y avait supprimé le maximum de superstructures et il ne portait aucune pièce d'artillerie, tout au plus quelques pierriers pour les abordages. Tout était sacrifié à l'idée d'obtenir un bateau moins lourd, aux structures plus légères mais plus fortes car soumises à de moindres tensions, avec un maniement du palan plus aisé, meilleur marin, plus stable et plus rapide. Cette nouvelle conception ne tarda pas à montrer ses avantages à tous, mais, suivant la loi qui veut que tout nouveau modèle de bateau de guerre devienne plus grand et plus puissant, Molineau lançait en 1748 à Rochefort, l'*Hermione*, présentant le même port, mais équipé d'une batterie sensiblement renforcée, avec 26 pièces de 12 livres. Considérant les avantages de ces nouveaux navires, les autres puissances maritimes ne tardèrent pas à imiter cet exemple¹³. Bien plus, le nouveau calibre sembla vite trop léger et on vit arriver des frégates avec des batteries de 18 livres.

12 Juan Torrejón Chaves, « Innovación tecnológica y metalurgia experimental : los forros de cobre en los buques de guerra españoles del siglo XVIII », *Arqueología industrial. Actas de los IX Encuentros de Historia y Arqueología. San Fernando, noviembre 1993*, San Fernando, Fundación Municipal de Cultura, 1994, p. 57-81.

13 Agustín R. Rodríguez González & Juan Luis Coello Lillo, *La Fragata en la Armada española. 500 años de historia*, Madrid, Izar Construcciones Navales, 2003, chapitre VI, p. 83-107.

Il convient maintenant d'analyser comment se comparent les trois principales puissances en matière de nombre et de classe de frégates : 8, 12 et 18 livres. D'après Enrique García-Torralba, entre 1750 et 1779, période pendant laquelle prédomina le premier modèle, l'Espagne construisit 46 frégates, la Grande-Bretagne 78 et la France 95, ce qui, entre les deux alliés bourboniens, représentait un net désavantage pour les Espagnols. Entre 1780 et 1799, l'Espagne construisit 39 frégates, la Grande-Bretagne 97 et la France 93. Nous ne considérerons pas la dernière période mentionnée par l'auteur (de 1799 à 1809) parce que c'est à peine si l'on construisit des bateaux de quelque type que ce soit, comme on l'a déjà vu, et l'analyse serait peu convaincante¹⁴.

Au total, donc, l'Espagne construisit 85 frégates pendant la seconde moitié du siècle, tandis que l'Angleterre en mettait à flot 175 et la France 178, ce qui est à la fois surprenant et révélateur. Ce qui l'est encore plus, c'est de constater que l'Espagne construisit à peine plus de 10 des frégates les plus puissantes, celles à canons de 18 livres, alors qu'on en compta 51 britanniques et 44 françaises, sans parler des 4 bâtiments supplémentaires à canons de 24 livres.

En laissant de côté les Britanniques, il s'avère surprenant que non seulement les Espagnols construisirent beaucoup moins de frégates que leurs alliés, mais encore que ces frégates furent bien moins puissantes. On peut arguer que des motifs économiques entrèrent en compte et que l'on privilégia les vaisseaux de ligne. Sans oublier aussi le fait que les Espagnols, confrontés aux corsaires barbaresques, durent construire une quarantaine de chébecs, dont le coût est très proche, mais qui ne convenaient que pour leur mission car leur structure et leur armement étaient nettement plus légers que ceux des frégates, ce qui n'en faisait pas des concurrents. Mais les chiffres ne sont toujours pas expliqués et il faut chercher une autre piste, car il n'y avait pas une grande différence de coût entre une frégate à batterie de 18 livres et une de 12.

Comme on le sait, les frégates de cette époque avaient un rôle secondaire mais indispensable dans les escadres de vaisseaux : explorer, transmettre les messages, répéter les signaux de pavillons du côté opposé au feu des canons (pour que tous puissent voir ceux du vaisseau amiral) et quelques autres. Outre ces missions, elles en accomplissaient d'autres, soit individuellement soit en petites divisions de frégates accompagnées d'autres bateaux plus petits, qui étaient fondamentalement d'escorter les convois de bateaux marchands ou bien d'attaquer les marchands ennemis. Il semble que ce soit de préférence ce genre de tâche auxquelles Français et Anglais affectèrent leurs bâtiments, ce qui

¹⁴ Enrique García-Torralba, *Las fragatas de vela españolas de la Armada española (1600-1850)*, op. cit., p. 390.

explique pourquoi ils avaient grand besoin de cette classe de navires et qu'ils les rendaient les plus puissants possible.

Il semble clair que les frégates espagnoles au XVIII^e siècle ne furent pas employées à ces missions et même qu'elles furent peu utilisées pour poursuivre des corsaires, normalement très inférieurs à elles à tous points de vue. En revanche, et en dehors des inévitables missions au sein des escadres, elles ont fréquemment servi, durant tout le siècle, à des transports rapides dans la liaison avec l'Amérique, même en temps de paix, comme substitut aux gabarres. Pour de telles missions, une frégate avec une batterie de 12 paraissait plus que suffisante. Une telle décision, que nous considérons erronée mais qui fut peut-être imposée par les circonstances, priva la Real Armada d'un instrument de guerre très utile et dont son allié autant que son ennemi se servirent abondamment. Mais il nous semble que ce fait, peu connu jusqu'à ce jour, mérite d'être analysé et commenté plus avant.

132

CANONS ET OBUS

Nous avons déjà consacré beaucoup d'attention à cette question dans le cadre d'autres travaux. C'est pourquoi nous nous limiterons ici à quelques informations essentielles. Dans les grandes lignes, avec la nouvelle dynastie, on est passé presque entièrement aux canons en fer – abandonnant ainsi le bronze très coûteux – et on a adopté la gamme standardisée des calibres de la Marine royale française, à savoir 6, 8, 12, 18, 24 et 36 livres, même si des exceptions notoires se sont maintenues assez longtemps, surtout dans les bateaux de petit tonnage.

Nous avons déjà indiqué que les bâtiments espagnols étaient équipés de calibres moins lourds que leurs alliés et ennemis, et ce pendant longtemps. Lors de la bataille du cap Espartel, en octobre 1782, il est curieux d'observer que tous les navires français avaient des batteries basses de 36 et les autres de 18, que les Britanniques en avaient respectivement de 32 et 18, alors que seuls les trois-ponts espagnols disposaient en batterie basse des canons de 36, tandis que les autres navires étaient équipés de 24 et 18, trois autres de 24 et 12 et un, enfin, de 18 et 12¹⁵.

Il faut croire qu'on en tira la leçon, et ce malgré le fait que les canons de 36 livres semblaient trop lourds et exigeaient trop de munitions, ce qui conduisit les Britanniques à renoncer à leur équivalent de 42 livres, se contentant de ceux de 32. Considérant que l'unité est plus petite, ces 32 étaient l'équivalent de 28 livres françaises ou espagnoles. En tout cas, à Trafalgar, les vaisseaux

15 Agustín R. Rodríguez González, *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, *op. cit.*, p. 221-222.

espagnols à deux ponts avaient en batterie basse des calibres de 36, ou comme le *Monarca*, deux batteries de 24 livres.

Un autre point important a été la réponse à apporter à la problématique posée par les caronades anglaises, pièces légères et de courte portée mais de gros calibre, faisant de gros dégâts à petite distance et qui furent une des raisons de la supériorité tactique des Anglais à la fin du XVIII^e siècle. Pour autant qu'on le sache, la Marine française peina à trouver une réponse efficace et cohérente, outre le fait d'embarquer des caronades saisies à l'ennemi (toujours peu nombreuses), concevoir des obusiers en bronze qui ne donnèrent pas de bons résultats, ou embarquer quelques pièces conventionnelles de plus sur le tillac, ce qui n'était pas vraiment une solution.

Dans l'Armada, cependant, on prit l'affaire beaucoup plus au sérieux. Le commissaire général de l'artillerie de l'Armada, Francisco Javier Rovira, conçut toute une série d'obusiers en bronze, testés dès 1785 en comparant leurs performances avec celles de caronades anglaises prises, achetées ou fabriquées localement (une petite série avait été commandée). Les expériences montrèrent qu'il valait mieux abandonner le bronze, à cause du grand « vent du boulet », autrement dit le jeu entre ce dernier et l'âme du canon, et on décida d'utiliser le fer.

Finalement, on fabriqua des pièces de 48, 36, 30, 24, 18, 12, 8 et 6 livres, à l'apparence proche de celle des canons classiques car elles avaient encore des tourillons et étaient montées sur des affûts conventionnels à quatre roues, mais dont le canon était nettement plus court et les parois plus minces, ce qui avait pour résultat une énorme diminution de poids, de sorte que l'obusier de plus grand calibre pesait un peu moins qu'un canon normal de 8 livres et que le plus courant, celui de 24 livres, pesait moins que le canon de 6. Ces pièces lançaient en tir direct – et avec une plus grande précision que les caronades – des grenades, des grenades vides (sans charge mais efficaces par leur fragmentation) et de la mitraille ; chaque pièce devait recevoir une dotation de 20 grenades et 20 sacs de mitraille, alors que les canons conventionnels nécessitaient 60 boulets massifs, 8 boulets ramés et 20 sacs de mitraille¹⁶.

Les navires espagnols qui combattirent à Trafalgar étaient armés de tels obus mais personne n'a, à ce jour, étudié leur comportement pendant cette bataille. Les tactiques de combat rapproché, très différentes entre les deux alliés, montre peut-être leur influence : tandis que les Français, privés de caronades ou armes équivalentes, tentèrent d'effectuer de courageux abordages, repoussés de façon sanglante, les bateaux espagnols luttèrent avec leur artillerie jusqu'au dernier moment et c'est seulement lorsqu'ils furent épuisés ou presque que leurs ennemis purent les aborder.

¹⁶ *Ibid.*, p. 216-224.

Une autre question importante concerne les platines à silex nouvellement introduites par les Britanniques vers 1780 pour remplacer les boutefeux classiques. Malgré le progrès évident, diverses considérations et beaucoup de bureaucratie retardèrent leur introduction dans la Real Armada ; c'est, entre autres, à leur absence que fut imputée la défaite de Saint-Vincent en 1797. Le nouveau commandement de l'escadre désormais bloquée à Cadix les fit installer dans tous les navires, mais, de nouveau, la mesure fut loin d'être généralisée, puisque, jusqu'en 1804-1805, il restait encore quelques navires à équiper et encore utilisa-t-on pour cela les platines des pistolets fournis comme équipement.

Naturellement la question est loin d'être épuisée, compte tenu de sa complexité, et elle a fait l'objet d'apports récents fort importants¹⁷. Quand bien même ce travail en a cité plusieurs, les recherches reflètent un nouvel intérêt qui a modifié considérablement le point de vue traditionnel, et il s'ensuit que bien des questions restent à étudier au sujet de la Real Armada du XVIII^e siècle, de ses bâtiments et des pièces d'artillerie qui les équipaient.

Traduit de l'espagnol par le EVI(R)
Jean-Philippe Belle de Boisverd

17 Enrique García-Torralba Pérez, *La artillería naval española en el siglo XVIII*, op. cit., 2010.

MATELOTS ET OFFICIERS FACE À LA MER

Agustín Guimerá

À la fin, l'ennemi tomba sur cette ligne mal formée, en panne et quasi immobile, et il l'attaqua de très près, la traversant par les endroits qu'il s'était préparés, déplaçant les uns en soutien des autres avec une réussite et une rapidité extrêmes, manifestant sa facilité de manœuvre dans un genre d'attaque avec la supériorité pratique que lui valaient des équipages exercés face à des navires qui ne l'étaient pas.

Description du combat de Trafalgar
par Antonio de Escaño, 1805¹.

Il existe un consensus historiographique sur le fait que la bataille de Trafalgar fut le reflet non seulement de la supériorité navale britannique et de l'absence de direction de la part des hommes d'État et amiraux alliés, mais aussi des maux financiers, économiques, institutionnels, stratégiques, tactiques, logistiques et, dans une certaine mesure, technologiques qui frappaient les marines française et espagnole dans la conjoncture entre les deux siècles. Pourtant, la Real Armada avait bien servi les intérêts de la monarchie espagnole jusqu'en 1795, en dépit des carences dont elle souffrait : le trop faible nombre de marins et le manque d'argent pour faire face à l'entretien de la flotte et à son maintien en condition opérationnelle. Il faut se souvenir que ce colosse maritime avait atteint son effectif maximal en 1795, étant devenu la troisième puissance navale européenne avec 75 vaisseaux – dont 14 trois-ponts –, 51 frégates et 182 bâtiments plus petits. Mais une telle flotte nécessitait un personnel bien qualifié.

Ces pages analyseront un aspect concret du personnel de la Real Armada, les qualités de marins de ses officiers et matelots. Elles porteront sur les problèmes

1 Lettre du chef d'escadre Antonio de Escaño, Major général de l'escadre espagnole à Trafalgar, au secrétaire d'État Manuel Godoy, 17 décembre 1805, dans Manuel de Marliani, *Combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada española contra las aseeraciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su Historia del Consulado y el Imperio*, Madrid, Impreso de orden superior, 1850.

inhérents à la mobilisation et à l'entretien des uns et des autres en Espagne à la fin du XVIII^e siècle, dans une perspective comparée, afin d'évaluer les efforts espagnols pour faire face à ces défis gigantesques.

DES MARINS AU SERVICE DU ROI

136

Lorsque survint la guerre entre la Grande-Bretagne et l'alliance franco-espagnole en 1796, les trois puissances navales se trouvèrent confrontées à des problèmes similaires quant à leurs marins. Le plus difficile était de recruter des gabiers (*topmen*), ces gens de mer ayant les aptitudes nécessaires pour travailler « dans les hauts » : le long des vergues des navires, en manœuvrant les voiles et effectuant des réparations quel que soit le temps et lors des combats. Ils ne représentaient qu'un cinquième de l'équipage d'un navire de ligne, mais formaient une élite sans laquelle le bâtiment ne pouvait naviguer. Selon un expert, il fallait deux années de service à la mer pour acquérir une spécialisation. Les autres travaux à bord – tirer sur le bout ou lever les ancres, réparer les avaries à la coque, manœuvrer les canons, etc. – ne demandaient pas de grandes aptitudes².

Le manque de bons gabiers et le peu d'entraînement des autres marins et des officiers marinières étaient lourds de conséquences lorsqu'il fallait faire face à bord à des situations critiques telles qu'une tempête ou qu'une action de guerre. Le marin et scientifique Antonio de Ulloa le décrivait fort bien : « [...] et quand parmi ceux qui combattent la capacité fait défaut, c'est aussi la valeur et la résolution qui manquent dans les moments où elles importent le plus³. »

Le problème à résoudre était double : mobiliser des effectifs suffisants pour servir sur les navires susceptibles d'être armés pendant la guerre et entraîner de manière intensive ses équipages afin de convertir les vaisseaux en unités de combat efficaces. Ces deux défis étaient communs aux trois puissances navales les plus importantes : la Grande-Bretagne, la France et l'Espagne.

2 Selon un autre auteur le travail contre les vergues des navires ne nécessitait ni grande habileté ni agilité et la vie des gabiers n'était pas aussi périlleuse qu'on le pensait puisqu'il existait des systèmes et des méthodes pour apprendre le métier rapidement et agir en sécurité « dans les hauts », Sam Willis, « The highlife: topmen in the Eighteenth Century Navy », *The Mariner's Mirror*, vol. 90, n° 2, 2004, p. 152-166. Cette thèse a été critiquée par d'autres auteurs puisque les gabiers étaient tenus pour une élite à bord, où leur indépendance, leur esprit d'initiative et leur souplesse étaient appréciés, ce qui permettait d'assurer la permanence du navire dans l'escadre qui était la sienne, au combat comme par gros temps, en réparant les avaries et en exécutant les manœuvres qu'il fallait. Voir les remarques de F. Scott & Martin Lee, *The Mariner's Mirror*, vol. 90, n° 4, 2004, p. 479-482.

3 Antonio de Ulloa, *La Marina. Fuerzas navales de la Europa y Costas de Berbería*, éd. Juan Helguera Quijada, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1995, p. 15.

L'insuffisance des ressources humaines de la Royal Navy entravait cette mobilisation, réduisant à certains moments l'impact de la diplomatie britannique et l'effort de guerre. La Grande-Bretagne, comme les deux autres puissances, démobilisait beaucoup de marins et d'officiers en temps de paix. À la reprise des hostilités, le gouvernement britannique devait les enrôler rapidement, tout comme ses adversaires. Mais à cet égard, c'était la Royal Navy qui était la plus efficace à moyen terme. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, les matelots et les soldats de marine royaux passèrent d'environ 20 000 en temps de paix à quelque 100 000 hommes⁴. Ces chiffres nous indiquent la croissance spectaculaire de la flotte marchande britannique qui quadrupla ses effectifs entre 1776 et 1800, atteignant le total fabuleux de 2,8 millions de tonneaux de jauge. Dans le cas de l'Espagne, la marine marchande – cabotage et long cours – ne dépassait pas 176 000 tonneaux vers 1800 ; autrement dit plus de dix fois moins que celle de la Grande-Bretagne, cinq fois moins que la France et la Hollande, environ la moitié des États italiens ou du Danemark, soit des spécialistes du commerce neutre⁵.

En ce qui concerne la méthode de recrutement dans la marine britannique, au cours du siècle, les capitaines jouaient une fonction clef, attirant des volontaires pour servir à leur bord, grâce à leurs relations personnelles. Mais à la fin du XVIII^e siècle, le recours croissant à la presse mit fin aux liens personnels. Ce pragmatisme à outrance de la Royal Navy lui permit de disposer rapidement d'effectifs en cas de guerre mais impliquait de sérieux problèmes de discipline, comme le prouvent les mutineries de 1797. France et Espagne se heurtèrent

4 Martine Acerra & André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997, p. 135-150, qui inclut un tableau et un graphique très révélateurs sur la période 1700-1790, ainsi que José P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981, p. 109. On avance même des chiffres plus élevés. Selon N. A. M. Rodger, lors de ce conflit 230 000 marins et soldats de marine furent recrutés – pour moitié levés à terre (116 350) – parmi lesquels 60 % étaient volontaires et le reste au moyen de la contrainte ou du volontariat, en haute mer et dans les navires au port ; voir Nicholas A. M. Rodger, « A Little Navy of Your Own Making. Admiral Boscawen and the Cornish Connection in the Royal Navy », dans Michael Duffy (dir.), *Parameters of British Naval Power (1650-1850)*, Exeter, University of Exeter, 1992, p. 82-92.

5 Le tonneau de jauge (*tonelada de arqueo*) d'un navire fait référence à l'espace disponible dans sa cale pour n'importe quel type de marchandise. La moyenne était autour d'une tonne métrique. Voir José Alcalá-Zamora & Queipo de Llano, « Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos », *Estudios del Departamento de Historia Moderna*, 1975, p. 193, 199-203. Selon Jean Meyer et Martine Acerra, dans le dernier tiers du XVIII^e siècle la marine espagnole occupait la troisième place parmi les puissances navales européennes, avec une flotte de guerre de 222 navires, dont 72 vaisseaux, et 50 000 hommes ; la France venait en deuxième position, avec 291 bâtiments – dont 81 vaisseaux – ; la Grande-Bretagne, alignant un total de 661 navires – 195 vaisseaux – et 100 000 hommes (Jean Meyer & Martine Acerra, *Marines et Révolution*, Rennes, Ouest-France, 1988).

à des problèmes identiques, accrus par la nécessité d'avoir des équipages plus étoffés que ceux des Britanniques⁶.

Le système de mobilisation français était semblable à l'espagnol. Depuis les années 1670-1680, il reposait sur une inscription des gens de mer sur des registres qui les obligeait à servir par classes sur les navires du roi. Pris en charge par une administration par départements et par quartiers, les hommes étaient sous le contrôle de commissaires des classes. Inscrits sur les registres, ils étaient dispensés de toute autre forme de service militaire. Quand ils n'étaient pas de service, ils pouvaient s'embarquer à la pêche ou au commerce. En cas de blessure ou d'invalidité, ils bénéficiaient d'une pension. Ce n'était qu'en cas d'urgence que la Marine royale recourait à la presse. Les classes suscitérent, comme en Espagne, une résistance au service, avec des procédés pour y échapper allant jusqu'à la désertion. Mais elles fonctionnèrent assez bien jusqu'à la fin de la guerre d'Indépendance américaine. Le nombre de « marins classés » atteignit un maximum de 84 029 hommes en 1787.

138

La Révolution française provoqua des changements considérables dans les effectifs de la marine de guerre. L'épuration politique et antiaristocratique frappa un corps d'officiers majoritairement noble, homogène, avec un esprit commun, très efficace et combatif. Pour combler le vide on eut recours, entre autres moyens, à la marine marchande. Les officiers qui en étaient issus connaissaient la navigation mais pas la guerre navale et ses techniques. Cela explique la prudence de nombre de marins français et le blocus imposé par les Britanniques pendant les décennies suivantes, ce qui empêcha tout entraînement régulier des escadres en haute mer. Mais le manque de marins porta, comme en Espagne, à recourir à des levées ainsi qu'à des fantassins ou des artilleurs afin de compléter les équipages⁷.

Dans la Real Armada, toute une législation bourbonnienne, héritière du siècle précédent, avait été mise en place à partir de 1717 afin de développer

6 Pendant la guerre de Sept Ans un vaisseau français de 74 canons avait 7,8 % de marins en plus que son homologue britannique. Le meilleur entraînement des équipages britanniques se constate aussi dans le rapport officiers-matelots : 1 pour 63 sur les vaisseaux britanniques contre 50 à bord de ceux français. Voir Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, op. cit., p. 225. Dans la Real Armada, le total de l'équipage dépassait de 20 % ce qu'on constatait chez les Britanniques ; Agustín Rodríguez González, « Los españoles en Trafalgar : navíos, cañones, hombres y una alianza problemática », dans Agustín Guimerá, Alberto Ramos & Gonzalo Butrón (dir.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2004, p. 208.

7 Martine Acerra & André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, op. cit., p. 151-195 ; André Zysberg, « Les officiers et les équipages de la marine militaire française (fin XVIII^e siècle au début XIX^e siècle) », dans Agustín Guimerá & Víctor Peralta Ruiz (dir.), *Actas de la VIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna (Madrid, 2004)*, t. II, *El equilibrio de los imperios. De Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, p. 795-818.

la Matrícula de Mar. Comme en France, elle consistait en un enregistrement obligatoire des marins, patrons, pêcheurs, calfats et charpentiers de marine dans les trois départements maritimes. Ces immatriculés devaient servir le roi dans des campagnes de mer bien déterminées et ne pouvaient quitter l'Espagne sans autorisation. En échange, on leur promettait l'exemption de service militaire et le monopole des activités maritimes : commerce avec l'Europe, l'Amérique et le Maroc, cabotage, pêche, acheminement du courrier maritime, patronage de navires, etc. Ils étaient protégés par le *fuero militar*. On leur donna même des distinctions honorifiques en 1786.

Pour autant, servir dans la Real Armada n'avait rien d'attrayant. Le manque de vêtements, l'alimentation avariée, l'absence d'hygiène, les infirmités survenues à bord, la rigueur de la discipline, les risques de la navigation et du combat et, à la fin du siècle, l'incapacité dans laquelle se trouvait la Real Armada de verser les soldes au moment voulu décourageaient le patron ou le marin immatriculé. Les choses prenaient un tour picaresque. Par conséquent, la pêche et le commerce ne furent pas le monopole des immatriculés sur qui retombait pourtant le service dans l'Armada. En temps de guerre, les activités maritimes étaient exercées par des gens qui n'étaient pas de mer, et même par des marins qui se moquaient bien de la Matrícula. Les navires de la *Carrera de Indias*, par exemple, abusaient de la permission royale de recruter dans certaines proportions des marins non immatriculés. Par ailleurs, les difficultés financières de la fin du XVIII^e siècle furent à la longue préjudiciables à la crédibilité du système puisque les soldes n'étaient pas versées, hormis à certains moments. La désertion des marins immatriculés était donc à l'ordre du jour, leur faisant abandonner les navires de commerce une fois dans un port américain. Les pilotes et les contremaîtres, par exemple, tentaient par tous les moyens d'échapper à leurs obligations militaires, compte tenu de la perte d'argent et de responsabilité qu'ils subissaient à bord des bâtiments de guerre par rapport à ceux de commerce, en plus de la grande rigueur de la discipline⁸.

8 La bibliographie sur les marins et la Matrícula de Mar est considérable. En plus de José P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, op. cit., 1981, voir José María Blanca Carlier, « Los colegios de pilotos, la Academia de Guardiamarinas y otros centros docentes de la Armada », *RHN*, vol. 11, n° 40, 1993, p. 41-57 ; Roberto Fernández Díaz & Carlos Martínez Shaw, « La gente de mar en la Cataluña del XVIII », en *Primer congrés d'història moderna de Catalunya*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1984, t. I, p. 553-567 ; *id.*, « La pesca en la España del siglo XVIII. Una aproximación cuantitativa (1758-1765) », *Revista de Historia Económica*, vol. 2, n° 3, 1984, p. 183-201 ; *id.*, « Las revistas de inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII », dans Carlos Martínez Shaw (dir.), *El derecho y el mar en la España moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, p. 241-271 ; Andrés Guirau de Vierna, « El profesional del mar : reclutamiento, nivel social, formación », dans *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración. I Jornadas de historia marítima*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Militar, 1989 ; Olga López Miguel et Magda Mirabet i Cucala, « La institucionalización de la Matrícula de Mar : textos normativos y consecuencias para la gente

Par une espèce de cercle vicieux, les organismes de l'Armada chargés de la Matrícula avaient rendu le système très complexe et accru le nombre de leurs agents. Un corpus législatif énorme qui s'était développé dans le dernier tiers du XVIII^e siècle était le symptôme de l'ambiance belliqueuse qui régnait, marquée par l'accroissement spectaculaire de la flotte de guerre et les problèmes difficiles qui en résultaient, comme la nécessité de disposer de davantage de marins.

Malgré tout, les résultats de cette politique furent à première vue un succès. Le nombre de marins immatriculés dans les trois départements maritimes s'accrut d'une manière extraordinaire pendant la période qui fut celle du commerce libre avec l'Amérique (1778-1792). Selon les statistiques publiées par Vázquez Lijó, on passa de 40 000 immatriculés en 1780 à 75 470 en 1792. Si nous allons dans le détail, celles des années 1785-1787 nous donnent le panorama suivant : 4 324 patrons, 34 549 marins au service (artilleurs, marins et mouses), 12 410 marins inaptes (vieux et invalides), plus 402 officiers marinières (pilotes, contremaîtres et gardiens) et 3 286 novices ou pages, ce qui fait un total de

140

de mar y maestranza », dans Carlos Martínez Shaw (dir.), *El derecho y el mar en la España moderna*, op. cit., p. 217-239 ; Carlos Martínez Shaw, « La pesca en la Cataluña del siglo XVIII : una panorámica », dans *Según congrès d'història moderna de Catalunya*, Barcelona, t. II, 1988, p. 323-338 ; Ángel O'Dogherty, « La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III », *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, t. IX, 1952, p. 347-370 ; Hugo O'Donnell & Duque de Estrada, « La orgánica naval », dans Vicente Palacio Atard et al., *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989, p. 53-76 ; id., « Las reformas de la Armada », dans *Temas de historia militar. Actas del Primer congreso de historia militar (Zaragoza, 1982)*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1988, t. I, p. 341-374 ; Adelaida Sagarra Gamazo & María Nieves Rupérez Almajano, « La desertión en la marina española del siglo XVIII », *RHN*, vol. 9, n° 35, 1991, p. 63-75 ; Carmelo Vassallo Borg, « El reclutamiento de marineros malteses en la Armada española durante la segunda mitad del siglo XVIII », *RHN*, vol. 8, n° 30, 1990, p. 21-29. Voir aussi les études récentes de Álvaro Chaparro Sainz, « El Real Seminario Patriótico de Vergara y la Armada: la formación de los marinos a finales del siglo XVIII », dans Manuel-Reyes García Hurtado, *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2016, p. 363-383 ; Marta García Garralón, « Taller de mareantes ». *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*, thèse sous la dir. de Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Fundación Cajazol, 2007, 2 tomes ; id., « Trabajos y penalidades de la vida a bordo. La gente de mar en los navíos de la Edad Moderna », dans Manuel-Reyes García Hurtado, *La Armada española en el siglo XVIII*, op. cit., p. 233-260 ; id., « Los ojos del buque : los pilotos de los navíos del rey (1748-1846) », dans Juan José Sánchez Baena, Celia Chaín-Navarro & Lorena Martínez-Solís (dir.), *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, Murcia, Ministerio de Defensa-Editum, 2011, p. 188-213 ; Manuel Martínez Martínez, *Los forzados de marina en la España del siglo XVIII (1700-1775)*, Almería, Universidad de Almería, 2011 ; Juan José Sánchez Baena, « Aspirantes a oficiales de la Real Armada en la Academia ilstrada del Mediterránea : esplendor y crisis (1776-1824) », dans Manuel-Reyes García Hurtado, *La Armada española en el siglo XVIII*, op. cit., p. 329-361 ; José Manuel Vázquez Lijó, « Las deserciones de marinería en la Armada española del siglo XVIII : actores, cifras y escenarios », dans Manuel-Reyes García Hurtado, *ibid.*, p. 262-284 ; José Manuel Vázquez Lijó, *La Matrícula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*, thèse sous la dir. d'Ofelia Rey Castelao, Universidade de Santiago de Compostela, 2005.

54 971 immatriculés. On ne compte pas ici la *gente de maestranza*, soit les charpentiers de marine et les calfats⁹.

Cette amélioration du recrutement naval s'observe clairement lors de la crise de Nootka en 1790. L'Espagne fut en mesure d'armer 36 vaisseaux en seulement trois mois, en plus de ceux qui étaient déjà en service. Tant de rapidité et d'efficacité étonnèrent les Britanniques eux-mêmes. Ainsi, au début du conflit, l'Armada avait joué son rôle de dissuasion. Ses adversaires avaient saisi les possibilités royales d'un pouvoir maritime plus efficace¹⁰.

À la date de 1792, si l'on suit le règlement sur les équipages de 1788, il fallait 33 303 hommes pour les 68 vaisseaux et 42 frégates existant alors, et plus de 9 000 pour les unités plus petites, soit un total de 42 000 hommes. Encore faut-il ajouter à ce chiffre celui de la maistrance des trois arsenaux. La situation n'était pas brillante. Les chiffres inclus dans les états généraux de l'Armada en 1792-1795, publiés par Merino Navarro, distinguent les patrons, les marins aptes et inaptes et la maistrance des arsenaux. La réalité de la Matrícula s'avère préoccupante¹¹.

Tableau 1. États généraux de l'Armada (1792-1796)

Année	Patrons	Marins aptes	Marins inaptes*	Maistrance	Total
1792		51 737	16 743	6 990	75 470
1793	6 251	38 777	13 223	7 410	65 661
1795	6 595	38 822	11 444	8 076	64 937
1796	6 206	37 214	11 995	8 371	63 786

* En incluant dans ce chiffre, celui peu élevé des gens de maistrance inaptes.

En effet, hormis la Matrícula exceptionnelle de 1792 qui traduit la croissance de la navigation marchande au temps du commerce libre, celles des autres années présentent des chiffres de marins aptes qui sont très voisins. Mais les données officielles de la Matrícula masquent de grandes carences, comme on peut s'en rendre compte dans un rapport de 1789 (tableau 2, page suivante).

9 *Ibid.*, p. 558, tableau 22.

10 Observations du consul britannique Anthony Merry, Madrid, 29 avril 1790, citées par Jeremy Black, « Naval power, strategy and foreign policy, 1775-1791 », dans Michael Duffy, *op. cit.*, p. 108.

11 José P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII, op. cit.*, 1981.

Tableau 2. Marins aptes nécessaires (1789)

	Recensement	Sous-total	Total
Marins aptes existants	32 086		32 086
<i>Gente de mar</i> nécessaires			
- Règlement de 1788		41 573	41 573
- Artilleurs, marins, mouses			
- 73 vaisseaux, 45 frégates, 68 petits bâtiments			
1 % de <i>gente</i> pour caréner/recouvrir les navires	-4 157	37 416	
<i>Gente de mar</i> travaillant dans les arsenaux			
(dotation d'un vaisseau de 74 canons dans chaque arsenal, selon le règlement de 1788)	+1 032	38 448	
3 % de malades dans les hôpitaux	+1 153	39 601	
Marins manquants			-7 515

142

Dans ces calculs, il n'est pas tenu compte des pertes par désertion ou mortalité pendant le service. Même ainsi, la *Matrícula* ne couvre pas les besoins minimaux. Par ailleurs, si on avait utilisé la totalité des marins aptes, en cas de crise diplomatique ou de déclaration de guerre, il n'en serait plus resté pour le commerce et la pêche qui se seraient alors trouvés entre les mains des non immatriculés. En outre, on ne pouvait compter sur des remplaçants pour l'année d'après¹².

L'économie maritime espagnole ne permettait pas davantage, de l'avis informé du lieutenant général Mazarredo à cette époque :

[...] et toute la navigation marchande de la nation en dehors de ses côtes dans les années les plus fastes, celles de 81 à 92, n'employait pas plus de 5 800 marins ; le reste de la *Matrícula* s'occupant à une petite pêche de poisson frais, hormis les sardines en Galice, et à un très petit cabotage. Tel est le vrai baromètre de ce que la nation peut armer.

Cela explique, toujours selon Mazarredo, le recul important du nombre de marins aptes dans la *Matrícula* de 1793 puis celles des années suivantes :

[...] et ainsi V. M. a vu dans tous les préparatifs de guerre que, malgré les milliers d'hommes figurant sur les listes de la *Matrícula*, depuis le début il faut racler ce qu'on peut pour les 30 ou 40 premiers navires... Et ne pas chercher parmi ces déchets les remplacements indispensables l'année suivante, encore que l'on se tourne vers des marins absolument inaptes et que l'on cherche des auxiliaires terrestres pour les travaux de la pêche.

¹² AMN, leg. 2381, f° 300-310, 23 juin 1789 intendant de marine Joaquín Gutiérrez de Rubalcava au secrétaire d'État Antonio Valdés, Isla de León (San Fernando).

La régénération des hommes de mer devait donc être une priorité pour la monarchie. Pour cela, Mazarredo recommandait d'abolir tous les privilèges liés à la pêche, de développer le cabotage et d'accroître la navigation hauturière qui, à son tour, dépendait des exportations, des fabriques et des industries de la nation¹³.

Quant à la *Matrícula*, Mazarredo plaidait pour un système plus opérationnel et moins coûteux : « [...] la nécessité d'un ouvrage nouveau, sur un plan simple [...] sans compliquer la machine avec plus de roues qu'il ne lui en faut pour se mouvoir, ni l'alourdir avec des dépenses dont la multiplication est aussi inutile que nuisible¹⁴. »

Les marins aptes avaient perdu en importance dans la *Matrícula* de la fin du XVIII^e siècle, tant en nombres absolus qu'en pourcentage. Cette disproportion, difficile à réduire compte tenu des facteurs signalés précédemment, affectait la capacité de manœuvre des navires de guerre et, par conséquent, celle opérationnelle de la flotte. Les marins immatriculés subissaient une surcharge liée au fait d'être embarqués pour des campagnes consécutives. Comme nous l'avons déjà indiqué, la Real Armada faisait appel à des volontaires, étrangers ou nationaux – dépourvus de formation maritime – et recourait à l'affectation contrainte de vagabonds et de forçats, ce qui donnait lieu à de nouvelles désertions.

LA REAL ARMADA POSSIBLE : LES NAVIRES QU'ON POUVAIT ARMER

En conséquence de ce qui vient d'être avancé, l'armement naval devait, selon certains experts, être en accord avec la réalité socio-économique du pays. Par exemple, quand Mazarredo prit le commandement de l'escadre de l'Océan en 1797, bloquée à Cadix par les Britanniques, il fut très clair à ce sujet, évoquant les défauts de l'armement réalisé pendant la guerre contre la Convention :

Le mal vient de ce que, depuis 1793, on a armé plus que l'on ne pouvait pourvoir et payer ; l'effectif des gens de mer ne correspond pas aux listes des matricules et on complète mal avec des vagabonds et d'autres qui ne sont pas des hommes de mer. De là viennent le dénuement et la misère, les infirmités dès le début, de

13 Mazarredo au secrétaire d'État Mariano L. de Urquijo, Aranjuez, 10 mai 1801, cité d'après Cesáreo Fernández Duro, *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 1973, éd. facsimil, t. VIII, p. 233-234.

14 José de Mazarredo, *Reflexiones acerca de instituciones de marina militar, para contraerlas a la reciente Ordenanza de la Matrícula de Mar*, s.d. (AMN, leg. 2376, f° 182-187). Ailleurs, il mentionne la décadence de la *Matrícula* et la nécessité de « relever cet édifice qui est effectivement sur le point de s'écrouler » et pour cela il demande deux choses : « 1. la volonté résolue du roi ; 2. fermeté et justice pour l'accomplir. » (AMN, leg. 2391, f° 197-199, Mazarredo au secrétaire de la Marine Pedro Cornell, Paris, 27 juin 1800).

là aussi les épidémies qui sont arrivées avec de tels marins cette année-là et les suivantes, 1794 et 1795.

Vers 1797, la Real Armada avait connu une rapide décadence en seulement deux années, un phénomène bien connu. C'est pourquoi Mazarredo affirmait qu'on ne pouvait pas armer plus de 26 vaisseaux, 11 frégates et 3 brigantins pour son escadre. Cela correspondait à l'enrôlement de pas moins que 3 388 artilleurs, 3 754 marins, 4 340 mousses et 800 pages (novices), en plus de la maistrance et des soldats embarqués. En définitive, on ne put armer que 21 vaisseaux à Cadix cette année-là, et à grand peine. Ces chiffres de navires susceptibles d'être armés pour une seule escadre contrastent avec le nombre de ceux qui existaient alors dans l'Armada, une soixantaine¹⁵.

À ce moment-là, son major général et chef d'état-major, le brigadier Antonio de Escaño, imputait de nouveau les maux de l'Armada à ses marins. Le recrutement de gens de levées ou de condamnés, le retard des soldes ainsi que les carences de l'alimentation et de l'hygiène à bord ne favorisaient pas les marins dans l'Armada : « Tout cela réuni dissuade l'Espagnol de devenir marin, l'obligeant à fuir la mer que l'on tient dans d'autres pays pour la source d'une inépuisable prospérité et chez nous pour un châtement¹⁶. » Après avoir adapté les besoins à la réalité, l'Armada devait développer l'entraînement des officiers et des équipages à la manœuvre.

144

COMPÉTENCE MARITIME

À la Real Academia de Guardiamarinas, fondée à Cadix en 1717, s'ajoutèrent celles de Carthagène et du Ferrol, en 1776. Dans la formation d'un officier, sa compétence marine était essentielle : manœuvrer parfaitement son vaisseau, suivre sa route, connaître sa position en mer, réaliser des tables astronomiques. Il existait en outre une école pratique pour les futurs officiers. Les élèves des académies royales de gardes-marine ne tardaient pas à avoir l'occasion d'exercer leurs connaissances maritimes et militaires en embarquant pour les croisières contre les corsaires nord-africains, ce qui était une rude école pour la guerre navale.

Mais il y eut plus. À partir du milieu du XVIII^e siècle, avec Jorge Juan, un programme de formation scientifique avait été mis en place. Les officiers ne

¹⁵ AHN, leg. 4039, doc. 1 et 2, Mazarredo au secrétaire d'État Manuel Godoy, Cadix, 17 novembre 1797.

¹⁶ Si l'on s'en était tenu à choisir des sujets jeunes et sains, on n'aurait eu que de quoi armer douze vaisseaux, selon Antonio de Escaño (*Diario de la mayoría general de la escuadra del Océano*, Cadix, 1797-1799), Francisco de Paula Quadrado y De Róo (*Elogio histórico del excelentísimo señor Don Antonio de Escaño*, Madrid, 1852, p. 23, 97) et Enrique Barbudo Duarte (*Don José de Mazarredo. Teniente General de la Real Armada*, Madrid, 1945, p. 166-173, 188).

devaient pas seulement maîtriser les nouveaux instruments et les techniques de mesure, mais également avoir reçu une formation théorique : physique, mécanique appliquée, astronomie nautique et navigation astronomique avec des mathématiques de haut niveau comme science expérimentale. Ce programme fut réinstauré lorsque Antonio Valdés fut secrétaire de la Marine (1783-1795) afin de donner une suite au grand cycle d'expéditions et de voyages hydrographiques qui marqua le dernier tiers du XVIII^e siècle. Cette formation avancée cherchait en outre à perfectionner les diverses institutions de l'Armada en lien avec la navigation : académies des gardes-marine, observatoire astronomique, dépôt hydrographique, arsenaux, etc. À partir de 1785 fut mis en œuvre dans les trois académies de gardes-marine un cours d'études supérieures afin de donner un excellent niveau scientifique aux futurs officiers, que l'on doit à un grand marin et scientifique, Gabriel Císcar.

Mazarredo lui-même, excellent marin, fut un grand promoteur de cette formation et des explorations scientifiques. Certains officiers sous ses ordres dans l'escadre de l'Océan furent remarquables comme marins et comme hommes de science, participant à ces entreprises : Cosme D. Churruca, Dionisio Alcalá Galiano, Francisco J. de Uriarte et Cayetano Valdés. Tous les quatre se trouvèrent à Trafalgar¹⁷. Ces officiers se distinguèrent également en tant que commandants de leurs vaisseaux lors de différentes campagnes. Churruca offre un bon exemple de cette symbiose entre l'excellent marin scientifique et le remarquable capitaine de vaisseau. Les instructions qu'il rédigea pour son vaisseau, le *Conquistador*, pendant le séjour de l'escadre de l'Océan à Brest, en 1799-1802, sont particulièrement intéressantes. Il y détaille tous les aspects relatifs à la manœuvre du bâtiment par son équipage. Rien n'y manque¹⁸. D'autres officiers, comme Gravina, ont montré l'étendue de leurs dons. Ce fut le cas lorsque, commandant la frégate *Paz*, il fit en 1789 l'aller et retour Cadix - Carthagène-des-Indes avec une rapidité inouïe. Une autre fois, il hissa sa marque sur le vaisseau *Neptuno*, commandé par Cayetano Valdés avec qui il réalisa une rapide traversée du Ferrol à Saint-Domingue en 1802. Dans les deux cas, compatriotes et étrangers parlèrent d'un véritable exploit¹⁹.

17 Il y a une considérable bibliographie sur les liens entre l'Armada et les sciences. Voir la section « Sciences » dans la bibliographie de ce volume.

18 Cosme D. Churruca, *Instrucciones particulares del navío Conquistador, del que es comandante, Brest, 1799* (AMN, leg. 1265). Voir les n° 40, officier de manœuvre du gaillard d'arrière ; 50, pilotes ; 59, contre maître et gardiens ; 76, gabiers ; 89, soute aux câbles ; 89, au pied du grand mât à tous les ponts ; 90, au pied du mât de trinquet et de misaine et 94, à la manœuvre.

19 Francisco de Paula Pavia, *Galería biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, Madrid, Imp. F. García y D. Caravera, 1873, t. II, p. 127, 133.

Mais le problème principal était l'entraînement à la mer de l'équipage. Jamais l'Armada n'eut les moyens d'éviter cet écueil. Pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle, des écoles de navigation furent établies dans des ports de commerce importants, avec le soutien des consulats de commerce, ainsi à Malaga, Barcelone, Saint-Sébastien, Bilbao et La Corogne. Mais leurs résultats demeurèrent limités. La qualification nautique des marins immatriculés était très faible, la plupart d'entre eux étant des pêcheurs côtiers.

Cette déficience fut notoire pendant la guerre d'Indépendance américaine. Lors de la campagne conjointe hispano-française de juillet 1782 dans la Manche, les deux alliés avaient admiré le bon ordre de l'escadre espagnole et la prévoyance de son commandement, navigant même avec des baromètres. Mazarredo était son major général et Escaño son adjudant. Toutefois, la supériorité numérique alliée n'avait pas empêché Lord Howe d'éviter le combat, grâce à la plus grande vitesse de ses navires. Et Mazarredo lui-même de prendre le ciel à témoin : « Voyez donc, mon ami, si le jeu est le même de rester là à perdre et non à gagner ; inférieurs, nous sommes sacrifiés ; supérieurs, nous sommes inutiles... Est-ce là une marine²⁰ ? »

146

En octobre de cette même année, l'escadre combinée sous le commandement de Luis de Córdoba, avec la supériorité numérique, attaqua les navires de Lord Howe dans les eaux du cap Espartel, ce à quoi Gravina prit également part. Le major général Mazarredo et son adjudant Escaño y firent preuve de leur talent maritime : « [...] les ennemis admirèrent les manœuvres des Espagnols, leur ligne de combat rapidement formée, la prompte installation du navire amiral au centre de la force qu'il menait et la manière dont l'arrière-garde força de voiles au bon moment en réduisant la distance²¹. » Mais les navires britanniques furent les plus rapides et les meilleurs manœuvriers, si bien qu'ils purent s'échapper. Mazarredo, probable rédacteur du rapport, tira de cette action deux conclusions :

1. qu'à la mer, rien ne compense l'avantage de la voile ; 2. que pour le savoir, l'escadre anglaise peut entreprendre de venir dans ces mers [...] car elle est maîtresse en toute manœuvre²².

20 AMN, leg. 2381, f^o 8-11, lettre de Mazarredo, en Manche, 30 juillet 1782.

21 Francisco de Paula Quadrao y De Róo, *Elogio histórico del excelentísimo señor Don Antonio de Escaño*, op. cit., p. 7.

22 Rapport sur le combat du cap Espartel, 20 octobre 1782 ; « Informe sobre el combate del Cabo Espartel, 20 octubre 1782 », *RHN*, vol. 11, n^o 40, 1993, p. 95-104. Un contemporain, le marin José de Vargas Ponce insiste aussi sur la rapidité de la fuite britannique : « Même si le 20 octobre ils s'attendaient à subir une bordée de la *Trinidad*, à bord de laquelle était D. Antonio de Escaño, ils n'osèrent pas s'arrêter de crainte d'endurer la seconde et ne durent leur salut uniquement à la rapidité de leur fuite. » (José de Vargas Ponce, *Elogio histórico de D. Antonio de Escaño*, éd. de Jorge F. Guillén, Madrid, 1962, p. 21.)

En 1795, lorsque Mazarredo prit le commandement de l'escadre de la Méditerranée, les choses ne s'étaient pas améliorées. Il défendit alors la nécessité pour elle de parvenir à des préparatifs maritimes suffisants, démontrant, exemples à l'appui, qu'un navire britannique mettait quatre fois moins de temps qu'un espagnol pour réaliser diverses manœuvres à la voile. Il insista sur la nécessité d'un entraînement intensif afin de rejoindre à peu près le niveau de la Royal Navy :

[...] la solution est de faire confiance au général commandant l'escadre pour que fort de son observation, de son savoir, de son zèle, de l'aide de ses officiers les plus intelligents et plus doués comme marins pour la bonne marche des préparatifs, on le voit réglant tout, laissant tomber les routines grossières et mettant en usage de quoi faire avancer [...]. Pour cela, j'ai indiqué une période de trois mois de discipline. Il les faut à nos équipages et à nos officiers²³.

Mazarredo fit la preuve que la compétence maritime était à la portée de la Real Armada, l'escadre de l'Océan ne subissant aucun contretemps grave en 1799, lors des différentes navigations effectuées dans les eaux péninsulaires, ainsi que pendant son voyage de Cadix à Brest avec l'escadre française de l'amiral Bruix²⁴.

ÉPILOGUE : LE PLAN DE RÉFORME NAVALE D'ANTONIO DE ESCAÑO (1807)

Le comportement à la mer de l'escadre combinée franco-espagnole à Trafalgar a été bien étudié. Après la bataille, le secrétaire d'État Manuel Godoy décida de mettre finalement en place une amirauté espagnole. Elle le fut en 1807 et compta divers officiers prestigieux dont Escaño. Le lieutenant général José de Mazarredo n'y figura pas, étant le grand absent de la politique navale du moment. Escaño se mit alors à rédiger un plan de réforme de l'Armada, dans lequel il donna une grande importance à la manœuvre²⁵. En premier lieu, il conseillait de mettre l'Armada en accord avec la situation réelle du pays : « [...] si la nation espagnole ne dispose pas d'autres moyens, ordinaires ou non, que ceux permettant de soutenir, par exemple, dix vaisseaux et vingt frégates de guerre, on ne doit pas aller au-delà des calculs permettant d'obtenir le nécessaire

23 AHN, Estado leg. 4039, doc 1, Mazarredo au secrétaire de la Marine Antonio Valdés, dans le golfe de Valence, 27 août 1795.

24 Jose María Carlá, *Navíos en secuestro. La escuadra española del océano en Brest (1799-1802)*, Madrid, Instituto histórico de Marina, 1951.

25 Antonio de Escaño, *Ideas del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño sobre un plan de reforma para la marina militar de España. Publícalas en honor de aquel general su ayudante que fue en el Almirantazgo y actual teniente de navío de la Armada nacional, D. Manuel del Castillo y Castro*, Cádiz, 1820, en la imprenta gaditana de D. Esteban Picardo, 63 p.

et l'accessoire pour ce budget²⁶. » Conséquence de ce qui a été dit, il mettait en relation, comme Mazarredo, la structure sociopolitique de l'Espagne avec l'accroissement du nombre de marins, reliant divers facteurs : extension de la côte et de ses établissements urbains, marine marchande, commerce, agriculture, manufactures et population. Sans un bon système intégrant ces variables, il ne pourrait y avoir une population de gens de mer abondante et expérimentée, susceptible d'être intéressée par le service du roi : « Toutes les ordonnances, tous les règlements, tous les privilèges qui se peuvent imaginer, ne créeront pas le moindre marin, s'ils ne lui sont d'aucune utilité dans son activité²⁷. » Ce fait était d'importance puisque Escaño tenait les gens de mer pour l'élément clef de l'Armada, sans lequel celle-ci ne pourrait remplir la fonction qui était la sienne : « La marine militaire est une milice authentique et honorable, d'autant plus estimable que le bon exercice de ses fonctions nécessite un long et rude apprentissage²⁸. »

148

Escaño connaissait bien les risques inhérents à cette activité : « Les hommes de mer, habitués à frôler la mort à tout moment, se montrent si courageux et téméraires que leurs actions en commun portent aussi ce caractère²⁹. » Par conséquent, cette catégorie devait être l'objet de tous les soins : « Avant toute chose, il faut exécuter religieusement ce qui a été convenu avec elle, qu'on ne la trompe pas, qu'on l'attire au lieu de l'effrayer ; en définitive, que le crédit se rétablisse et se consolide³⁰ [...] »

Il fallait exclure du service les hommes de levée et les condamnés afin de ne pas nuire au travail des authentiques marins. Leurs soldes devaient être versées ponctuellement et des maisons pour invalides devaient être créées dans chaque département afin que les marins inutiles au services puissent y être à l'abri. Ce n'était pas qu'un acte de justice mais un moyen d'attirer les marins. Escaño se préoccupait en plus que le bord fût bien tenu afin d'éviter à l'équipage les infirmités : savon, rasage, nourriture, boisson, vêtements, hamacs, propreté des couvertures, etc. En définitive, cet illustre officiel réclamait la suppression de la *Matrícula de Mar*, « corps monstrueux et nuisible », à cause de son inutilité. Il fallait transférer cette tâche aux corps municipaux qui pourraient avoir une connaissance exacte des habitants ayant une activité maritime et les appeler à l'Armada, à tour de rôle. En appelant à une nécessaire complémentarité des institutions, cette fonction dépassait les tâches propres à l'Armada : « S'il n'y a

²⁶ *Ibid.*, p. 11.

²⁷ *Ibid.*, p. 41.

²⁸ *Ibid.*, p. 9.

²⁹ *Ibid.*, p. 55.

³⁰ *Ibid.*, p. 41.

pas de marins, c'est à l'État qu'il revient de faire en sorte qu'il y en ait, [et] non pas à la marine. »

Escaño critiquait le coût économique élevé de la *Matrícula*. Avec ce qu'il fallait dépenser pour ses employés, l'Armada aurait pu entretenir trois frégates de 40 canons. Mais il allait plus loin encore. Dans une lecture sociale de l'Armada, le major général défendait un système plus opérationnel puisqu'il représentait, entre autres choses, la fin du corps des officiers qui avait construit un réseau d'intérêts personnels à l'intérieur de la *Matrícula* :

Ce corps se trouve dans un état véritablement monstrueux, que l'on ne connaissait pas jusqu'à récemment ! On y trouve trois généraux, avec les sergents-majors, les adjudants et les commis qui correspondent... Il s'y trouve également des brigadiers, des capitaines de vaisseau et de frégate, des lieutenants de vaisseau, etc., des officiers supérieurs et des sous-officiers, etc., du ministère, avec leurs subalternes... Qui pourra dire ce qui se cache dans ce labyrinthe crétois ? Et tout cela pour quoi ? Pour rien. La *Matrícula* se réduit d'année en année³¹.

Une fois obtenue la marine adéquate, on pourrait rechercher la perfection dans la manœuvre. Pour cela, Escaño insiste sur trois aspects fondamentaux : un équipage toujours en action, la nécessité d'une bonne formation nautique de l'officier et l'utilisation du matériel avec compétence. Se souvenant probablement des combats d'Espartel, de Saint-Vincent et de Trafalgar, Escaño défendait, tout comme Mazarredo, la supériorité de manœuvre comme la clef de la victoire :

Les armes principales à la mer sont le gouvernail et les voiles [...] on peut être certain sans témérité que, en quelque rencontre que ce soit avec l'ennemi, tout le reste étant égal, la victoire sera toujours au manœuvrier le plus expert [...] Car, en mer, ce ne sont pas les armes qui préludent à la victoire et l'assurent, sauf celles qui paraissent les plus faibles, les plus flexibles, bref les voiles³².

En bon professionnel, il reconnaissait aux Britanniques la supériorité dans la manœuvre qu'il avait lui-même expérimentée dans les combats auxquels il avait pris part :

Peut-être pourra-t-on comparer notre manière globale de manœuvrer avec celle des Anglais. Nous nous concentrerons sur quelques manœuvres en particulier et nous nous verrons forcés à confesser ce retard. Connaissions-nous le secret

31 *Ibid.*, p. 45-46.

32 *Ibid.*, p. 53.

pour se mettre à la cape ou pour surmonter un gros temps ? Pour jouer avec la mer en toutes directions, comme ils le font à l'étonnement du monde entier³³ ?

L'officier n'avait pas à être omniscient ni à maîtriser toutes les spécialités. Sa formation serait fondamentalement maritime :

Il n'y a pas davantage de science pour l'officier de marine à proprement parler que le pilotage et la manœuvre, avec quelques autres connaissances accessoires [...]. Pour le reste, de la pratique, davantage de pratique, encore et toujours de la pratique de la mer, c'est cela qui est nécessaire³⁴...

150

Pour y arriver, les navires de guerre ne devaient pas rester au port, sinon le temps nécessaire pour l'avitaillement, l'aiguade, charger du matériel, réparer les avaries. Cette idée avait pu lui être inspirée par sa longue expérience des durs blocus et des croisières continuelles qu'effectuaient les Britanniques par tous les temps. Escaño consacra un autre paragraphe aux pilotes, les seuls à mériter ses louanges, pour défendre une amélioration de leurs soldes, de leurs honneurs et de leurs perspectives. La catégorie des contremaîtres, fondamentale pour la manœuvre du vaisseau, devait aussi être traitée avec justice. Mais la manœuvre dépendait non seulement des hommes mais aussi du matériel qui devait être de la meilleure qualité, « aussi fin et léger que la plume », à l'imitation des Britanniques : garnitures, cordages, machines, guindeaux, etc.

Escaño devait s'attendre à ce que son projet de réforme navale ne soit pas bien reçu par le gouvernement de Godoy et le haut commandement de l'Armada. Il l'avait vaillamment conçu, allant aux racines du problème, sans s'arrêter aux pures apparences ni prêter attention aux possibles atteintes aux intérêts particuliers. De ce fait, il n'en vit jamais la réalisation. Son projet fut publié par son adjudant durant le premier gouvernement libéral espagnol (1820-1823), ce qui est très révélateur de l'atmosphère viciée qui avait régné en politique et dans l'Armada dans les dernières années du règne de Charles IV.

Traduit de l'espagnol par Olivier Chaline,
avec le concours d'Alexandre Jubelin

33 *Ibid.*, p. 11.

34 *Ibid.*, p. 10.

PILOTES ET CONDUITE DES NAVIRES SUR LES ROUTES MARITIMES ESPAGNOLES DU XVIII^e SIÈCLE

Marta García Garralón

Le pilote a été un personnage clef de la navigation tout au long de l'histoire. Jusqu'au début du XVIII^e siècle, il était considéré comme l'individu possédant les plus grandes connaissances techniques à bord du navire. De ses compétences comme de son habileté dépendaient en grande partie la vie des personnes, la sécurité des marchandises et l'arrivée du bateau, dans de bonnes conditions, au port de destination. En l'absence d'officier, le pilote était celui qui assumait le commandement à bord des vaisseaux de guerre¹.

La fonction de pilote ne pouvait pas être exercée par n'importe qui. Les responsabilités qu'elle impliquait ont fait rapidement prendre conscience aux autorités de l'obligation d'exiger, de la part des candidats au métier de pilote, des qualités bien précises. Les premiers règlements de la Casa de la Contratación de Séville (l'organe directeur du trafic maritime marchand avec les Indes) exigent déjà du pilote d'être *cristiano viejo* (non descendant de Juif, ou de Maure, ni condamné par l'Inquisition), en même temps qu'un sujet dévoué et de bonnes mœurs. La loi établissait en outre une curieuse condition : l'aspirant pilote devait être quelqu'un à qui l'on pouvait confier son navire². D'autres dispositions exigeaient de lui un jugement sûr, et qu'il ne fasse preuve, dans sa conduite, d'aucun vice tel que le fait de jurer ou le blasphème³. Toutes ces vertus le prédisposaient à devenir un homme de mer raisonnable et responsable. Finalement, de telles exigences visaient à garantir, dans la mesure du possible, l'élément le plus fragile et sujet à caution parmi ceux sur lesquels repose la bonne marche du commerce et de la navigation, à savoir la confiance.

1 Dans la navigation marchande le pilote et le capitaine étaient fréquemment une seule et même personne.

2 José de Veitia Linaje, *Norte de la contratación de las Indias occidentales dirigido al Excmo. Señor D. Gaspar de Bracamonte y Guzmán, Conde de Peñaranda. Gentilhombre de Cámara del Rey Nuestro Señor, de sus Consejos de Estado y Guerra y de la Junta de Gobierno Universal de estos Reinos y Presidente antes del Consejo Supremo de las Indias, ya del de Italia por José de Veitia Linaje, Caballero de la Orden de Santiago, Señor de la Casa de Veitia, del Consejo de Su Majestad, su Tesorero, Juez Oficial de la Real Audiencia de la Casa de la Contratación de las Indias*, Sevilla, Iuan Francisco de Blas, Impressor, 1672. livre II, chap. XII, section 8.

3 Loi 17, titre XXIII du livre IX de la *Recopilación de las Leyes de Indias*, 1680.

Mais, comment accédait-on alors à la profession de pilote ? Les voies permettant d'y parvenir étaient sans doute diverses. Naviguer et encore naviguer était la voie la plus courante depuis toujours, et qui continuait à prévaloir au XVIII^e siècle. L'individu faisait ses débuts à la mer à la place la plus modeste (celle de page ou mousse), pour progresser peu à peu dans la hiérarchie des gens de mer jusqu'à ce qu'il se familiarise avec la pratique du pilotage. Moussettes et marins parvenaient, après des années de navigation, à réunir la connaissance et l'expérience suffisantes pour se présenter aux examens qui leur accordaient le titre de pilote. Une fois créées, les écoles de navigation ont drainé une bonne part des individus qui accédèrent à la profession. Mais il existe aussi de nombreux exemples d'autres professions liées à la mer qui ont servi de passerelle pour parvenir à piloter un navire : des artilleurs, maîtres canonniers, canonniers, bombardiers et aussi des chefs de brigades de la marine décidaient d'échanger leur fonction contre le maniement des sextants sur la dunette.

152

Ce fait démontre l'extraordinaire mobilité qu'il pouvait y avoir entre les différentes professions de mer à bord d'un navire, y compris lorsqu'il s'agissait d'exercer un emploi à caractère spécialisé comme celui du pilotage. Il ne paraissait pas non plus incongru, surtout dans la navigation commerciale, qu'un pilote exerçât différents emplois en même temps. En 1762, le pilote de Fontarrabie, Nicolás d'Elizalecu, effectua différents voyages en Norvège comme capitaine, premier pilote et harponneur⁴. Un autre pilote ayant cumulé les emplois, Gerónimo Franco, a navigué en 1764 comme capitaine, pilote, sous-commissaire et maître de l'*aviso* du SM *San Nicolás* à partir du Ferrol, avec des plis du roi pour le gouverneur et capitaine général des provinces du Rio de la Plata⁵.

Il était commun de rencontrer, en même temps que l'exercice simultané de plusieurs fonctions, de véritables histoires de familles entièrement consacrées à la mer. Pour un pilote, la transmission de sa charge, de père à fils ou à neveu, n'avait rien d'étonnant. En lisant la documentation, on rencontre quelques pilotes naviguant avec leurs fils. Quelle meilleure école pourrait-on imaginer que celle d'un père à bord ? Le pilote Nicolás Berlinguero a eu la chance de naviguer durant ses premières années aux côtés de son père Domingo, premier pilote de galères, affecté à la galère *San Juan*. Son père décéda sous ses yeux, lors du siège de Messine en 1734, « d'une estocade dans la galère elle-même, portée par un Maure converti ». Nicolás, pilote et excellent dessinateur, transmet à son

4 AGS, secrétariat de la Marine (désormais SMA), leg. 206. Fontarrabie, 16 avril 1762, lettre de Nicolás d'Elizalecu.

5 AGS, SMA, leg. 207, 28 février 1767, états de services du pilote Gerónimo Franco.

tour la profession à son fils, Alejo, qui se distingua lui aussi par son habileté pour établir plans et cartes⁶. À de nombreux kilomètres de là, vers 1772, le capitaine de frégate Nicolás Losada naviguait dans les eaux des Caraïbes avec son fils Nicolás, inscrit en tant qu'aventurier (*aventurero*) et qui, plus tard, décida de se consacrer lui-même au pilotage⁷. Le cas du premier pilote Fernando del Hoyo est plus caractéristique encore. En 1780, il naviguait avec son fils José Antonio, encore élève de l'école de navigation et donc candidat au métier de pilote⁸.

En lisant les feuilles de service des pilotes espagnols du XVIII^e siècle, on peut avoir une bonne idée de l'expérience énorme acquise par ces marins au cours d'une vie consacrée tout entière à la navigation. La variété et la quantité des voyages accomplis les poussaient à « courir les mers » par les routes maritimes qui desservaient une grande partie de la planète. Si l'on s'interroge sur le type de navigations accomplies par les pilotes, on s'aperçoit que la variété de leurs embarquements et destinations donne une image fidèle de l'organisation complexe de la société de la période moderne, se traduisant par un maillage politique et territorial dispersé entre plusieurs continents, dans lequel les liens entre une grande partie de leurs territoires s'établissaient par la mer.

Une des distinctions les plus fréquentes différencie la navigation effectuée à bord des navires de guerre de celle accomplie sur les navires marchands. Le cas du système de navigation propre à la *Carrera de Indias* est particulier⁹. Sa mise en œuvre a commencé dès 1520, sous forme de convois de navires marchands, escortés de navires de guerre destinés à les protéger des attaques de pirates ou de puissances ennemies. Ce système répondait aussi à l'appellation de navigation de conserve. Les fameuses flottes des Indes, ou flottes de l'argent, ont eu recours à ce système de défense maritime éprouvé, obtenu après des années d'expérimentation, qui avait pour but de protéger les biens du commerce et l'acheminement de l'argent, lors des voyages de retour vers la péninsule. Mais, en plus de la navigation en convoi, naviguaient aussi à l'Amérique des *navíos de registro* ou *registros sueltos*, c'est-à-dire, des navires isolés. Les pilotes étaient également engagés pour conduire des *navíos de azogues* (transportant le

6 AGS, SMA, leg. 210, 26 avril 1779, États de services du lieutenant de frégate D. Nicolás Berlinguero, fils de D. Domingo, natif de Carthagène, âgé de cinquante-neuf ans : D. Nicolás Berlinguero, lieutenant de frégate et qui s'exerce en dessinant des plans à l'école de navigation de Carthagène demande sa promotion au grade de lieutenant de navire avec le salaire dont il bénéficie actuellement ; AGS, SMA, leg. 208, 16 septembre 1772, dossier d'augmentation du salaire d'Alejo Berlinguero, maître dessinateur de plans.

7 AGS, SMA, leg. 208, 9 février 1772 : D. Nicolás Losada, premier pilote inscrit de l'Armada demande l'emploi de lieutenant de navire en gardant sa fonction de pilote.

8 AGS, SMA, leg. 210, 22 février 1780 : D. Fernando del Hoyo, premier pilote de l'Armada demande une place de pilotin pour son fils, José Antonio, qui travaille « de manière méritoire » à ses côtés.

9 On désigne ainsi l'espace maritime et commercial qui s'étendait dans l'Atlantique central entre l'Espagne et les Caraïbes entre la fin du xv^e siècle et les années 1820.

mercure). Les premiers étaient de petits bateaux (paquebots du courrier) chargés de missions telles que communiquer des nouvelles au départ et à l'arrivée des flottes, ou transporter la correspondance officielle et celle des négociants¹⁰. Les *navíos de azogues* armés pour le compte du Trésor royal acheminaient le mercure extrait des mines péninsulaires jusqu'aux mines américaines¹¹.

Beaucoup de pilotes prenaient aussi place à bord des bateaux du roi en accomplissant un catalogue varié de missions pour le service royal telles que, par exemple, la conduite de vivres, d'équipement et de matériels, le transport des remises du *real situado* et des remises de dettes¹², le transport de troupes, d'inscrits maritimes¹³, ou de prisonniers entre les différentes places, prisons et ports de la monarchie.

Au-delà de ces navigations, une autre catégorie, très spécifique, se développait à des fins cartographiques et de reconnaissance des côtes, et dans lesquelles une partie des pilotes embarqués se spécialisaient dans l'établissement de plans, cartes et routiers maritimes. Divers embarquements avaient pour but de transporter un membre de la famille royale ou un dignitaire, circonstance ressortant particulièrement dans les états de service du pilote, et considérée comme un honneur.

154

Mais, s'il est un type de navigation pratiqué par la plupart des pilotes du XVIII^e siècle au cours de leur vie professionnelle, ou même de manière récurrente, c'est bien la course. Celle-ci revêtait des aspects aussi variés que les personnes qui l'exerçaient, ou contre lesquelles elle s'exerçait, et aussi divers que les navires engagés ou les zones géographiques dans lesquelles elle avait lieu. Quand on parlait d'organiser une opération course armée par un particulier ou l'Armada, on désignait la personne ou l'organisme qui finançait l'activité. On parlait aussi de course contre les Maures, course à l'Anglais, à l'Algérien, ou de celle organisée contre les marchands du commerce illicite... Cette navigation se pratiquait généralement avec des bateaux plus petits, tels que des chébecs espagnols, bélandres pirates, ou galiotes. De la même façon, la course pouvait prendre la dénomination de sa zone géographique : course des caps (depuis le Finistère jusqu'à Saint-Vincent), course auprès des côtes cantabriques, course de la mer Océane (de la Péninsule jusqu'aux îles des Açores, Corvo et Florès), course de

10 En 1756, ordre fut donné au président de la Casa de la Contratación d'embarquer des pilotes de guerre, à bord des avisos qu'expédiait annuellement la chambre de commerce. AGMAB, Pilotos, leg. 3365.

11 Sur les fonctions de ce type de navires, voir Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos, 1976, t. I, p. 174-180.

12 Quantités d'argent affectées au paiement de l'armée dans la vice-royauté du Pérou et le territoire du Chili.

13 Individus inscrits au registre maritime (engagement de gens de mer dans chaque province maritime).

Tierra Firme (nord-ouest de l'Amérique du Sud) ou encore course du golfe du Mexique. Aux alentours de la péninsule Ibérique, la course méditerranéenne fut très répandue, en particulier celle de l'Armada. En 1769, il y avait dans le département de Carthagène, outre quatorze navires et huit frégates, quelque huit chébecs et sept galiotes, ces dernières étant spécifiquement destinées à la course. Bien qu'il faille considérer que dans un département les bateaux n'étaient jamais tous opérationnels, les chébecs et galiotes citées représentaient malgré tout une quantité considérable de navires. On avait coutume de les confier à des pilotes expérimentés ou même, en tant que remplaçants, à des marins compétents et rompus à la navigation côtière¹⁴. Un bon exemple de l'assiduité dans la pratique de la course est celui de José d'Almansa, second pilote de l'Armada. Celui-ci a pratiqué à plusieurs reprises la course contre les Maures et celle à l'Anglais, il a pris part à l'expédition de Sicile (1718-1720), conduit des bateaux avec vivres et équipement de guerre, effectué des voyages à bord de navires de commerce, depuis les îles Canaries jusqu'à La Havane et à Carthagène-des-Indes, navigué en Méditerranée et à destination des Açores, dirigé un bateau d'observations et fini sa vie avec un sort plus tranquille, en tant que surveillant de carénages des bateaux de Sa Majesté¹⁵. Almansa illustre bien la diversité et le nombre de navigations effectuées par les pilotes hauturiers au siècle des Lumières.

Quand nous examinons les pilotes et le pilotage pratiqué au XVIII^e siècle, notre attention est attirée par la nature des navigations, et les navires employés à cet effet. Par exemple, la navigation hauturière avait la navigation côtière pour pendant. De la même manière, les navigations transatlantiques à bord des navires et frégates se différenciaient de celles qui avaient lieu Méditerranée, fréquemment effectuées à bord de galères. Les pilotes de galères ont joué un grand rôle à l'âge d'or de ces navires, surtout aux XVI^e et XVII^e siècles. Le XVIII^e siècle a vu leur décadence et la disparition, en 1748, du corps des galères. Précisément, beaucoup de pilotes chevronnés, caractérisés par leur grande expérience, mais avec des connaissances théoriques limitées, étaient des spécialistes des routes méditerranéennes. La nécessité toujours plus grande de connaissances théoriques pour piloter amena les autorités à prendre, en 1734, des mesures en vue d'élever le niveau des praticiens de la navigation côtière qui opéraient en Méditerranée. L'intendant de la marine ordonna aux pilotes hauturiers de naviguer en tant que seconds pilotes, en accompagnant

¹⁴ AGS, SMA, leg. 212, Carthagène, 20 mai 1769, l'intendant Manuel de la Riva.

¹⁵ AGS, SMA, leg. 206, Carthagène, 10 mars 1765 : états de service de José d'Almansa, second pilote à l'inscription de la Real Armada, avec affectation dans le département de Carthagène, fils de Francisco, natif de la ville de Coria, archevêché de Séville, âgé de 56 ans, de santé robuste, bien que de vue déficiente.

les navigateurs méditerranéens, dans le but d'améliorer les compétences de ces derniers¹⁶.

Mais, s'il est une navigation pour laquelle les pilotes espagnols hauturiers furent formés de manière professionnelle, c'est bien celle des routes maritimes américaines. Dans les grandes lignes, on peut dire que la navigation était développée dans les secteurs majeurs de la Nouvelle-Espagne (Mexique) et de Tierra Firme (Carthagène-des-Indes), sans oublier, par ailleurs, le secteur du Rio de la Plata, sur la côte Pacifique, la lointaine mer du Sud. À toutes ces dessertes, on ajoute celle du galion de Manille, qui couvrait la route maritime entre Acapulco et Manille.

La fréquence du trafic et l'importance de ces dessertes maritimes américaines ont très tôt obligé les pilotes à naviguer à deux sur chaque navire, le premier en tant que pilote principal, et le second en qualité d'accompagnateur. La Casa de la Contratación exigeait, en dehors de qualités certaines, d'être âgé de plus de vingt-quatre ans, de passer un examen et d'être agréé pour la route sur laquelle on devait naviguer, et d'avoir préalablement navigué aux Indes six années durant¹⁷. Déjà au XVIII^e siècle, parmi les conditions exigées des candidats aux examens de pilotage, il fallait pour obtenir le titre correspondant, avoir effectué deux voyages complets (aller et retour) aux Amériques, ou davantage, en fonction du titre auquel prétendait le candidat¹⁸. Du côté de la marine de guerre, le corps des pilotes de l'Armada a maintenu les navigations les plus variées comme exigence requise des pilotes, en les obligeant à changer d'affectation dans les

16 AGS, SMA, leg. 212, Francisco de Varas y Valdés à José Patiño, Cadix, 17 août 1734 : Francisco de Varas propose que des seconds pilotes hauturiers soient embarqués, dans les navires qui naviguent en Méditerranée, nonobstant les décrets et règlements de la marine, prévoyant l'emploi de pilotes côtiers. L'intendant Varas y Valdés faisait valoir que « l'expérience qui montre que, pour ceux qui ne possèdent la connaissance à vue des terres que par pratique et habitude de les observer et reconnaître, il se produit maintes fois doutes et équivoques, en raison des distances, et que d'ordinaire, ne les accompagne pas l'intelligence du pilotage pour l'observation, la lecture des cartes, la compréhension des règles précises exigée pour faire le point, tracer une route et naviguer en sûreté au travers des risques permanents des faibles et courtes distances d'une côte à une autre, qui demandent une plus grande vigilance, et en même temps afin de prévenir les accidents qui arrivent : tels que décès, maladies des premiers pilotes et à cause de la nécessité d'heures précises de repos et de changements de quart, ces causes et circonstances [l']ont conduit à décider que les trois bateaux à destination de l'Italie embarqueront, outre les pilotes praticiens mentionnés, des seconds pilotes hauturiers avec le salaire de 25 escudos ».

17 José de Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias occidentales dirigido al Excmo, op. cit.*, livre II, chap. XII, n. 14. Reconnaissance du 12 mars 1608. L'obligation s'étendait aux navires de guerre comme aux navires marchands. En ce qui concerne les conditions que devaient réunir les pilotes, voir *ibid.*, livre II, chap. XII, n. 8.

18 Selon l'ordre circulaire du 1^{er} août 1783 réglementant la navigation à bord des navires marchands, on exigeait des pilotins deux voyages aller et retour aux Amériques, (ou bien un voyage aller et retour et plusieurs traversées, ou encore un voyage aller et retour et quelques campagnes à bord des navires en Europe), aux seconds pilotes, trois voyages aller et retour à l'Amérique, et cinq aux premiers pilotes.

différentes zones géographiques de l'empire¹⁹. En conséquence, quand un pilote accomplissait plusieurs campagnes en Europe, il était destiné aux Amériques, ou à la côte atlantique, ou même aux Philippines, afin de constamment respecter le principe du maintien d'une navigation régulière et alternée sur les différentes mers et côtes.

Pour les pilotes hauturiers, les voyages aux Amériques étaient à la fois très fréquents, et grandement souhaités. Les destinations américaines procuraient à coup sûr des recettes légèrement supérieures, en raison de la hausse du coût de la vie dans ces ports, et parce qu'il s'agissait d'une destination hors d'Europe. En outre, naviguer vers les Amériques permettait à tout pilote embarqué l'obtention de revenus supplémentaires s'ajoutant à la solde prescrite, grâce à la vente d'une petite partie de la cargaison aux Indes. N'ayant pas payé de charges ni de droits au roi, les pilotes obtenaient des prix meilleur marché que le reste des négociants, obligés d'enregistrer leur cargaison²⁰.

Parfois les séjours des pilotes en territoire américain se prolongeaient plus que prévu, en raison de l'attribution de missions supplémentaires. Dans ces destinations, la pénurie de pilotes était plus contraignante, et à l'arrivée d'une flotte ou d'une escadre, les autorités locales obligeaient certains de leurs pilotes à rester pour faire face aux nécessités du service. Parfois le maintien pendant un temps excessivement long des pilotes destinés aux Indes, et qui se trouvaient transbordés d'un bateau à l'autre jusqu'à nouvel ordre, donnait lieu à des plaintes. Ces situations s'avéraient néfastes, car elles déséquilibraient la politique d'alternance d'individus souhaitée au sein de leur corps, et interrompaient le flux normal des pilotes qui devait s'établir entre l'Europe et l'Amérique²¹. En 1771, l'épouse du premier pilote de l'inscription maritime, Juan Portu, demanda désespérément qu'on ordonne à son mari qui avait passé plus de cinq ans dans l'escadre du Rio de la Plata²² de revenir en Europe.

Comme pour les navigations américaines, et peut-être plus encore, ceux qui étaient affectés aux îles Philippines ont bénéficié de la plus grande attention

19 À ce sujet, AGS, SMA, leg. 209, 1^{er} mai 1775. Au directeur général de l'Armada, de faire examiner par la Junte un changement d'affectations de pilotes dans les trois départements et qu'il s'agisse aussi de praticiens.

20 José de Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales dirigido al Excmo.*, op. cit., livre II, chap. XII, n. 20. Les autorités de la *carrera de Indias* accordaient aux gens de mer ce qu'on appelait des « permissions ». Les pilotes pouvaient embarquer un certain nombre de bouteilles de vin, dont le chargement était gratuit et libre de droits. En pratique, le premier pilote pouvait emporter 250 bouteilles et le pilote accompagnateur, 150.

21 Ce fut le cas en 1772 du pilote José de Hevia qui fut longtemps affecté dans les bateaux de l'escadre de La Havane, ce qui empêchait « l'importante mission de tous ceux qui avaient l'expérience de ces mers » (AGS, SMA, leg. 212, Andres Reggio à Julian d'Arriaga. Isla de Léon, 25 août 1772).

22 AGS, SMA, leg. 208, 25 novembre 1771. D^a María Hernández, voisine de Carthagène, demande qu'on fasse revenir en Europe son mari affecté dans l'escadre du Rio de la Plata.

de la part des autorités. Celle-ci se matérialisait généralement sous forme de promotions et par des suppléments de soldes. La longue durée des traversées, la distance énorme et les dures conditions de ces voies maritimes en ont fait de véritables écoles de navigation pour les équipages. En 1765, la ligne directe entre Cadix et Manille par le cap de Bonne-Espérance fut ouverte pour la première fois. La frégate de l'Armada *Le Bon Conseil*, commandée par les officiers Juan de Casens et Juan de Lángara, mit huit mois pour parvenir à Manille. Ce premier voyage ouvrit une période de dix-huit années de navigation (1765-1783) durant laquelle des essais furent effectués en partie par des navires de l'Armada, auxquels on permettait d'emporter aussi des marchandises. Ces essais préalables à la fondation de la Compagnie royale des Philippines (Real Compañía de Filipinas) ont établi la route directe qui développa le commerce des produits philippins et orientaux vers la péninsule Ibérique²³. Les premières navigations qui empruntèrent cette voie entraînèrent le recours au recrutement de pilotes étrangers, parce que les Espagnols n'étaient pas familiarisés avec les routes maritimes asiatiques. Mais par la suite, la fixation des points de ravitaillement, la maîtrise de la route la plus sûre, la reconnaissance et la cartographie des côtes, ainsi que l'ouverture d'une nouvelle ligne de navigation commerciale confiée à la Compagnie des Philippines ont constitué autant de facteurs qui permirent l'incorporation de ces nouveaux trajets au trafic maritime hispanique existant.

Jusqu'à présent, nous avons examiné certains aspects en rapport avec les pilotes du XVIII^e siècle, tels que les conditions auxquelles un pilote devait satisfaire, les professions à partir desquelles on accédait généralement à la conduite des navires, les types de navigations effectuées (suivant des objectifs à caractère commercial ou militaire), et les différentes routes maritimes que parcouraient les pilotes espagnols. Si nous prenons maintenant en considération les individus, on constate que les pilotes étaient classés généralement selon le travail effectué ; comme pilotes hauturiers, pilotes de dessertes maritimes, pilotes praticiens ou de cabotage, pilotes lamaneurs ou de port, pilotes de rivière, pilotes de guerre ou pilotes marchands. Ils prenaient aussi une dénomination en lien avec le bateau dont ils avaient la charge, ce qui donnait lieu à des désignations aussi variées que la riche typologie des vaisseaux existants : pilotes de navires, de frégates, de galères, patraques, bombardes, corvettes, galiotes, vedettes, berceaux, brûlots, brigantines, paquebots, tartanes, pinques, bélandres, chébecs, avisos, *azogues*, saètes, hourques...

23 Antonio García-Abásolo, « Ensayando una doble vía. La ruta Cádiz-Manila », dans Marina Alfonso Mola & Carlos Martínez Shaw (dir.), *El Galeón de Manila*, Madrid, 2000, p. 215-226.

Au sein de la nouvelle Armada bourbonnienne que l'on commença à lever dans les premières décennies du XVIII^e siècle, les pilotes manquaient d'une structure corporative propre. La Real Armada se pourvoyait en pilotes particuliers pour ses armements, dont l'approvisionnement et la mise à disposition étaient à charge des intendants. Des questions comme la nécessité de réglementer la profession, la fixation de salaires stables – pour pallier la précarité et la fuite des bons pilotes vers la marine marchande –, l'accès à la juridiction militaire et la possibilité de promotion sociale ont été insérées dans la politique législative des différents secrétaires de la Marine et, de manière conjointe, dans le premier corps de lois de la marine de guerre du XVIII^e siècle : les ordonnances générales de l'Armada (OGA) de 1748.

En 1736 on définit pour la première fois un nombre de pilotes auxquels on octroyait un salaire alors même qu'ils n'étaient pas embarqués. Vingt-cinq pilotes furent ainsi choisis parmi les quarante-trois premiers enregistrés sur les listes de l'Armada, qui formèrent le premier groupe permanent de pilotes de guerre, avec un salaire mensuel de 30 escudos²⁴.

Les nouvelles ordonnances générales (OGA) instituèrent le corps des pilotes de l'Armada, et placèrent ces derniers sous la direction d'un officier qualifié de pilote majeur, résidant dans le département maritime principal de Cadix²⁵. Sous ses ordres agissaient deux officiers, qualifiés de directeurs et affectés aux deux autres départements maritimes de Carthagène et du Ferrol. Les trois commandements du pilotage étaient subordonnés aux commandants généraux des mêmes départements. De la même manière, on institua les écoles de pilotage pour instruire les aspirants-pilotes, en vue de les incorporer par la suite dans la marine de guerre. Ces écoles jouèrent le rôle de pépinières de pilotes de l'Armada au moment des remplacements, décès, licenciements, ou lors des préparations d'armements de navires.

24 Sur ce sujet, voir les demandes et les rapports contenus dans AGS, SMA, leg. 212, 21 juin 1734. Sur la fixation d'un nombre fixe de pilotes : Isla de León, 9 août 1735. Rodrigo de Torres donne son avis sur l'instance que constituent les 25 pilotes permanents de l'Armada. La décision se trouve en AGS, SMA, leg. 212, Cadix, 6 mars 1736. Dans le choix des individus les plus vénérables et éprouvés sont intervenus personnellement le commandant en chef du département de Cadix, Rodrigo de Torres, et le directeur de l'Académie de gardes-marine de Cadix, Pedro Manuel Cedillo, comme autorités suprêmes pour l'examen de pilotes. Voir D. Francisco de Varas, qui sera chargé de mettre en place les 25 pilotes et accomplira la volonté de S. M. de leur allouer trente escudos mensuels. Voir également AGS, SMA, leg. 212, Cadix, 20 février 1736. Liste des pilotes présentés comme étant les plus vénérables de ceux actuellement à bord des navires de Sa Majesté, au nombre total de 43. Les pilotes choisis furent : Antonio de Matos, les frères Nicolás et Pedro Sáenz de Sagardia, Clemente de Moral, Sebastián de Llanos, Diego Merigon, Diego Bonet, Pedro de la Fuente Legui, Diego Felan, Javier de Mendinueta, José de Murrieta, Andrés de Fonnegra, Antonio Maurio, Luis Chirel, Julián Francisco Blanchet, Mateo Ayens, Pedro Bartolomé, Juan Bautista Jové, Andrés Agredano, Alberto Lobo, Francisco de Cortar, Manuel de Mioño, Francisco Jiménez Parrado, José Pumarejo & Martín de San Enrique.

25 Quelques années plus tard, en 1755, le pilote majeur reçoit l'appellation de commandant en chef du corps de pilotes : AGS, SMA, leg. 62, 15 juillet 1755.

Les différentes classes de pilotes, premiers pilotes, seconds pilotes et pilotins, permettaient de les différencier en fonction de leurs connaissances et de leur expérience en navigation. Les règlements déterminaient la quantité et la classe des pilotes embarquant sur les bateaux de guerre, toujours en fonction de leurs ports respectifs. L'Armada recourait aussi aux services de pilotes *habilités* (soit en nommant à titre temporaire des pilotes marchands pour des missions déterminées), de pilotes *surnuméraires* (pilotes nommés dans l'Armada en sus du nombre établi, mais sans place effective) et de pilotes *réformés* (quand ils n'étaient pas en exercice), dénominations toutes représentatives des différentes situations où l'individu pouvait se trouver au moment de lui attribuer une mission.

160

Les paragraphes précédents nous montrent l'hétérogénéité des pilotes qui naviguaient sur les voies maritimes de l'empire espagnol. Au-delà de leur diversité, ces paragraphes mettent en évidence d'autres caractéristiques identitaires, comme celle de leur origine. Quelle était l'origine de ces pilotes ? Venaient-ils tous des territoires de la monarchie hispanique ? Était-il permis aux pilotes étrangers de naviguer à bord des navires espagnols ? La réponse à toutes ces questions se trouve en étroite relation avec la politique du secret, pratiquée par la monarchie espagnole pendant toute la période moderne pour protéger ses voies maritimes et en exclure les étrangers. Dès le xvi^e siècle, la mentalité protectionniste monarchique a conduit à interdire l'entrée des étrangers en métropole comme aux Indes, ainsi que la pratique du commerce sans autorisation expresse du roi²⁶. Le cas des pilotes était encore plus sensible, parce que ceux-ci constituaient la clef d'accès aux Indes lointaines, dont le commerce devait être contrôlé uniquement par les ressortissants nationaux. Pour cette raison, seuls les pilotes natifs des royaumes de la monarchie (Castille, León, Aragon, Valence, Catalogne et Navarre) reçurent l'autorisation légale de naviguer et commercer dans la *Carrera de Indias*²⁷.

Toutefois, ces pilotes (*naucheres*) formaient une denrée rare et très sollicitée, tant par les propriétaires de navires que par les commandants des bâtiments de guerre. N'oublions pas que le manque de pilotes revint comme un leitmotiv tout au long de la période moderne. La réponse à cette question, vitale pour la sécurité du commerce maritime, vint de l'octroi de licences accordées

26 José de Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias occidentales dirigido al Excmo*, op. cit., livre I, chap. xxxi, n. 2, 10, 12.

27 Une ordonnance de 1566 décrétait qu'aucun étranger ne pourrait passer aux Indes comme pilote, maître ou passager. On déclarait aussi qu'aucun étranger n'était admis à passer l'examen de pilote ni à recevoir le titre de pilote, ou de maître de navires pour les Indes, qu'on ne pouvait lui permettre de naviguer, ou de recevoir une lettre de commandement, une carte ou une description des Indes, et que rien ne pouvait lui être montré ou vendu sans autorisation spéciale : *Recopilación de las Leyes de los reinos de Indias*, loi XII, livre IX, titre. XXXXI et loi XIV, livre IX, titre. XXXIII.

uniquement en cas de pénurie de pilotes nationaux. La procédure d'habilitation autorisait la naturalisation du pilote étranger grâce à une enquête au cours de laquelle il devait prouver qu'il était marié et qu'il vivait, dans lesdits royaumes, avec maison et voisinage depuis plus de dix ans. Quant aux pilotes célibataires, ils devaient posséder leur propre maison. L'accréditation de telles conditions représenta la solution légale pour admettre des pilotes étrangers à bord des navires espagnols²⁸. D'autre part, les peines prévues pour défaut d'accomplissement étaient très graves²⁹. Les mesures furent plus protectrices pour les territoires de la mer du Sud. Leur éloignement par rapport aux centres de défense atlantiques plus puissants comme leur plus grande vulnérabilité en cas d'attaques ennemies ont fait prendre aux autorités des précautions visant à interdire l'exercice du pilotage même à ceux, parmi les pilotes étrangers, qui étaient mariés avec les filles de ressortissants nationaux et installés dans ces territoires depuis plus de dix ans. Bref, ces mesures tentèrent de protéger le lointain « Lac espagnol » contre les incursions des envahisseurs ou des ennemis³⁰.

Ces mesures s'avéraient parfois insuffisantes, et des cas de haute trahison se produisirent, qui se révélèrent particulièrement dommageables pour les intérêts de la couronne espagnole. Par exemple, le pilote de la *Carrera de Indias*, Diego Nobles, qui avait navigué plusieurs fois vers les Amériques dans des navires enregistrés sous pavillon espagnol, décida par la suite de se ranger du côté des Anglais, et prit une part active dans la conquête de La Havane en 1762³¹.

RECOURIR AUX ÉTRANGERS ?

Une partie de la problématique des pilotes étrangers tient aussi au rôle joué par les pilotes qualifiés de « janissaires » c'est-à-dire ceux nés en territoire espagnol, et fils ou petits-fils d'étrangers ou de père étranger et de mère espagnole. Le *piloto mayor* en charge des examens des aspirants pilotes interrogea, en 1736, le secrétaire de la Marine sur leur aptitude à servir dans la *Carrera de Indias*, ce à quoi il lui fut répondu par l'affirmative. Et en effet, des pilotes janissaires comme Raimundo de Soto ou Juan Tomas Girau prêtèrent leur concours à la *Carrera de Indias* à cette époque³².

28 José de Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias occidentales dirigido al Excmo*, op. cit., livre II, chap. XII, n. 13.

29 Les peines pour le pilote et pour le propriétaire du navire ayant laissé un étranger conduire son navire comprenaient la perte de tous ses biens et sa condamnation aux galères durant six ans : *Ibid.*, « Instruction donnée aux juges des îles Canaries en 1566 ».

30 *Ibid.*

31 AGS, SMA, leg. 207, février 1768, rapport sur Diego Blanco.

32 AGS, SMA, leg. 212, Pedro Manuel Cedillo à José Patiño. Cadix, 21 mai 1736. *Incluye el memorial de Don Pedro Manuel Cedillo sobre la duda que se le ofrece sobre si podrán ser pilotos de la Carrera los hijos y nietos de extranjerros que llaman jenizaros*. Respuesta : *Que no obstante*

Comme nous le voyons, la règle générale était l'interdiction de pilotes étrangers, mais il y eut ensuite des exceptions, en raison de l'urgente nécessité de recourir à ces professionnels. Dans la réalité des navigations quotidiennes, au moins au sein de la *Carrera de Indias*, la présence de pilotes portugais, italiens, français ou grecs fut notable, certains exerçant avec des noms d'emprunt, d'autres avec des justificatifs frauduleux ou des autorisations royales en bonne et due forme.

Les pilotes irlandais se distinguent, parmi les autres nationalités, comme faisant partie des gens de mer irlandais au service de la marine espagnole. Les ordonnances d'immatriculation de 1737 ont ouvert l'entrée de la Real Armada à tous les marins catholiques persécutés pour leur pratique de la sainte foi catholique. Parmi ces marins, les pilotes irlandais installés en territoire espagnol et inscrits maritimes ont reçu le même traitement que les ressortissants nationaux.

162

Tel fut le cas du pilote irlandais Tomas Chevers, qui servit comme premier pilote aux ordres du roi d'Espagne, à bord de la *Santa Isabel* et du *Real Felipe*, durant les années 1741 à 1743. Chevers obtint sa licence en octobre 1743 et, afin de rétablir sa santé, partit pour Dublin, sa patrie, où il demeura un certain temps. Lors de son voyage de retour à Cadix pour réincorporer l'escadre espagnole, il embarqua à Dublin à bord d'un navire portugais qui fut saisi par des corsaires français au cours de son trajet. Chevers et les passagers anglais furent faits prisonniers et envoyés à Brest. L'Irlandais demanda de l'aide aux autorités espagnoles, en qualité de pilote inscrit au registre de la Real Armada. Les affaires furent menées avec promptitude, et Chevers fut libéré de la prison de Brest quatre mois plus tard³³.

Ce fut précisément au cours des décennies du milieu du XVIII^e siècle que le département maritime du Ferrol souffrit d'une pénurie inquiétante de pilotes, quand il fallut compléter les dotations des navires de guerre. Les intendants cherchaient désespérément des individus pour les bateaux transportant des équipements, et les résultats étaient bien maigres. Par hasard, au mois de décembre 1740, il y avait un groupe de prisonniers britanniques dans la ville de Lugo, parmi lesquels se trouvaient quelques Irlandais. Le lieutenant du navire et l'officier espagnol de l'Armada, Diego Morgan, d'origine irlandaise, parvinrent à convaincre trois pilotes irlandais de servir sous les armes espagnoles en échange de vêtements, d'un trajet à cheval vers le département maritime envisagé et la promesse d'une avance de paiement. Vu les circonstances pressantes, on donna

cualquier orden que haya en contrario, deben examinarse y servir en la Carrera de Indias los pilotos que fueren a propósito e inteligentes, sin embargo de ser de los que llaman jenízaros.

33 AGS, SMA, leg. 205, Carthagène, 24 mars 1745, rapport de Tomás Chevers.

le feu vert à l'embauche de ces Irlandais, toujours à condition que soit prouvée leur qualité de catholiques romains, et qu'ils sollicitent une place de pilote dans la Real Armada³⁴. À l'inverse, dans ce même contexte de pénurie de pilotes, la possibilité qui se présenta également d'engager un pilote néerlandais récemment arrivé à La Corogne fut considérée avec beaucoup de méfiance par les autorités. On décida d'accepter les services de ce Néerlandais, mais à la condition qu'il voyageât vers l'Amérique accompagné d'un pilote espagnol ou de nationalité française³⁵.

Deux années plus tard, en 1742, le manque de pilotes au Ferrol était encore tel que quiconque débarquait dans ce département courait le risque d'être recruté par l'Armada pour une durée indéterminée. C'est ce que vécut le Français François Miramboó, âgé de 71 ans, obligé par l'intendant de naviguer vers l'Amérique en tant que pilote principal du navire la *Santa Ana*. À son retour au Ferrol, faisant valoir son âge avancé et au motif qu'il souffrait, il demanda, outre le paiement de ses avoirs, l'autorisation de retourner en son pays, ce qui lui fut pleinement accordé³⁶.

Les exceptions étaient si nombreuses que la prescription générale de maintenir interdit l'accès des colonies aux étrangers paraissait ne pas être respectée dans la réalité. En 1756, le trouble fut semé entre les autorités de la Casa de la Contratación et celles de la marine, quand deux pilotes espagnols de la *Carrera* dénoncèrent comme pratique interdite l'embauche, par deux propriétaires de navires, de deux pilotes français pour naviguer vers la mer du Sud. L'agrément des autorités de la Casa de la Contratación contredisait, en l'espèce, la prescription légale d'interdiction. Les pilotes français Cosme Pitot et Louis Luison étaient apparemment des professionnels très appréciés des commerçants pour leur grande expérience dans la conduite des navires à destination de la mer du Sud. Luison avait travaillé pendant plus de vingt ans à la *Carrera de Indias*. Finalement, l'intendant décida de fermer les yeux une fois de plus, pour

34 AGS, SMA, leg. 205, décision de l'Infante Almirante General, communiquée à Francisco de Varas y Valdès (13 décembre 1740). Des années plus tard, en 1767, on refusa la possibilité de voyager à l'Amérique au pilote marchand irlandais Gil O'Suliban, en se basant les lois restrictives d'accès des étrangers aux Indes et la promotion du pilotage national (AGS, SMA, leg. 207, marquis de la Victoria à Julián de Arriaga, Cadix, 27 février 1767). Le cas de l'irlandais Diego Blanco fut différent. Grâce au décret d'immatriculation, il avait obtenu s'embarquer comme pilote sur des navires espagnols, en comptant dans son historique deux campagnes à bord de navires de guerre et deux autres voyages à l'Amérique sur des navires marchands entre 1754 et 1768. Apparemment, avant 1765, lorsque fut renouvelée l'interdiction aux étrangers de naviguer, on permettait l'embarquement de pilotes étrangers avec la certification du commandant en chef de la flotte (AGS, SMA, leg. 207, février 1768, rapport de Diego Blanco).

35 AGS, SMA, leg. 205, note manuscrite non datée du marquis de la Ensenada.

36 AGS, SMA, leg. 205, instance de Francisco Miramboó, 29 décembre 1742.

sauvegarder les intérêts commerciaux des commerçants de la *Carrera*, mais émit l'avertissement qu'on respecterait désormais la loi³⁷.

Comme indiqué précédemment, les premières navigations vers les îles Philippines par le cap de Bonne-Espérance ont été aussi attribuées, au moins pendant les premières années, à des pilotes étrangers. En 1768, le roi d'Espagne demanda au ministre français de la Marine, Choiseul, un pilote spécialiste de cette route pour conduire la frégate espagnole l'*Astrea* de Cadix à Manille³⁸. Mais la route traditionnelle du galion de Manille, qui va d'Acapulco jusqu'aux Philippines, fut parfois également empruntée par des pilotes étrangers³⁹.

L'incorporation de pilotes étrangers a donc toujours existé, soit en raison du manque de ressortissants nationaux, soit en raison de leur meilleure connaissance de certaines dessertes maritimes en des circonstances particulières. L'état général du corps des pilotes de l'Armada de 1756 révèle la présence de six pilotes étrangers dans le département de Cadix (quatre français, un irlandais et un portugais) sur un total de soixante-trois individus, et de quatre à Carthagène (deux Français et deux Génois) parmi les trente-cinq enregistrés⁴⁰.

Dans l'idée que la Real Armada pourrait bénéficier des compétences et de l'expérience des pilotes étrangers, le *capitán general* de l'Armada, le marquis de la Victoria, adressa en 1752 au ministre de la Marine une proposition audacieuse. L'Armada pouvait incorporer un nombre fixe de pilotes étrangers chevronnés et les employer aux navigations dont ils étaient spécialistes. Victoria proposa d'intégrer au service royal deux pilotes pour la Méditerranée, praticiens très expérimentés dans la navigation dans l'archipel et la mer Adriatique ; deux Anglais, accoutumés à leurs canaux et côtes ; deux Hollandais, connaisseurs de leurs bancs et atterrages ; deux Suédois et deux Danois, praticiens de la mer Baltique et des côtes de leurs royaumes. Cette solution libérait les autorités de soucis tels que l'obligation de recruter les pilotes quasiment sans préavis, ou de n'en pas trouver de compétents au moment opportun. En outre, ces pilotes étrangers pouvaient favoriser l'ouverture de nouvelles voies commerciales entre la péninsule Ibérique et les royaumes dont ils étaient originaires, tandis que

37 AGS, SMA, leg. 212, don Juan Gerbaut, à propos des pilotes étrangers qui veulent se rendre à Lima à bord de navires marchands, 9 mars 1756. Le savoir-faire des pilotes français sur les voies maritimes de la mer du Sud était bien connu et apprécié.

38 Santiago Dusson a voyagé depuis la France pour accomplir cette mission, en échange d'un salaire de soixante pesos fuertes mensuels par chaque mois de navigation et d'un peso fuerte les jours qu'il ne naviguait pas : AGS, SMA, leg. 208, 25 septembre 1771. Don Santiago Dusson, pilote venu de France pour diriger la route de l'*Astrea* lors de son voyage aux Philippines, demande une aide monétaire pour retourner dans son pays.

39 AGS, SMA, leg. 209. En 1775, le pilote Felipe Tompson, praticien dans la navigation marchande d'Acapulco à Manille, a été incorporé dans l'Armada avec place de premier pilote.

40 Au Ferrol aucun pilote étranger n'avait été inscrit cette année-là. AGS, SMA, leg. 206, état général du corps de pilotes de l'inscription de la Real Armada, réparti dans les trois départements de Cadix, Le Ferrol et Carthagène, Cadix, 15 mai 1756.

les pilotes nationaux découvrirait les nouvelles routes en accompagnant les étrangers dans leurs voyages. Victoria faisait valoir qu'en définitive les navigations vers l'Amérique seraient toujours préservées, puisque l'interdiction d'embarquer des pilotes étrangers vers ces territoires demeurait en vigueur. Le secrétaire de la Marine, le marquis de la Ensenada, ne fut pas convaincu de l'utilité du plan proposé et fit connaître son refus pour toute réponse⁴¹. Quelques années plus tard, Victoria proposa à nouveau d'engager des pilotes étrangers expérimentés pour répondre aux besoins du service royal (à l'exception des voyages vers l'Amérique), ajoutant qu'ils seraient toujours accompagnés par un pilote espagnol lors des navigations en Méditerranée⁴².

En d'autres occasions c'était la monarchie espagnole qui profitait des compétences et de l'expérience des pilotes espagnols expatriés, spécialistes de routes peu fréquentées, ou empruntées par les navires des autres nations. L'Espagnol Luis Thomás Alós représente un cas d'espèce très particulier. Fait prisonnier à Barcelone alors qu'il était enfant, il fut déporté en Angleterre où, devenu adulte, il embarqua comme pilote dans les navires de guerre anglais. Alós comprit qu'il ne pourrait pas embarquer dans la flotte anglaise s'il n'abjurait pas sa foi catholique pour devenir protestant. Il décida donc de retourner en Espagne et de servir dans l'armada du roi⁴³. De son côté, le roi d'Espagne profita aussi des services du pilote de Carthagène Luis Fort, fin connaisseur des routes empruntées par les Français. Les états de service de ce marin montrent la diversité de ses embarquements, la valeur de ses connaissances et des services qu'il rendit. Fort fut employé quatorze années durant dans la marine française, et se spécialisa dans les navigations vers la Turquie, l'Afrique, la Baltique, la Nouvelle-France et les îles du Vent. Par la suite il passa au service du roi d'Espagne, en voyageant vers La Nouvelle-Orléans, Veracruz, les îles Caraïbes et la Tierra Firme. Il travailla à Buenos Aires pendant quatorze mois au sauvetage de plus d'un million de pesos engloutis lors du naufrage du *Nuestra Señora de la Luz*. En 1756, le consulat de Marseille le recruta pour naviguer vers les ports de la Turquie, avec des atterrissages à Malte, en Sardaigne, à Port-Mahon, Alger, en Tunisie, à Susak, Tripoli, en Sicile, en Morée, ainsi que dans le golfe de Venise et dans l'Archipel. Il prend part à cinq combats, arraisonne un corsaire anglais, brûle un autre corsaire

41 AGS, SMA, leg. 206, Cadix, 23 mai 1752. [Le marquis de la] Victoria propose par convenance, qu'outre les pilotes espagnols mentionnés par le décret, il y ait aussi des étrangers. Décision : Que le zèle du roi lui a paru fort appréciable, mais que lui paraît plus efficace la proposition que ses officiers, gardes-marine et pilotes soient instruits de la navigation et des ports du Nord, et du Levant, 2 juin 1752.

42 AGS, SMA, leg. 206, 17 juillet 1753, [marquis de la] Victoria, sur le bon état de l'école de navigation de Cadix et la nécessité des pilotes praticiens.

43 On a donné l'ordre d'examiner Luis Thomas Alós en tant que pilote de la marine espagnole. AGS, SMA, leg. 205, Valence, 15 décembre 1738, le marquis de Cailuz sur Luis Thomas qui a quitté le service de l'Angleterre pour exercer la profession de pilote en Espagne.

et délaisse à regret la barque d'un troisième. Fort fut aussi appelé à prendre part au blocus de Gibraltar, en raison de sa connaissance de la place⁴⁴.

Au-delà de ces cas « d'appropriation » de pilotes chevronnés, il en y eut d'autres dans lesquels la politique de pureté de sang l'emporta sur l'intérêt national lors de l'engagement et du maintien des pilotes au sein des flottes et armadas. Le cas du pilote Juan José Martínez illustre le rejet, par l'ordre établi, des individus ne détenant pas un dossier irréprochable, et incapables de justifier de leur condition d'Espagnols et de chrétiens. Le défaut de pureté de sang signifiait, pour ceux qui en étaient affectés, la perte de leur prestige et de leur rang social⁴⁵. Le pilotin Juan José Martínez avait passé un examen et été admis en 1761 au rang de second pilote *del número* du département de Cadix. L'intendant fit part de son étonnement quand il constata que Martínez était relégué dans les promotions, par rapport à d'autres compagnons moins méritants. Il en comprit immédiatement la raison, quand il découvrit que son arrière-grand-père maternel présentait « le défaut d'avoir appartenu à la secte mahométane ». Les douze années de navigation de ce pilote ne servirent pas beaucoup au regard de son origine incertaine. On lui interdit d'exercer comme pilote dans les navigations régulières. Le ministre lui offrit de partir aux Indes et, de là, à la Compagnie des Philippines (laquelle manquait toujours autant de pilotes), ou bien d'accepter un travail dans les arsenaux⁴⁶.

166

FORMATION SUR LE TAS OU SELON UNE FORMATION SCIENTIFIQUE MATHÉMATIQUE ? LE CONTRÔLE DE LA NAVIGATION PAR LE SECRÉTARIAT DE LA MARINE

En dehors de la considération particulière accordée aux pilotes, en tant qu'hommes de mer sous la responsabilité et l'expérience technique desquels dépendaient les personnes et les biens à bord, l'apprentissage des connaissances précises pour diriger un navire était considéré depuis longtemps comme une affaire d'importance vitale. Dans la monarchie espagnole, l'autorisation de naviguer en tant que pilote était obtenue après une formation aboutissant au passage d'un examen au cours duquel on certifiait l'aptitude ou l'inaptitude du candidat à la conduite du navire sur une route transocéanique déterminée⁴⁷.

44 AGS, SMA, leg. 207, 28 février 176, Luis Fort, pilote principal et *del número* au registre des flottes et galions.

45 Sur ce sujet, Juan Hernández Franco, *Sangre limpia, sangre española. El debate de los estatutos de limpieza (siglos xv-xvii)*, 2011.

46 Il fut finalement affecté comme enseignant dans les arsenaux (AGS, SMA, leg. 206, 28 avril 1761, à propos du pilotin Juan José Martínez).

47 Les voies les plus fréquentées étaient celles de la Nouvelle-Espagne, Tierra Firme (Carthagènes-Indes) et du Rio de la Plata. José de Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias occidentales dirigido al Excmo, op. cit.*, livre II, chap. xii, n. 17, 19.

L'institutionnalisation d'une formation au pilotage prise en charge par les autorités espagnoles et conçue comme un enseignement technique réglementé fut l'une de celles parmi les plus anciennes du monde professionnel de l'Europe moderne. Cette compétence releva, à l'origine, de la Casa de la Contratación de Séville, institution déjà en charge, depuis la première moitié du XVI^e siècle, d'examiner les pilotes de la *Carrera de Indias* et de leur accorder les licences correspondantes.

Au XVIII^e siècle, trois éléments incontournables perduraient dans la législation relative au pilotage : l'obligation d'un examen et d'un agrément pour exercer la profession, l'obligation de présenter le journal de navigation au retour du voyage et enfin l'interdiction, pour les pilotes étrangers, de naviguer à l'Amérique⁴⁸. Le maintien de ces trois exigences pendant trois cents ans révèle l'importance que les autorités accordèrent au contrôle du pilotage comme élément fondamental de la sécurité du trafic maritime.

L'apprentissage de la navigation connut au siècle des Lumières un processus présentant un double aspect : d'une part, l'approfondissement des savoirs nautiques traduit dans les processus d'apprentissage et, d'autre part, le rôle prépondérant des autorités militaires dans le contrôle de la navigation.

Sur le plan de l'éducation, le XVIII^e siècle vit une évolution, à partir d'un pilotage principalement empirique, vers un pilotage fondé sur des bases scientifiques et techniques, avec cette précision que la rénovation des contenus des techniques de navigation fut particulièrement forte au cours de la seconde moitié de ce siècle. L'objectif prioritaire fut centré sur la recherche de la solution au problème du calcul de longitude. Sa découverte marqua un point de rupture dans le développement et l'enseignement de la navigation. Voici plusieurs exemples montrant cette évolution allant des pilotes formés sur le tas (ou « pilotes praticiens ») aux pilotes possédant une formation mathématique solide.

Au cours de la première moitié de siècle on constate, dans les listes des pilotes employés par les autorités, la présence de pilotes illettrés, que le manque de connaissances théoriques n'empêchait nullement d'embarquer ni d'être engagés pour tous types de navigations. Il s'agissait de pilotes éprouvés, disposant d'une connaissance empirique, acquise durant de nombreuses années de navigation, et représentatifs du modèle du pilote traditionnel. Toutefois, au sein de cette pratique maintenue depuis toujours, une mentalité nouvelle s'instaura, à la faveur du progrès scientifique et des avancées de la navigation, qui prônait l'introduction de la science moderne et des fondements mathématiques dans l'étude du pilotage.

48 À ce sujet, comparer les dispositions relatives à l'embarquement de pilotes dans le titre XXIII du livre IX des *Leyes de la Recopilación de Indias*, avec les ordonnances générales de l'Armada de 1748, et celles de 1793.

Progressivement, ces pilotes illettrés furent exclus du pilotage hauturier, et relégués aux navigations de cabotage ou au lamanage. Tel fut le cas du premier pilote de la Real Armada, Martín de Sanrique, qui ne savait ni lire ni écrire et auquel on ne permit plus d'exercer que des tâches de maître d'équipage ou de pilote formé sur le tas⁴⁹. Un autre pilote, Martín de Seneric, ancien maître d'équipage et pilote côtier praticien qui en 1739 servait à bord des bateaux du roi, fut retiré du service quand les autorités apprirent son analphabétisme⁵⁰. L'affaire n'était pas sans importance. Un pilote sans bases théoriques minimales ne pouvait établir les calculs ni tracer une route, ce qui constituait les deux activités indispensables à la profession. Ces pilotes praticiens firent place à d'autres possédant une meilleure formation technique. Un exemple de la réalité de ce changement s'est traduit dans la dernière décennie du siècle par l'obligation pour les premiers et seconds pilotes, et aussi pour les pilotins de l'Armada d'assister, au moins deux fois par semaine, aux cours qui avaient lieu dans le département, pendant lesquels on expliquait les routes, les questions sur la manœuvre ou les questions scientifiques en relation avec la profession⁵¹. Un autre signe du changement opéré réside, déjà dans la dernière décennie du siècle, dans l'exigence de tenir le journal de navigation, non seulement pour les pilotes hauturiers, mais aussi pour les pilotes de port⁵². Les journaux de navigation étaient devenus, au-delà d'une source précieuse d'information et de vérification quant aux routes maritimes suivies et à leurs dangers potentiels, un élément de contrôle du travail professionnel des pilotes⁵³.

La formation nautique des pilotes s'enrichissait dans le domaine militaire comme dans le domaine civil. En 1748, la fondation des écoles d'hydrographie dans les départements de Cadix, de Carthagène et du Ferrol, appelées plus communément écoles de navigation ou écoles départementales, accentua la prolifération de centres de formation nautique. Ces établissements se spécialisèrent dans l'instruction des pilotes de guerre, ou *pilotos del número*, en satisfaisant en partie les besoins en recrutement de pilotes de l'Armada. Parallèlement, la marine civile possédait déjà sa propre réserve de pilotes au collège royal de San Telmo de Séville, institution née à la fin du siècle précédent, qui jouissait de la protection royale et dépendait de la juridiction du secrétariat

49 AGS, SMA, leg. 205, Cadix, 3 décembre 1737, liste des premiers pilotes, seconds pilotes et pilotins de l'Armada.

50 AGS, SMA, leg. 205, Cadix, 16 juin 1739, états de service de Martín de Seneric.

51 Ordonnances générales de l'Armada de 1793, traité III, titre VI, art. 20.

52 Jusqu'alors, les praticiens n'étaient pas obligés d'apporter le journal de navigation : ordonnances générales de l'Armada de 1793, traité III, titre VI, art. 36.

53 Sur le rôle des journaux de navigation à l'époque moderne, Margaret Schotte, « Expert Records: Nautical Logbooks from Columbus to Cook », *Information & Culture. A Journal of History*, vol. 48, n° 3, 2013, p. 281-322. Mes remerciements à l'auteur, qui m'avait aimablement communiqué son article avant sa publication.

des Indes⁵⁴. À partir de la seconde moitié du siècle, on adjoignit au collège de San Telmo de Séville celui de Malaga, patronné par le consulat de commerce de Malaga, ainsi que différentes écoles de navigation, sous la tutelle des chambres de commerce locales. Ces écoles étaient apparues sur tout le littoral du territoire péninsulaire à la faveur de la nouvelle législation, qui ouvrit le trafic maritime marchand colonial à une multitude de ports espagnols⁵⁵. La prolifération de ces établissements d'enseignement nautique fut à l'origine de l'existence conjointe de méthodes d'enseignement disparates, et parfois même contradictoires. Les autorités promurent l'uniformisation du système d'enseignement et des conditions d'examen, applicables au pilotage civil et militaire. Ce processus unificateur s'est montré parfaitement opportun en éliminant des incohérences, et l'exercice de la profession a amplement bénéficié de ses conséquences⁵⁶.

L'examen de l'aspect administratif ou de gestion de tout ce qui est en rapport avec le trafic maritime, conduit obligatoirement aux relations complexes entre marines civile et militaire, deux secteurs différents, avec des juridictions et des buts différents, mais également complémentaires et souvent convergents. Bien que les navigations des pilotes civils et celles des pilotes militaires poursuivent des objectifs propres, la distinction entre ces deux catégories restait difficile à établir quand, pendant tout le XVIII^e siècle, les *pilotos del número* de l'Armada n'étaient pas suffisamment nombreux pour satisfaire aux nombreuses missions et armements de celle-ci. C'était au moment où la marine militaire recourait à l'embauche de pilotes civils pour couvrir les besoins urgents du service. Le pilote civil était habilité comme pilote de guerre pendant un certain temps, à l'issue duquel il retournait à la navigation marchande. Cette situation fut très courante au siècle des Lumières. Par ailleurs, l'augmentation progressive des compétences exigées pour la marine militaire au détriment de la marine civile influença de façon importante la relation entre les deux marines, et ceci d'autant plus que, depuis la découverte de l'Amérique, la Casa de la Contratación de Séville était devenue l'organe décideur quant au règlement et au contrôle du pilotage. Le XVIII^e siècle fut le témoin de la décadence de cette institution appartenant à la juridiction des Indes, et vit le transfert de beaucoup de ses compétences au secrétariat de la Marine. Vers la seconde moitié du siècle, l'Armada parvint à exercer une bonne partie du contrôle de la navigation civile et militaire en devenant l'instance de décision pour les

54 Marta García Garralón, *Taller de Mareantes : El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*, Sevilla, Fundación Caja Sol, 2007.

55 Marta García Garralón, « La formación de los pilotos de la Carrera de Indias en el siglo XVIII », *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° 55, 2009, p. 159-228.

56 À ce sujet, voir la circulaire du 1^{er} août 1783 sur l'examen des pilotes de la marine marchande, le règlement du Cuerpo de Pilotos de la Armada du 30 novembre 1792 et l'ordre du 28 août 1805 divisant les écoles nautiques de pilotes entre primaires et secondaires et établissant le *Curso elemental de estudios* de Gabriel Císcar comme le manuel commun pour les études.

questions fondamentales telles que les centres d'enseignement de la navigation, la réglementation des méthodes d'enseignement et des manuels d'études, la fixation de la procédure pour la mise en œuvre des examens de pilotage, l'octroi de licences ou le contrôle des ports. Tout ce processus provient de la nécessité d'établir un commandement unique pour la prise de décisions, mettant ainsi un terme à la dualité entre les domaines civil et militaire. Vers le milieu du siècle, des directives sont déjà données pour que l'autorité militaire la plus importante en matière de pilotage se charge de l'élaboration des routes maritimes suivies par les pilotes marchands dans leurs navigations américaines⁵⁷. De même, l'Armada a fait tout ce qui était possible pour disposer d'une information actualisée quant aux navigations effectuées par les pilotes privés, en vue de leur éventuel recrutement lors d'un armement⁵⁸. Un exemple supplémentaire : le vice-roi de Nouvelle-Grenade, Manuel de Guirior, proposa l'établissement d'une école de pilotage dans le port de Bella Vista, près de la ville de Lima, avec toute une série d'instructions destinées aux pilotes, maîtres et équipages des navires de commerce de la mer du Sud. La junte militaire du département du Ferrol fut l'autorité qui a supervisé, uniformisé et validé ces ordres⁵⁹.

Dans ces relations intenses entre les navigations civile et militaire, le secrétariat de la Marine eut pour politique d'encourager la navigation des pilotes de guerre pendant leurs périodes à terre. Pendant ces périodes d'inactivité, le département ne créditaient ses pilotes que d'une partie de leur solde⁶⁰. De cette façon, les autorités prétendaient amener les pilotes demeurant en surnombre vers la navigation marchande et encourager la pratique continue de la navigation comme moyen d'accroître l'expérience de ces professionnels. Pour cela, elles exigèrent d'eux l'obtention d'une licence, avant qu'ils ne s'absentassent du département⁶¹. En outre, le recrutement des

57 AGS, SMA, leg. 212, 16 juillet 1753, *Que los derroteros de los pilotos mercantes se formen por el piloto mayor de la Armada*. Le système de navigation en convoi utilisé sur les routes américaines plaçait les bâtiments marchands sous la protection de navires de guerre. Que tous les bateaux aient à leur disposition un seul et même routier contribuait à la sécurité du trafic, facilitant le rassemblement des navires en train de se disperser au loin ou de se perdre hors du convoi à cause des tempêtes, des avaries, etc.

58 Que jamais un pilote ne puisse s'embarquer pour la *Carrera de Indias* sans avoir présenté son certificat d'examen au commissaire de la Matricula, ni donné avis au commandant des pilotes de l'identité du sujet et du navire à bord duquel il s'embarquait, pour être enregistré sur le livre d'inspection.

59 AGS, SMA, leg. 213, 16 de novembre de 1779, *Establecimiento de una escuela de pilotaje en Lima. Reglamento de pilotos, contra maestros y tripulaciones de los bajeles de comercio del mar del Sur que se observará inviolablemente*.

60 Ordonnances générales de l'Armada de 1748, traité IV, titre I, art. XXXII. Aussi dans *l'Instrucción reservada del Conde de Floridablanca*. 1787, art. CLXXXIV.

61 AGS, SMA, leg. 213, 11 juin 1776. « Qu'aucun pilote premier ou second, ni pilote de l'Armada qui a l'autorisation de se retirer du service ne peut s'embarquer sur un navire privé sans ordre expresse du roi. »

pilotes de guerre à bord des navires de commerce permettait de soulager les caisses publiques, car ces pilotes cessaient de percevoir momentanément leurs soldes des finances royales, pour les percevoir des propriétaires de bateaux privés. En 1756, le directeur général de l'Armada suggéra que des seconds pilotes de l'Armada fussent mis à disposition des bateaux inscrits de la *Carrera de Indias*⁶². En 1769, on fit même cette proposition révolutionnaire que les pilotes de l'Armada fussent exclusivement ceux habilités à naviguer vers l'Amérique, tant dans les navires marchands qu'à bord des navires de guerre⁶³. Des décennies plus tard, en 1802, une disposition restreignit, aux officiers de classe subalterne (lieutenant de navire et au-dessous), la navigation à bord des navires de commerce sur les routes maritimes américaines et asiatiques. Cela entraîna, à l'inverse, l'interdiction pour ces mêmes officiers, des navigations européennes ou de cabotage⁶⁴. Concrétiser cette politique de promotion des navigations marchandes posait en réalité des questions logistiques difficiles à résoudre. Les navigations vers l'Amérique pouvaient entraîner des absences pendant de nombreux mois, et même des années si on partait pour l'Extrême-Orient. Le pilote avait l'obligation de résider dans le département et de partir dès qu'on faisait appel à lui. Les déclarations de guerre ou les nécessités urgentes du service étaient si fréquentes qu'elles demandaient une disponibilité permanente de la part des pilotes de guerre. Nous ignorons la portée réelle de ces dispositions, puisqu'il s'agit d'une question susceptible d'être contredite par d'autres documents, mais on peut penser que le nombre d'embarquements de pilotes de guerre à bord des navires de commerce n'a pas dû être très élevé.

D'ailleurs, si l'on compare ce que représentait, pour un pilote, le service sur les navires de guerre à l'exercice qu'il accomplissait dans la marine marchande, nous concluons sans aucun doute que la vie du pilote militaire s'avérait plus dure, à cause de la discipline, et plus risquée que celle du pilote particulier, sans oublier

62 La proposition était destinée à favoriser la navigation des seconds pilotes dans les avisos envoyés par le *Consulado* en Amérique. AGS, SMA, leg. 212. Cadix, 7 juillet 1756. Le marquis de la Victoria, pour développer le corps de pilotes, et attirer au service du roi ceux de la *Carrera de Indias*, propose que les pilotes de l'Armada soient mentionnés dans ses registres.

63 La proposition excluait du projet les pilotes des compagnies de commerce privilégiées de Caracas et de Catalogne. Il était très difficile de mener le plan à bien, même de cette manière. Pour commencer, les différentes administrations régulatrices des marines marchande et militaire auraient rencontré un véritable casse-tête pour définir une procédure d'embauche de pilotes pour les deux secteurs. La proposition resta sans résolution (AGS, SMA, leg. 212. Isla de León, 13 juin 1769). Le lieutenant général de marine D. Andres Reggio proposa pour promouvoir dans le corps de pilotes, qui naviguent seulement à l'Amérique, tant sur les navires de guerre qu'à bord des navires marchands, ceux *del número* de l'Armada pourvu qu'ils en fassent la demande.

64 AMN, ms. 471, f° 217-219, embarquement des officiers militaires de l'Armada et de ses pilotes à bord de navires privés.

que les revenus du premier étaient généralement inférieurs à ceux du second. Pour cette raison, l'Armada a toujours été consciente du risque de fuite de ses pilotes de guerre vers la marine marchande, plus gratifiante. La navigation de la *Carrera de Indias* était lucrative puisque le pilote pouvait non seulement diriger le navire, mais avait aussi en permanence la possibilité de vendre quelques marchandises aux Indes pour un prix substantiellement supérieur à celui de son achat dans la Péninsule⁶⁵. Les autorités de la marine se sont efforcées de mettre tous les obstacles possibles à la fuite des pilotes de l'Armada vers le pilotage privé. Pour éviter toute sorte de fraude, tout pilote qui refusait une affectation militaire aux fonctions de pilote en raison de son incapacité, était automatiquement exclu aussi de la navigation marchande. Tel fut le cas de Juan Angel del Calvo, pilote au commerce qui avait été promu en 1780 premier pilote dans l'Armada. Del Calvo rejeta l'affectation en alléguant que sa santé délicate l'empêchait d'exercer cette fonction. La navigation à bord des navires marchands lui fut aussitôt interdite⁶⁶.

172

Il est bien certain que les peines au service du roi pouvaient procurer quelque compensation pour les *pilotos del número* lorsqu'ils parvenaient à ajouter la nomination d'officier du corps général à celle de pilote. Dans la société du XVIII^e siècle, le port de l'uniforme et la détention d'un grade militaire représentaient un prestige social très convoité, en même temps qu'une reconnaissance des durs labeurs d'années de navigations. Toutefois, seuls les meilleurs d'entre eux parvinrent à atteindre des grades subalternes parmi les officiers du corps général de l'Armada. Les rangs les plus élevés dans la hiérarchie restèrent réservés à l'élite des officiers d'origine noble, et issus de l'Académie royale des gardes-marine de l'Armada⁶⁷.

Pour conclure cette brève approche du vécu des pilotes espagnols du XVIII^e siècle, posons une question en rapport avec la structure et le modèle d'organisation mis en place pour les pilotes, éléments devenus fondamentaux

65 Sergio M. Rodríguez Lorenzo, *La Carrera de Indias (la ruta, los hombres, las mercancías)*, Esles de Cayón, 2012 ; *id.*, « Pilotos de la costa occidental de Huelva en la Carrera de Indias (siglos XVI-XVII) », communication au colloque « III Jornadas de Historia de Isla Cristina », 10-22 octobre 2010.

66 AGS, SMA, leg. 210, 3 juillet 1781. D. Juan Ángel del Calvo, pilote particulier promu l'année précédente en tant que premier pilote de l'Armada s'excuse de ne pas accepter cette fonction, se considérant incapable de l'assumer en raison de sa santé délicate.

67 Sur la comparaison de deux modèles d'enseignement, voir Marta García Garralón, « De la ballestilla al sextante : estudio de dos centros de formación naval en la España del siglo XVIII », *Drassana*, n° 17, décembre 2009, p. 13-38. Sur les aspirations professionnelles et les conflits entre les pilotes et les officiers de l'Armada, voir Marta García Garralón, « Los ojos del buque. Los pilotos de los navíos del rey (1748-1846) », dans Juan José Sánchez Baena, Celia Chaín-Navarro & Lorena Martínez-Solís (dir.), *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, Murcia, Ministerio de Defensa-Editum, 2011, p. 189-214.

dans la politique de l'Armada du XVIII^e siècle : celle-ci a-t-elle été capable de profiter pleinement des connaissances de ses pilotes pour le service naval ? Sur ce sujet, nous retrouvons et rejoignons en partie les idées développées par un fin connaisseur de la marine de guerre de cette époque, Luis María de Salazar, capitaine de vaisseau et ministre de la Marine au XIX^e siècle⁶⁸. Les pilotes ont été, pendant les premières décennies du XVIII^e siècle, des personnages faisant autorité à bord des navires. Il s'agissait d'hommes distingués par leur mérite, qui rendaient d'importants services à la marine de guerre. Ils jouissaient de la considération des officiers, régissaient et maniaient à discrétion toute la partie nautique du bateau et conseillaient les commandants pour les navigations. Certains d'entre eux, par leurs bons et loyaux services, ont été assimilés aux officiers subalternes de la Real Armada. Mais, passées les premières décennies du siècle, la connaissance des officiers en ce qui concerne les éléments relatifs au pilotage a considérablement augmenté grâce à l'élévation du niveau exigé dans leur instruction académique. Peu à peu fut éliminée cette ancienne dépendance qui liait l'officier au pilote et, par conséquent, la faveur dont ce dernier jouissait à bord. De cette manière on eut même, au sein de l'Armada, un petit groupe d'officiers excellent dans l'étude du pilotage, exemple que beaucoup ont essayé d'imiter et qui a déprécié aussi bien les traditions officielles que les marins « chasse et brasse » (*caza y brazza*), c'est-à-dire, les praticiens formés sur le tas et les manœuvriers. Nombre d'officiers s'imaginèrent alors pouvoir feindre de posséder la connaissance, sans encore en disposer, et de la faire passer pour acquise alors qu'elle ne l'était pas. Cette situation a favorisé à la fois le charlatanisme et la dévalorisation des pilotes, bien qu'ils fussent aussi utiles et nécessaires qu'auparavant. Sous cet apparent engouement pour le fait scientifique, quelques pilotes endurent de mauvais traitements officiels, ainsi que des humiliations indignes de leur classe et de leur mérite. Une fois ces années passées, les choses reprirent leur cours normal et les pilotes retrouvèrent la considération des officiers, fondée sur leur expérience et leurs services.

Toutefois, demeurait la question de savoir comment concilier dans l'organisation de l'Armada, deux corps distincts – celui des pilotes et celui des officiers – présentant des compétences communes, génératrices de nombreux conflits en opération. Les pilotes étaient encore utiles pour beaucoup de raisons. Les officiers ne pouvaient pas tous devenir des pilotes experts et, même si quelques-uns d'entre eux y parvenaient, un pilote détenait toujours de plus grandes connaissances pratiques en totalisant plus d'heures de navigation. En outre, les pilotes non seulement étaient compétents dans l'exercice du

68 *Juicio Crítico sobre la Marina Militar de España. Dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro*, Madrid, 1814, t. II, carte X, p. 103-123.

pilotage, mais démontraient aussi une expérience des « choses de la mer », par exemple en matière de manœuvre et de chargement, ce qui n'était pas négligeable. Dans les réunions tenues à bord, l'avis du pilote face à une situation d'urgence (naufrage, tempête...) comptait pour beaucoup. Le problème fut résolu avec l'extinction du corps des pilotes de l'Armada en 1846 et l'intégration des pilotes qui en étaient issus au nombre des officiers. À partir de ce moment, la route du navire passa sous la responsabilité de l'officier *ayudante de derrota*⁶⁹.

174

Pour répondre à la question formulée antérieurement, l'emploi des connaissances des pilotes par la marine de guerre espagnole aboutit à des résultats optimaux, en faisant de cette question un élément vital du bon déroulement des navigations. La valeur de la science vernaculaire du pilote a été toujours très grande, s'agissant d'hommes de mer très habiles et sûrs dans leur exercice, qui naviguaient généralement depuis leur jeunesse, toujours en obéissant, et fidèles à l'accomplissement de leur devoir. Leurs compétences, acquises après de longues années de navigation, ne provenaient pas uniquement des livres ou des écoles, et ce savoir a été précisément celui qui soutint la force principale de la Real Armada du XVIII^e siècle. Les pilotes de guerre ont ainsi répondu aux besoins réels du service grâce à leurs innombrables navigations et leur grande expérience maritime.

Traduit de l'espagnol par le CF(R)
Jean-Pierre Castier

69 *Real decreto de 23 de octubre de 1846 de extinción del Cuerpo de Pilotos de la Armada e Instrucción aprobada por S.M. en Real decreto de esta fecha para llevar la derrota de los buques de guerra de la Armada nacional* : AMN, ms. 2201, f° 88-92.

LA MARINE ESPAGNOLE DU XVIII^e SIÈCLE :
HISTOIRE, MÉMOIRE ET POLITIQUE (1805-1905)

Carlos Alfaro Zaforteza

Nous avons enterré ce grand romantique,
Ensenada, et nous avons fermé son
sépulcre à double tour pour qu'il ne
revienne pas construire. Nous avons
renoncé à la gloire de nouveaux Trafalgar
et Santiago de Cuba.

Joaquín Costa, *Marina española
o la Cuestión de la escuadra*, 1912¹

Ainsi s'exprimait Joaquín Costa contre le projet d'escadre de 1908. Homme politique, historien et éminent représentant du *Regeneracionismo*², Costa mentionne trois lieux de mémoire étroitement liés dans l'imaginaire collectif espagnol de cette époque. Ce travail portera sur leur utilisation dans l'historiographie officielle du XIX^e siècle. L'histoire navale de l'Espagne pendant ce siècle est marquée par deux événements fondamentaux : la bataille de Trafalgar (1805) et la bataille de Santiago de Cuba (1898). Le premier marqua la fin de l'Espagne comme grande puissance ; le second la fin de l'Espagne comme puissance coloniale. Face à ces deux événements douloureux se dressait la mémoire du marquis de la Ensenada, éminent homme d'État du XVIII^e siècle, au milieu duquel il fut le principal artisan de la renaissance de la marine.

L'utilisation de ces faits était conditionnée par trois idées fondamentales : la mémoire du passé, les nécessités du présent et les enseignements de la crise de l'Ancien Régime. Dans le premier cas, la marine était un symbole de grandeur perdue. Des personnages comme Christophe Colomb et Álvaro de Bazán, ou la victoire de Lépante (1571) faisaient partie de la mémoire collective. Au XVIII^e siècle, l'alliance avec la France et l'affrontement avec l'Angleterre

1 Joaquín Costa, *Marina española o la cuestión de la escuadra*, Huesca, Est. Tip. De Leandro Pérez, 1912, p. 129-130.

2 C'est un mouvement intellectuel espagnol de la fin du XIX^e siècle, réfléchissant sur les causes de la décadence de l'Espagne et les remèdes qui pourraient y être apportés.

favorisèrent le développement de la marine, qui devint la première composante des forces armées et un facteur décisif dans l'équilibre du pouvoir maritime.

En deuxième lieu, la nécessité d'une force navale fut exprimée dans une multitude d'écrits durant tout le siècle. Après les guerres napoléoniennes et la perte de l'empire américain, l'Espagne avait cessé d'être une puissance de premier rang, mais elle conservait encore Cuba, Porto Rico et les Philippines, ainsi que des intérêts importants en Amérique latine.

La troisième idée était liée au souvenir de la série de calamités qui s'abattirent sur le pays pendant le demi-siècle qui va de la participation à la guerre de la Première Coalition (1793-1795) à l'accession au pouvoir d'un gouvernement libéral capable de contrôler la situation (1844). Entre ces deux dates eurent lieu la défaite de Trafalgar, l'invasion napoléonienne (1808-1814), la perte de l'empire américain et la première guerre carliste (1833-1840). Cette expérience traumatisante resta gravée dans l'esprit des gouvernants.

176

Pour prouver cette hypothèse, on étudie le contexte historique de trois œuvres : la *Noticia biográfica del Marqués de la Ensenada* (1829), de Martín Fernández de Navarrete, le *Combate de Trafalgar* (1850), de Manuel Marliani et l'*Armada española* (1895-1903), de Cesáreo Fernández Duro. La première incarne la vision positive de la marine du XVIII^e siècle ; elle démontre la capacité de l'État quand il est bien gouverné. La deuxième s'efforce de disculper la marine de la défaite irréparable, du sacrifice inutile de Trafalgar. La troisième incorpore l'influence des deux précédentes et la défaite de 1898 : c'est sans doute l'œuvre la plus importante de l'historiographie navale du XIX^e siècle. Les trois ouvrages naquirent avec un objectif politique, mais avec le temps se transformèrent en ouvrages historiques de référence.

Les auteurs n'étaient pas des personnages neutres. Navarrete et Fernández Duro étaient officiers de marine à la retraite, même s'ils s'étaient fait un nom dans le monde des lettres. Marliani, sans être officiellement lié à la marine, fut le responsable d'un projet piloté par le ministère de la Marine. L'exemple comparable le plus connu est l'ouvrage de l'amiral Mahan, *The Influence of Sea Power upon History* (1890) et ses effets³. Écrit par un officier de marine pour promouvoir le développement de la marine des États-Unis, il constitue également un pilier de l'historiographie navale moderne, comme discipline académique et comme part importante des études stratégiques. Dans le cas espagnol, l'ouvrage monumental de Fernández Duro *Armada española*, malgré ses limites, est toujours une lecture obligée pour

3 Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Boston, Little, Brown & Company, 1890 ; *id.*, *The Influence of Sea power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, 2 tomes, Boston, Little, Brown & Company, 1892 ; *id.*, *The Life of Nelson: The Embodiment of the Sea Power of Great Britain*, 2 tomes, Boston, Little, Brown & Company, 1897.

une approche du sujet. C'est pourquoi l'étude de l'historiographie du XIX^e siècle est fondamentale pour comprendre comment on en est arrivé aux problématiques actuelles. Le texte est structuré en trois parties, qui correspondent aux trois ouvrages. L'impact de la défaite de Trafalgar est d'abord étudié à travers le livre de Marliani, le souvenir d'Ensenada est ensuite analysé au moyen de la *Noticia*, et pour finir on étudie comment ces idées persistent dans *Armada española* et se combinent avec l'expérience de la défaite de Santiago de Cuba (1898).

L'IMPACT DE TRAFALGAR

La bataille de Trafalgar constitue un des épisodes symboliques de la crise de l'Ancien Régime. Pour la marine elle constitue le symbole par définition : aux pertes humaines et matérielles s'ajoutait le coup, beaucoup plus durable, à l'estime de soi de l'institution. Après la bataille, un officier qui y avait participé écrivait sur la « tragédie » ; le combat avait été « dur et cruel » ; tout avait été perdu, « sauf l'honneur⁴ ». Bien que les pertes eussent été supérieures en d'autres occasions, comme la prise de La Havane (1762), par exemple, cette fois il n'existait aucun moyen de les réparer. La dernière escadre espagnole avait succombé : l'Espagne avait cessé de figurer parmi les grandes puissances. En 1816, José Vargas Ponce, historien et officier de marine, reflétait le sentiment général quand il écrivait sur « la triste bataille chantée par tous les poètes et pleurée par la nation avec des larmes de sang⁵ ». De cette hécatombe on ne pouvait sauver que la gloire et l'héroïsme de ceux qui moururent en défendant le pavillon. En plein romantisme ce n'était pas négligeable ; une défaite avec honneur était presque autant valorisée qu'une victoire, et de nombreux poètes s'efforcèrent de la glorifier dès que la nouvelle fut connue⁶. Même Luís María de Salazar, si critique vis-à-vis de la marine de Charles III et son fils, affirmait que si les marins français et espagnols ne furent pas à la hauteur de leurs ennemis en matière de compétence, ils ne démeritèrent pas pour ce qui est du courage⁷. Les historiens civils, qui ne défendaient pas d'intérêts corporatistes, étaient du même avis⁸. La nécessité de préserver cette mémoire, et de l'utiliser à des

4 Rosendo Porlier à Meléndez, Cádiz, 29 octobre 1805, reproduction sur la couverture de Manuel Marliani, *Combate de Trafalgar*, Madrid, Impr. y Librería Matute, 1850 ; *Biblioteca del Museo Naval-Madrid*, signatura 6829.

5 José Vargas Ponce, *Elogio histórico de D. Antonio de Escaño*, Madrid, Ed. Naval, 1962, p. 67.

6 Cesáreo Fernández Duro, *Armada española : Desde la unión de los reinos de Castilla y de León* [1895-1903], 9 tomes, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1972, t. 8 [1902], p. 360-362.

7 Luís María de Salazar, *Juicio crítico sobre la marina militar de España : dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro*, Madrid, Imp. de Miguel de Burgos, 1814, première lettre, p. 103-104.

8 Voir, par exemple, Juan de Mariana, *Narración de los sucesos principales de la historia de España, desde el año 1600 al 1808*, Madrid, Impr. de los hijos de Doña Catalina Piñuela, 1828,

fins politiques, donna lieu à la première et plus durable version officielle de l'événement : le *Combate de Trafalgar* (1850), de Manuel Marliani⁹.

Le contexte historique de l'ouvrage renvoie à deux éléments essentiels. Le premier est la publication de l'*Histoire du Consulat et de L'Empire*, d'Adolphe Thiers¹⁰. Le tome correspondant à la campagne de Trafalgar fut publié en 1847 ; étant donné l'intérêt pour le sujet et la réputation de son auteur, la traduction ne se fit pas attendre. Ses effets non plus : le récit, qui ne donnait pas un beau rôle aux Espagnols, provoqua une indignation générale. La réponse, logique à l'époque du nationalisme romantique, fut la publication de nombreux articles et pamphlets en défense de l'honneur outragé. Le second élément était l'impérialisme des États-Unis. Encouragé par la facile victoire obtenue dans la guerre contre le Mexique, le parti expansionniste s'était fixé Cuba comme prochain objectif. Pour faire face à cette menace, qui pouvait se traduire sous la forme d'attaques de flibustiers, ou d'une guerre ouverte contre les États-Unis, le gouvernement décida de renforcer la marine. Le marquis de Molíns, ministre de la Marine à ce moment, organisa et finança la publication de *Combate de Trafalgar* en tant qu'élément de propagande pour sa politique. Le prologue du livre est inspiré par Molíns – à moins qu'il ait été écrit par lui-même – et a un objectif politique concret : maintenir le prestige de l'institution et obtenir l'appui de l'opinion publique au financement de son programme de constructions navales. Il pointe la nécessité de réfuter les outrages de Thiers à l'honneur espagnol, en « hommage de respect et d'admiration pour les héros de Trafalgar ». En même temps, quand il affirme que « Trafalgar [...] fut le prélude au démembrement des riches possessions conquises par nos ancêtres au XVI^e siècle », il insinue que sans la marine existe le risque de perdre Cuba¹¹. Le texte principal consiste en un récit hagiographique du combat, et la glorification des actes d'héroïsme des marins espagnols.

Ainsi qu'il était prévisible étant donné qu'il traitait de la gloire nationale, le livre jouit d'une grande popularité dès sa parution. Neuf ans après sa publication, Modesto Lafuente s'inspira de sa lecture pour les passages pertinents de son *Historia general de España* ; deux décennies plus tard Benito Pérez Galdós, le représentant le plus illustre du roman réaliste espagnol, l'utilisa comme

p. 512-13 et Eugenio de Tapia, *Historia de la civilización española*, 4 tomes, Madrid, Impr. de Yenes, 1840, t. IV, p. 183-184.

9 Manuel de Marliani, *Combate de Trafalgar : Vindicación de la Armada española contra las aseveraciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su Historia del Consulado y el Imperio*, Madrid, Imp. y Librería de Matute, 1850. Voir aussi Carlos Alfaro Zaforteza, « Trafalgar, el Marqués de Molíns y el renacimiento de la Armada en 1850 », *RHN*, vol. 25, n° 97, 2007, p. 43-55.

10 Adolphe Thiers, *Histoire du Consulat et de L'Empire*, 20 tomes, Paris, Paulin, 1845-1862.

11 Alfaro Zaforteza, « Trafalgar, el Marqués de Molíns y el renacimiento de la Armada en 1850 », art. cit., p. 50.

document de référence pour le premier des *Episodios nacionales* et Fernández Duro l'utilisa comme source pour son *Armada española* un demi-siècle plus tard.

La grande diffusion et l'influence de l'œuvre de Modesto Lafuente dans l'élaboration du libéralisme et de la conscience nationale jusqu'au XX^e siècle sont connues¹². Lafuente considérait le livre de Marliani comme l'œuvre de référence, et se fonda presque exclusivement sur lui¹³. Il contribua ainsi à la divulgation de ses idées auprès d'un public plus large à un moment opportun, car il est vrai que l'intérêt de Lafuente n'était pas exclusivement intellectuel : il fut également un homme de parti. Il fut député aux Cortes Constituyentes de 1854, pour l'Union libérale entre 1856 et 1866, et il occupa des fonctions importantes quand son parti accéda au pouvoir : il fut vice-président du Congrès (1861) et membre du Conseil d'État (1860-1863, 1864)¹⁴. En 1859, quand le tome correspondant à la période de Trafalgar fut publié, le pays se trouvait dans une période de conjoncture économique favorable, de stabilité politique et d'euphorie nationaliste¹⁵. Les Cortes votèrent une loi qui accordait une pension à vie aux survivants de la bataille de Trafalgar et une autre portant sur un grand programme de travaux publics, qui incluait une enveloppe considérable pour la construction de navires de guerre. Lafuente était un des intellectuels « organiques » du pouvoir ; la relation entre l'histoire que l'on écrivait et les événements est évidente. Il fallait maintenir le prestige et la gloire de la marine pour obtenir l'appui de la majorité aux mesures du gouvernement. Le développement important de la marine était un motif de fierté et améliorait le statut international de l'Espagne.

Des années après, Galdós commença ses célèbres *Episodios nacionales* avec *Trafalgar*. Cette série de quarante-six romans historiques, publiés entre 1873 et 1912, est considérée comme le portrait littéraire le plus achevé de la société du XIX^e siècle. Son énorme popularité dans les classes moyennes en fait, avec l'œuvre de Lafuente, un élément essentiel de la vision du monde de ce siècle. La série devait commencer en 1808, avec l'invasion napoléonienne ; cette date était en effet déjà considérée à l'époque comme celle du commencement du XIX^e siècle espagnol. Cependant, le souvenir de Trafalgar était si vif que Galdós considéra plus approprié de commencer par cet épisode¹⁶. En 1869, fut

12 Ricardo García Cárcel, *La herencia del pasado. Las memorias históricas de España*, Madrid, Galaxia Gutenberg/Círculo de Lectores, 2011, p. 397-402.

13 Modesto Lafuente, *Historia general de España*, 30 tomes, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Mellado, 1850-1866, t. XXII, 1859, p. 466-478. Les éloges sont en p. 466, n. 1, p. 470 et p. 472, n. 1.

14 Ricardo García Cárcel, *La herencia del pasado, op. cit.*, p. 398.

15 Modesto Lafuente, *Historia general de España, op. cit.*, p. 477, n. 1.

16 Walter T. Pattison, « The Prehistory of the "Episodios Nacionales" », *Hispania*, vol. 53, n° 4, 1970, p. 857 ; James Whiston, « Two Versions of Trafalgar: Galdós's *Trafalgar* (1873) and Manuel Marliani's *Combate de Trafalgar* (1850) », *Forum for Modern Language Studies*, vol. 20, n° 2, 1984, p. 155.

inauguré le Panthéon des Hommes illustres dans la basilique Saint-François-le-Grand, à Madrid. Parmi les personnages choisis pour qu'y reposent leurs restes figurait l'amiral Gravina, commandant de l'escadre espagnole, qui mourut peu après le combat. Son mausolée fut inauguré l'année suivante, à la date anniversaire de Trafalgar. Les plus hautes instances de l'État participèrent à la cérémonie : le régent du royaume (la reine Isabelle II avait été déposée par la révolution de 1868), le président des Cortes, le chef du gouvernement et plusieurs ministres. On profita de l'occasion pour rendre hommage aux rares vétérans du combat encore en vie. L'amiral Vigodet, âgé de 84 ans, qui avait participé au combat comme enseigne de vaisseau, reçut la Toison d'or, la plus haute décoration espagnole. Il mourut peu de temps après, au début de 1872 ; sa mort donna lieu à des nécrologies et des articles dans la presse¹⁷. Galdós vécut de près ces événements ; non seulement il vivait alors à Madrid, mais il travaillait également comme journaliste. Il n'est donc pas étonnant que quelques mois après la mort de Vigodet, Galdós ait décidé d'acquérir le livre de Marliani. Sa lecture dans le prolongement des événements évoqués lui fournit sans doute la base documentaire dont il avait besoin et influa sur sa décision de rendre un hommage aux héros de Trafalgar. Ces faits ne sont pas évoqués dans les études littéraires sur les *Episodios nacionales*, mais il est logique de penser qu'ils eurent une influence significative sur le choix du premier de ceux-ci, et qu'ils constituèrent une condition nécessaire, sinon suffisante, de son existence.

La vie de *Combate de Trafalgar* ne s'arrête pas là. Fernández Duro le cite fréquemment dans le chapitre correspondant de l'*Armada española*¹⁸. Pelayo Alcalá Galiano – marin, historien et descendant d'un héros du combat, Dionisio Alcalá Galiano – qui écrivit une histoire officielle pour le centenaire, l'utilise également¹⁹. Il est surprenant que les deux auteurs, qui avaient accès à des sources plus fiables, se soient toujours servi du livre de Marliani. D'une part, cette manière de procéder nous donne une idée des critères historiographiques de l'époque ; d'autre part, elle témoigne de l'énorme popularité dont bénéficia le *Combate de Trafalgar* parmi les historiens du XIX^e siècle.

LE MARQUIS DE LA ENSENADA ET LA RECONSTRUCTION DE L'ESCADRE

Il est bien connu que la reconstruction de la marine partit pratiquement de zéro après la Guerre de Succession d'Espagne (1701-1714), pour atteindre

¹⁷ Fernando Fulgosio, « Gravina y la batalla de Trafalgar », *La Ilustración Española y Americana*, vol. 14, n° 25, 5 novembre 1870, p. 389-391. Voir, par exemple, la nécrologie de Vigodet dans *La Época*, 6 janvier 1872.

¹⁸ Cesáreo Fernández, *Armada española, op. cit.*, t. VIII, chap. xv.

¹⁹ Pelayo Alcalá Galiano, « El Combate de Trafalgar (I) », *RGM*, nov. 1905, p. 481-512.

son zénith vers 1795. Le ministre qui contribua le plus à cette politique fut le marquis de la Ensenada. Sa brillante action était partie partie intégrante de l'image positive de la marine du XVIII^e siècle et fut un objet spécifique d'étude et de célébration tout au long du XIX^e siècle, et son souvenir fut utilisé pendant les périodes de pénurie aussi bien que lors des étapes fastes.

Le premier et le plus influent travail dans ce sens est la *Noticia biográfica del Marqués de la Ensenada* (1829), de Martín Fernández de Navarrete²⁰. L'auteur, officier de marine à la retraite et directeur de la Real Academia de la Historia, l'écrivit sur commande du ministre de la Marine, Luis María de Salazar (1823-32), dans le cadre de sa politique de reconstruction navale. Comme il s'agit d'une histoire officielle, son caractère est hagiographique, au point d'associer la mémoire d'Ensenada à « la défense héroïque de Carthagène-des-Indes et aux événements mémorables de Toulon²¹ ». Mais elle contient des informations intéressantes et l'auteur est un des intellectuels espagnols les plus notables de son temps. Le contexte historique est celui d'une extrême pénurie. Au moment de la publication de la *Noticia* les opérations contre les colonies insurgées dans les Caraïbes et le golfe du Mexique n'étaient pas encore terminées. Bien que Salazar, homme de grandes capacités, eût réussi à armer quelques navires après de nombreux efforts, ceux-ci restaient insuffisants. L'appareil administratif de l'État était démantelé, les arsenaux étaient à l'abandon et il n'y avait pas d'argent ni pour approvisionner les arsenaux ni pour acheter des navires à l'étranger. En ces temps amers, il était réconfortant de rappeler qu'à une autre époque le pays avait été capable de poser les bases d'une importante force navale. Si on l'avait fait une fois, on pouvait le refaire. La politique d'Ensenada était le paradigme à suivre : il prêtait une attention au personnel et au matériel. Pour renforcer le message du texte principal, on lui adjoignit trois annexes qui mettaient en relief les trois éléments de sa politique. Dans le premier figuraient les apports d'argent en provenance d'Amérique entre 1748 et 1754, période pendant laquelle ils enregistrèrent une forte augmentation²². Malgré la perte du continent, les contributions des exploitations des îles de Cuba et Porto Rico à la métropole constituaient un apport important au budget national. La deuxième annexe est un recensement des « actions glorieuses » accomplies tandis qu'Ensenada était au pouvoir, qui montrent les bons résultats obtenus grâce au fait de pouvoir compter sur des équipages compétents, par contraste

20 Martín Fernández de Navarrete, « Noticia biográfica del marqués de la Ensenada », *Estado General de la Armada* [1829], appendice ; réimpression dans *Colección de opúsculos del Excmo. Sr. D. Martín Fernández de Navarrete*, éd. Eustaquio Fernández de Navarrete et Francisco Fernández de Navarrete, 2 tomes, Madrid, Impr. de la Viuda de Calero, 1848, t. II, p. 5-46.

21 Martín Fernández de Navarrete, *Colección de opúsculos del Excmo. Sr. D. Martín Fernández de Navarrete*, éd. cit., t. I, p. 12.

22 Les trois appendices en *ibid.*, t. II, p. 39-46.

avec l'époque du règne de Charles IV. La troisième est une liste des navires existants en 1746, qui, si elle est très inférieure à celle de la fin du siècle, reposait sur des bases plus solides. Le lecteur pouvait tirer ses propres conclusions : les possessions américaines qui restaient encore étaient de valeur ; la marine était capable de défendre les possessions d'outre-mer, du moment que l'on prêtait attention à son personnel et lui fournissait le matériel adéquat. Il s'agissait de disposer d'une force navale modeste mais efficace. Qu'il ne s'agît pas de vaines espérances était démontré par la petite escadre commandée par Laborde basée à La Havane. Avec des équipages expérimentés, des navires bien équipés et l'appui des ressources de Cuba, cette force s'imposait à ses ennemis et défendait Cuba et Porto Rico tandis que Navarrete écrivait sa *Noticia*²³. *Du fait de ses sources, de la quantité de données dignes de foi et du prestige de son auteur, la Noticia transcenda les nécessités du moment et, avec le temps, se convertit en ouvrage de référence*²⁴.

182

En 1844, dans une situation pire encore, on se remit à invoquer le nom d'Ensenada. Le ministre de la Marine d'alors, José Filiberto Portillo, présenta un rapport sur l'état déplorable de l'Armada²⁵. Il y comparait le moment présent avec la première moitié du siècle antérieur. Il établissait un parallèle entre la situation postérieure à la guerre de Succession (1701-1714) et la récente première guerre carliste (1833-1840). Les deux épuisèrent les ressources du pays, et Ensenada fut l'acteur le plus remarquable du rétablissement après la première. Le rapport s'étend sur la politique du marquis, mais fait également référence à l'effort continu de ses prédécesseurs et successeurs, question fondamentale pour le maintien d'une force navale opérationnelle. Il est très probable que la *Noticia* fut utilisée pour son élaboration. C'était la source imprimée la plus détaillée existante, elle était récente et elle était produite par le même appareil bureaucratique.

Les historiens l'utilisèrent également. Eugenio de Tapia la cite déjà dans son *Historia de la civilización española* (1840), inspirée de l'ouvrage de Guizot, *Histoire générale de la civilisation en Europe* (1828)²⁶ sur lesquels il se fonde entièrement pour ses passages sur Ensenada. Des années plus tard, la *Noticia* fut incluse dans la *Colección de opúsculos* (1848), œuvre posthume de Navarrete, qui lui donna une plus grande diffusion. Il n'est donc pas étonnant qu'Antonio Rodríguez Villa, auteur de la première biographie exhaustive d'Ensenada, l'ait également utilisée, y compris les trois annexes, qu'il inséra intégralement à la fin

23 Cesáreo Fernández Duro, *Armada española, op. cit.*, t. IX, p. 247-51.

24 Voir la brève biographie de Navarrete dans Carlos Seco Serrano, « Martín Fernández de Navarrete (1765-1844) », *Boletín de la Real Academia de la Historia*, vol. 192, n° 1, 1995, p. 143-151.

25 *Gaceta de Madrid*, 22 janvier 1844, republié dans Marliani, *Combate de Trafalgar, op. cit.*, appendice n° 1.

26 Eugenio de Tapia, *Historia de la civilización española, op. cit.*, t. IV, p. 76-77.

de son livre. L'ouvrage de Tapia comme celui de Rodríguez Villa sont publiés en des temps difficiles. En 1840, s'achevait une guerre civile dévastatrice. En 1878, on comptait de nombreux navires en service, mais déjà vieux et obsolètes. Le coût des récentes guerres civiles à Cuba (1868-1869) et dans la Péninsule (1872-1876) n'avait pas permis renouveler le matériel. Mais le souvenir d'Ensenada fut aussi utilisé pendant des périodes fastes.

En 1887, les Cortes approuvèrent le programme naval de l'amiral Rodríguez Arias, qui relança la construction navale après deux décennies d'épuisement²⁷. La gestation, la promulgation et l'exécution du programme furent accompagnées d'un vif débat public sur la composition de l'escadre. Ce n'est pas par hasard que l'on donna alors le nom du marquis à un petit croiseur colonial et que furent publiés plusieurs éloges de sa personne²⁸. On faisait encore référence à la *Noticia*, malgré sa brièveté, au début du xx^e siècle. Lorsqu'en 1900 Fernández Duro publia l'apologie la plus connue d'Ensenada, dans son *Armada española*, il s'en prévalut, ainsi que de la biographie de Rodríguez Villa, insérant même deux des fameuses annexes, la première et la troisième²⁹. Elle figure encore dans la bibliographie de la troisième édition de la célèbre *Historia de España y de la civilización española* (1914), de Rafael Altamira, l'historien espagnol le plus éminent de l'époque. La gestion des affaires de la marine par Ensenada est, parmi celles de tous les ministres de la Marine du xviii^e siècle, la seule sur laquelle cet auteur s'étend³⁰. Ainsi, au début du xx^e siècle, même après le désastre de 1898, Ensenada continuait à représenter l'image positive de la marine du xviii^e siècle, par contraste avec l'image négative de Trafalgar. Durant de nombreuses années, la *Noticia* de Navarrete constitua le fil conducteur de cette perception.

FERNÁNDEZ DURO ET L'ARMADA ESPAÑOLA

Armada española (1895-1903) est l'œuvre culminante de l'historiographie navale du xix^e siècle. L'auteur, Cesáreo Fernández Duro (1830-1908), était un officier de marine qui, après de nombreuses années de service actif, prit sa retraite en 1889 pour se consacrer entièrement au monde académique. Il fut élu membre

27 Agustín R. Rodríguez González, *Política naval de la Restauración (1875-1898)*, Madrid, Editorial San Martín, 1988, p. 233-320.

28 Mariano Barroso, *El Marqués de la Ensenada. Estudio crítico sobre las ideas de administración y gobierno de tan insigne estadista*, San Sebastián, Establecimiento Tipográfico de Pozo y Compañía, 1887 ; Amós Salvador y Rodríguez, « El Marqués de la Ensenada », *Revista de España*, n^o 120, 1888, p. 498-533.

29 Cesáreo Fernández Duro, *Armada española*, op. cit., t. VI, 1900, chap. XXI et XII. Les appendices sont aux p. 382, 386-387.

30 Rafael Altamira y Crevea, *Historia de España y de la civilización española*, troisième édition, t. IV, Barcelona, Herederos de Juan Gilí, 1914, p. 189-193.

de l'Académie royale d'histoire en 1881 et secrétaire perpétuel en 1898³¹. En plus de ses incontestables qualités intellectuelles, il était habile dans la recherche de soutiens officiels. Il obtient que son livre *La Marina de Castilla* (1894) soit publié comme un tome supplémentaire de l'*Historia general de España* (1890-1894), le projet inachevé d'Antonio Cánovas del Castillo, alors que la spécificité de son contenu ne l'intégrait pas au reste des volumes³². Il n'en obtint pas moins d'excellentes critiques et fut considéré comme un des meilleurs parmi les tomes qui purent être publiés. L'étape suivante logique était de continuer avec l'histoire des siècles postérieurs³³. Il exposa son projet au ministère de la Marine avec succès, obtenant appui institutionnel et financement. Il transforma ainsi un projet personnel en projet officiel. Cette fois le thème et l'institution correspondaient parfaitement.

Armada española reçut un accueil positif à l'étranger, où Fernández Duro était déjà bien connu. Le compte-rendu du premier tome publié dans *The American Historical Review* commençait ainsi : « Il n'est pas nécessaire de présenter le capitaine Duro [*sic*] à ceux qui étudient l'histoire navale³⁴. » Sa dimension internationale l'intègre ainsi parmi les grands projets d'histoire navale engagés dans les années 1890, stimulés par les ouvrages de Mahan et par la nécessité de donner un socle de propagande à la course aux armements navals. C'est ainsi que les ouvrages de Clowes, La Roncière et Manfroni virent le jour, et que fut fondée la Navy Records Society (1893) à Londres³⁵. Comparé aux autres auteurs, Fernández Duro se distingue par sa capacité de travail ; son ouvrage, avec neuf tomes, est le plus volumineux, et pourtant il fut publié exactement comme prévu : à raison d'un tome par an. Clowes se reposait sur des collaborateurs, et les deux autres auteurs ne réussirent pas à terminer leurs travaux respectifs.

Malgré le traumatisme de la défaite, l'environnement international jouait sur l'opinion publique espagnole. C'est une époque de tensions entre les grandes

31 Antonio Rumeu de Armas, « Fernández Duro, historiador », *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n° 6, 1990, p. 23-28.

32 Antonio Cánovas del Castillo (dir.), *Historia general de España*, t. XVIII, Cesáreo Fernández Duro, *La marina de Castilla, desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española*, Madrid, El Progreso Editorial, 1894.

33 Archivo General de Marina « Don Álvaro de Bazán », Oficiales Cuerpo General, 620/396, dossier personnel, Fernández Duro à l'intendant général, 27-8-1895. Voir aussi Cesáreo Fernández Duro, *Armada española*, *op. cit.*, t. 1, p. 5.

34 W. F. Tilton, Review of Books : « Cesareo Fernandez Duro, *Armada Española desde la Unión de los Reinos de Castilla y de León*, vol. 1 (Madrid, "Sucesores de Rivadeneira", 1895, p. 476.) », *The American Historical Review*, vol. 2, n° 2, 1897, p. 344.

35 William L. Clowes, *et al.*, *The Royal Navy: A History from the Earliest Times to the Present*, 7 tomes, London, S. Low, Marston & Co., 1897-1903 ; Charles M. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, 6 tomes, Paris, Plon, 1899-1932 ; Camillo Manfroni, *Storia della marina italiana*, 3 tomes, Livorno, Reale Accademia Navale, 1897-1902.

puissances. Celles émergentes, comme les États-Unis et le Japon, commençaient leur expansion outre-mer et développaient leurs marines respectives de manière spectaculaire, rivalisant avec les puissances installées. L'expérience de la guerre, concrètement les batailles navales du Yalu (1894), de Santiago (1898) et Tsushima (1905), paraissait confirmer les thèses de Mahan. Ces trois batailles furent des événements décisifs qui coïncidaient avec le paradigme de Trafalgar et justifiaient la nécessité d'investir des sommes énormes dans des navires de guerre. Toute la société se vit affectée par le militarisme ambiant ; des associations furent créées pour promouvoir la marine. La Navy League anglaise fut fondée en 1894, la Deutscher Flottenverein allemande en 1898 et, en 1900, apparut la Liga Marítima Española.

Les tomes correspondant au XVIII^e siècle furent publiés entre 1900 et 1902, après le *Desastre* de 1898. Non seulement la marine et les dernières possessions outre-mer – dans les deux cas symboles du pouvoir et du prestige de la nation – avaient été perdues, mais, en plus, les défaites sans appel subies à Manille et Santiago de Cuba avaient surpris et déçu l'opinion publique. On dénombra de nombreuses pertes au cours des deux combats et pas un seul navire ne fut sauvé. Les pertes ennemies, en revanche, furent insignifiantes. À Trafalgar, les Français comme les Espagnols infligèrent des pertes et des dommages considérables à l'ennemi, et réalisèrent des prodiges de courage. Rien de tel ne se produisit en 1898.

La société était déçue : la marine avait à nouveau échoué. Une partie de l'opinion pensait que pour éviter de nouvelles humiliations il valait mieux se passer de marine et consacrer l'argent à d'autres sujets. D'autre part, les « navalistes » argumentaient que le pays courait le risque de subir de nouvelles humiliations s'il ne se réarmait pas rapidement. Dans les circonstances présentes, les autres pays continuaient à consacrer d'énormes budgets aux armements navals. *Armada española* s'inscrit dans ce débat entre « navalistes » et « déçus »³⁶.

Dans ce contexte entretenir le souvenir de Trafalgar était plus important que jamais, parce qu'il n'y avait eu aucune gloire dans la guerre récente. Cela aiderait à ce que les Cortes votent les fonds pour un nouveau programme naval. Fernández Duro mit tout son prestige au service de la cause. Pour lui, la cause immédiate de la défaite de Trafalgar fut la décision de Villeneuve d'engager la bataille ; il signalait de plus que, malgré les carences des équipages, il y eut « des commandants et des vaisseaux capables de répondre à ce que l'on exigeait d'eux³⁷ ». Avec ces affirmations Fernández Duro défend la marine aussi bien sur le plan stratégique que tactique. Le problème du manque de marins experts

36 Agustín R. Rodríguez González, *La reconstrucción de la Escuadra. Planes navales españoles, 1898-1920*, Valladolid, Galland Books, 2010, p. 47-141.

37 Cesáreo Fernández Duro, *Armada española, op. cit.*, t. VIII, 1902, p. 355.

dans la manœuvre de grands navires à voiles avait disparu avec la propulsion mécanique. Le message sous-jacent était donc que la marine était maintenant davantage capable de remplir ses obligations, et par conséquent de défendre l'honneur national. Dans ce cas, comme dans les précédents, le souvenir des héros servit à maintenir le prestige de l'institution et alimenter le patriotisme. De cette manière, il réfutait également la version de Mahan sur la conduite espagnole, mais de manière plus subtile que Marliani face à Thiers un demi-siècle plus tôt.

Fernández Duro eut également recours au souvenir d'Ensenada, dans ce cas pour critiquer la politique navale des années précédant 1898. L'exécution du programme naval de Rodríguez Arias avait été désastreuse. Les arsenaux laissaient beaucoup à désirer, au point que le gouvernement finit par céder leur gestion à une entreprise anglaise. L'auteur d'*Armada española* fait un éloge enflammé du projet qu'Ensenada présenta à Ferdinand VI, au début de son règne, soulignant que :

186

Ni l'impatience ni la hâte n'étaient bonnes pour atteindre le but ; il fallait procéder au contraire avec calme, méthode et persévérance, en tenant pour avéré que la marine des temps antérieurs à celui présent avait été une force d'apparences, parce qu'elle manquait des arsenaux qui constituent ses fondations, d'ordonnances, de système, de discipline³⁸...

Quiconque lisait la presse et était au courant des débats politiques en cours pouvait se persuader que ces mêmes paroles étaient parfaitement applicables à la situation présente. Dans les pages suivantes, Fernández Duro développe le détail de la gestion d'Ensenada, en même temps qu'il suggère ce qu'il convient de faire et de ne pas faire pour reconstruire la marine. D'une part, Fernández Duro critique la politique navale des gouvernements antérieurs, d'autre part il défend l'honneur de la marine et encourage à sa reconstruction, prenant partie dans le débat entre « navalistes » et « déçus ». L'influence sur le long terme de son œuvre a été mentionnée plus haut, mais, puisqu'elle concerne le xx^e siècle, elle sort des limites de ce travail.

*

Les trois ouvrages étudiés constituent des pièces fondamentales dans la construction de l'histoire de la marine espagnole. Le xix^e siècle coïncide avec l'apogée de l'historicisme. En cette période, la relation entre histoire, mémoire et politique est donc particulièrement étroite. De ce fait, une analyse purement historiographique est insuffisante pour comprendre ses méthodologies et ses

38 *Ibid.*, t. VI, p. 356.

thèses. Connaître les conditions dans lesquelles ces publications ont vu le jour est essentiel. Dans les deux premiers cas, l'initiative vint du ministère de la Marine, afin de gagner des appuis pour la politique navale du moment. Dans le troisième, même s'il semble que l'initiative revint à Fernández Duro, elle trouva un terrain favorable. Le ministère était assurément conscient de l'intérêt du projet en matière de propagande, et de la nécessité de donner une réponse à l'œuvre de Mahan.

Au moment du premier centenaire de Trafalgar, non seulement les trois lieux de mémoire cités par Joaquín Costa sont enracinés dans l'imaginaire collectif, mais encore n'importe lequel des trois évoque automatiquement les deux autres. Le marquis de la Ensenada incarne l'image positive de la marine du XVIII^e siècle, tandis que Trafalgar révèle le revers de la médaille, qui s'applique fondamentalement au règne de Charles IV (1788-1808). Santiago de Cuba (1898), qui ferme le cycle historique du XIX^e siècle, s'y était ajouté récemment. De ce fait plus douloureux et polémique, il figure seulement de manière implicite dans l'historiographie officielle. Tout cela est incorporé dans l'*Armada española*, la grande œuvre de Fernández Duro, qui constitue un tribut inégalé versé à l'histoire et à la mémoire de la marine espagnole.

Traduit de l'espagnol par le EVI(R)
Jean-François Dufour

Carmen Torres López

Pour apprécier l'importance des musées, bibliothèques et archives dans l'histoire navale, il paraît fondamental et indispensable d'analyser le contexte historique qui amena la création et l'évolution des uns et des autres, car parler de la genèse d'un fait historique suppose que l'on prenne en compte l'importance qu'eurent pour lui des événements qui lui sont antérieurs.

Bien que la première idée de création d'un Musée naval remonte à 1792, année pendant laquelle Charles IV, à l'initiative de Antonio Valdés y Bazán, ministre – ou secrétaire – de la Marine et des Indes (1783-1795), déclara « établir en la nouvelle cité¹ de San Carlos un musée de la Marine réunissant, en s'ajoutant à la bibliothèque générale, toutes les sciences naturelles nécessaires à l'instruction complète du corps de l'Armada ... », on peut dire en réalité qu'elle était déjà en germe au début du XVIII^e siècle, quand eut lieu la réorganisation de la marine espagnole. Durant le XVII^e siècle, la force navale espagnole reposait sur une flotte répartie entre *armadas* pour l'Océan et *escuadras* pour la Méditerranée. Mais en 1714, à l'occasion de la *Real Cédula* du 21 février, fut fondée la Real Armada qui regroupa en une seule institution étatique les diverses forces navales existant jusqu'alors.

Une fois la guerre de Succession terminée et l'instauration des Bourbons affermie, notre pays connut une période de paix et de croissance économique au cours de laquelle les nouveaux monarques impulsèrent une politique destinée à restaurer l'Espagne en tant que puissance politique et économique de premier ordre.

ACTIVITÉ ÉDUCATIVE ET SCIENTIFIQUE DE L'ARMADA AU XVIII^e SIÈCLE

Au XVIII^e siècle se produisit en Espagne le mouvement culturel et scientifique le plus important de son histoire, qui mit en évidence le rôle joué par la marine dans le progrès scientifique national². À l'avènement de la dynastie

1 NDT : le terme *población* désigne l'ensemble des bâtiments et espaces d'une ville (*conjunto de edificios y espacios de una ciudad*).

2 La bibliographie sur le rôle de l'Armada dans la science du siècle des Lumières (*ciencia ilustrada*) est considérable. Voir en particulier Antonio Lafuente & José Sala Catalá (dir.),

des Bourbons, Philippe V prêta une attention toute particulière à la promotion de l'Armada, faisant de sa réorganisation l'une de ses principales préoccupations. Des personnages d'envergure tels que les secrétaires de la Marine José Patiño (1726-1736), plus tard, le marquis de la Ensenada (1743-1754) et Antonio Valdés y Bazán déjà cité, promurent un programme naval complet, allant de la formation scientifique des officiers jusqu'à la création d'une importante infrastructure institutionnelle.

Ainsi, durant tout le XVIII^e siècle, se sont développés à Cadix, cité de grande culture navale favorisée par la politique bourbonnienne :

- l'Académie des chevaliers gardes-marine (Academia de Caballeros Guardias Marinas) (1717) ;
- le Collège de chirurgie (Colegio de Cirugía) pour les chirurgiens de l'Armada (1748) ;
- l'Observatoire astronomique (Observatorio Astronómico) (1758) ;
- l'École des ingénieurs de la marine (Escuela de Ingenieros de Marina) (1772) ;
- le Dépôt hydrographique (Depósito Hidrográfico) (1770), appelé par la suite Direction de l'hydrographie (Dirección de Hidrografía) (1797) ;

190

La Compagnie royale des chevaliers gardes-marine (Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas) fut à son tour promotrice de ce courant rénovateur en formant des officiers de grande valeur intellectuelle, dont Jorge Juan (1713-1773) et Antonio de Ulloa (1716-1795) constituent des exemples remarquables, en particulier le premier qui, pendant vingt-cinq ans, a été à l'origine, avec Ensenada, de toutes les initiatives prises afin de réorganiser l'Armada³.

Ciencia colonial en América, Madrid, Alianza Universidad, 1992 ; Antonio Lafuente, José de la Sota et Jaime Vilchis, « Dinámica imperial de la ciencia : los contextos metropolitano y colonial de la cultura española en el siglo XVIII », dans Agustín Guimerá (dir.), *El reformismo borbónico. Una visión interdisciplinar*, Madrid, Alianza Editorial, 1996, p. 175-202 ; Antonio Lafuente & Nuria Valverde, *Los mundos de la ciencia en la Ilustración española*, Madrid, FECYT, 2003 ; Antonio Lafuente & Nuria Valverde, « La producción de objetos y valores científicos: tecnología, gobierno e Ilustración », dans Agustín Guimerá & Víctor Peralta Ruiz (dir.), *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, FEHM, 2005, p. 333-361 ; Antonio Lafuente, Ana Cardoso dos Matos & Tiago Saraiva (dir.), *Maquinismo ibérico*, Madrid, Ediciones Dosce Calles, 2007, p. 447-466 ; Manuel A. Sellés, José Luis Peset & Antonio Lafuente, *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*, Madrid, Alianza Universidad, 1987 ; Nuria Valverde Pérez, *Actos de precisión. Instrumentos científicos, opinión pública y economía moral en la Ilustración española*, Madrid, CSIC, 2007 ; et le volume collectif *La ciencia española en Ultramaro*, Aranjuez, Ediciones Doce Calles, 1991.

3 José P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981. Sur l'activité d'enseignement dans l'Armada, voir Antonio Lafuente & José Luis Peset, « Militarización de las actividades científicas en la España Ilustrada (1726-1754) », dans José Luis Peset et al. (dir.), *La ciencia moderna y el Nuevo Mundo*, NMMadrid, 1985, p. 127-147 ; Antonio Lafuente & Manuel A. Sellés, *El Observatorio de Cádiz (1753-1831)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1988 ; Manuel A. Sellés & Antonio Lafuente, « Sabios para la Armada : el curso de estudios mayores de Marina en la España del siglo XVIII », dans José

L'influence de Juan et Ulloa dans tous les domaines scientifiques fut notoire, à commencer par l'expédition hispano-française destinée à mesurer l'arc du méridien et déterminer la forme exacte de la Terre (1735-1742) ; expédition dont les résultats ont donné lieu à des œuvres inégalées qui firent connaître en Europe le renouveau de la science espagnole, alors en décadence depuis le xvii^e siècle⁴. Ensenada chargea Juan et Ulloa de visiter différents pays d'Europe, de 1748 à 1751, afin d'obtenir des informations sur la construction navale et l'enseignement maritime, et d'acquérir livres et instruments pour en doter les établissements scientifiques et les académies militaires. Durant tout le siècle, ils poursuivirent cette mission, dont le résultat fut déterminant pour engager des réformes et introduire en Espagne les courants scientifiques européens les plus avancés, comme que le prouvent, d'une part, les travaux de grande valeur scientifique menés à bien par les hommes de l'Armada et, d'autre part, la création des institutions mentionnées, parmi lesquelles on retrouve l'Académie des chevaliers gardes-marine, créée au commencement du xviii^e siècle, et le Dépôt hydrographique, fondé dans la seconde moitié du siècle, institutions fondamentales pour le thème que nous traitons⁵.

LA COMPAGNIE ROYALE DES CHEVALIERS GARDES-MARINE, L'OBSERVATOIRE ASTRONOMIQUE ET LE DÉPÔT HYDROGRAPHIQUE

L'année 1717 fut d'une grande importance non seulement pour l'Armada – puisque le 28 janvier Philippe V nomma José Patiño⁶ intendant général de la marine avec pour principale mission de conduire la réorganisation du pouvoir

Luis Peset (dir.), *Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica*, Madrid, CISC, 1989, t. III, p. 485-504. On peut trouver une abondante bibliographie sur Jorge Juan dans : Rosario Die Maculet & Armando Alberola Romá, *La herencia de Jorge Juan. Muerte, disputas sucesorias y legado intelectual*, Alicante, Fundación Jorge Juan, 2002 ; et l'ouvrage collectif *El legado de Jorge Juan (1713-1773)*, Alicante, Caja de Ahorros del Mediterraneo, 1999.

- 4 Jorge Juan, *Relación histórica del viaje a la América meridional, y las observaciones astronómicas y físicas*, Madrid, por Antonio Main, 1748 ; complétées avec *id.*, *Noticias secretas de América*, Londres, s.n., s1826. Voir aussi Antonio Lafuente & Antonio J. Delgado, *La geometrización de la tierra : observaciones y resultados de la expedición geodésica hispano-francesa al virreinato del Perú (1735-1744)*, Madrid, CSIC, 1984 ; Antonio Lafuente & Antonio Mazuecos, *Los caballeros del punto fijo. : Ciencia, política y aventura en la expedición geodésica hispanofrancesa al virreinato del Perú en el siglo xviii*, Barcelona, Serbal, 1987.
- 5 Jorge Juan a fait publier son *Compendio de Navegación* (1757) et l'*Examen marítimo* (1771) ; le chef d'œuvre de Vicente Tofiño est l'*Atlas marítimo de España* (1789), œuvre capitale de l'hydrographie espagnole ; José Mendoza & Rios firent publier leur *Tratado de navegación* (1787) et les *Tablas náuticas* (1807) qui furent employées en Espagne et Grande-Bretagne jusqu'à la seconde moitié du xix^e siècle ; et Gabriel Ciscar fit connaître son *Tratado de cosmografía y pilotaje*. Cet ensemble constitue la grande période maritime et scientifique du xviii^e siècle espagnol.
- 6 Carlos Pérez Fernández-Turégano, *Patiño y las reformas de la administración en el reinado de Felipe V*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006.

naval espagnol –, mais également pour la ville de Cadix. Le 15 avril de la même année, un décret royal institue en effet la Compagnie royale des chevaliers gardes-marine⁷ (Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas) pour instruire les futurs officiers de l'Armada récemment fondée, institution qui constitue le premier antécédent de l'actuelle École navale militaire (Escuela Naval Militar)⁸. La cité se voit aussi dotée du siège de la Casa de la Contratación, jusque-là basée à Séville⁹. Tout ceci fera de Cadix le siège des principales institutions commerciales et navales de la Couronne.

192

L'institution comprendra ainsi deux structures, l'une militaire et l'autre éducative, développées de manière distincte en une Compagnie et une Académie, séparant ainsi dès les premières dispositions les fonctions de commandant de la Compagnie de celles de directeur de l'Académie. Patiño estima que les jeunes aspirants officiers de la marine devaient être issus de la noblesse et rédigea les « ordonnances et instructions à observer dans le corps de la marine d'Espagne¹⁰ », du 16 juin 1717, connues en tant qu'« ordonnances de Patiño¹¹ », dont le chapitre VI fait concrètement référence aux cadets ou gardes-marine (*cadetes o guardias marinas*), et dont l'article 16 dispose que « pour s'engager en tant que garde-marine, les aspirants doivent posséder la qualité de fils de notable, ou de militaire avec un emploi supérieur à celui de capitaine ».

Patiño institue un système mixte d'enseignement, en prenant comme référence d'une part le modèle français établi en 1682, dans lequel les gardes de la marine étaient issus de la noblesse française et recevaient une formation presque exclusivement académique, et d'autre part le modèle anglais, dans lequel toute la formation était fondée sur l'expérience acquise à bord des navires. Le programme des Études (*plan de estudios*) comprenait une formation théorique, divisée en semestres¹², et une formation pratique à bord des navires ; mais les

7 Dionisio de Arellano, « La Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas de Cádiz », *Revista General de Marina* (désormais *RGM*), n° 191, octobre 1940, p. 45-56 ; Ricardo Arroyo, « Las enseñanzas de náutica en el siglo XVIII », *Revista de Historia Naval* (désormais *RHN*), vol. 7, n° 46, 1994, p. 7-30.

8 Julio Guillén Tato, « La enseñanza naval en España », *RGM*, mars 1967, p. 267-291.

9 Enriqueta Vila Vilar, Antonio Acosta Rodríguez et Adolfo Luis González Rodríguez (dir.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, CSIC, 2004 ; Carmen Torres López, « La Casa de Contratación de Sevilla (1503-1790) : centro de investigación náutica », *Revista BERESIT*, n° 7, 2007, p. 149-158.

10 *Ordenanzas et instrucciones que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España*.

11 *Las Ordenanzas de Patiño*.

12 Le premier cycle d'études de l'Académie traitait des matières suivantes : arithmétique, algèbre, géométrie, trigonométrie, cosmographie, navigation, fortifications, artillerie théorique et pratique, armement, histoire (*evolución*) militaire, construction navale, manœuvre du navire, musique, escrime et danse. Ces matières nécessitaient un important soutien bibliographique de la part de l'institution. Voir Julio F. Guillén Tato, « La primera promoción de caballeros Guardias Marinaschevaliers (1717) », *RGM*, novembre 1961, p. 725-733.

programmes furent fréquemment modifiés, et ce n'est qu'à l'arrivée de Jorge Juan à la Compagnie et de Luis Godin¹³ à l'Académie que sera trouvé le sens convenant à la conception d'un programme d'études en accord avec les exigences du contexte de l'époque.

Le marquis de la Ensenada monopolisa, en 1743, pas moins de quatre secrétariats (ou ministères) : ceux de la Guerre, de la Marine, des Indes et des Finances, et, en 1748, furent approuvées les ordonnances de Sa Majesté pour la conduite militaire, politique et économique de son armée navale (*ordenanzas de SM para el gobierno militar, político y economico de su armada naval*). Les enseignements de l'Académie furent restructurés, et la personne chargée de mener à bien cette réforme fut Jorge Juan dont la participation avec Antonio de Ulloa à l'expédition franco-espagnole pour la mesure de l'arc du méridien et les voyages ultérieurs d'espionnage industriel en Angleterre en avaient fait un homme parfaitement adapté à cette mission. Juan fut chargé de rénover le professorat et de mettre en œuvre les dispositions consignées dans les ordonnances de 1748, dont il faut souligner en particulier le recrutement de professeurs hautement qualifiés, marque évidente des moyens mis à sa disposition pour assurer un enseignement de haut niveau.

Toutes ces mesures de réforme furent accompagnées de l'institution d'un Observatoire astronomique¹⁴ (Observatorio Astronómico) annexe à l'Académie des chevaliers gardes-marine (Academia de Caballeros Guardias Marinas), en chargé lde l'acquisition d'instruments scientifiques et de livres pour sa bibliothèque. L'objectif de l'institution – conjuguer l'enseignement, la pratique et la recherche – contribua rapidement à augmenter l'importance de sa bibliothèque qui fut d'emblée tenue pour un indispensable instrument scientifique.

En ce sens, on peut dire qu'on perçoit déjà à cette époque l'important patrimoine bibliographique qui s'y trouve accumulé¹⁵ puisque se trouvaient parmi ses volumes les ouvrages d'éminents auteurs de la science moderne tels que Newton, Boyle, Hooke, Riccioli, Galileo, Huyghens, etc., ainsi que les traités espagnols intéressant les disciplines faisant partie de leurs programmes d'études,

13 Louis Godin, scientifique français, fit partie de l'expédition au Pérou, en 1736, pour mener à bien les travaux de mesure du méridien, en compagnie de Juan et Ulloa.

14 L'Observatoire astronomique de Cadix obtint un prestige mérité dans le milieu astronomique européen grâce à un important travail, comme celui de Louis Godin et Vicente Tofiño, et au soutien technique et scientifique procuré aux expéditions menées à bien au cours du dernier tiers du XVIII^e siècle. En 1798, l'Observatoire est transféré à l'île de León et, à partir de 1814, sa dépendance organique vis-à-vis de l'Académie des gardes-marine disparaît.

15 Nous pouvons prendre connaissance de ses fonds au travers d'un document daté de 1775 et intitulé « Relación de la librería de la Academia del Cuerpo de Caballeros Guardias Marinas según el cargo que de ellos tiene hecho el Director de Estudios D. Vicente Tofiño y subdelegado en el Maestro de Idiomas y traductor de Facultades Matemáticas D. Joseph Carbonel Bibliotecario de ella ... » (AMN, signature 1181, p. 271-294). Selon ce document la bibliothèque de l'Académie des gardes-marine possédait à ce moment-là 1 282 volumes.

dont les traités de navigation du XVI^e siècle, et la majeure partie des livres publiés au XVIII^e siècle sur les mathématiques, la navigation, l'astronomie, la géographie, la construction navale, la balistique (*artillería física*) ou l'histoire maritime.

Mais avec la chute d'Ensenada, les plans envisagés pour l'Académie connurent une paralysie, avec son transfert en 1769 à l'île de León¹⁶, aujourd'hui San Fernando, l'Observatoire demeurant en la ville de Cadix. De même, les fonds bibliographiques relatifs aux observations astronomiques seront enrichis durant le dernier tiers du XVIII^e siècle et, en 1798, quand l'Observatoire de marine fut transféré à son nouvel emplacement sur l'île de León, un espace réservé à sa bibliothèque s'y trouvait déjà¹⁷.

194

De même, le dépôt Hydrographique (Deposito hidrográfico) annexe à l'Académie des gardes-marine (Academia de Guardias Marinas), constitue une institution fondamentale et de référence pour l'institution des musées, bibliothèques et archives navales, et leur évolution. Le dépôt Hydrographique (Deposito Hidrográfico) fut institué en 1770, en conséquence de la nécessité d'organiser toute l'information résultant des expéditions et missions menées à bien durant tout le siècle, et établi à Madrid dès 1789¹⁸. En 1797, il devient, par un décret royal (*real orden*) du 18 décembre, la direction des Travaux hydrographiques (Dirección de Trabajos Hidrográficos), dont la fonction sera « la conception et la réalisation, la correction, la gravure et la publication des cartes et plans de navigation, ainsi que la rédaction des routes, livres des signaux, avis aux navigateurs, mémoires et toute donnée présentant un intérêt pour la navigation sur toutes les mers, et plus spécialement par les dépendances espagnoles¹⁹ ».

LE PROJET D'UN CENTRE DÉDIÉ A LA NAVIGATION (1792-1796)

Après la mise en place, en 1776, des académies de gardes-marine (Academias de Guardias Marina) du Ferrol et de Cartagène, l'Armada envisagea l'installation en la cité (*población*) de San Carlos, sur l'île de León, d'un grand centre dédié aux sciences nautiques. Ce centre, auquel devait se rattacher un Musée naval

16 Le 15 novembre 1769, l'Académie des gardes-marine s'établit à la Casa del Sacramento, disposant d'une salle d'armes, devenue musée à partir de 1774, et d'une grande bibliothèque.

17 Au début du XIX^e siècle, une fois confirmée sa séparation organique de l'Académie des gardes-marine, l'Observatoire comptait déjà 567 volumes dans sa bibliothèque. Ce fonds peut être connu par l'inventaire des livres, brochures, cartes marines et estampes dont disposait la propre bibliothèque de l'Observatoire royal de la marine de San Fernando, document signé le 17 août 1827 par José Sánchez Cerquero, directeur de l'Observatoire (AGM, Observatorio, Generalidad, signature 4855).

18 R. Estrada, « Testigos de una época que desaparecen. El Depósito Hidrográfico », *RGM*, n° 105, novembre 1929, p. 699-711.

19 *Ibid.*, p. 851-869.

et une grande bibliothèque maritime, avait pour but de compléter le complexe naval, scientifique et technique de l'Armada en baie de Cadix, formé par l'Académie des chevaliers gardes-marine (*Academia de Caballeros Guardias Marinas*), l'Observatoire royal (*Real Observatorio*) et l'arsenal de La Carraca.

C'est ainsi que le capitaine de vaisseau José de Mendoza y Ríos, chargé à partir de 1789 par le ministre Valdés de s'approprier à l'étranger des nouveautés scientifiques, techniques et bibliographiques susceptibles d'intéresser l'Armada, reçut l'ordre de se rendre à Paris et Londres avec la mission d'acquérir livres, cartes et instruments destinés au centre, tandis que les lieutenants de vaisseau Martín Fernández de Navarrete, José de Vargas Ponce et Juan Sanz de Barutell furent envoyés dans différentes archives espagnoles pour reprendre tous les manuscrits ayant trait aux affaires de marine. Dans le même temps commençait le recueil d'éléments destinés à former les collections du musée en conception. Le projet de création d'un Musée naval est adopté en 1792 par un décret royal :

Le roi a résolu d'établir en la nouvelle cité [*población*] de San Carlos un musée de la Marine qui réunisse, en plus de la bibliothèque générale, toutes les sciences naturelles nécessaires à l'instruction complète du corps de l'Armada et donc employées en son sein. Pour en assurer le fonctionnement, S. M. a décrété : que soient naturellement destinés à la trésorerie de Cadix cent mille réaux de la consignation de chaque département [*departamento*], prélevés sur les budgets de l'année suivante ; que, sans préjudice de cela, il en soit de même demandé autant aux autres ; en pratiquant ce qui convient à l'avenir et en tenant toujours cette dette séparément pour l'employer uniquement pour l'objet requis ; et que l'ordre de S. M. soit communiqué à V. E. pour sa compréhension et la conduite de cette assemblée ; dans cet esprit je donne l'avis correspondant à celles de Cadix et Carthagène. Que Dieu garde à V. E. de nombreuses années. San Lorenzo, 28 septembre 1792.

Valdés [paraphé] Sr. D. Antonio de Arce²⁰

La commission de Mendoza se prolongea jusqu'en février 1796, date à laquelle l'idée d'installer le grand centre naval fut abandonnée. La substitution de Valdés à la tête du ministère et celle de José de Mazarredo (1745-1812)²¹ à la tête de la Direction générale de l'Armada (*Dirección general de la Armada*), jointe aux

20 AMN 71, signature 0070/244 ; voir Carmen de Padilla Porras, « En busca del Real Decreto perdido », *RHH*, vol. 29, n° 115, 2011, p. 53-70.

21 Mazarredo, capitaine de la Compagnie de gardes-marine de Carthagène à partir de 1776, fut nommé commandant des trois compagnies de gardes-marine (Ferrol, Cadix et Carthagène) en 1786, mandat qu'il conserva jusqu'à son décès. « Probablement le marin le plus illustre de la fin du XVIII^e et du commencement du XIX^e siècle [...] se distinguant de tous ses contemporains par son intelligence et sa connaissance des différentes branches de sa profession et de la culture et de la politique de son époque », ainsi le décrit Ana María Vigón Sánchez, *Colección Antonio de Mazarredo*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1987.

événements politiques et militaires alors vécus par l'Espagne à cette époque, rendirent impossible la réalisation du projet. Les éléments accumulés furent disséminés entre les différents centres scientifiques et d'enseignement de la marine. Ainsi les instruments scientifiques furent-ils transférés à l'Observatoire de la marine (Observatorio de Marina), et une grande part du matériel destiné à la bibliothèque, essentiellement des livres, des cartes nautiques et des plans²², servit-elle à former une partie du Dépôt hydrographique (Depósito Hidrográfico). Après diverses vicissitudes et en vertu des stipulations des ordonnances royales des 31 juillet et 21 décembre 1826, l'Observatoire de San Fernando allait être chargé d'une partie des fonds issus des missions de Mendoza et des livres de la bibliothèque de l'Académie des chevaliers gardes-marine (Academia de Caballeros Guardias Marinas²³).

LE MUSÉE NAVAL DE MADRID

Les marins espagnols, détenteurs d'une solide préparation scientifique et culturelle, s'intéressaient aux relations et expressions de la vie sociale des différents peuples et cultures qu'ils connurent au cours de leurs voyages ; en outre, ils prirent non seulement part aux expéditions scientifiques espagnoles des XVIII^e et XIX^e siècles, mais collaborèrent aussi aux études et travaux d'experts et spécialistes, ainsi qu'au recueil d'éléments destinés à étayer et valider ces études ; c'est la raison pour laquelle on considéra ces préparations suffisantes pour établir les critères qui serviraient à choisir les objets devant intégrer les collections du musée.

Dès le début, les matériaux furent repris de manière systématique, avec un objectif concret : celui de fournir une information scientifique liée à l'histoire de la marine espagnole, à l'histoire des voyages et des découvertes maritimes, ainsi qu'aux sciences de la navigation. Mais il faudra attendre 1842 pour que soit à nouveau lancée l'idée de créer un Musée naval. Ramon Trujillo Celari, alors sous-lieutenant d'infanterie, affecté comme officier auxiliaire à l'état-

22 Le reste des livres envoyés à Cadix par Mendoza furent entreposés en la maison des Pilotes de la cité (*poblacion*) de San Carlos jusqu'à ce que, en 1810, Felipe Bauzá, responsable de la direction de l'hydrographie de Madrid, les prenne en charge et les fasse transférer en la ville de Cadix. En 1816, le directeur de l'Observatoire réclama cette collection de livres auprès de ses supérieurs, bravant l'opposition de Felipe Bauzá qui la considérait comme devant faire partie de la bibliothèque de son institution. L'amirauté décida, par l'ordonnance royale du 15 février 1817, qu'une fois transférés à Madrid les volumes réclamés par Bauzá, le reste intégrerait la bibliothèque de l'Académie des gardes-marine et non l'Observatoire. Toutefois, ce fonds ne parvint à l'Observatoire que dix ans plus tard, suite à la fermeture de ladite Académie.

23 Voir l'*Inventario de los libros existentes en la Biblioteca formada en este Real Observatorio y compuesta de la antigua de la Compañía de Guardias Marinas y de la del Musée proyectado en la Nueva Población de San Carlos*, gardes-marine, signé le 21 août 1827 par José Sánchez Cerquero (AGM, Observatorio, Generalidad, signature 4855).

major de l'amirauté (Junta del Almirantazgo) présenta un mémoire²⁴ défendu par Fernández de Navarrete, directeur du Dépôt hydrographique (Depósito Hidrográfico), abandonnant cette fois l'idée encyclopédique du siècle précédent d'inclure une bibliothèque de marine (Biblioteca de Marina), puisque la fonction était assumée par le Dépôt hydrographique.

Le Musée naval, finalement inauguré le 19 novembre 1843 par la reine Isabelle II fut d'abord installé au palais du Conseil (Palacio de los Consejos), dans la rue principale de Madrid et, plus tard, avant l'adjonction des fonds, en la maison de l'Orfèvre, (Casa del Platero), situé dans la rue de Bailén. Devant l'état lamentable du bâtiment, on décida de son transfert au palais des Ministres (Palacio de los Ministros) aussi connu comme palais de Godoy (Palacio de Godoy) où se trouvait l'amirauté, jouxtant l'actuel édifice du Sénat inauguré en 1853. Finalement, après une période de déclin au début du xx^e siècle, il fut installé le 12 octobre 1932 dans le bâtiment du ministère de la Marine, devenu aujourd'hui le quartier général de l'Armada, à l'endroit même où il se trouve encore actuellement.

À partir de 1844, des ordres furent transmis aux départements, postes (*apostaderos*) et provinces maritimes, pour que leurs responsables remettent des portraits d'amiraux et de chefs de l'Armada, de découvreurs et de scientifiques, des tableaux représentant des scènes de combat naval, des instruments scientifiques employés pour la navigation et les travaux hydrographiques, des maquettes de bateaux et, d'une manière générale, tout objet conservé dans les dépendances à leur charge et qui, en raison de sa valeur artistique, paraissait digne de figurer au musée. De même était-il recommandé aux responsables des comptoirs de La Havane, Manille et Porto Rico, d'acquérir des armes et des maquettes d'embarcations employées par les habitants des anciennes dépendances espagnoles ; il était aussi demandé aux descendants de marins illustres des images ou objets ayant appartenu à leurs ancêtres.

Il faut souligner la précieuse contribution d'Isabelle II en 1847, qui ordonna que soient déposées au musée toutes les maquettes des bateaux de la Couronne. Cette politique fut poursuivie par ses successeurs et ainsi, en 1876, Alphonse XII fit don de la cassette nautique (*estuche náutico*) de Philippe II, fabriquée par Tobías Volckmer, d'un chronomètre fabriqué par Bertoud et de la réplique de l'astrolabe hispano-arabe d'Alphonse X.

24 « En 1842, le Capitaine de frégate D. Ramón Trujillo présenta au ministre de la Marine, à l'époque le général D. Dionisio Capaz, un bref mémoire quant à l'utilité et aux bons résultats que produirait la mise en place en la capitale de la monarchie d'une exposition permanente de maquettes de navires, arsenaux, machines et équipements, constituant la branche scientifique ou professionnelle de l'Armada [...]. » (Cesáreo Fernández Duro, *Los ojos en el cielo : libro cuarto de las Disquisiciones náuticas*, Madrid, Imp. de Aribau y C^a/Impr. de Cámara de S.M., 1879, p. 356. Le projet de Trujillo est conservé aux AMN, signature 842/1.

L'introduction, en 1853, de la carte de Juan de la Cosa, achetée par le gouvernement espagnol et déposée en vertu d'un décret royal (*real orden*) au Musée naval de Madrid eut une importance particulière. Cette carte fut élaborée en 1500 par Juan de la Cosa, navigateur et cartographe espagnol (1460-1510), afin de présenter aux Rois Catholiques les nouvelles découvertes réalisées à partir de 1492, en même temps que l'étendue de leur empire outre-mer ; il s'agit là de la première carte nautique conservée incluant la représentation de l'Amérique et réalisée en parchemin.

L'organisation définitive du Musée naval a été définie par décret royal (*real decreto*), en date du 25 septembre 1856, aux termes duquel est ordonnée la création d'un musée composé de trois grandes sections : « Bibliothèque générale », « Armes et Maquettes », et enfin « Équipements de guerre ». Il faut enfin souligner qu'en 1933, grâce aux soins du contre-amiral Julio Guillén Tato, alors directeur du musée, furent introduits les magnifiques fonds documentaires et cartographiques du Dépôt hydrographique, alors gravement menacés de perte par la fermeture de cette institution et auxquels nous ferons référence par la suite.

198

Julio Guillén Tato fut nommé directeur la même année et exerça la fonction jusqu'en 1972. Il prit conscience de la nécessaire transformation du musée en une institution moderne, vivante et ouverte au grand public, dont la mission serait, outre celles de conserver, exposer et enrichir les fonds, de se transformer en un instrument pédagogique permettant de développer la conscience maritime. Il proposa de le convertir en un centre prestigieux de recherche spécialisé en histoire de la marine espagnole, archéologie et construction navale, navigation et sciences conjointes, cosmographie, cartographie et instruments, histoire des voyages et des découvertes maritimes. Ses idées de muséographie étaient très avancées pour l'époque, mais nombre de ses projets ne purent aboutir, d'une part en raison de la situation politique et économique du pays, et d'autre part de la croissance démesurée des compétences de l'établissement. L'origine de ses collections est donc variée, avec de précieuses contributions :

- La Maison royale (Casa Real).
- L'ancien secrétariat de la Marine (Antigua Secretaría de Marina).
- La Compagnie des gardes-marine (Compañías de Guardias Marinas).
- Les départements maritimes (departamentos marítimos).
- Les postes des Philippines et de Cuba (apostaderos de Filipinas y Cuba).
- Le Dépôt hydrographique (Deposito Hidrográfico).
- L'Observatoire royal de la marine de San Fernando (Real Observatorio de Marina de San Fernando) (Cadix).
- L'Institut hydrographique (Instituto Hidrográfico) de Cadix.
- Les donations et dépôts des particuliers.

Le musée détient actuellement parmi ses collections plus de cent maquettes de bateaux, pour la plupart du XVIII^e siècle, des objets ethnographiques, des armes et drapeaux, des collections de peintures de maîtres tels que Monleón, Cortellini, Brugada et Berlinguero, des portraits de rois, marins et personnages illustres, et une infinité d'instruments nautiques de toutes époques, pour un total approximatif de onze mille pièces. Il dispose en outre, comme nous le verrons, de cent mille documents sur l'histoire de la marine, de l'une des meilleures collections de cartographie, et de magnifiques gravures, plans et dessins spécialement représentatifs de ce que fut l'Espagne ultramarine.

Si l'approche initiale de l'institution méritait celle d'un musée de la science, c'est finalement celle d'un musée à caractère historique qui a prévalu. Ses salles sont agencées chronologiquement, du XV^e siècle jusqu'à nos jours, et ses fonds s'organisent autour des collections suivantes²⁵ :

- *La construction navale*, collection composée de maquettes d'arsenaux, de maquettes de machines et de moteurs, d'outils de construction navale, d'équipement marins et, surtout, de maquettes de bateaux, allant du XVI^e siècle à aujourd'hui.
- *Les instruments nautiques et scientifiques* de tous types, utilisés depuis le XV^e siècle pour la navigation.
- *Les arts plastiques et décoratifs*, avec une collection composée de tableaux et d'estampes, combats navals pour la plupart, vues de ports et de cités, bateaux et embarcations, ou portraits des acteurs de l'histoire de l'Armada. Font aussi partie de la collection des meubles, céramiques et objets personnels en lien avec la mer. Parmi les objets d'art décoratif, doivent être mentionnés en particulier ceux issus du *San Diego* coulé en 1600 aux Philippines.
- *L'artillerie et les armes navales*, celles portatives sont des armes blanches ou des armes à feu ; les pièces d'artillerie vont des bombardes, fauconniers et émerillons (*esmeriles*) du XIV^e siècle, jusqu'aux torpilles employées au XX^e.
- *L'ethnographie*, avec une collection d'armes et d'instruments de navigation fabriqués durant la seconde moitié du XIX^e siècle, et provenant essentiellement des îles du Pacifique et des Philippines
- *La numismatique, les médailles* (medallística) *et les drapeaux* (vexilología).

Actuellement, le Musée naval de Madrid coordonne les musées affiliés suivants :

- Musée naval du Ferrol ;
- Musée naval de San Fernando (Cadix) ;

²⁵ José Ignacio González-Aller Hierro, *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid*, Madrid, Mministerio de la Defense, 2007.

- Musée naval de Carthagène ;
- Musée naval des Canaries ;
- Musée maritime Torre del Oro de Séville ;
- Archives-musée « Álvaro de Bazán » de Viso del Marqués (province de Ciudad Real).

LES BIBLIOTHÈQUES NAVALES

200

Comme nous avons pu le vérifier, à l'instar du Musée naval, les bibliothèques navales tirent leur origine de la réforme de la marine conduite au XVIII^e siècle ; les livres militaires ne représentaient qu'une partie de leurs fonds, composés d'ouvrages dans des domaines liés à la navigation tels que les mathématiques, l'astronomie, la géographie ou les sciences naturelles, en raison des caractéristiques propres à la marine du siècle des Lumières (*marina ilustrada*). D'autre part, l'activité propre des navigateurs fait apparaître, dès le premier moment, la nécessité de réunir, en ces bibliothèques, d'importantes collections de cartes nautiques et de nombreux livres de voyages. Mais la période de rénovation et les avances scientifiques développées durant la seconde moitié du XVIII^e siècle n'ont pas duré autant que l'Espagne le nécessitait, et la marine espagnole connut la crise profonde de la première moitié du XIX^e siècle.

Malgré cette situation, la marine conserva les deux institutions scientifiques instituées au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle : l'Observatoire royal de Cadix, placé depuis 1798 sur l'île de León, et la direction des Travaux hydrographiques (Dirección de Trabajos Hidrográficos) dont le siège est à Madrid, les deux institutions poursuivant leurs travaux durant la première moitié du XIX^e siècle. Comme nous l'avons vu, la direction de l'Hydrographie recueillit beaucoup de livres et matériels issus de la mission effectuée à la fin du XVIII^e siècle par Mendoza y Ríos, et, bien que cette direction fût supprimée officiellement en 1908, il fallut attendre 1932 pour que les fonds bibliographiques accumulés par l'organisme depuis sa création pussent faire partie des collections de la bibliothèque centrale de la marine et de la bibliothèque du Musée naval de Madrid, à la suite des réclamations de Guillén, alors directeur des deux bibliothèques et du Musée naval. Actuellement ces bibliothèques sont dépositaires de la majeure partie des fonds cités.

Guillén réclama ces fonds en s'appuyant sur l'article 2 du décret royal de 1856, qui stipule que « seront réunis en la bibliothèque du musée tous les livres, manuscrits, cartes et plans existant au ministère concerné, au Dépôt hydrographique, à l'Observatoire astronomique de San Fernando et autres établissements maritimes ; à l'exception de ceux nécessaires à leur usage et

fonctionnement²⁶ ». Le même décret royal (*real decreto*) de 1856 ordonne aussi l'installation de bibliothèques dans les départements du Ferrol, San Fernando et Carthagène.

En 1866, un premier règlement est approuvé pour la bibliothèque du musée, laquelle se trouve mentionnée en tant que « bibliothèque du ministère », et quelques années plus tard, en 1874, dans un nouveau règlement elle reçoit désormais le nom de bibliothèque centrale de la marine (Biblioteca Central de Marina), et en vient à dépendre directement du secrétaire général du ministère de la Marine, tout en étant détachée du Musée naval, dont la collection de livres allait former une bibliothèque autonome.

La bibliothèque centrale de la marine (Biblioteca Central de Marina), située au quartier général de l'Armada, comporte actuellement un impressionnant fonds ancien d'environ cinq mille ouvrages publiés avant 1801, dont les matières se trouvent en lien avec l'histoire navale, les découvertes géographiques, les expéditions scientifiques, l'astronomie et la construction navale.

De son côté la bibliothèque du Musée naval de Madrid (Biblioteca del Museo Naval de Madrid) intègre des ouvrages imprimés à partir du xv^e siècle. Elle dispose d'un précieux fonds ancien composé d'environ treize mille œuvres publiées avant 1801, parmi lesquelles cinq cent cinquante exemplaires rares, et six incunables²⁷. Actuellement, elle réunit un total d'environ vingt-cinq mille ouvrages. Cette bibliothèque possède une magnifique collection d'ouvrages en relation avec l'histoire maritime et la navigation, les voyages de découvertes et d'exploration, l'astronomie et les instruments nautiques, la construction navale et l'artillerie²⁸. Et il faut ajouter à tout cela l'importante collection de cartographie nautique, incluant des cartes et des plans d'une valeur

26 La mise à exécution de cet ordre a donné lieu à l'élaboration à l'Observatoire d'un document intitulé *Relación de los libros que desde este Observatorio pueden remitirse al Museo Naval*, Ésigné de Francisco de Paula Márquez le 16 mars 1857 et conservé aux archives de l'Institut royal et de l'Observatoire de l'Armada (San Fernando, Cádiz), Biblioteca, boîte 028.

27 Carmen Torres López, « El fondo bibliográfico del Museo Naval de Madrid : un tesoro escondido », *RGM*, vol. 251, n° 11, novembre 2006, p. 585-592 ; et Nieves Rodríguez Amunátegui, *Incunables de la Biblioteca del Museo Naval de Madrid*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012.

28 Parmi les ouvrages nautiques et de navigation ressortent des premières éditions telles que la *Suma de geographia* de Fernández Enciso (1519), *Arte de navegar* de Pedro Medina (1545), *Breve compendio de la sphaera y de la arte de navegar* de Martín Cortés (1551) et *Compendio de la arte de navegar* de Rodrigo Zamorano (1581), entre autres. Pour les ouvrages traitant d'astronomie on distingue l'*Almanach perpetuus* d'Abraham Zacuto (1502) et la première édition de l'*Astronomicum Caesarum* de Pedro Apiano (1540).

Voir le volume *Obras españolas de náutica relacionadas con la Casa de Contratación de Sevilla. Exposición conmemorativa del bicentenario del Museo Naval (1792-1992)*, Madrid, Lunwerg Editores, 1992. Dans le domaine de la construction navale le musée dispose de la première œuvre imprimée, *Instrucción Náutica* de García de Palacios (1587), ainsi que l'œuvre de Thome Cano intitulée *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos* (1611). Parmi les publications du xviii^e siècle, nous pouvons signaler entre autres, les ouvrages de Jorge Juan et Antonio de Ulloa, ainsi qu'une importante collection de voyages avec des œuvres de Bougainville, Cook, Drake...

inestimable et d'un grand intérêt pour l'histoire des découvertes géographiques, collection à laquelle nous ferons référence, dans les pages suivantes, en abordant les fonds documentaires.

Mais à ces deux bibliothèques qui réunissent de véritables joyaux bibliographiques, s'ajoute encore la bibliothèque de l'Institut royal et de l'Observatoire de l'Armada (Biblioteca del Real Instituto et Observatorio de la Armada), née en même temps que l'institution en 1753, et qui peut être considérée comme l'actuelle héritière de la bibliothèque de l'Académie des gardes-marine (Biblioteca de la Academia de Guardias Marinas), la première des bibliothèques de la marine du siècle des Lumières (Marina de la Ilustración²⁹). Comme nous l'avons déjà dit, la conjonction entre enseignement, pratique et recherche favorisa dès le début la croissance de ses fonds, et elle compte actuellement un fonds ancien, spécialisé en documents scientifiques, de mille trois cents ouvrages antérieurs à 1801, après avoir cédé plus de trois mille volumes pour la création de la bibliothèque centrale en 1857³⁰.

202

Outre ces très grandes collections historiques, l'Armada possède d'autres collections bibliographiques conservées dans des institutions qui peuvent être considérées comme les continuateurs des bibliothèques départementales dont la création fut ordonnée par décret royal (*real decreto*) du 25 septembre 1856³¹, ainsi que celles appartenant aux centres scientifiques ou d'enseignement³². L'Armada compte, actuellement, vingt-deux bibliothèques appartenant au réseau des bibliothèques de la Défense, dont certaines de création récente, dans lesquelles on peut trouver des œuvres liées à l'histoire navale, la navigation et la construction navale³³.

29 Francisco González, « Los libros científicos de la Marina de la Ilustración: algunos datos para la historia de la Biblioteca del Real Observatorio de la Armada », *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo*, n° 6, 1998.

30 Voir le *Catálogo de la Biblioteca del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando en 31 de diciembre de 1888* (San Fernando, 1889) et Francisco González, « Los incunables de la Biblioteca del Instituto y Observatorio de la Armada », *RHN*, vol. 5, n° 19, 1987, p. 77-89.

31 La bibliothèque navale du Ferrol contient les fonds provenant de la bibliothèque de l'Académie des gardes-marine du Ferrol (1776-1827) et ceux de la première école d'ingénieurs navals en cette cité ; la bibliothèque navale de Carthagène recueille aussi les fonds de l'Académie de gardes-marine de Carthagène (1776-1827) et la bibliothèque de San Fernando conserve d'autres ouvrages des XVIII^e et XIX^e siècles.

32 Les fonds bibliographiques conservés dans les bibliothèques de l'École navale militaire, de l'École des sous-officiers de l'Armada, de l'Institut hydrographique de la marine, de l'École de guerre navale, de l'École technique supérieure des ingénieurs navals, de l'École de spécialités « Antonio de Escaño » ou de la base de sous-marins « Isaac Peral ». Voir l'ouvrage collectif *Libros y Bibliotecas : tesoros del Ministerio de Defensa*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010.

33 Le règlement des bibliothèques de Défense est approuvé par ordre (*orden*) DEF/92/2008.

Les archives de l'Armada, peut-être les plus oubliées de notre patrimoine, contiennent une extraordinaire richesse documentaire et constituent pour la recherche une source primordiale pour l'étude de la marine espagnole aux époques médiévale et moderne, et spécialement la marine scientifique des XVIII^e et XIX^e siècles, tant dans la péninsule Ibérique que dans les vice-royautés d'Amérique et des Philippines.

Ces archives sont directement liées au Dépôt hydrographique qui, dès sa création en 1770, recueillit les journaux de navigation (*diarios de navegación*) et de voyages, les observations astronomiques et hydrographiques et d'histoire naturelle issus des expéditions que les marins effectuèrent tout au long des XVIII^e et XIX^e siècles. Ainsi, les routes et voies maritimes (*derrotas y derroteros*) et les livres détaillant la situation géographique des endroits les plus dignes d'intérêt d'une ou plusieurs côtes et mers adjacentes et intermédiaires – avec toutes les indications nécessaires pour faciliter et assurer la navigation – contiennent une description précise de ces côtes et des vents, des courants, des dangers, des stations de sauvetage, des signaux et feux de signalisation et autres données pouvant faciliter la navigation. Tout cela constitue une masse d'informations fondamentale pour le relèvement cartographique comme pour la navigation, l'hydrographie et la climatologie.

Il faut tenir compte du fait que les expéditions scientifiques prirent différentes formes en fonction des objectifs qui leur étaient assignés. Nous pouvons ainsi les classer en :

- *missions hydrographiques*, dont l'objectif fondamental sera le relèvement cartographique, le relèvement de plans et les observations hydrographiques ;
- *missions politico-scientifiques* comprenant des disciplines telles que l'histoire naturelle, l'ethnologie et l'ethnographie, le commerce, l'économie et l'administration, le développement et la géostratégie ;
- *missions de délimitation* (comisiones de límites) ;
- *missions astronomiques et géodésiques*³⁴.

34 La bibliographie relative aux expéditions est aussi très vaste. Voir les catalogues sur l'expédition du marin Alejandro Malaspina (1789-1794) : María Dolores Higuera Rodríguez, *Catálogo crítico de los documentos de la expedición Malaspina (1789-1794)*, 3 volumes, Madrid, Museo Naval, 1985-1994 et Ricardo Cerezo Martínez, *La expedición Malaspina (1789-1794)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1987-1999. Il existe des études comme celles de Antonio Lafuente & Leoncio López-Ocón Cabrera, « Tradiciones científicas y expediciones ilustradas en la América Hispana en el siglo XVIII », dans Antonio Lafuente *et al.*, *Las dos orillas de la ciencia*, Madrid, Fundación Jorge Juan/Marcial Pons Historia, 2012, p. 77-100 ; Juan Pimentel, *La física de la monarquía. Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*, Aranjuez, Doce Calles, 1998 ; *id.*, *Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2003 ; Fermín del Pino Díaz (dir.), *Ciencia y contexto histórico nacional en las expediciones ilustradas a América*, Madrid, CSIC, 1988.

Furent également déposées en cette institution à différentes époques les copies de documents relatifs aux affaires navales réunis par des officiers de l'Armada tels que Martín Fernández de Navarrete, Juan Sanz de Barutell et José de Vargas Ponce, commissionnés, ainsi que nous l'avons vu, depuis 1789 en diverses archives pour constituer à Cadix une bibliothèque de la marine qui puisse servir de ressource aux gardes-marine en formation à l'Académie. Ces trois officiers copièrent et accumulèrent à la fin du XVIII^e siècle une documentation sur l'organisation, le fonctionnement, et les activités politiques et militaires, en Espagne et dans ses possessions outre-mer, de la marine espagnole du XI^e au XVIII^e siècle.

Comme nous l'avons vu, le 19 février 1789, le roi avait chargé José de Mendoza y Ríos d'instituer une bibliothèque à Cadix, pour la formation des officiers de l'Armada et, le 30 septembre de la même année, Mendoza communiqua sur l'opportunité de réunir en ladite bibliothèque une collection de copies de documents sur la marine d'Espagne conservées dans les archives de Séville, de Simancas et de l'Escurial, en proposant que Martín Fernández de Navarrete fût commissionné pour examiner et copier dans lesdites archives tous documents transférés³⁵. La commission fut accordée le 15 octobre de la même année et, le 2 juin 1790, Navarrete fit part de la nécessité d'examiner aussi la Bibliothèque royale, celles de quelques couvents ainsi que les archives nobiliaires de la cour et de la couronne d'Aragon, qui renfermaient une précieuse documentation relative à la marine. Ce rapport fit l'objet, le 6 du même mois, d'une approbation disposant que sa commission en la Bibliothèque royale pouvait commencer.

Pour sa part, Vargas Ponce³⁶ visita plusieurs dépôts d'archives comme ceux des bureaux (Contaduría) de Carthagène, Tarragone, Guipúzcoa et de la chambre des comptes (Cámara de Comptos) de Navarre. En 1798, il est demandé à Vargas Ponce³⁷, par ordonnance royale (*real orden*) du 15 avril, de rédiger l'*Histoire de la marine* à lui confiée par l'ordonnance royale en date du 16 août 1792 ; et le 16 mai de la même année 1798, il fut demandé à Navarrete de coordonner et de mettre en valeur la collection des anciens voyages espagnols, en leur

35 Ana María Vigón Sánchez, « Los Archivos de Marina », *RGM*, n° 211, août-septembre 1986, p. 205-216.

36 Pilar San Pío Aladren, *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval*, Madrid, Museo Naval, 1979-1996.

37 José de Vargas Ponce, *Importancia de la historia de la marina española: precisión de que se confie a un marino y plan y miras con que de orden superior la emprende el Capitán de fragata Don Josef de Vargas y Ponce, Director de la Real Academia de la Historia*, Madrid, Imprenta Real, 1807 ; *id.*, *Historia de la Marina de todos los pueblos conocidos, traducida de su original francés por el Capitán de fragata José de Vargas Ponce*, Madrid, 1809 (AMN, signature 1593-1599). Vargas Ponce légua sa collection à l'Académie royale d'histoire mais comme Navarrete connaissait son origine, il fit savoir à cette dernière que les documents liés à la marine devaient intégrer les archives. Les documents sélectionnés furent transférés au Dépôt hydrographique et par la suite au Musée naval.

demandant à tous deux de coopérer dans leurs travaux respectifs³⁸. De 1798 à 1804, Sanz de Barutell poursuivit le travail de Vargas Ponce, avec l'analyse, le recueil et la copie de la documentation des archives de Carthagène. Barutell fut désigné officiellement par le gouvernement pour effectuer des recherches sur la marine catalano-aragonaise à Barcelone, aux archives de la couronne d'Aragon. Il travailla par la suite pendant deux ans aux archives générales de Simancas sur la marine de Castille, examinant tout ce qui était en rapport aux traités, conventions, ambassades, nominations, mandats, instructions et ordonnances, frais, aux flottes et à leurs opérations, aux armements, et préparatifs navals, aux bateaux étrangers... pour les dates comprises entre 1388 et 1701³⁹.

Seront également léguées au Dépôt hydrographique des collections complètes de formes particulières, par deux officiers : José Vázquez Figueroa, ministre de la Marine à trois époques différentes, et Manuel Zalvide, de ce qu'on appelait alors le corps du ministère (*Cuerpo del Ministerio*), qui légua sa collection au comptoir de Carthagène (*contaduría de Cartagena*). Celle-ci fut réclamée par le secrétaire du Bureau (*Despacho*) et passa ensuite au Dépôt (*Deposito*) ; cette documentation est en rapport avec les différentes fonctions qu'ils occupèrent dans l'Armada.

Les diverses vicissitudes liées aux guerres que connut l'Espagne rendirent nécessaire le déplacement constant des manuscrits, et à la fin de la guerre de l'Indépendance, en 1814, ceux-ci furent transférés au Dépôt hydrographique (*Deposito Hidrográfico*). Mais les voyages de ces documents ne s'arrêtent pas là, puisqu'en 1823, quand arriva à Madrid l'expédition des « Cent Mille Fils de saint Louis », ils furent à nouveau expédiés à Cadix ; et dans les premiers jours de janvier 1824, ils entamèrent le voyage de retour à Madrid et au Dépôt, où ils demeurèrent jusqu'à leur transfert au Musée naval de Madrid. Le Dépôt hydrographique (*Deposito Hidrográfico*), devenu Direction de l'hydrographie (*Dirección de Hidrografía*) depuis 1797, disparaît comme tel, en vertu de la loi de réorganisation de l'Armada du 7 février 1908. Ses fonds (*cometidos*) sont transférés à la toute nouvelle Direction générale de la navigation et des pêches maritimes, qui dispose d'une section d'hydrographie et demeure établie dans l'édifice de la rue d'Alcalá, autrefois propriété de la Direction de l'hydrographie.

38 Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV : con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina y de los establecimientos españoles en Indias*, Madrid, Imprenta Real, 1825-1837.

39 L'inventaire de cette importante collection est rédigé en 1810, alors qu'il était archiviste du secrétariat du bureau de la marine, (où il resta jusqu'à ce que, en 1823, il soit transféré au Dépôt hydrographique. Juan Anotnio González Pañero, *Catálogo de la colección de documentos de Sanz de Barutell que posee el Museo Naval : serie Simancas*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999.

La loi du 24 novembre 1931 disposa que les services hydrographiques seraient pris en charge par l'état-major de l'Armada, l'Observatoire de la marine et le sous-secrétariat de la marine marchande. Suite à cet ordre, l'édifice occupé par la Direction de l'hydrographie rue d'Alcalá, fut cédé en 1932 au ministère de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, et les précieux fonds documentaires et bibliographiques qui se trouvaient là, passèrent au Musée naval à la demande de son directeur, Julio Guillén, sur la base de l'article 2 du décret royal (*real decreto*) du 25 septembre 1856, auquel nous avons fait référence dans les pages précédentes.

206

C'est ainsi que naissent les archives du Musée naval de Madrid (Archivo del Museo Naval de Madrid) dont le noyau fondamental est constitué par les fonds issus du Dépôt hydrographique, considéré comme institution réceptrice des nombreuses expéditions scientifiques réalisées par l'Armada aux XVIII^e et XIX^e siècles, et dépositaire des ouvrages de compilation réalisés par Navarrete, Sanz de Barutell et Vargas Ponce⁴⁰. Leur création ne s'est pas produite grâce à une norme ou disposition réglementaire, bien que le décret royal (*real decreto*) d'organisation du Musée naval du 25 septembre 1856, permit l'incorporation de fonds documentaires en disposant que « seront réunis en la bibliothèque du Musée naval les livres, manuscrits, cartes et plans qui existent au ministère de la Marine, au Dépôt hydrographique, à l'Observatoire astronomique de San Fernando et dans les autres établissements maritimes. » En la bibliothèque seront introduits, par conséquent, non seulement les fonds bibliographiques, mais aussi les fonds documentaire et cartographique, dans ce qui est appelé respectivement la section des manuscrits (*seccion de manuscritos*) et la section de cartographie (*seccion de cartografia*).

La collection cartographique du Musée naval était formée essentiellement des fonds issus de la Direction de l'hydrographie (Dirección de Hidrografía), bien que leur aient été ajoutées en de petites quantités, d'autres donations de marins et des acquisitions occasionnelles. Nous devons mentionner, parmi d'autres éléments, la carte de Juan de La Cosa (1500), à laquelle nous avons déjà fait référence, et les cartes portulans de Mateo Prunes (1563) et l'atlas de Diego Homen (1561). Le fonds cartographique constitue un fonds documentaire de grande valeur pour étudier l'histoire maritime et géographique des XVIII^e et XIX^e siècles, avec environ actuellement six mille cinq cents cartes nautiques et cinq cents atlas, s'ajoutant à quelques trois cents facsimilés de grande importance.

40 Ana María Vigón Sánchez, « Los manuscritos del Museo Naval », *RHN*, vol. 2, n° 5, 1984, p. 65-88.

Les cartes nautiques des côtes d'Espagne et des anciennes possessions d'Afrique forment un ensemble d'environ mille deux cents documents parmi lesquels se trouvent quelques manuscrits originaux des relèvements de Vicente Tofiño pour l'*Atlas maritime d'Espagne* (*Atlas marítimo de España*).

La cartothèque présente aussi différents plans de constructions portuaires – réalisés, ou simplement demeurés à l'état de projet – tant dans dans la Péninsule qu'aux Amériques, en particulier dans les départements maritimes de Carthagène, du Ferrol et de Cadix, tels que les résultats des missions cartographiques menées dans la péninsule Ibérique.

Le fonds le plus important est celui de la collection des documents des anciennes colonies américaines et des Philippines. Presque tous sont des cartes nautiques, bien qu'il y ait des cartes et plans de l'intérieur du continent américain de provenances diverses – dont quelques-uns sont issus des commissions des limites de l'intérieur de l'Amérique du Sud, auxquelles participèrent des marins – d'autres ont pu être repris par l'expédition Malaspina (*expedicion Malaspina*) au cours de ses différentes escales.

Bien que les années 1930 aient été déterminantes pour leur constitution et leur développement, c'est pourtant tout au long de ce siècle que les archives du Musée naval des groupes documents reçurent des documents divers issus des départements maritimes⁴¹. En 1934, la documentation issue des archives de l'ordonnance du département maritime de Carthagène fut intégrée. Signalons que s'y trouvent des documents relatifs à l'expulsion des jésuites, au blocus de Gibraltar, ainsi qu'aux évacuations d'Oran et Mazalquivir. En 1944 furent intégrés, en provenance des archives de la capitainerie générale de San Fernando, six dossiers sur la campagne de Brest (1799-1802).

Au milieu du xx^e siècle, les dossiers d'admission à la Compagnie royale de gardes-marine de Cadix ont été transférés aux archives du Musée-marine, la majeure partie étant constituée des dossiers de « preuve de noblesse ou pureté de sang », conditions indispensables à l'admission en ladite Compagnie entre les xviii^e et xix^e siècles, et auxquelles nous avons déjà fait référence dans les pages précédentes.

Par la suite furent introduites des donations d'archives de particuliers ou d'officiers de marine qui exercèrent différentes fonctions et missions au sein de l'Armada au cours des xviii^e et xix^e siècles. Parmi ce donations on peut citer, la collection Pascual Enrile qui conservait une documentation de tous ses voyages, bien que la majeure partie corresponde aux années qu'il passa aux Philippines au commandement du comptoir (*Apostadero*).

41 Pilar del Campo Hernán, « Archivo del Museo Naval », *Boletín Informativo del Sistema Archivístico de la Defensa*, n° 10, 2006, p. 3-8.

La collection Fernández Duro est quant à elle riche d'une partie de la documentation produite par l'officier de marine durant ses voyages. Il exerça d'importantes fonctions au gouvernement et dans l'administration de La Havane, ainsi qu'au ministère de la Marine. Entre autres affectations, il présida la commission d'arbitrage relative aux tracés frontaliers entre le Venezuela et la Colombie et fit partie de celle nommée pour délimiter les frontières entre les possessions espagnoles et françaises d'Afrique occidentale. Cette documentation réunit une thématique très diversifiée.

La collection Mazarredo est constituée de la documentation produite lors des différentes missions qu'on confia à Antonio José de Mazarredo⁴². On y trouve beaucoup de références aux consultations qu'il mena pour rédiger les ordonnances de l'Armada.

Des acquisitions et recueils de collections furent également menés à bien grâce aux directeurs à la tête de l'institution. Les recueils seront principalement ceux de documents issus des archives générales de la marine « Álvaro de Bazán » fondées en 1948, à Viso del Marqués (dans la province de Ciudad Real⁴³), en tant que dépendances du musée et conçues, en principe, pour devenir les archives uniques de la marine dans lesquelles devaient se trouver réunies la documentation issue du ministère et la correspondance destinée aux trois départements, et cela pour toutes les époques. On a même pensé à réclamer à Simancas la documentation correspondant à la période bourbonne ; mais on a très vite constaté l'impossibilité de mener à bien ce projet⁴⁴.

De ces archives est issue une grande partie de la collection Guillén, réalisée par l'amiral Guillén Tato, directeur de l'institution quarante ans durant, et provenant du même fonds intégrant la majeure partie de la collection des imprimés, constituée par les dispositions législatives de la période allant du XVIII^e au XX^e siècles.

Dans les archives du Musée naval sont également conservées la documentation générée entre 1843 et 1900 par le ministère de la Marine, section « Musée naval », et celle produite par le Musée naval durant le XX^e siècle. En 2003 ont été mis en dépôt les fonds des archives centrales ecclésiastiques de l'Armada (Archivo Central Eclesiástico de la Armada) composées des livres liturgiques en provenance des anciens départements maritimes péninsulaires, des comptoirs

⁴² María Vigón Sánchez, *Colección Antonio de Mazarredo*, *op. cit.*

⁴³ Ana María Vigón Sánchez, *Guía del Archivo-Museo « Álvaro de Bazán »*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1985.

⁴⁴ En 1974 s'est conclu un accord avec le ministère de l'Éducation nationale pour que les archives de l'administration centrale d'Alcalá de Henares, de création récente, admettent en qualité de dépôt la documentation du ministère de la Marine postérieure à la guerre civile. La documentation des archives générales de marine en provenance des archives centrales du ministère va de 1784 à 1936.

de La Havane et des Philippines et de la flotte ; soit environ trois cents ouvrages pour la période s'étendant du XVIII^e au XX^e siècle.

Actuellement, les archives du Musée naval de Madrid réunissent un fonds d'environ deux mille cinq cents dossiers, contenant cent mille documents ; sans oublier les archives photographiques composées de quelque soixante mille photographies, dont trente-huit mille répertoriées ou classées.

Les archives du Musée naval et les archives générales de la marine « Alvaro de Bazán » constituent les deux archives historiques dont dispose la marine espagnole. Mais il existe, en outre, deux archives auxquelles un traitement spécial est réservé, en raison de leur caractère scientifique : les archives de l'Institut royal et de l'Observatoire de l'Armada (Archivo del Real Instituto y Observatorio de la Armada) et les archives de l'Institut hydrographique de la marine (Archivo del Instituto Hidrográfico de la Marina).

À la fin du XX^e siècle, la nécessité d'unifier les critères en matière archivistique a conduit le ministère de la Défense à définir un système unifié et à élaborer un cadre normatif commun. En 1998, est approuvé le règlement des archives militaires (*reglamento de Archives Militares*), établissant le système archivistique de la Défense (SAD) dans lequel s'intègrent quatre sous-systèmes, et parmi lesquels on trouve le sous-système archivistique de l'Armada⁴⁵. C'est à ce sous-système qu'appartiennent les archives navales. Actuellement les musées, bibliothèques et archives navales se trouvent regroupés au sein l'Établissement d'histoire et de culture navale (Órgano de Historia y Cultura Naval⁴⁶), responsable de la protection, de la conservation, de la recherche et de la diffusion du patrimoine historique, culturel, bibliographique et documentaire de l'Armada, intégré au

45 Décret royal 2598/1998 du 4 décembre, par lequel est institué le système archivistique de la Défense (SAD) dans lequel s'intègrent quatre les sous-systèmes correspondant à l'armée de terre, l'Armada, l'armée de l'air et la Direction centrale (Órgano Central). Suivant l'instruction 15/2010 du 30 mars, est établie l'organisation du sous-système archivistique de l'Armada (SSAA) qui est constitué par l'ensemble des organes de direction et planification techniques en matière d'archives et patrimoine documentaire de l'Armada, ainsi que par la totalité des archives de l'Armada en tant qu'organes d'exécution pour la gestion de ce patrimoine. Les archives de l'Armada sont regroupées en quatre catégories : de gestion, centrales, intermédiaires et historiques. Carmen Terés Navarro, « Los Archives de la Armada », dans Isidro Sepúlveda Muñoz et Sonia Alda Mejías (dir.), *Fuerzas Armadas y Políticas de Defensa: transición y modernización*, Madrid, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado/UNED, 2007, p. 97-125.

46 Instruction numéro 83/2004, du 14 avril, de l'amiral chef d'État-major de l'Armada, établissant l'organisation de la direction (*jefatura*) de l'assistance et des services généraux du quartier général de l'Armada, et instituant la direction (*órgano*) d'histoire et de culture navale dont dépendent les musées et l'Institut d'histoire et de culture navale. C'est en 2006, qu'est réorganisée la direction (*jefatura*) de l'assistance et des services généraux, quand les archives navales feront partie de ladite direction adjointe aux musées et bibliothèques.

ministère de la Défense avec les musées, bibliothèques et archives de l'armée de terre et de l'armée de l'air⁴⁷.

Tout cet ensemble forme le patrimoine culturel du ministère de la Défense dont l'importance et la richesse sont indéniables.

Traduit de l'espagnol par le CF(R)
Jean-Pierre Castier

⁴⁷ Elles sont réunies au sein de la sous-direction générale des publications et du patrimoine culturel (décret royal 454/2012, du 5 mars 2012).

LA REAL ARMADA DES BOURBONS DE MADRID

Olivier Chaline & Agustín Guimerá

Au XVIII^e siècle, la Real Armada est liée à la monarchie des Bourbons comme jamais les forces navales antérieures ne l'ont été à celle des Habsbourg¹. Il y a une seule marine désormais, là où il y en avait plusieurs auparavant selon une organisation à la fois géographique et politique. La cédula royale du 14 février 1714 unifie les hiérarchies navales et supprime certains grades propres aux escadres des différents royaumes avec leurs dénominations spécifiques pour n'en former qu'une seule, la Real Armada. Ne survivent, pour le moment, que l'escadre des Galères et celle de Barlovento jusqu'en 1748 et 1749. Cette décision est l'aboutissement, la paix venue, d'efforts antérieurs entravés par la guerre et le manque d'argent. Ils tenaient à la volonté de disposer de navires de guerre capables de protéger le trafic transatlantique avec l'Amérique². C'était déjà l'idée de Nicolas Mesnager, l'habile député du commerce de Rouen que Louis XIV utilisa comme négociateur, à Madrid puis à Utrecht. Le règlement du 19 juin 1705 a tenté de créer un noyau permanent qui serait le point de départ d'une réorganisation de la marine. Puis, par le décret royal du 3 septembre 1708, Philippe V a créé une *junta* présidée par le duc de Veragua afin de construire en Espagne et aux Indes une flotte de guerre capable de protéger les intérêts de la monarchie. À l'approche de la paix, début 1713, le roi envisage une grande flotte qui serait, pour l'essentiel, construite en Amérique, selon un projet conçu par Bernardo Tinajero. Mais à cause de la nécessité de bloquer Barcelone par mer, cette entreprise tourne court une fois de plus. Seuls la paix et l'établissement de l'autorité du monarque Bourbon sur tous ses territoires ibériques, Catalogne comprise, ont permis aux projets de prendre corps.

Cette marine d'État est véritablement royale, comme son nom de Real Armada l'indique très explicitement. Depuis 1708, le principe d'un contrôle royal direct

- 1 Voir la présentation synthétique donnée par de Manuel Bustos Rodríguez, « La politique des Bourbons et la marine espagnole (1740-1805) », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. 1, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013, p. 107-127.
- 2 Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos CSIC, 1982, p. 390-432.

sur tout ce qui est maritime est posé : il n'y a plus à Cadix deux flottes distinctes, ayant chacune leur financement et leur administration, l'armada de l'Océan et celle de l'Avería. La Couronne entend se charger elle-même la protection des routes transatlantiques. À la fin de la guerre de Succession d'Espagne, la profonde réorganisation gouvernementale substituant des ministres aux conseils permet la création d'un secrétaire de la Marine établi le 30 novembre 1714. Désormais, les navires appartiennent au roi qui paye leur construction et leur maintenance, qui fait aménager à ses frais des chantiers navals qui sont ceux de la Couronne, qui fait lever des marins et qui entretient une double hiérarchie d'officiers – el Cuerpo general – et d'administrateurs – el Cuerpo político – à son service. Ce faisant, le développement de la Real Armada donne naissance à des milieux sociaux maritimes liés à l'État monarchique, soit un phénomène sans précédent dans l'histoire de l'Espagne. La Real Armada n'a pas été, comme l'Armée, une œuvre commune de la monarchie et de la noblesse, surtout haute, mais elle a été davantage sous le contrôle de l'État. Moins coûteuse que l'armée, elle a pourtant tenu un rôle plus important dans la politique étrangère des Bourbons espagnols.

UN SIÈCLE D'EFFORTS

Une première mesure de l'effort est rendue visible par l'évolution du nombre des vaisseaux comparée à celles de la Royal Navy et de la Marine royale française³.

Quels que soient les effectifs indiqués par les différents auteurs, tous conviennent que la puissance navale de l'Espagne était bien déchuée à l'avènement de Philippe V⁴. Les deux dizaines de vaisseaux disponibles semblent avoir été réduits à peu de chose à la fin de la guerre de Succession. En ce sens, c'est en 1714 que commence véritablement la tenace série d'efforts qui se développe jusqu'en 1795. Le redémarrage naval espagnol par la construction d'une marine d'État se trouve ainsi contemporain de l'essor de la marine russe par Pierre le Grand. Mais ses rythmes sont surtout proches de ceux de la marine française, contrainte à une patiente reconstruction après l'étiage des années de la Régence. L'une et l'autre courbes rendent bien perceptibles une même réalité, souvent

3 Aux courbes anglaise et française établies par Martine Acerra & André Zysberg dans *L'Essor des marines de guerres européennes (vers 1680-vers 1790)* (Paris, Sedes, 1997, p. 102), nous avons ajouté celle espagnole tirée de *La Real Armada española en la primera mitad del siglo XVIII* de José María Blanco Núñez (Barcelona, Izar Construcciones Navales, 2001, p. 138). Certaines données de ce dernier ne concordent pas exactement avec celles fournies par Jan Glete dans *Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860* (2 tomes, Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993), ni avec celles données par Didier Ozanam, mais les tendances repérables sont bien les mêmes.

4 Les chiffres varient entre 9 et 20 vaisseaux. Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)*, op. cit., p. 380-397 ; Christopher Storrs, *La Resistencia de la monarquía hispánica 1665-1700* [angl. 2006], Madrid, Actas, 2013, p. 116-182.

méconnue car occultée par la supériorité numérique britannique, malgré de brutales régressions dues aux guerres : un effort naval développé dans la durée, jusqu'en 1792 pour la France, 1795 pour l'Espagne. Comparées à l'évolution qui fut celle de la Grande-Bretagne, elles font aisément comprendre le sens de l'alliance navale périodiquement recherchée par la France à partir des années 1730 et surtout perçue comme indispensable à la veille de la guerre d'Indépendance américaine : additionnées, les marines française et espagnole paraissent pouvoir faire jeu égal avec la Navy.

La courbe espagnole témoigne avec éloquence d'une volonté durablement maintenue et d'une remarquable capacité à reprendre l'effort sans se laisser abattre par l'adversité. La première poussée, jusqu'à une vingtaine de vaisseaux en 1718 – soit presque autant que la France à son étiage, est brève et fragile, composée moins de constructions espagnoles que d'achats à l'étranger. Elle correspond à l'activité fondatrice de José Patiño mais elle est rapidement happée par l'urgence et le court terme puisque la nouvelle marine largement improvisée est engagée dans les expéditions de Sardaigne et de Sicile, avant d'être en partie détruite ou capturée par les Britanniques au cap Passaro, puis de voir ses chantiers basques incendiés par les Français. Est-ce à dire que tout est à reprendre ? Les conditions institutionnelles de la poursuite de l'effort ont toutefois été mises en place. De la fin de la guerre contre la Quadruple-Alliance en 1720 jusqu'à celle de Succession de Pologne en 1733, l'effectif a au moins triplé. La marque du travail de Patiño (mort en 1736) est ici aisément visible. Le second départ est réussi et il permet de s'opposer aux Anglais en Europe et en Amérique (1726-1728), de reprendre Oran (1732) et de conquérir le royaume de Naples et la Sicile en 1734. Un premier sommet est atteint au cours de cette décennie, avec 45 vaisseaux, soit à peu près autant qu'en aligne alors la marine française de Maurepas. Mais la décennie de conflit naval qui s'ouvre en 1739 en Amérique à l'initiative de la Grande-Bretagne – la guerre dite de l'Oreille de Jenkins – et s'étend à l'Europe avec l'ouverture inopinée de la Succession d'Autriche en 1740, s'avère extrêmement coûteuse pour la Real Armada qui perd la moitié de ses vaisseaux. Une nouvelle fois, l'Espagne reprend l'effort, désormais sous la direction du marquis de la Ensenada, secrétaire de la Marine, mais aussi en charge des Indes, de la Guerre et des Finances, selon une exceptionnelle conjonction politique. Fort de cette position et de la confiance du roi Ferdinand VI jusqu'en 1754, il multiplie les mises en chantier de vaisseaux à partir de 1752. L'accroissement est alors spectaculaire si bien qu'en 1758 les pertes du conflit précédent sont effacées. Même si l'Espagne de Ferdinand VI cultive sa neutralité entre la Grande-Bretagne et la France, comme celle-ci elle consent un très gros effort naval. Mais tout cela n'est que de peu d'effet puisque les deux marines Bourbon affrontent l'une après l'autre la

Royal Navy dont la supériorité numérique est écrasante. Le rapport de forces est de plus de deux à un face aux Français en 1759, mais il s'approche de trois à un contre les Espagnols en 1762 lorsqu'ils entrent tardivement dans un conflit dont l'issue est déjà acquise. Si la marine de Louis XV succombe lors des batailles de 1759, Lagos puis les Cardinaux, au terme de plusieurs années d'hémorragie de ses marins, de missions épuisantes et de crise financière, celle de Charles III est très vite réduite à l'impuissance.

214

Pourtant les pertes, numériquement parlant, sont moins graves en proportion que celles de la guerre précédente qui avait duré autrement plus longtemps. Et l'effort reprend, acharné et en lien avec la France, du moins tant que Choiseul y reste aux affaires. Née de l'humiliation, la volonté de revanche sur la Grande-Bretagne n'est pas moins présente au sud des Pyrénées qu'au nord. Les effectifs de vaisseaux – plus de 60 – mais aussi désormais de frégates, atteignent des niveaux inouïs. Alors que la Navy réduit sa marge de supériorité à cause du coût financier très élevé de la victoire de 1763, il semble possible que ses rivales Bourbon additionnées l'égalent, voire la dépassent. On comprend l'impatience de Vergennes en 1778-1779 de voir l'Espagne entrer dans la lutte que la France vient d'ouvrir. En 1778, face à une Royal Navy très tardivement mise sur le pied de guerre et accablée de missions diverses, la marine de Louis XVI qui se prépare au combat et choisit les points d'application de son effort peut espérer établir sa supériorité en Amérique du Nord. Mais si elle n'emporte pas très vite la décision, il lui faudra impérativement le renfort de la Real Armada pour ne pas se trouver seule aux prises avec un adversaire capable d'une impressionnante mobilisation navale. Unies, elles peuvent espérer écarteler l'effort naval britannique.

Une fois compensées les pertes subies face à la Navy (dont 5 vaisseaux au cap Saint-Vincent face à Rodney en janvier 1780), la progression reprend de plus belle, dépassant même l'effectif en vaisseaux de la marine française et frôlant les 80 vaisseaux au moment où, la crise de la baie de Nootka (de Vancouver aujourd'hui) a provoqué une imposante mobilisation navale espagnole. Ce dynamisme est contemporain de la réorganisation à partir de 1778 du commerce avec l'Amérique, ouvert désormais aux principaux ports espagnols et interdit en principe aux étrangers, dont on ne peut pourtant pas se passer. L'essor est aussi considérable que vulnérable en temps de guerre. Tandis que la marine française culmine numériquement en 1792, tout en étant profondément désorganisée, celle de Charles IV atteint son sommet en 1795. Si elle aligne alors sur le papier 163 bâtiments, elle s'avère désormais surdimensionnée par rapport aux possibilités humaines et matérielles d'un pays de 11 millions d'habitants⁵.

5 La Real Armada aligne des effectifs presque équivalents à ceux de la marine de Louis XVI, alors que l'Espagne n'a pas la moitié de la population de la France.

Clairement, une limite a été atteinte et la courbe s'inverse à l'extrême fin du siècle, soit avant Trafalgar. Si les effectifs restent encore à un niveau élevé, ils sont pour une part trompeurs car seule une petite partie des vaisseaux sont réellement armés et donc disponibles.

D'une manière comparable à celle vécue par les Français, la Real Armada a dû faire face comme elle a pu au très puissant instrument de guerre que représentait la Royal Navy conçue au moins autant pour livrer bataille et écraser l'adversaire que pour assurer le maintien des communications maritimes. Dans les deux marines Bourbon, il y a eu lors de la reconstruction des années 1720-1730 la volonté de réaliser des bâtiments à la fois puissants et rapides : les 74 canons français et les 70 canons espagnols. Lors de la guerre de Succession d'Autriche, les Britanniques surent profiter de ceux qu'ils avaient capturés, souvent après des combats acharnés livrés par des forces inférieures en nombre, pour les adapter à leurs besoins ou s'en inspirer. Toujours est-il que les navires espagnols avaient des caractéristiques bien spécifiques qu'Agustín Ramón Rodríguez González résume ainsi :

Grandes et fortes coques, dépassant en taille jusqu'à 20 % celles des Britanniques de port égal, avec de vastes espaces intérieurs pour des équipages et des équipements accrus, magnifiques plates-formes de tir et très capables d'affronter de longues traversées par tout temps. Inversement, il convient de souligner qu'ils n'étaient, habituellement, ni très rapides ni très manœuvrables, si bien qu'en fin de compte, cela profitait à leurs adversaires⁶.

Ceux-ci jouissent durablement d'une plus grande puissance de feu, surclassant des bâtiments espagnols qui n'alignent au mieux que des canons de 24 livres, voire de 18... soit une infériorité dont la funeste pérennité jusqu'à la guerre d'Indépendance américaine demeure inexplicée à ce jour. Il en allait de même pour les frégates dont le nombre s'accrut pourtant, mais avec un net retard sur les marines française et britannique qui en faisaient grand usage et en avaient autant que de vaisseaux dans les années 1780. Face à la Navy, la question se posa après la guerre de Sept Ans de construire de très puissantes unités à trois

6 Agustín Ramón Rodríguez González, « Les objectifs de la marine espagnole », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, op. cit., p. 145 ; id., « La Marina ilustrada : reflexiones sobre su efectividad combativa », dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *La Real Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2016, p. 183-205. Voir aussi les travaux de Enrique García-Torralba Pérez : *La artillería naval española en el siglo XVIII. Su evolución técnica y su recíproca influencia con la arquitectura del buque*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010 ; *Las fragatas de vela españolas de la Real Armada española (1600-1850)*, 2012, en ligne : <http://www.spanishnavalhistory.blogspot.com.es>, consulté le 6 décembre 2017 et *Navíos de la Real Armada (1700-1860)*, Madrid, Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, 2016.

ponts, voire quatre. Les deux marines Bourbon n'y répondirent pas de la même manière mais toutes deux hésitèrent devant le coût de tels monstres marins horriblement gourmands en équipages. La Real Armada disposait en 1779 de deux très gros vaisseaux, la *Santísima Trinidad*, lancée à La Havane en 1769, avec quatre ponts et 120 canons (les plus forts de 36), peu maniable, et la *Purísima Concepción*, de 112/120 canons, tout juste achevée, mais peut-être moins réussie encore, tout comme le *San José* en chantier. Si peu concluantes qu'elles aient été, ces premières tentatives ouvrirent la voie dans les années 1780 à de réelles réussites à partir de la *Santa Ana*, de 112 canons, due à José Romero y Fernández de Landa et première d'une série de 8 bâtiments⁷.

216

Les navires ne sont que la partie visible de tout un système de production mais aussi d'entretien. Dans ce domaine aussi, l'Espagne du XVIII^e siècle se signale par l'ampleur de ses réalisations. La montée en puissance de la Real Armada fait naître une nouvelle géographie industrielle et militaire. Tout se joue en quelques décennies, ce qui n'est pas sans évoquer ce qui s'était produit en France au temps de Colbert avec le développement de Toulon et de Brest ainsi que la création de Rochefort. Ici aussi, les arsenaux sont les plus importantes concentrations industrielles alors connues et c'est l'État Bourbon qui les a établis, alors que, depuis longtemps, la tradition était bien ancrée de passer contrat avec des constructeurs privés. Dans l'Espagne du XVII^e siècle et des premiers temps des Bourbons, la côte basque et cantabrique d'une part, la Catalogne de l'autre concentraient le gros de l'activité de construction navale. La Real Armada s'émancipe assez fortement de cette répartition traditionnelle. Cadix connaît une implantation militaire et étatique sans précédent qui souligne le caractère essentiel des liens avec l'Amérique. D'une part, la baie reçoit l'Académie et Compagnie des gardes-marine puis l'arsenal de La Carraca et d'autre part Cadix bénéficie du transfert officiel depuis Séville en 1717 de la Casa de Contratación qui organise les liaisons maritimes avec l'Amérique. C'est là que s'installe Patiño en 1717. La Real Armada naît donc tournée vers l'Atlantique, chargée d'assurer la sécurité et la régularité du trafic de la *Carrera de Indias*. Puis, en même temps que sont établis trois départements correspondants aux trois façades maritimes du royaume, elle est dotée d'autres bases : Carthagène en Méditerranée et Le Ferrol en Galice.

7 Du côté français, les trois-ponts sont encore rares au moment de la guerre d'Indépendance : la *Bretagne*, la *Ville-de-Paris* (perdue aux Saintes en 1782) et le *Royal-Louis*. Ils servent de navire amiral, alors qu'ils représentent une proportion plus importante de l'effectif dans la Royal Navy. Rodney en a cinq, lors de la bataille des Saintes. Ce n'est qu'au lendemain de la guerre, avec la définition en 1784 d'un plan type de vaisseau de 118 canons par l'ingénieur Sané que l'on se met à en construire davantage en France. En 1785, neuf sont prévus, soit un pour chacune des neuf escadres. Les premiers à être mis en chantier en 1786 sont le *Commerce-de-Marseille*, à Toulon, et les *États-de-Bourgogne*, à Brest.

Nulle part on ne mesurera mieux qu'au Ferrol, créé *ex nihilo* dans une ria galicienne au nord de La Corogne, cette volonté étatique aussi persévérante que décidée à y mettre les plus grands moyens pour arriver à ses fins. Il faut un arsenal dans le nord du royaume, mais les destructions de 1719 ont montré l'inconvénient qu'il y avait à être trop proche de la France. Depuis 1717, il existe un chantier royal à Guarnizo près de Santander dont l'activité culmine en 1737. Plusieurs autres sites septentrionaux sont envisagés mais c'est, selon l'ordre royal du 5 décembre 1726, cette ria jugée bien située et protégée qui est retenue. Elle peut devenir l'équivalent espagnol de Brest. Tout y est à faire et il ne s'y trouve que la petite localité de Graña. 1726 est aussi l'année de la division en trois départements des côtes espagnoles, celui du Nord, allant de la frontière avec le Portugal à celle avec la France. Les travaux commencent dès 1727 à Graña et le premier lancement est effectué en 1730. Mais la guerre de 1739 avec la Grande-Bretagne remet tout en cause, l'espace disponible étant jugé insuffisant pour permettre des extensions. Le choix de 1726 est finalement confirmé, mais en changeant d'emplacement dans la ria en 1740, si bien que Le Ferrol devient au milieu du siècle la base navale espagnole la plus importante. De nouvelles cales sont édifiées de 1749 à 1751 sous les ordres du chef d'escadre Cosme Álvarez de los Rios. Dès 1752, des constructeurs anglais attirés en Espagne y commencent 12 vaisseaux simultanément (les « 12 Apôtres ») qui entrent en service entre 1753 et 1755. Un arsenal est mis en place, dont les plans sont révisés par Jorge Juan, et l'énorme chantier se poursuit, avec notamment la création de la grande darse achevée en 1770. Depuis 1761, une ville nouvelle est disposée selon un plan géométrique.

Cette nouvelle géographie navale qui s'implantera pour plusieurs siècles tient compte des routes maritimes majeures du temps, bien plus que des possibilités du littoral et de son immédiat arrière-pays. Cadix/La Carraca est au point de départ et de retour des flottes des Indes, avec une baie propice au mouillage de forces nombreuses, à proximité d'un foyer économique international du fait de la présence d'actives et influentes colonies étrangères. Carthagène est bien placée pour faire face à l'Afrique du Nord barbaresque et à l'insécurité maritime qu'elle entretient. Quant au Ferrol, il se situe à proximité des caps de Galice, Finisterre et Ortegal, si importants pour les navigations depuis l'Europe du Nord (dont proviennent aussi les bois de mâture, le chanvre et le goudron), le Nord-Ouest ou le golfe de Gascogne. Cette géographie achève de prendre son sens si on la rapporte à la situation géopolitique du temps. Le Ferrol est directement sur la route que parcourent les *squadrons* britanniques gagnant Lisbonne ou Gibraltar. Cadix se trouve entre le Portugal, allié de la Grande-Bretagne depuis 1703, et Gibraltar, occupé par celle-ci depuis 1704. Carthagène se trouve non seulement face aux Barbaresques mais aussi le long de la route que suivent les bâtiments de la Navy allant de Gibraltar à Minorque.

Fournir ces nouvelles bases suppose aussi bien des modifications dans les circuits d'approvisionnement, voire les zones de production⁸. De gros efforts sont réalisés pour gagner en autosuffisance. Ils traduisent des ambitions nouvelles de l'État qui entreprend la prospection de régions plus vastes et de plus en plus éloignées des arsenaux. Si Guarnizo puis Le Ferrol restent encore à peu de distance de la chaîne cantabrique et de ses ressources en bois, l'approvisionnement de Cadix et de Carthagène épuise vite les possibilités proches et il faut donc songer à exploiter les bassins du Guadalquivir et du Rio Segura en prévoyant l'acheminement des troncs⁹. Comme dans la France des Colbert, la législation forestière devient un enjeu majeur pour la Real Armada, si bien que des règlements sont édictés entre 1748 et 1751 pour organiser à la fois l'exploitation des forêts en montagne et la plantation de nouveaux arbres. Le développement de la marine contribue à l'industrialisation de l'Espagne, notamment dans les provinces basques et cantabriques, ainsi à Lierganès près de Santander pour les canons et à Hernani pour les ancres, mais aussi dans chacun des arsenaux. Si une partie croissante des besoins métallurgiques peuvent être couverts, la Real Armada, pas plus que les autres grandes marines du temps, n'échappe à la nécessité de devoir importer une partie de ses bois – pour les mâts et les vergues – et de son chanvre – pour les voiles et les cordages –, mais aussi de son goudron. Il faut alors passer contrat avec des négociants étrangers. Comme pour la France, affronter la Grande-Bretagne signifie fermeture, à tout le moins forte réduction, des approvisionnements en munitions navales du Nord.

Mais ne voir que les arsenaux péninsulaires serait passer à côté d'une particularité espagnole essentielle. Des marines européennes du temps, la Real Armada est la seule à disposer d'un véritable chantier de construction outre-mer : La Havane¹⁰. Envisagé dès 1713 mais véritablement en service à partir de 1725, utilisant les bois américains et jugé moins cher que les arsenaux péninsulaires, il produit la plupart des navires espagnols entre 1735 et 1749. Ni la marine française ni même la Royal Navy n'ont bénéficié de telles possibilités outre-mer,

8 Des synthèses détaillées ont été données par José P. Merino Navarro dans *La Real Armada española en el siglo XVIII* (Madrid, Fundacion Universitaria Española, 1981, p. 179-303) puis par Didier Ozanam dans « La Marina » (dans Ramon Menéndez Pidal, *Historia de España*, éd. José María Jover Zamora, t. XXIX, *La época de los primeros Borbones*, vol. I, *La nueva monarquía y su posición en Europa*, Madrid, Espasa-Calpe, 1987, p. 457-507, notamment p. 499-506). Voir aussi José Quintero González, « Arsenaux espagnols du XVIII^e siècle. L'implication *carraqueña* », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, op. cit., t. I, p. 227-241.

9 María Amparo López Arandía, « From the Forest to the Dockyard: The Maritime Provinces and the Provision of Wood in Spain during the 18th Century », dans Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.), *L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015, p. 345-361.

10 José Manuel Serrano Álvarez, *El astillero de La Habana y la construcción naval (1700-1750)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008.

ne pouvant caréner qu'un nombre limité d'unités, au mieux les réparer, mais toujours avec des munitions navales apportées d'Europe ou éventuellement de Nouvelle-Angleterre. Le caractère atlantique de la Real Armada tient ainsi à cette capacité industrielle et opérationnelle aux deux extrémités de la *Carrera de Indias*. Avec Cadix, l'Espagne fut la seule grande puissance navale du XVIII^e siècle à avoir fait voisiner à ce degré un port de commerce majeur et une base militaire, très vite spécialisée dans la maintenance plus que la construction. Cadix représente un enjeu essentiel, financier, économique et stratégique¹¹. C'est là que se préparent jusqu'en 1776 les flottes des Indes et qu'elles reviennent chargées d'argent, que se rejoignent à différentes reprises de 1734 à 1805 des escadres françaises et espagnoles, que se trouvent un certain nombre de grandes maisons de commerce françaises et aussi que convergent bien des flux, ponantais et méditerranéens dans ce qui est une escale très importante, à la fois abri et avant-port. La Havane est aussi une plate-forme d'opérations essentielle située à un carrefour de routes maritimes, atlantiques et caraïbes, là où se retrouvaient les flottes avant de retraverser l'Atlantique. Une escadre s'y trouvait de manière presque permanente.

Ces chantiers et ces routes sont animés par toute une société militaire dont l'organisation a également représenté un effort considérable. Il a été accompagné par une œuvre législative de grande ampleur, dès le temps de Patiño, puis avec les *Ordenanzas generales* de 1748 dues au capitaine de vaisseau don Joaquín de Aguirre et enfin avec les *Nuevas ordenanzas generales* de 1793 rédigées par l'amiral Mazarredo. La parenté avec la marine française louis-quatorzienne est évidente. Il y a d'abord les officiers qui forment le *Cuerpo general*, équivalent espagnol du grand corps. Eux aussi sont formés dans une Compagnie et l'Académie des gardes de la marine, mais, à la différence de la

11 Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2 tomes, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos, 1976 ; Manuel Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz, Universidad de Cádiz/Sílex, 2005 ; *id.*, « L'Espagne et la guerre d'Indépendance. Économie et logistique », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 73-86 ; Arnaud Bartolomei, « Cadix et la Méditerranée à la fin du XVIII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 13, « La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle », 2011, p. 173-209 ; *id.*, *Les Marchands français de Cadix et la crise de la Carrera de Indias (1778-1828)*, Madrid, Casa de Velázquez, coll. « Bibliothèque de la Casa de Velázquez », 2017. Rappelons aussi l'article de Louis Dermigny, « Circuits de l'argent et milieux d'affaires au XVIII^e siècle », *Revue historique*, vol. 78, n° 212, octobre-décembre 1954, p. 239-278 et l'ouvrage de Michel Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI^e-XVIII^e siècle)*, London/Paris, CUP/Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1985, notamment « L'argent et l'or d'Amérique au XVIII^e siècle », p. 351-549.

France qui compte une compagnie par arsenal (Brest, Rochefort, Toulon), il n'y en a longtemps qu'une seule, établie à Cadix en 1717. Ce n'est qu'à partir de 1776 que Le Ferrol et Carthagène ont aussi leur académie. La hiérarchie des grades, redéfinie en 1717 et fixée en 1748, établit un parallélisme avec l'Ejército, mais sans similitude absolue. Le siècle voit s'accroître le nombre des officiers, notamment des plus hauts gradés : de 98 en 1719, on passe à 504 en 1758 puis 1690 en 1795, à comparer aux 1657 de la marine de Louis XVI en 1789¹². La Real Armada attire certains officiers de l'Ejército.

220

C'est parmi les officiers du Cuerpo general que l'on trouve les personnalités qui ont fait en leur temps la réputation de la Real Armada et de l'Espagne dans l'Europe savante du XVIII^e siècle : Jorge Juan pour la construction navale et l'hydrostatique, Tofiño de San Miguel pour l'astronomie et l'hydrographie, Malaspina pour les voyages, Mazarredo pour la réflexion tactique¹³. Les générations du tournant du siècle comptent nombre d'officiers très bien formés et excellents marins. Ce n'est pas par hasard si, comme en France et à la même date en 1776, ils prennent le pas dans les arsenaux et les constructions navales sur les administrateurs.

La dualité entre l'épée et la plume caractérise aussi la Real Armada qui comporte, à côté du Cuerpo general le Cuerpo del Ministerio de Marina ou Cuerpo político, soit le personnel administratif. La rivalité des deux traverse le siècle, le second étant durablement bien mieux payé que le premier. Comme en France, on assiste aussi à la montée en puissance d'un troisième groupe, les ingénieurs formés en corps en 1770, justement sous l'impulsion d'un Français, François Gautier, envoyé par Choiseul après 1763 à la demande de Grimaldi. Pendant quelques décennies, un pouvoir technicien s'impose dans l'arsenal.

Pour former les équipages de bâtiments de plus en plus nombreux, il faut des marins encadrés à bord par des *oficiales de mar*, pilotes, *contramaestres* dirigeant les manœuvres et *guardianes* responsables du bon ordre. Afin de recruter la *gente de mar*, la monarchie espagnole n'a pas attendu la Real Armada des Bourbons pour tâcher de mettre en place une forme d'inscription des marins, ou *matrícula*, permettant de disposer des effectifs nécessaires. Mais ces tentatives étaient demeurées sans succès, si bien que c'est à partir de 1718, d'abord en Guipuzcoa, puis progressivement pour d'autres littoraux, en 1726, en 1737 et enfin en 1751 que fut véritablement mise sur pied la *Matrícula de Mar*. Comme

12 Rolf Mühlmann, *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert*, Köln/Wien, Böhlau Verlag, 1975, p. 318.

13 Voir dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *La Real Armada española en el siglo XVIII*, *op. cit.*, les contributions de Francisco José González González, « La Marina y la ciencia en la España del XVIII : Jorge Juan, Vicente Tofiño y Alejandro Malaspina », p. 11-28 et de Manuel-Reyes García Hurtado, « El pensamiento naval español en el siglo XVIII », p. 121-182.

l'ont fait remarquer Rolf Mühlmann puis Didier Ozanam, le résultat de ces mesures demeure difficile à apprécier. D'une part, le nombre des marins inscrits et donc astreints au service – l'équivalent de ceux « classés » en France – s'est notablement accru ; d'autre part, la désertion, due aux mauvaises conditions du service est restée un fléau endémique des équipages espagnols, tout comme l'insuffisance de la formation¹⁴. De la même manière que la France, dont le vivier de marins plafonne à 50 000- 60 000 hommes, l'Espagne s'est heurtée au trop faible nombre des gens de mer. La croissance de leur effectif théorique, passant selon Rolf Mühlmann d'un peu plus de 23 000 hommes en 1739 à 66 000 en 1793, est, à bien des égards, trompeuse¹⁵. Le nombre réellement disponible est sans doute bien inférieur, ce qui explique les tentatives pour embarquer de force pauvres et vagabonds. En son temps, Ensenada avait pu pointer les insuffisances quantitatives et qualitatives liées au déclin du commerce maritime espagnol – que les réformes des années 1770 brisant le monopole de Cadix sur la *Carrera de Indias* visent à développer – faiblesse de la pêche hauturière, poids de la dépopulation des littoraux méditerranéens due au péril barbaresque... Si le courage est rarement en défaut, le manque d'entraînement est lourd de conséquences face à des équipages aussi entraînés que ceux de la Navy, ainsi en 1780, puis en 1797, au cap Saint-Vincent.

Le colosse naval espagnol apparaît ainsi juché sur des pieds d'argile et ce n'est pas sa seule fragilité. Difficile à alimenter en hommes, la Real Armada de la seconde moitié du siècle coûte cher. En dépit, là encore, du caractère quelque peu imprécis et fragmentaire des données, l'ampleur de l'effort financier est évidente, une première fois au début des années 1750 puis à partir de 1775, atteignant 20 % des dépenses totales dans la décennie suivante et même 27,8 % en 1785. Après 1790, le déclin commence alors que l'endettement de la monarchie est devenu très préoccupant. La Real Armada ne compte plus que 8,3 % du total des dépenses en 1795, et seulement 4,4 % en 1805, l'année de Trafalgar¹⁶.

- 14 Voir dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *La Real Armada española en el siglo XVIII*, op. cit., les contributions de : Marta García Garralón, « Trabajos y penalidades de la vida a bordo. La gente de mar en los navíos de la edad moderna », p. 233-260 et de José Manuel Vázquez Lijó, « Las deserciones de marinería en la Real Armada española del siglo XVIII : actores, cifras y escenarios », p. 261-284 ; Manuel Martínez Martínez, *Los forzados de marina en la España del siglo XVIII (1700-1775)*, Almería, Universidad de Almería, 2011 ; José Manuel Vázquez Lijó, « Las deserciones de marinería en la Real Armada española del siglo XVIII : actores, cifras y escenarios », dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *La Real Armada española en el siglo XVIII*, op. cit., p. 261-284 ; et Agustín Guimerá, « Trafalgar y la marinería española » dans Agustín Guimerá & Víctor Peralta (dir.), *El equilibrio de los imperios. De Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, t. II, p. 821-838.
- 15 Rolf Mühlmann, *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert*, op. cit. p. 265-266 ; Didier Ozanam, « La Marina », art. cit., p. 476-477.
- 16 José P. Merino Navarro, *La Real Armada española en el siglo XVIII*, op. cit., p. 112-178.

1795 apparaît ainsi comme le point d'apogée de tout un système porté à l'extrême de ses possibilités dans un État en pleine crise financière. Les effectifs atteignent leurs maxima : que ce soient ceux des officiers (1690), des marins (65 000 inscrits), des ingénieurs (80) ou encore ceux des employés dans les arsenaux (plus de 15 000, auxquels il faut encore ajouter les 2 600 pour ceux travaillant dans les fabriques de cordages et celles de voiles). Les sommes dépensées sont, elles aussi, à leur point le plus haut entre 1794 et 1798. Mais l'État monarchique est désormais presque en faillite, comme celui de Louis XVI quelques années auparavant avec de tout autres conséquences. Ainsi, au moment où reprend la lutte contre la Grande-Bretagne en 1796, la Real Armada, en apparence à son apogée, est en fait fragilisée. La politique espagnole consiste dès lors à préserver le plus possible un outil naval aussi coûteux et long à forger.

QUELLE EFFICACITÉ ?

222

La Real Armada a-t-elle répondu aux attentes que les souverains successifs avaient placées en elle¹⁷ ? Il est fréquent de considérer que ses missions, dans l'Atlantique du moins, étaient purement d'ordre défensif, visant à maintenir les liaisons avec l'Amérique et à protéger celle-ci des attaques britanniques. Cette présentation mérite d'être remise en perspective et nuancée.

Les horizons de la Real Armada ont été multiples, ce qui ne surprendra pas pour une monarchie qui, même privée d'une partie de ses territoires européens (Pays-Bas, Milan, Naples, Sicile et Sardaigne) en 1713 demeure mondiale. En Méditerranée occidentale comme au temps des Habsbourg, la marine espagnole doit continuer de lutter contre la piraterie barbaresque, ses captures de navires et d'équipages, voire ses razzias sur les côtes ibériques, tout en ravitaillant les quelques forteresses, ou *presidios*, tenues sur le littoral nord-africain¹⁸. Dans cette tâche traditionnelle mais toujours d'actualité de protection du commerce et de la pêche, un type d'unités s'avère d'une grande efficacité, les chébecs. Patrouillant sans cesse, en paix comme en guerre, contre un adversaire hardi et tenace, ils représentent une remarquable école de navigation et de combat¹⁹. Plus d'un jeune officier promis à un bel avenir y a appris le métier de la mer

17 Agustín Ramón Rodríguez González, « Les objectifs de la marine espagnole », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, op. cit., p. 129-150.

18 Tel est le cas de Ceuta et de Mellila sur la côte marocaine. Plus à l'est, Oran, perdue en 1708, fut reprise en 1732 et finalement évacuée en 1790.

19 Agustín Ramón Rodríguez González, « Admiral Antonio Barceló, 1716-97: A Self-Made Naval Leader », dans Richard Harding & Antonio Guimerá (dir.), *Naval Leadership in the Atlantic World: The Age of Reform and Revolution 1700-1850*, London, University of Westminster Press, 2017, p. 107-115. Barceló contribua aussi à faire évoluer le gréement et l'artillerie des chébecs, les rendant plus puissants que leurs adversaires algérois.

et des armes : Antonio Barceló issu du foyer corsaire des Baléares, Federico Gravina ou encore Antonio de Escaño qui connurent là leurs premiers succès. Pour tâcher de traiter le mal à sa racine, des expéditions furent tentées contre les principaux ports barbaresques, avec des fortunes diverses. Celle de 1775 contre Alger fut un échec complet sous les yeux de toute l'Europe. En revanche, les bombardements de 1783 puis de 1784 furent plus efficaces, la menace d'un renouvellement une troisième année portant les Algérois à signer une paix en 1786. Une réussite de la Real Armada, souvent méconnue, fut d'avoir assuré une bien meilleure protection contre les Barbaresques, ce qui facilita l'essor démographique et économique des littoraux méditerranéens.

Le bassin occidental de la Méditerranée vit aussi un autre succès de la Real Armada, le retour de l'Espagne en Italie tant voulu par la reine Élisabeth Farnèse, seconde épouse de Philippe V. En d'autres termes, il s'agissait bien d'opérations offensives destinées à modifier l'ordre international établi par la Grande-Bretagne et la France à l'occasion de la paix d'Utrecht. Une première tentative, en 1717-1718, en Sardaigne puis en Sicile, fut aussi prématurée que hasardeuse : une flotte improvisée pouvait surprendre les nouveaux maîtres autrichiens ou savoyards dépourvus de marine de guerre, mais elle n'avait aucune chance face à une escadre britannique. La défaite du cap Passaro, au large de la Sicile, mit fin à cette contestation d'Utrecht aussi bien qu'à ce premier essai de reconstitution d'une puissance navale espagnole. Une quinzaine d'années plus tard, en revanche, dans un contexte diplomatique différent, avec une Grande-Bretagne neutre et pas désireuse d'intervenir en Méditerranée, la Real Armada fut en mesure d'assurer la logistique de la reconquête espagnole de Naples et de la Sicile²⁰. À la paix de 1738, le trône de Naples fut assuré pour l'infant Carlos, fils de Philippe V et d'Élisabeth Farnèse et qui, à la mort de son demi-frère Ferdinand VI, devait devenir en 1759 roi d'Espagne. Jusqu'à la Révolution française, la Méditerranée occidentale fut ainsi largement contrôlée par les diverses branches Bourbon. Mais les flots l'étaient-ils aussi ? En bénéficiant d'une protection française, il fut possible en 1741 puis 1742, de convoier des troupes d'Espagne en Italie. Toutefois, à partir de l'été 1742, la Royal Navy interromp ces circulations. En braquant les canons de ses vaisseaux sur le palais royal de Naples, elle fit comprendre au roi Charles qu'il devait se tenir à l'écart du conflit... Dans cette mer, la Grande-Bretagne pouvait compter sur ses bases

20 Agustín González Enciso, « L'occupation espagnole en Italie et le contrôle de la Méditerranée occidentale au XVIII^e siècle », dans Jean de Préneuf, Éric Grove & Andrew Lambert (dir.), *Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux*, Paris, Economica, 2014, p. 229-243 ; *id.*, « Mobilisation des ressources de guerre et logistique navale en Espagne (1717-1733) », *Revue d'histoire maritime*, n° 22-23, « L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle », 2017, p. 117-136.

de Gibraltar et de Minorque ainsi que sur le port franc toscan de Livourne, largement ouvert à son commerce. Elle bloqua, un temps du moins, la flotte espagnole à Toulon, jusqu'à la bataille du cap Sicié en 1744, puis appuya les Autrichiens contre les *Gallispans* (les Français et les Espagnols) en Italie. Lorsque le renversement des alliances de 1756 fit disparaître le contentieux entre les maisons de France et d'Autriche et que la même année les forces de Louis XV s'emparèrent de Minorque, la présence britannique dans le bassin occidental de cette mer se trouva réduite. Le retour de Minorque à la Grande-Bretagne en 1763 ne changea pas profondément la large domination des rivages par les Bourbons. Si Gibraltar, efficacement ravitaillé à trois reprises par la Royal Navy, ne put être reconquis lors de la guerre d'Indépendance américaine, tel ne fut pas le cas de Minorque dont les Espagnols s'emparèrent en 1782 avec l'aide d'unités françaises²¹. Ils la conservèrent jusqu'en 1798.

224

Les principaux horizons de la Real Armada étaient pourtant atlantiques. Si la paix d'Utrecht avait réinstauré le monopole andalou sur les liaisons avec l'Amérique en en excluant les Français, c'était pour mieux établir officiellement la pénétration commerciale britannique, par la concession de l'*asiento* (le privilège de la fourniture d'esclaves africains) et par le « vaisseau de permission » (de 500 tonneaux de charge autorisés chaque année). Au négoce licite, même interprété dans le sens le plus avantageux possible, s'étaient ajoutées la contrebande (l'interlope) et l'installation illicite mais réelle de Britanniques sur la côte des Moustiques (Belize) pour y trafiquer les bois tropicaux. Les objectifs espagnols furent durablement de réduire les diverses intrusions économiques britanniques et de protéger les ports et les liaisons maritimes des attaques de la Royal Navy. Deux périodes peuvent être distinguées à cet égard au XVIII^e siècle, la première clairement défensive, la seconde bien plus offensive qu'on ne croit. Pendant un demi-siècle, de 1713 à 1763, la pression britannique se fait de plus en plus insistante jusqu'à culminer en 1762 par la double prise de La Havane et de Manille. Jusqu'aux années 1740-1750, l'Espagne, qui reconstruit efficacement sa marine de guerre, tâche de boucher les brèches de son monopole colonial. Les actions, peu contrôlables, des *guardacostas* en témoignent avec le *casus belli* de l'oreille du capitaine interlopeur Jenkins. Il y a alors un certain équilibre entre les deux protagonistes. La Grande-Bretagne jouit d'une écrasante supériorité navale et commerciale, d'une habileté consommée pour introduire ses marchandises dans les territoires espagnols et, en cas de conflit armé, du choix de ses points

21 Patrick Villiers, « Deux opérations amphibies contre l'île de Minorque : les débarquements de 1756 et de 1781/82 », *Neptunia*, n° 266, juin 2012, p. 20-26 ; Rafael Torres Sánchez, « Puissance maritime et guerre amphibie. La marine de guerre espagnole à Minorque, 1781-1782 », dans Jean de Préneuf, Éric Grove & Andrew Lambert (dir.), *Entre terre et mer, op. cit.*, p. 313-325 ;

d'attaque comme de la situation favorable de la Jamaïque. Mais si elle peut, dans un premier temps, jouer de la surprise, elle reste encore incapable de maîtriser la logistique de telles expéditions au point d'éviter les désastres sanitaires²². L'Espagne, quant à elle, dispose de fortifications, inégalement entretenues et pourvues d'hommes et de ressources, mais que ses possessions américaines sont en mesure de financer elles-mêmes. Elle a pour elle sa connaissance du terrain et du milieu naturel, ainsi que des routes maritimes éprouvées. Grâce à l'arsenal de La Havane solidement protégé, elle est aussi la seule puissance coloniale européenne capable non seulement de réparer des navires, mais encore d'en construire outre-mer. Les succès britanniques peuvent être spectaculaires, qu'il s'agisse de la prise de Portobelo ou de la capture du galion de Manille par Anson en 1743, mais ils ne renversent pas l'empire espagnol, même s'ils interrompent plus ou moins longtemps les liaisons maritimes. Inversement, l'Espagne échoue à reprendre Gibraltar mais défend plutôt bien ses places fortes ultramarines et contient la contrebande britannique. En 1748, elle est parvenue à obturer la brèche ouverte en 1713 dans son monopole commercial officiellement rétabli par l'exclusion des Français. Tout cela n'en a pas moins un coût certain. Le système des convois pour l'Amérique dans sa forme traditionnelle a vécu, et c'est réduite de moitié que la Real Armada termine la décennie belliqueuse ouverte par Londres en 1739.

Un tel constat avait porté à la fois à la neutralité et à un gros effort naval. Mais lorsque la lutte reprend, juste après le troisième pacte de Famille (1761), le rapport de forces n'a plus rien d'équilibré. Surtout après la défaite navale et coloniale de la France, acquise en 1759, la supériorité britannique est désormais écrasante. Et cela ne se manifeste pas que sur le papier : loin de renverser le sort des armes, l'entrée en guerre de l'Espagne est très vite désastreuse pour celle-ci. La Royal Navy ne se contente pas de bloquer quelques ports. Elle jouit désormais d'une maîtrise de logistique, sanitaire et opérationnelle qui lui permet de monter d'audacieux débarquements très loin de ses bases anglaises. Certes, l'expédition contre La Havane est passée à deux doigts du désastre et celle contre Manille a été montée avec d'improbables moyens depuis l'Inde, mais le résultat est là. Il est humiliant pour la Real Armada qui, sans avoir pu combattre, perd 16 vaisseaux (dont 13 capturés au port) à La Havane, le seul arsenal pris de vive force à l'époque moderne. Au traité de Paris de 1763, l'Espagne perd la Floride, laissant les Britanniques surveiller la route du retour des flottes de l'argent de La Havane vers Cadix.

²² Voir Richard Harding, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy. The War of 1739-1748* [2010], Woodbridge, The Boydell Press, 2013, p. 15-28, 57-90, 97-112, 336-348.

Mais, depuis 1703, ils sont aussi les alliés du Portugal, voisin et souvent ennemi de l'Espagne dans la Péninsule et en Amérique du Sud. Le centre de gravité des conflits se déplace pour un temps vers l'Atlantique sud et le Rio de la Plata. La contrebande de l'argent par-delà les Andes rend beaucoup plus attractifs les territoires portugais du sud du Brésil comme la nouvelle vice-royauté espagnole qui tâche de borner leur expansion. Sur la route maritime du Pacifique, un archipel attire aussi les convoitises : ces îles désolées que les Malouins ont baptisées sans les occuper au début du siècle et où des Français conduits par Bougainville s'installent en 1763 pour en être rapidement évacués sous la pression de Madrid vigilant à revendiquer les îles Malouines. En 1770, les Britanniques en prennent possession et les nomment les Falklands Islands. L'Espagne et la Grande-Bretagne semblent au bord de la guerre, la première demandant l'appui de la France qui se dérobe. Quelques années plus tard, c'est entre Espagne et Portugal que se développent des hostilités pour le Rio de la Plata. Mais le second ne peut guère compter sur un soutien effectif de son allié britannique en difficulté avec les colons américains.

L'Espagne de Charles III, qui multiplie les expéditions hydrographiques autour du continent américain pour mieux s'en assurer la maîtrise²³, ne tient pas pour définitivement perdus les territoires arrachés çà et là par l'Angleterre depuis la prise de la Jamaïque en 1655. Elle ne se contente pas de renforcer les défenses de sa frontière maritime et insulaire des Caraïbes et du golfe du Mexique, à La Havane, Santiago de Cuba (face à la Jamaïque), Porto-Rico notamment. Dès que l'occasion s'en présente, elle entend passer à l'offensive, en s'appuyant sur l'alliance de la France²⁴. Mais dans quelle direction ? Pendant la guerre d'Indépendance américaine, alors que la Navy, trop tardivement mise sur le pied de guerre, peine à assurer ses innombrables missions, les Espagnols entendent en 1779 attaquer tout de suite « Carthage à Carthage même », soit Portsmouth, considérant qu'il serait plus efficace de frapper le principal arsenal britannique plutôt que de devoir parer les coups éparés des escadres qui en seraient sorties. L'échec de l'entreprise conduit à se porter vers d'autres horizons : le blocus de Gibraltar gèle à Cadix des effectifs franco-espagnols considérables, sans profit tandis que s'éternise un siège que les expéditions de secours britanniques rendent sans espoir de succès. Mais la volonté offensive de l'Espagne est plus heureuse ailleurs, à Minorque en 1782 et surtout dans le

23 Magdalena de Pazzis Pi Corrales, « Armada y ciencia : el pulso cotidiano de las expediciones científicas », dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *La Real Armada española en el siglo XVIII, op. cit.*, p. 29-49. Voir les excellents travaux d'histoire des sciences dans notre bibliographie.

24 Agustín Guimerá, « The Offensive Strategy of the Spanish Navy (1763-1808) », dans Nicholas A. M. Rodger, J. Ross Dancy, Benjamin Darnell & Evan Wilson (dir.), *Strategy and the Sea. Essays in Honour of John B. Hattendorf*, Woodbrige, The Boydell Press, 2016, p. 98-108.

golfe du Mexique. Aidés par quelques vaisseaux français, les Espagnols prennent Pensacola et chassent les Britanniques de Floride, se rendant ainsi maîtres de tous les rivages du Mexique à l'Atlantique. Ils n'ont de cesse que d'engager les Français dans une commune reprise de la Jamaïque. En 1782, l'affaire tourne court, l'armée navale du comte de Grasse étant battue et dispersée aux Saintes. Mais ce n'est que partie remise et la paix de 1783 interrompt de nouveaux préparatifs. Si l'Espagne n'a pas atteint tous ses buts de guerre, Gibraltar notamment, en regagnant la Floride et Minorque, elle a quand même porté en 1783 son empire à une extension jamais connue auparavant et la Real Armada y a joué un rôle majeur, tout comme l'alliance de la France.

LA FRANCE, ALLIÉE OU FATALITÉ ?

Les relations maritimes franco-espagnoles, de l'avènement de Philippe V à l'invasion napoléonienne de 1808 sont un thème complexe, nourri de rancœurs et d'incompréhensions réciproques, parfois attisées par les historiens... Il est facile de pointer les réelles divergences d'intérêts, les heurts et les échecs partagés qui ont pesé sur les rapports entre les deux pays au cours de ce long siècle : la destruction des galions de Vigo en dépit de l'escorte française en 1702, le détournement d'une partie de l'argent américain vers les ports français lors de la guerre de Succession d'Espagne et le parasitage malouin de la mer du Sud, la guerre de 1719-1720 avec la destruction des chantiers navals basques par l'armée de Louis XV, la neutralité de Ferdinand VI en 1756, suivie de l'entrée trop tardive de l'Espagne dans une guerre de Sept Ans, le refus français de soutenir Charles III en 1770 lors de la crise des Malouines puis, à l'inverse la réticence du même monarque à s'engager aux côtés de la France en 1778-1779, la difficile coordination entre alliés pendant le conflit américain et ce qui a été jugé, côté français, comme une subordination des intérêts français à ceux espagnols, inversement le reproche à nouveau fait à la France dans les dernières décennies de l'Ancien Régime de mettre en tutelle l'économie espagnole²⁵, puis la dislocation, à cause de l'Assemblée révolutionnaire, de l'alliance dynastique en 1790 avec la crise de la baie de Nootka, la participation espagnole à l'occupation de Toulon en 1793, la difficulté à opérer ensemble contre les Britanniques ensuite, Trafalgar et, pour finir, la catastrophe finale que représente 1808... La France, fatalité de l'Espagne ? La France, dangereuse comme ennemie et pire encore comme alliée ? L'Espagne, alliée pesante et inutile, imposant ses

25 Voir dans une perspective principalement économique laissant peu de place au politique : Michel Zylberberg, *Une si douce domination. Les milieux d'affaires français et l'Espagne (vers 1780-1808)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1993.

conditions et poursuivant ses seuls objectifs ? Les accusations de perfidie et d'inefficacité ont d'autant plus volé par-dessus les Pyrénées qu'on oubliait qu'une alliance n'est jamais une complète identité d'intérêts.

À l'inverse, on serait également fondé à mettre en avant d'autres épisodes plus positifs mais moins souvent évoqués tels que les escortes puis le convoi de l'argent américain par Ducasse au temps de la guerre de Succession d'Espagne, l'importance du modèle institutionnel français avec un secrétaire d'État, une dualité épée et plume dans chaque département, un mode de recrutement qui n'est pas sans rappeler les classes de la marine en France, le recours à des marins et des scientifiques français, l'appui donné par la marine de Louis XV à celle de Philippe V au début des années 1740 et la commune sortie de Toulon en 1744, l'installation en Espagne de l'ingénieur François Gautier envoyé par Choiseul et l'inspiration française en matière de constructions navales après 1763, la protection de convois espagnols à partir de 1780, le rôle joué par des vaisseaux français à la prise de Pensacola puis l'aide apportée par Bernardo de Gálvez à la manœuvre stratégique qui, en 1781, accula Cornwallis à la capitulation à Yorktown, l'attaque réussie de Minorque en 1782.

228

Plus encore que l'armée du Bourbon de Madrid, c'est sa marine qui est au cœur des relations militaires et diplomatiques franco-espagnoles jusqu'en 1808. À partir du début des années 1730, elle devient un enjeu majeur qui rend une telle alliance désirable afin d'avoir une chance de contrebalancer la supériorité navale britannique que ni la France ni l'Espagne ne sont désormais en mesure d'égaliser.

Le premier pacte de Famille du 7 novembre 1733, lors de la guerre de Succession de Pologne, est suivi du premier projet de combinaison des forces navales françaises et espagnoles, et les *Observations sur la marine d'Espagne* de 1735 retrouvées par Pierre Le Bot dans les papiers Maurepas à Cornell University représentent la première analyse approfondie du potentiel naval d'un allié incommode et mal disposé envers les Français. Le tableau est sans concession, mettant en évidence les ressentiments qui, dès le départ, grèvent « l'union des forces maritimes des deux Couronnes ». Au sentiment de supériorité dépréciative des Français répond la hauteur pointilleuse des Espagnols... le tout sur fond d'inaction prolongée à Cadix pour l'escadre qui y est envoyée.

Le deuxième pacte de Famille de 1743 est, quant à lui, postérieur à une série d'opérations coordonnées dès le début, en 1739, de la guerre navale et coloniale entre la Grande-Bretagne et l'Espagne, puisqu'en 1740 des escadres françaises avaient appareillé de Brest et de Toulon pour rejoindre les Antilles. En 1744, la flotte de Toulon vient en aide à une escadre espagnole sortie de la rade et oblige les Britanniques à se retirer et à lever le blocus qu'ils avaient imposé depuis deux ans aux Espagnols.

Mais la mort de Philippe V conduit à un net changement de cap en politique extérieure. Après presque une décennie de guerre, très éprouvante pour la Real Armada, Ferdinand VI choisit la neutralité entre France et Grande-Bretagne. Il emprunte une voie différente : la Real Armada, en pleine expansion, doit non seulement permettre de protéger les possessions espagnoles en jouant en quelque sorte un rôle de dissuasion, mais encore être l'outil de politique étrangère destiné à faire de l'Espagne l'arbitre de la rivalité franco-britannique. La réalité s'avère moins flatteuse, surtout une fois la guerre de Sept Ans commencée. Lorsque disparaît Ferdinand VI en 1759, la Royal Navy est en train de prendre l'avantage sur la marine de Louis XV, ce qui laisse redouter à court ou moyen terme l'isolement de l'Espagne face à la Grande-Bretagne victorieuse de l'autre puissance navale Bourbon. Le nouveau roi, Charles III, en est bien conscient.

Le 15 août 1761 est signé un troisième pacte de Famille, prévoyant garantie et assistance réciproque en cas d'attaque par une tierce puissance. Selon l'article 5, « il est convenu entre les deux rois que la Couronne qui sera requise de fournir le secours aura dans un ou plusieurs de ses ports, trois mois après la réquisition douze vaisseaux de ligne et six frégates armés à la disposition entière de la Couronne requérante ». L'article 10 prévoit quant à lui que « lesdits vaisseaux, frégates et troupes agiront selon la volonté de la puissance qui en aura besoin et qui les aura demandés, sans que sur les motifs ou sur les objets indiqués pour l'emploi desdites forces de terre et de mer, la puissance requise puisse faire plus d'une seule et unique représentation ». S'y ajoute une convention militaire secrète fixant l'entrée en guerre de l'Espagne aux côtés de la France à la date du 1^{er} mai 1762 si aucune paix n'a été signée dans l'intervalle. Mais elle est rapidement rendue sans objet car la Grande-Bretagne prend les devants en décembre puis remporte, sans la moindre bataille navale, des victoires telles que l'Espagne se trouve réduite à l'impuissance. Mais c'est ensuite dans ce cadre juridique que Charles III fait appel à la France en 1770, vainement, puis que se négocie l'entrée en guerre contre la Grande-Bretagne neuf ans plus tard. Il reste en vigueur jusqu'à la destruction de l'alliance par l'Assemblée constituante française en 1790, lorsque celle-ci rejette une nouvelle demande espagnole d'assistance pour mieux s'assurer de la politique étrangère enlevée à Louis XVI.

Après la guerre sans succès contre la Convention entre 1793 et 1795 qui est aussi un temps d'alliance incommode avec la Grande-Bretagne, Godoy revient à un accord avec la France et se retrouve assez vite en guerre avec la brève alliée de la veille²⁶. Même si la Real Armada atteint – nous l'avons vu – son

26 Manuel Bustos Rodríguez, « La politique internationale espagnole dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », dans les actes du colloque Rochambeau, 2006, *Bulletin de la Société archéologique, scientifique et littéraire du Vendômois*, 2008, p. 25-31.

point d'apogée en 1795 pour rapidement décliner, le rapport de forces entre les deux alliés devient de plus en plus défavorable au gouvernement espagnol soumis aux pressions de la France, celle du Directoire puis celle du Consulat et enfin de l'Empire. Paris pousse à la rupture avec le Portugal de manière à fermer Lisbonne à la Royal Navy. Des vaisseaux espagnols sont envoyés à Brest pour participer à la lutte contre les Britanniques et d'autres sont réclamés ailleurs. Entre Napoléon Bonaparte et Godoy, les divergences deviennent de plus en plus manifestes, avant comme après la paix d'Amiens de 1802. Le Premier consul exige des dispositions offensives contre la Grande-Bretagne tandis que le ministre de Charles IV entend protéger les territoires dispersés de la monarchie. En 1803, à Paris, il est déjà question d'envahir l'Espagne. Régulièrement, Napoléon réclame des navires, ce qui finit par conduire à la constitution d'une flotte combinée, celle de Villeneuve et de Gravina, défaite à Trafalgar le 21 octobre 1805. Désormais, la Real Armada compte bien moins dans les relations franco-espagnoles que la question du Portugal, tandis que la Grande-Bretagne multiplie ses attaques contre l'Amérique espagnole. En définitive, l'invasion du Portugal entraîne l'occupation de l'Espagne par les Français en 1808.

Le caractère de plus en plus inégal de l'alliance va de pair avec la réduction des capacités opérationnelles de la Real Armada, faute d'hommes, d'argent, d'approvisionnements. Dès 1797, face aux Britanniques de Jervis, il n'est plus possible d'armer 20 vaisseaux. Ils ne sont plus que 15 à Trafalgar. La combattivité demeure mais les forces se dérobent inexorablement. L'affaiblissement politique de la monarchie des Bourbons, l'envol incontrôlé des dépenses, les mauvaises récoltes de 1797, ainsi que le manque structurel de marins minent la puissance navale. La Real Armada, et derrière elle l'Espagne, ont atteint les limites de leurs forces. Il serait vain d'en accuser la France. Mais l'illusion de Napoléon croyant trouver dans les escadres espagnoles les vaisseaux qui lui manquent pour écarter d'Europe celles de la Navy s'avère funeste pour la Real Armada qui, plus encore que la Marine impériale, a été la victime de Trafalgar. Elle y perd 10 vaisseaux sur les 15 engagés²⁷. La fatale victoire de Nelson l'a frappée, alors qu'elle était déjà sur le déclin. L'écrasante supériorité navale britannique puis l'invasion française de 1808 s'avèrent catastrophiques et leurs conséquences stratégiques sont immenses. Alors que les colonies ont jusque-là résisté aux attaques britanniques, elles voient émerger des mouvements indépendantistes s'y développent à partir de 1810.

27 José Cayuela Fernández et Ángel Pozuelo Reina, *Trafalgar. El mar en la era napoleónica*, Barcelona, Ariel, 2004.

Si les différentes phases de cette histoire diplomatique sont connues, la part prise par des Français au développement de la Real Armada au cours du XVIII^e siècle l'est sans doute moins²⁸. Elle fait apparaître les hésitations de ce qui devient la troisième marine du temps entre les deux modèles différents présentés par la Marine royale et aussi la Royal Navy. La première est à plusieurs reprises l'alliée, tandis que l'autre a le prestige de l'ennemi vainqueur.

La mise en place institutionnelle reprend des éléments de l'organisation administrative française, ne serait-ce qu'avec la création du *Secretaría de Marina* en 1714. Mais s'il y a inspiration, elle ne conduit pas une pure et simple imitation. Lorsque, en 1717, José Patiño est nommé intendant général de marine, ce qui est sans équivalent en France et s'accompagne d'une disparition temporaire du secrétariat de la Marine, il fonde l'Académie des gardes-marine à Cadix, réorganise le *Cuerpo general*, l'épée, et établit le *Cuerpo del ministerio*, la plume. Comme en France, celui-ci a longtemps l'avantage sur celui-là dans l'organisation et la direction des arsenaux. Pourtant, en 1737, à la place du secrétaire de Marine, une amirauté – pas comparable à celle britannique ni non plus à la charge française alors détenue par le comte de Toulouse, oncle légitimé de Philippe V – est établie pour l'infant don Felipe, avec autorité la plus large sur la Real Armada. Elle est ensuite supprimée par Ferdinand VI (1748). Mais l'hésitation n'est pas finie pour autant car elle est recrée en 1807, supprimée en 1808, rétablie en 1815 jusqu'en 1818, à nouveau instituée de 1821 à 1824...

Ce sont aussi des hommes et avec eux des savoirs ou des savoir-faire qui passent en Espagne. Sous le règne de Philippe V, même après la rupture franco-espagnole consécutive à la mort de Louis XIV, quelques Français servent le Bourbon de Madrid. C'est le cas de Louis d'Ormay, le premier commandant de la Compagnie et Académie des gardes de la marine, à Cadix, de 1718 à 1732. En 1720, c'est un Français, Jean Nicolas Martinet, qui est envoyé à la tête d'une escadre dans le Pacifique, la mer du Sud, en chasser ou capturer ceux de ses compatriotes, notamment malouins, qui persistent à vouloir tourner le monopole espagnol²⁹. Le paradoxe de cette expédition est qu'elle reste une affaire corsaire avec des équipages français manœuvrant des bâtiments destinés à rester sur place et un chef d'escadre qui est le bénéficiaire direct des prises qu'il fait. Faut-il ajouter que les relations des Français avec

28 On trouvera une mise en perspective plus large de cette présence française dans Jean-Pierre Amalric & Gérard Chastagnaret (dir.), *Les Français en Espagne à l'époque moderne (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Éditions du CNRS, 1990.

29 Bibiano Torres Ramírez et Pablo Pérez-Mallaína Bueno, « La flotte de la mer du Sud », dans Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Paris, PUPS, 1998, p. 339-340.

les autorités espagnoles locales ne sont pas bonnes ? Une fois rétablie la bonne entente entre les deux branches Bourbons, quelques Français ont pu, officiellement, passer au service de Philippe V. C'est le cas de M. de Lage de Cueilly qui a laissé des *Mémoires* sur la campagne de 1744 et qui, dès 1741, commande un vaisseau espagnol³⁰.

232

La construction navale est un domaine dans lequel des spécialistes français ou d'origine française ont joué un rôle significatif dans l'établissement d'une symbiose technique. Vers 1715 est arrivé en Catalogne d'abord un constructeur toulonnais, Pierre Autran, poussé par la chute d'activité de l'arsenal à chercher du travail ailleurs. Il vient avec son fils Cyprien, né en 1697. Celui-ci, après s'être formé, gagne ensuite Guarnizo où il travaille avec un autre Français fixé en Espagne, Boyer. Cyprien Autrán, qui se marie et fait souche, s'installe en 1733 à La Carraca où il reste quarante ans, finissant commandant de l'arsenal et déployant une activité considérable³¹. Il réalise une synthèse entre les traditions ibériques, reformulées par Antonio Gaztañeta qui a défini le type de navires souhaité pour escorter les flottes des Indes, et les apports français. Comme le rappelle José Quintero González, Autrán a rempli les objectifs qui étaient ceux des premières décennies de la Real Armada : « Fournir un navire de ligne adapté aux nécessités de l'Espagne, contribuer à l'uniformité des types d'unités d'une flotte espagnole moderne, procurer une escorte aux flottes des Indes, conserver les possessions espagnoles d'outre-mer. »

Mais au lendemain de la longue lutte des années 1739-1748, lorsqu'il s'agit de reconstruire une Real Armada très éprouvée, c'est vers l'exemple britannique que l'on se tourne et Jorge Juan, très écouté d'Ensenada critique vertement les navires d'Autrán jugés lents, trop peu puissants en canons, ayant trop d'élancement et étant très coûteux en réparations. La « construction anglaise » étant alors très estimée, Jorge Juan est envoyé à Londres pour attirer par des salaires élevés, des techniciens anglais en Espagne à l'insu des autorités britanniques. Trois constructeurs – dont Matthew/Matteo Mullan – et dix aides sont ainsi engagés. On attend d'eux qu'ils produisent de nouveaux vaisseaux avec des œuvres vives renforcées et en recourant à des chevilles de bois. Tout le monde n'était pas convaincu, loin s'en fallait, certains s'étonnant qu'on se mette à copier les Britanniques au moment où eux-mêmes faisaient grand cas des vaisseaux espagnols qu'ils avaient capturés...

Néanmoins, la science française conserve de son attrait. De 1752 à 1760, la Compagnie et Académie des gardes de la marine a pour directeur l'astronome

³⁰ *Mémoires de Mr. de Lage de Cueilly*, Amsterdam, François Girardi, 1746.

³¹ José Quintero González, « L'arsenal de La Carraca : contribution à l'étude de la construction navale espagnole au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 7, « Les Constructions navales dans l'histoire », 2007, p. 112-113.

Louis Godin, membre de l'Académie royale des sciences, qui a fait partie en 1735 aux côtés de Pierre Bouguer et de Charles de La Condamine, de la mission envoyée par l'Académie des sciences pour mesurer trois degrés du méridien à l'équateur afin de savoir quelle était la forme exacte de la Terre. Deux capitaines de frégate espagnols prometteurs furent aussi de cette entreprise qu'ils contribuèrent aussi à surveiller puis raconter : don Jorge Juan et don Antonio de Ulloa³². Godin ne s'est pas très bien entendu avec ses deux collègues académiciens qui publièrent sans lui les résultats de l'expédition. Resté sur place, il devient cosmographe et professeur de mathématiques à l'université de Lima. Après quinze années passées en Amérique, il regagne l'Europe et trouve un poste à Cadix où il finit ses jours³³.

Pendant ce temps, non seulement Ensenada est renvoyé mais, à l'usage, on s'avise des défauts des navires construits à l'anglaise, et c'est l'indéracinable Autrán qui, à La Carraca, procède aux modifications faisant advenir un système hybride que l'on peut qualifier d'anglo-espagnol. Mullan est envoyé à La Havane où il meurt rapidement, sans avoir pu mener à bien le chantier de la *Santísima Trinidad*. Dans cet après-guerre de Sept Ans, en dépit ou à cause de l'écrasante victoire britannique, les regards se tournent à nouveau vers des scientifiques français. Le ministre Grimaldi aimerait faire venir en Espagne Pierre Bouguer. Celui-ci envoie l'ingénieur François Gautier qui, avec le *San Juan Nepomuceno* (70 canons), crée un nouveau type de vaisseau et devient, après Autrán, le directeur général de la construction et des carénages de la flotte. C'est lui qui est à l'origine de la création, en 1770, d'un corps d'ingénieurs navals, dont la direction est prise en 1783 par Romero Landa qui améliore à son tour les navires de Gautier, portant la construction navale espagnole à son apogée avec le *San Ildefonso* (74 canons) lancé en 1785. Comme le fondateur de canons Jean Maritz envoyé à Séville réformer la production de pièces d'artillerie, Gautier, resté jusqu'en 1781, a contribué à homogénéiser les matériels des deux marines Bourbon, de manière à leur permettre d'opérer conjointement avec efficacité. N'avait-il pas expliqué au ministre Grimaldi que sa tâche était de considérer les vaisseaux espagnols et français comme appartenant à une seule et même marine³⁴ ?

32 Don Jorge Juan et don Antonio de Ulloa, *Relacion histórica del viage a la América meridional*, 2 tomes, Madrid, Antonio Marin, 1748.

33 Roger Mercier, « Les Français en Amérique du Sud au XVIII^e siècle : la mission de l'Académie des sciences (1735-1745) », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, vol. 56, n° 205, 4^e trimestre 1969, p. 327-374.

34 Nos remerciements à Larrie D. Ferreiro, biographe de Pierre Bouguer et qui a attiré notre attention sur ce point largement négligé par l'historiographie.

Un tel effort visait à la mise sur pied d'une marine Bourbon combinée, capable de faire jeu égal ou presque avec la Royal Navy. Jusqu'alors, des escadres françaises ou espagnoles avaient quelquefois pu stationner dans un port de l'allié : des Français à Cadix en 1734, des Espagnols à Toulon en 1744. Mais les questions de commandement et de coordination avaient été des plus complexes à régler. Désormais, l'objectif était d'une tout autre nature. La guerre d'Indépendance américaine mérite d'être regardée sous cet angle à frais nouveaux, car après un échec initial en 1779, elle a vu se multiplier des opérations communes menées avec une efficacité certaine.

234

Les retrouvailles navales franco-espagnoles de 1779 ont pris la forme d'un plan très ambitieux, imposé par Madrid, d'entrée en force dans la Manche avec la supériorité locale puis de débarquement en Angleterre afin de détruire Portsmouth. Alors que Grimaldi et Choiseul ont dépensé beaucoup d'énergie pour établir ce qu'on n'appelle pas encore une interopérabilité des matériels, ils ne semblent pas avoir pensé à échanger des officiers et, avec eux, les codes de signaux permettant d'opérer ensemble. Sans doute l'affaire des Malouines et la chute de Choiseul qui en a résultée, n'ont-elles pas contribué à rapprocher les deux marines. En 1779, elles ne se connaissent que fort peu et ne sont pas du tout préparées à agir conjointement. Si toutes deux ont de réels savoir-faire, celle de Louis XVI est déjà à l'œuvre depuis près d'un an dans les eaux européennes et américaines, tandis que celle de Charles III a surtout pour expérience récente le fiasco retentissant de l'expédition d'Alger quatre ans auparavant.

Quelle ne fut pas la surprise de l'amiral d'Orvilliers, le 26 juillet 1779, lorsqu'il découvrit que les Espagnols, enfin au rendez-vous des îles Sisargas, ignoraient encore tout du code de signaux français ! Le chevalier du Pavillon et don José de Mazarredo, durent y remédier en quelques jours et composer un code commun. Ils achevèrent leur travail le 29, et du Pavillon put alors remettre à l'amiral espagnol, 10 exemplaires de la tactique navale française et 18 tableaux des mouvements et signaux généraux traduits de français en espagnol et destinés aux 16 vaisseaux et 2 frégates que Cordoba commandait en propre dans l'escadre d'observation, les 18 autres étant mêlés aux Français dans l'escadre dite combinée.

Faute de contacts avec les marins et de sensibilité aux choses de la mer, les stratèges diplomates de Versailles et de Madrid ont totalement négligé cette méconnaissance réciproque des deux flottes et là se noue la tragédie de 1779. En pressant les préparatifs de l'armée navale de M. d'Orvilliers à Brest, le roi et ses ministres font embarquer des équipages dans un état sanitaire incertain et ne permettent pas de charger tout l'avitaillement nécessaire à une longue campagne, puis les Espagnols, que les Français viennent chercher, ne sont pas au

rendez-vous des îles Sisargas. Pire, ils y ont plus de deux mois de retard, pendant lesquels les équipages français consomment leurs provisions et sont gagnés par la maladie. Il n'y a pas de langue commune, au propre comme au figuré, entre les deux armées navales. Les codes de signaux français, pourtant transmis n'ont pas été délivrés aux vaisseaux espagnols et il faut en faire d'urgence des copies. Le commandement espagnol est peu réactif. Lorsque l'Armada combinée se met enfin en route, c'est dans une formation pesante qui fait alterner les vaisseaux de chaque nation. Et il faudrait tout de suite réussir l'exploit... Mais désormais l'épidémie de dysenterie à bord des navires de M. d'Orvilliers et la dégradation de la météo marine sont plus rapides.

Inversement, d'autres opérations ultérieures, sans doute moins ambitieuses et mieux définies, montrent qu'une réelle coopération fructueuse est possible, en dépassant méfiances et stéréotypes nationaux. La concorde qui règne en 1781 entre Bernardo de Gálvez et l'amiral de Grasse, expressément placé comme « auxiliaire » sous les ordres des Espagnols par Louis XVI et Castries, en est un exemple éloquent. Encore moins connu – puisque les choses se sont bien passées – est le fait qu'à plusieurs reprises des unités françaises se trouvent sous les ordres d'amiraux espagnols et réciproquement. C'est le cas des 9 vaisseaux de M. de Bausset qui appuient les 27 espagnols de M. de Cordoba pour intercepter avec succès un convoi britannique vers le cap Saint-Vincent en août 1780. Lors de l'attaque de Minorque en 1782, une partie des bâtiments français de Guichen stationnés à Cadix sont engagés dans la surveillance des approches atlantiques de Gibraltar pour prévenir l'arrivée de forces britanniques.

Le savoir-faire opérationnel acquis en commun est nécessairement une chose fragile s'il n'est pas entretenu. La Révolution française chasse de la Marine et parfois du pays une partie des officiers qui ont servi dans ces forces combinées, dans le golfe du Mexique, aux Caraïbes, dans l'Atlantique, en Manche ou en Méditerranée. Elle détruit aussi les liens à la fois dynastiques, financiers et économiques entre les deux monarchies. Lors du retour à l'alliance française voulu par Godoy en 1795-1796, il faut tout réapprendre. La continuité est du côté des Espagnols convaincus que, face à un adversaire supérieur en nombre et capable d'attaquer n'importe où avec force, il est vital de se montrer offensif. Le comte de Floridablanca l'avait déjà écrit en 1790 lorsqu'une guerre, pour laquelle l'aide de la France fut vainement demandée, parut imminente contre la Grande-Bretagne. Si l'Espagne ne peut protéger la totalité de ses possessions çà et là à travers le monde, il lui faut, avec la France, disperser les forces de la Navy et leur imposer, en jouant de la surprise, des combats le plus loin possible de ses bases anglaises, là où ses pertes seraient le plus durement ressenties et les moins susceptibles d'être aisément réparées. C'est ce que Mazarredo recommande au Premier consul Bonaparte en 1800, lorsqu'il lui fait remarquer qu'après avoir

évincé les Britanniques de la Méditerranée de 1796 à 1798, les alliés en cessant d'agir de concert, leur ont permis d'y revenir et de prendre l'avantage sur les Français partis seuls en Égypte³⁵.

Mais c'est aussi le moment où la Real Armada commence à décliner et où la France se fait de plus en plus impérative. Mazarredo n'est pas écouté lorsqu'il s'élève contre les projets en direction de la Manche, là où l'ennemi est le plus fort. En 1805, Godoy impose à Gravina (pourtant choisi par Napoléon et Decrès) de suivre les décisions de Villeneuve. Si l'on regarde la flotte franco-espagnole de Trafalgar, l'opposition entre Français et Espagnols si souvent mise en avant dans l'historiographie serait sans doute à nuancer, si ce n'est à réexaminer³⁶. La césure passe entre les compétents et les autres, soit à l'intérieur de chaque nation. Sans doute les états de service de nombre d'officiers espagnols sont-ils plus étoffés que ceux de pas mal de subordonnés de Villeneuve. Mais l'épreuve du feu a mis en évidence les plus valeureux des uns et des autres. Amiraux français et espagnols ne sont pas des inconnus les uns pour les autres depuis au moins 1799. Il y a eu une collaboration effective à Brest, à Saint-Domingue et plus tard aux Caraïbes au printemps 1805 comme encore en juillet lors du combat livré contre Calder au cap Finisterre. Un même système de signaux et l'intercalation des vaisseaux français et espagnols, voulue par Napoléon, ont favorisé la coordination tactique. Un examen attentif des journaux de navigation de l'armée combinée montre plusieurs cas de soutien mutuel entre bâtiments alliés. Nelson et ses commandants eurent affaire à forte partie. Après Trafalgar, Napoléon lança un ambitieux programme de constructions navales. En 1807, un des héros espagnols de la bataille, Antonio de Escaño conçut un plan de réforme de la Real Armada. Le propos en était net : il fallait suivre en tout l'exemple britannique. Encore fallait-il en avoir le temps...

Il y a bien eu, à partir de 1765, la mise en place incomplète d'un partenariat à la fois naval et industriel imaginé par Choiseul et Grimaldi. Il est à resituer dans le développement de liens financiers d'un côté à l'autre des Pyrénées, notamment autour du banquier de la Cour, Laborde, d'origine bayonnaise. Mais il n'a pas été suivi d'effets opérationnels avant 1780-1781, faute d'habitude de naviguer et de manœuvrer ensemble. S'il existait en France des escadres d'évolutions depuis le milieu du siècle, elles n'étaient pas destinées à être des exercices interalliés. Le temps et l'idée n'en étaient pas encore advenus. Il n'en

35 Agustín Guimerá, « Naval Leadership and the "Art of War": John Jervis and José de Mazarredo compared (1797-1799) », dans Richard Harding & Agustín Guimerá (dir.), *Naval Leadership in the Atlantic World*, op. cit., p. 117-130.

36 Agustín Guimerá, « Trafalgar: Myth and History », dans Richard Harding (dir.), *A Great & Glorious Victory. New Perspectives on the Battle of Trafalgar*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2008, p. 41-57.

demeure pas moins que cette alliance navale du troisième pacte de Famille, si incomplète fût-elle, permit des combinaisons de flottes comparables à celles des Anglais et des Hollandais réunis sous l'autorité de Guillaume d'Orange et de ses successeurs entre 1688 et 1713 : d'anciens ennemis combattant ensemble, non sans arrière-pensées, un adversaire commun. La différence est que les Provinces-Unies avaient passé leur âge d'or tandis que l'Angleterre affirmait sa puissance, alors que, cinquante ans plus tard, Français et Espagnols avaient à lutter contre une véritable supériorité navale britannique qui, finalement, s'imposa à eux.

L'HÉRITAGE DE LA REAL ARMADA DES PREMIERS BOURBONS

Il ne reste plus de navires du XVIII^e siècle – hormis quelques épaves propres à tenter les archéologues³⁷ – mais le souvenir de quelques-uns des vaisseaux espagnols de ce temps n'est pas éteint. La gigantesque *Santísima Trinidad*, avec ses quatre ponts et ses 120 (voire 140) canons a fait l'objet, à partir de 2006, non d'une réplique, mais d'une sorte d'évocation en trompe-l'œil sur une coque de navire marchand moderne...

En revanche, la Real Armada de Philippe V à Charles IV a apporté sa contribution significative à un panthéon naval espagnol déjà peuplé. Le nom de Blas de Lezo reste lié à la défense de Carthagène lors de laquelle il périt en 1741. Ceux de Jorge Juan, de Vicente Tofiño et d'Alessandro Malaspina attestent du lien étroit de la Real Armada avec le monde scientifique européen du temps des Lumières. Mais ce sont les actions d'éclat, parfois conclues par une mort héroïque, lors des guerres menées contre la Grande-Bretagne entre 1779 et 1808 qui ont rendu fameux les noms d'Antonio Gravina, de José de Mazarredo, d'Antonio de Escaño et de Cosme Damián de Churrua, plus marquant encore par sa destinée à la fois tragique et glorieuse. Le souvenir en domine tout le XIX^e siècle et au-delà, comme en témoigne la série des *Episodios nacionales* que le romancier Benito Pérez Galdós commença en 1873 par un volume intitulé *Trafalgar*. La perte des restes de l'empire en 1898 raviva cette mémoire tout en montrant combien était révolu le temps des grands desseins d'Ensenada. Par le passé, des croiseurs ou des destroyers se sont appelés *Blas de Lezo* ou *Gravina*. Mais l'histoire navale espagnole est aussi ancienne que riche de marins et de combats à célébrer. Aujourd'hui encore, peu de navires de la Real Armada portent des noms de héros du XVIII^e siècle ou du début du XIX^e. Ce sont surtout des bâtiments

37 L'épave du *San Telmo* – vaisseau de 74 canons construit au Ferrol en 1788 et perdu sur la côte nord de l'île Livingston dans l'Antarctique en 1819 alors qu'il était envoyé dans le Pacifique au Callao renforcer le dispositif naval espagnol contre les indépendantistes – a été retrouvée et identifiée, sans que le mystère de sa disparition soit encore élucidé.

hydrographiques qui se nomment *Malaspina* et *Tofiño*, entretenant la mémoire de deux grandes figures de la science et spécialement de l'hydrographie espagnole.

Car le legs scientifique des officiers de marine espagnols du XVIII^e siècle est réellement important. C'est tout d'abord l'observatoire de Cadix, établi en 1753 à San Fernando par Jorge Juan pour former les futurs navigateurs à l'astronomie. Dans un gracieux bâtiment néo-classique, une très riche bibliothèque scientifique rassemble livres, cartes (des mers comme des côtes espagnoles) et plans. En 1790, un autre observatoire fut créé à Madrid, mais dévasté par les Français lors de l'invasion de 1808. Moins visibles, on trouve aussi, dans différents musées, les collections et les albums réalisés lors des grandes expéditions autour de l'Amérique et dans le Pacifique.

238

Le Musée naval de Madrid reste la mémoire de cette Real Armada d'une Espagne qui n'avait pas cessé d'être une puissance aux dimensions du monde. Depuis sa création en 1843, il abrite de riches collections : maquettes de navires, des tableaux, une quantité impressionnante de manuscrits, dont la collection Navarrete avec les copies de documents réalisées dans les années 1790 en vue d'une histoire maritime de l'Espagne qui n'a jamais vu le jour³⁸. Sur la période postérieure à 1784, à Viso del Marqués près de Ciudad Real, l'Archivo General de la Marina Española « Don Álvaro de Bazán » est installé depuis 1948 dans le palais des marquis de Santa Cruz³⁹.

Ses archives en témoignent ainsi que l'histoire maritime, heureuse ou non, de l'Espagne, la Real Armada a perduré comme institution et force militaire. Elle s'appuie, pour une part, sur les mêmes arsenaux que celle des premiers Bourbons. Au Ferrol et à Carthagène, comme chez nous à Brest et à Toulon, en dépit des extensions et reconstructions liées à plus de trois siècles d'utilisation continue, des bâtiments témoignent encore aujourd'hui de l'énorme effort réalisé au cours du XVIII^e siècle. Au Ferrol, c'est la Puerta del Dique, cette tour-porte aux armes des Bourbons mais aussi une partie des digues et des darses. Ici, c'est la ville elle-même qui est née de la Real Armada et a vécu au rythme de ses époques glorieuses ou malheureuses. Carthagène conserve une partie de l'enceinte dite de Charles III et reste entourée de fortifications, dont certaines datent aussi du XVIII^e siècle. Le mur, la grande porte ainsi qu'une partie des installations demeurent de l'arsenal patiemment édifié par Sebastián Feringán puis Mateo Vodopich, de 1732 à 1782.

38 Voir en particulier les salles III, IV, V et VII, José Ignacio González-Aller Hierro, *Catalogo. Guía del Museo Naval*, 2 tomes, Madrid, 2007.

39 Ana María Vigón Sánchez, *Guía del Archivo Museo « Don Alvaro de Bazán »*, Viso del Marqués, 1986. Il est hélas fermé faute de personnel depuis novembre 2016... Viso del Marqués est inaccessible à qui ne dispose pas d'une voiture.

Mais il y a plus : la Real Armada a donné à l'Espagne son drapeau qu'elle-même tenait du roi Charles III. Depuis l'avènement de Philippe V, la *bandera* faisait figurer les armes royales sur fond blanc, la couleur de la maison de Bourbon. Mais, vu de loin sur mer ou par vent calme, des confusions étaient possibles avec les pavillons des autres États des Bourbons (France et Naples)⁴⁰. C'est pourquoi Charles III, par le décret royal du 28 mai 1785, imposa trois bandes horizontales rouge, jaune et rouge (*rojo, amarillo gualdo y rojo*), celle du milieu faisant le double en largeur et incluant les armes royales entourées du collier de la Toison d'or et surmontées de la couronne, pour les pavillons et flammes des navires de guerre espagnols⁴¹. Ce qui ne valait au départ que sur mer fut étendu à terre en 1793 pour les ports de guerre et les fortifications ainsi que pour les unités de l'armée protégeant les côtes. Ce pavillon fut souvent déployé lors des combats contre l'envahisseur napoléonien à partir de 1808. Mais c'est en 1843 qu'il fut adopté comme drapeau national et imposé à toutes les forces militaires. Depuis cette date, hormis entre 1931 et 1939 sous la Seconde République qui remplaça la bande inférieure rouge par une autre de couleur violette, tous les régimes ont maintenu la *rojigualda*, avec ou sans les armes royales. La version actuellement en vigueur a été adoptée le 5 octobre 1981. Elle comporte l'écu d'Espagne entre les colonnes d'Hercule, sous la couronne. Ainsi, le pavillon des navires de guerre est devenu le drapeau du pays.

⁴⁰ Le même décret fixa aussi le pavillon des navires de commerce avec les deux mêmes couleurs mais réparties en deux bandes horizontales (jaune, rouge, jaune [faisant le double en largeur des autres], rouge et jaune). Il demeura en vigueur jusqu'en 1927.

⁴¹ Notons que l'année suivante, en 1786, Joseph II dota la marine autrichienne d'un pavillon à trois bandes horizontales, rouge, blanc, rouge, qui est, bien plus tard, devenu celui de l'État autrichien en 1919. Il reprenait les anciennes couleurs autrichiennes de la dynastie médiévale des Babenberg.

Annexes

ANNEXE I

CHRONOLOGIE NAVALE ESPAGNOLE

1713-1808

1700-1746	Règne de Philippe V
1713	Traité d'Utrecht
1714	Création du secrétariat de la Marine (supprimé en 1715, puis recréé en 1721)
	Le chantier de La Havane (Cuba) devient le plus actif de toute l'Amérique espagnole pour la Real Armada
1715	Conquête espagnole de Majorque sur les troupes de l'archiduc Charles
1716	Guarnizo (Cantabria) est le plus important chantier d'Espagne (jusqu'en 1732)
1717	Conquête espagnole de la Sardaigne
1717	Fondation de la Academia de Guardiamarinas à Cadix. Création du Cuerpo de Ministerio de Marina et Cuerpo de Artillería de la Armada
1717	Ordonnances navales
1717	Début de la construction de l'arsenal de La Carraca (Cadix)
1718-1720	<i>Guerre hispano-britannique</i>
1719-1720	<i>Guerre hispano-française</i>
1718	Débarquement espagnol en Sicile
1718	Combat naval du cap Passaro. Défaite espagnole
1719	Sac britannique de Vigo
1719	Sacs français de ports basques et cantabriques
1720	Secours de Ceuta (jusqu'en 1721)
1723	Ordonnance pour les arsenaux
1726-1727	<i>Guerre hispano-britannique</i>
1726	Création de la Matrícula de Mar (pour le recrutement des équipages)
1727	Échec du siège de Gibraltar
1728	Création du Cuerpo de Cirujanos de la Armada (chirurgiens)
1731	Début de la construction de l'arsenal de Carthagène (Murcia)
1731	Expédition espagnole à Parme
1731	Ordonnance (complémentaire) pour les arsenaux

1732	Reconquête espagnole d'Oran
1733	Conquête espagnole de Naples et de la Sicile (jusqu'en 1735)
1735	Début de l'expédition géodésique de Jorge Juan et Antonio de Ulloa en Amérique
1737	Début de la tenue de la Matrícula de Mar
1738	Ordonnance générale pour les arsenaux
1739-1748	<i>Guerre de l'Asiento (ou de l'Oreille de Jenkins) avec la Grande-Bretagne</i>
1739	Bombardement britannique de Carthagène-des-Indes (encore en 1740)
1739	Sac britannique de Portobelo (isthme de Panama)
1740	Échec des sièges espagnols de Gibraltar et de Mahón
1741	Expédition espagnole dans le Milanais. <i>Début de la guerre de Succession d'Autriche</i> Echecs britanniques à Carthagène-des-Indes et Santiago de Cuba
1743	Echecs britanniques à La Guaira et à Puerto Cabello (Venezuela)
1743	Capture du galion de Manille par le commodore Anson
1744	Combat naval indéci du cap Sicié entre Britanniques et Hispano-Français
1746-1759	Règne de Ferdinand VI
1748	Combat naval de La Havane. Défaite espagnole
1748	Ordonnances navales
1748	Le chantier de La Havana (Cuba) se transforme en arsenal
1748	Début de la construction de l'arsenal d'El Ferrol (Galice)
1748	Création du Real Colegio de Cirujanos de la Armada à Cadix
1753	Début de la construction de formes de radoub à l'arsenal d'El Ferrol (Galice)
1753	Création de l'Observatorio Astronómico de la Armada à Cadix
1756	Guerre de Sept Ans (franco-britannique). Les Français prennent Minorque.
1759-1788	Règne de Charles III
1759	Entrée en service des premières formes de radoub à l'arsenal de Carthagène
1759	L'Armada adopte le Code de signaux du marquis de la Victoria.
1761-1763	<i>Intervention espagnole dans la guerre de Sept Ans contre la Grande-Bretagne</i>
1762	Les Britanniques conquièrent la Floride, La Havane et Manille ; les Espagnols Sacramento.
1767	Prise de possession des Malouines par les Espagnols
1770	Création du Cuerpo de Ingenieros de Marina
1770	Création du Cuerpo de Ingenieros de la Armada et du Depósito Hidrográfico à Cadix
1772	Création de l'Escuela de Ingenieros de la Armada à Cadix

1773-1776	<i>Guerre hispano-portugaise pour les territoires du Rio de la Plata</i>
1773	Entrée en service, pour la première fois en Europe, d'une machine à vapeur à l'arsenal de Carthagène (Murcie)
1774-1775	<i>Guerre hispano-marocaine. Sièges de Melilla</i>
1775	Échec du débarquement espagnol à Alger
1776-1777	<i>Guerre hispano-portugaise au Rio de la Plata. Conquête espagnole de Santa Catalina et du Sacramento</i>
1776	Création des Compañías de Guardiamarinas de Carthagène et du Ferrol
1776	Ordonnance sur les arsenaux
1776	Le secrétariat de la Marine se sépare de celui des Indes.
1779-1783	<i>Guerre d'Indépendance américaine avec la France contre la Grande-Bretagne</i>
1779	Début du blocus et du siège hispano-français de Gibraltar (1782)
1779	Conquête de la basse vallée du Mississippi et expulsion des Britanniques du Honduras
1779	Première campagne hispano-française de la Manche
1780	Combat naval de Santa Maria (Portugal). Défaite espagnole
1780	Conquête espagnole de Mobile (Floride occidentale)
1780	Capture d'un convoi britannique de 51 voiles (à la latitude de Madère)
1781	Conquête espagnole de Pensacola (Floride occidentale)
1781	Deuxième campagne hispano-française de la Manche
1782	Reconquête espagnole de Minorque, avec un appui français
1782	Combat naval indécis du cap Spartel (détroit de Gibraltar)
1782	Conquête espagnole des Bahamas
1782	Troisième campagne hispano-française de la Manche
1783	Bombardement naval espagnol d'Alger (renouvelé en 1784)
1785	Adoption du pavillon rouge et jaune pour les navires de l'Armada (futur drapeau national)
1786	Première forme de radoub à l'arsenal de La Carraca (Cadix)
1787	Escadres espagnoles d'évolution pour se préparer au combat et tester les navires (jusqu'en 1789)
1788-1808	Règne de Charles IV
1787	Le secrétariat de la Marine en charge de la défense, de l'économie et des autres affaires des Indes. Celui des Indes est supprimé.
1790	Le secrétariat de la Marine chargé de la défense navale de l'Amérique
1790	Création de l'Observatoire astronomique de Madrid

1790	Évacuation d'Oran
1792	Bombardement espagnol de Tanger
1793-1795	<i>Guerra hispano-française (ou guerre de la Convention)</i>
1793	Occupation hispano-britannique de Toulon (jusqu'en 1794)
1793	Ordonnances navales
1793	Prise sur les Français des îles de San Pietro et Sant'Antioco (Sardaigne)
1794	Défense de la place maritime de Rosas (Catalogne)
1794	Conquête espagnole de Fort-Dauphin (Saint-Domingue)
1796-1802	<i>Guerre entre la Grande-Bretagne et l'alliance hispano-française</i>
1797	Combat naval du cap Saint-Vincent (Portugal). Défaite espagnole
1797	Début du blocus britannique de Cadix (jusqu'en 1802)
1797	Les Britanniques s'emparent de Trinidad mais échouent à San Juan de Porto Rico et Santa Cruz de Tenerife.
1798	Conquête britannique de Minorque
1800	Attaque britannique manquée du Ferrol
1801	Combat naval indécis d'Algésiras entre Britanniques et Hispano-Français
1804-1808	<i>Guerre entre la Grande-Bretagne et l'alliance hispano-française</i>
1804	Combat naval du cap Santa Maria (Portugal). Défaite espagnole
1805	Combat naval indécis du cap Finistère entre l'escadre combinée et la Navy
1805	Bataille navale de Trafalgar. Défaite hispano-française
1806	Attaques britanniques manquées contre Buenos Aires et Montevideo (et 1807)
1808-1814	<i>Guerre d'Indépendance espagnole contre Napoléon</i>

NOTE

Dans cette chronologie navale ne figurent pas tous les combats livrés par la marine espagnole et ses alliés. On ne donne pas non plus de dates pour la totalité des différents corps et organismes de l'Armada. De même ne sont pas précisés les détails du spectaculaire cycle d'expéditions en Europe, en Amérique et aux Philippines, effectuées par les marins espagnols dans le dernier tiers du XVIII^e siècle et les commencements du XIX^e siècle, afin de ne pas rendre la lecture plus difficile.

Cette chronologie est commandée par deux perspectives, institutionnelle et opérationnelle. La première montre que, si l'on fait exception de l'absence d'une amirauté et du manque de marins et de bois, l'Armada avait un très haut degré de développement organisationnel et technologique, comparable à la Grande-Bretagne et à la France, ce qui correspondait à sa position de troisième puissance navale européenne avec différents corps militaires, des arsenaux, des observatoires, un Dépôt hydrographique, des académies, une Matrícula de Mar, des codes de signaux, des ordonnances navales, etc. La seconde perspective nous offre une image polyédrique des opérations navales. Lors de plusieurs d'entre elles, l'Armada obtint des succès stratégiques et tactiques : blocus, opérations amphibies de conquête, bombardements et défense de places maritimes, capture de convois, etc. Quant aux combats navals, tous ne furent pas des défaites, celles-ci étant à rapporter, entre autres, aux hasards de la guerre, à l'absence de leadership chez les commandants, à l'infériorité numérique, à la surprise, aux attaques lancées sans déclaration de guerre préalable, etc. D'autres combats eurent un résultat indécis, dû au bon comportement des commandants espagnols ou à leur bonne coopération avec leurs alliés français, au cap Sicié (1744), au cap Spartel (1782), à Algésiras (1800) et au cap Finisterre (1805).

SOURCES

- José María Blanco Núñez, *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, Bazán, Izar Construcciones Navales S. A., 2001.
- , *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bazán, Izar Construcciones Navales S. A., 2004.

ESPACES COMMERCIAUX ET STRATÉGIQUES

LES ROUTES COMMERCIALES DE L'EMPIRE ESPAGNOL AU XVIII^e SIÈCLE

Du xvi^e au xviii^e siècle, les routes de navigation unissant l'Europe à l'Amérique tropicale restent les mêmes, selon les vents et les courants. Au cours du xviii^e siècle, le commerce officiel de l'Espagne avec ses colonies connaît, sans aucun doute, une croissance marquée par rapport à la majeure partie du siècle précédent.

Sur ses routes se maintient le système traditionnel des convois. D'une part, il y a les *flotas de la Nueva España*, reliant Cadix (jouissant du monopole du commerce espagnol depuis 1717) à Veracruz au Mexique, à travers les Petites Antilles qui forment l'entrée naturelle des Caraïbes. Depuis le Mexique, on est en lien avec les Philippines grâce au galion de Manille. En traversant les Caraïbes, les flottes envoient des navires à Porto Rico, Saint-Domingue et le Honduras. Leur périodicité est de deux à trois ans, voire davantage. D'autre part, les *galeones de Tierra Firme* se dirigent vers Cartagène, Portobelo et l'isthme de Panama, afin d'être en lien avec le Pacifique et la vice-royauté du Pérou et Callao, son port. Les deux convois se réunissent à La Havane, la sortie naturelle du golfe du Mexique, afin de regagner l'Europe par les Bahamas et les Açores. Des produits manufacturés et alimentaires sont envoyés vers l'Amérique d'où arrivent de l'argent et de l'or, secondairement des denrées tropicales, des matières premières et des cuirs. La grande artère transatlantique de la monarchie espagnole rend possible une rapide croissance mondiale dont elle détermine le volume.

Après le traité d'Utrecht (1713), l'Espagne cherche à récupérer le contrôle du commerce américain, dont elle jouissait dans les siècles précédents, en restaurant le système des flottes et galions. À Utrecht, la Grande-Bretagne a obtenu de la monarchie espagnole l'*asiento de Negros*, soit le monopole de l'approvisionnement des colonies de celle-ci en esclaves, en même temps qu'un *navío de permiso* annuel. Ces deux concessions, maintenues jusqu'en 1750, sont la porte ouverte à la contrebande.

Une série de changements majeurs affectent le commerce colonial au cours du xviii^e siècle. Lors de la guerre de Succession d'Espagne (1702-1713), c'est la France qui a garanti les relations commerciales avec l'Amérique, par la défense

des convois et le commerce direct, principalement par le Pérou et le Chili, *via* Buenos Aires et le cap Horn. Les progrès technologiques navals rendent irréversible cette modification de l'orientation traditionnelle du commerce péruvien par l'isthme de Panama. En 1739, les *galeones de Tierra Firme* furent supprimés.

De fait, le système des convois s'était avéré inefficace. La manière de faire du commerce avait changé. Imitant les autres puissances coloniales, l'Espagne créa au cours du siècle diverses compagnies de commerce privilégiées, certaines étant de grande importance, telles la Guipuzcoana de Caracas (1728) et celle des Philippines (1786). Mais les navires hors convois navigant isolément, ou *registros sueltos a la América*, déjà en usage dans la première moitié du siècle, se généralisent à partir de 1748. Entre 1765 et 1778 est mis en place progressivement ce qu'on appelle *comercio libre* à l'intérieur du commerce colonial, permettant le trafic entre 13 ports en Espagne et 24 outre-mer. Ces liaisons connaissent une croissance spectaculaire pendant cette période. Les flottes de Nouvelle-Espagne parvinrent à se maintenir en dépit de nombreuses difficultés, connaissant des hauts et des bas jusqu'en 1776, les consulats de Cadix et de Mexico ayant intérêt au maintien du système monopolistique. Furent mis en oeuvre d'autres moyens pour stimuler le rétablissement du commerce interprovincial entre les ports les plus importants du Pacifique (1774), la suppression de la Compagnie de Caracas (1784), l'instauration du commerce libre pour la Nouvelle-Espagne et le Venezuela ainsi que la libéralisation de la traite des esclaves noirs, l'une et l'autre en 1789.

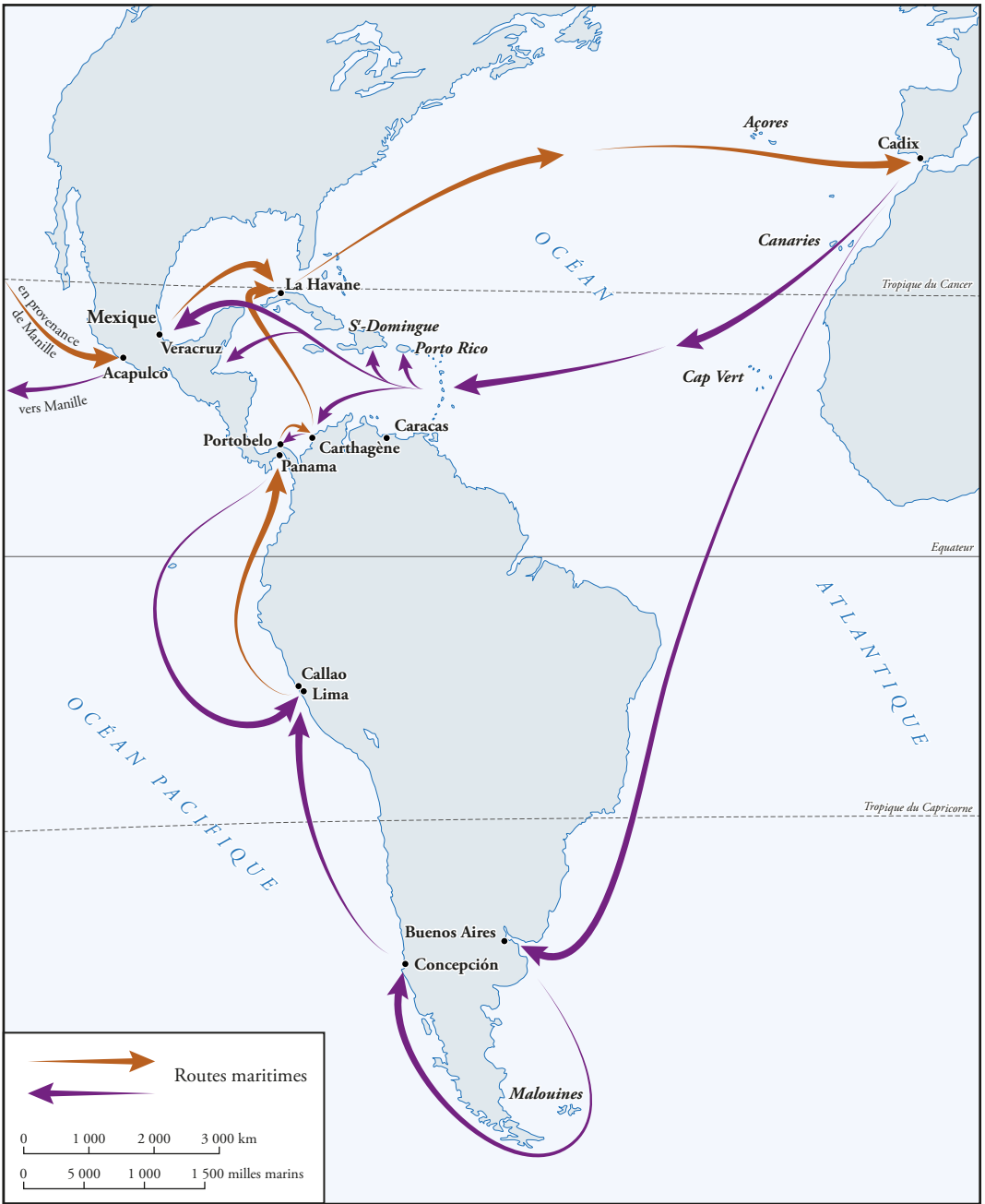
En Amérique du Sud, le processus général de différenciation régionale et les intérêts stratégiques de la monarchie conduisirent à la fondation de Montevideo (1726), à la création de la vice-royauté de Buenos Aires (1776) – qui devint un grand port d'exportation et de redistribution commerciale – ainsi qu'à l'instauration de la capitainerie générale du Chili, ces deux régions bénéficiant de l'essor du commerce atlantique et transpacifique.

Cette géographie du commerce américain est également stratégique puisqu'elle est le théâtre de combats, d'attaques corsaires, de conquêtes et d'opérations amphibies opposant la couronne d'Espagne et la Grande-Bretagne.

SOURCES

Guillermo Céspedes del Castillo, *América Hispánica (1492-1898)*, Madrid, Fundación Jorge Juan/Marcial Pons, 2^e éd., 2009.

José María Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales (1650-1796). España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Barcelona, Ediciones Bellaterra, 2007.



Carte 1. Les routes commerciales de l'Empire espagnol (xvii^e siècle)

Dès le xvi^e siècle, les Caraïbes et le golfe du Mexique, clés de la défense hispano-américaine, furent attaquées par les puissances maritimes disputant à l'Espagne son monopole commercial et sa souveraineté sur le Nouveau Monde. Depuis ce moment, ces régions ultramarines ne cessèrent d'être menacées. La défense des colonies reposait sur le système des convois (voir carte 1), la fortification des principaux ports de commerce et quelques patrouilles de garde-côtes.

252 Pendant une grande partie du xvii^e siècle, compte tenu de la crise et de la décadence qui furent celles de la monarchie espagnole et de son commerce, les Caraïbes se trouvèrent mal protégées, l'autorité espagnole se concentrant sur le Pérou et le Mexique, afin de garantir les envois d'argent et d'or vers l'Espagne par les convois. À partir de 1630, Hollandais, Français et Anglais se mettent à occuper des îles et des côtes marginales de l'empire espagnol : les Bahamas, Saint-Domingue, les Petites Antilles, Belize, la côte des Moustiques, quelques îles du Venezuela et, surtout, la Jamaïque. Cette dernière, par sa position centrale, menaçait directement les routes commerciales et la navigation de l'empire. Les Caraïbes avaient cessé d'être une mer espagnole pour devenir internationale, soit une grande frontière maritime. Ces îles et ces rivages peu peuplés formaient autant de zones non défendues et vulnérables pour les Caraïbes qui, ruinées, étaient portées à s'isoler et à se refermer sur elles-mêmes. Le commerce direct avec les étrangers, la piraterie et la course représentèrent une triple menace pour la souveraineté espagnole en Amérique. Le gouvernement y répondit, au moins partiellement, en établissant des gardes-côtes et par la création effective de l'armada de Barlovento (1641).

Après Utrecht (1713), la couronne d'Espagne a essayé de récupérer le commerce colonial et d'expulser les intrus des Caraïbes et du golfe du Mexique. Les traditionnels « points noirs » des échanges font l'objet d'un intérêt renouvelé : les Petites Antilles, l'isthme de Panama et son cordon défensif centré sur Carthagène et Portobelo, le golfe du Mexique en incluant la Louisiane occidentale (1763-1800), le détroit de Floride et le canal des Bahamas, véritable cul de sac stratégique, avec La Havane pour quartier général.

En définitive, on créa la vice-royauté de Nouvelle-Grenade (1739), dont le centre se trouvait dans l'actuelle Colombie, et la capitainerie générale du Venezuela (1777). La défense des cités côtières et des ports reposait sur de nouvelles fortifications – surtout à La Havane, à partir de 1763 –, sur des garnisons métropolitaines et des milices locales.

D'un point de vue naval, en 1748 on supprima l'armada de Barlovento dont les énormes dépenses d'entretien n'avaient pas donné les résultats escomptés. La défense de l'Amérique se trouve désormais reposer sur l'Espagne elle-même, confié à une Armada renforcée qui envoie des escadres permanentes vers ses

colonies. De ce fait, les gardes-côtes gagnèrent en efficacité dans la lutte contre le commerce illégal. Celui-ci, qui, aux yeux des étrangers se confondait avec la course, donnait lieu à de vives tensions. Dans le cas de la Grande-Bretagne, ce conflit d'intérêts déboucha sur la guerre de l'*Asiento* (1739) et constituait une véritable guerre commerciale.

Comme on le sait, à partir du milieu du XVIII^e siècle, il se produisit un changement d'échelle dans les conflits entre États européens. Pour la première fois, la guerre de 1739 eut pour théâtre les Caraïbes. De plus en plus les conflits devenaient mondiaux. Les Caraïbes et le golfe du Mexique furent les espaces privilégiés de ces luttes.

SOURCES

Jesús Salgado Alba, « Ideas estratégicas de la Marina de la Ilustración », dans *La marina de la Ilustración. II Jornadas de Historia Marítima*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, p. 33-48.

Juan Batista, *La Estrategia española en América durante el Siglo de las Luces*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992.

Guillermo Céspedes del Castillo, *América Hispánica (1492-1898)*, Madrid, Fundación Jorge Juan/Marcial Pons, 2^e éd., 2009.

Pablo E. Pérez-Mallaína Bueno, « Los espacios marítimo del ultramar español a mediados del siglo XVIII », dans *La marina de la Ilustración. II Jornadas de Historia Marítima*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, p. 49-62.

Juan Manuel Zapatero, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Madrid, Servicio Histórico Militar y Museo del Ejército, 1990.



Carte 2. Les Caraïbes vers 1713



Océan Atlantique

Tropique du Cancer

Eleuthera
Îles Bahamas

Îles Turques

Île de la Tortue

Santiago de Cuba

Hispaniola
Santo Domingo

S. Domingue

Jamaïque

San Juan
Porto Rico

Îles Vierges

Anguilla
Barbuda
Antigua

Guadeloupe

Dominique

Martinique

S. Lucie

S. Vincent

Barbade

Grenadines

Grenade

Tobago

Mer des Caraïbes

Aruba

Bonaire

Curaçao

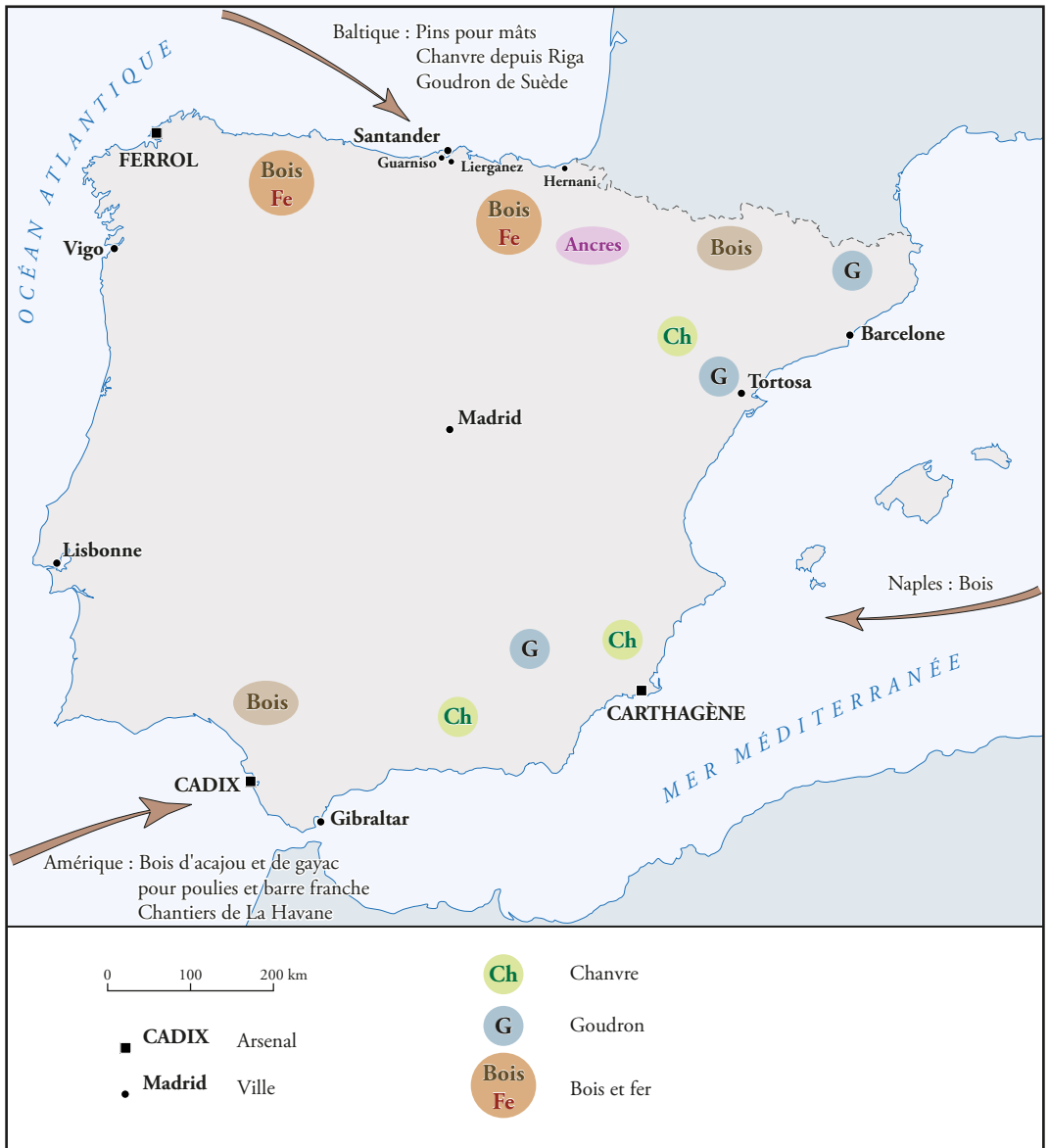
Trinidad

Carthagène

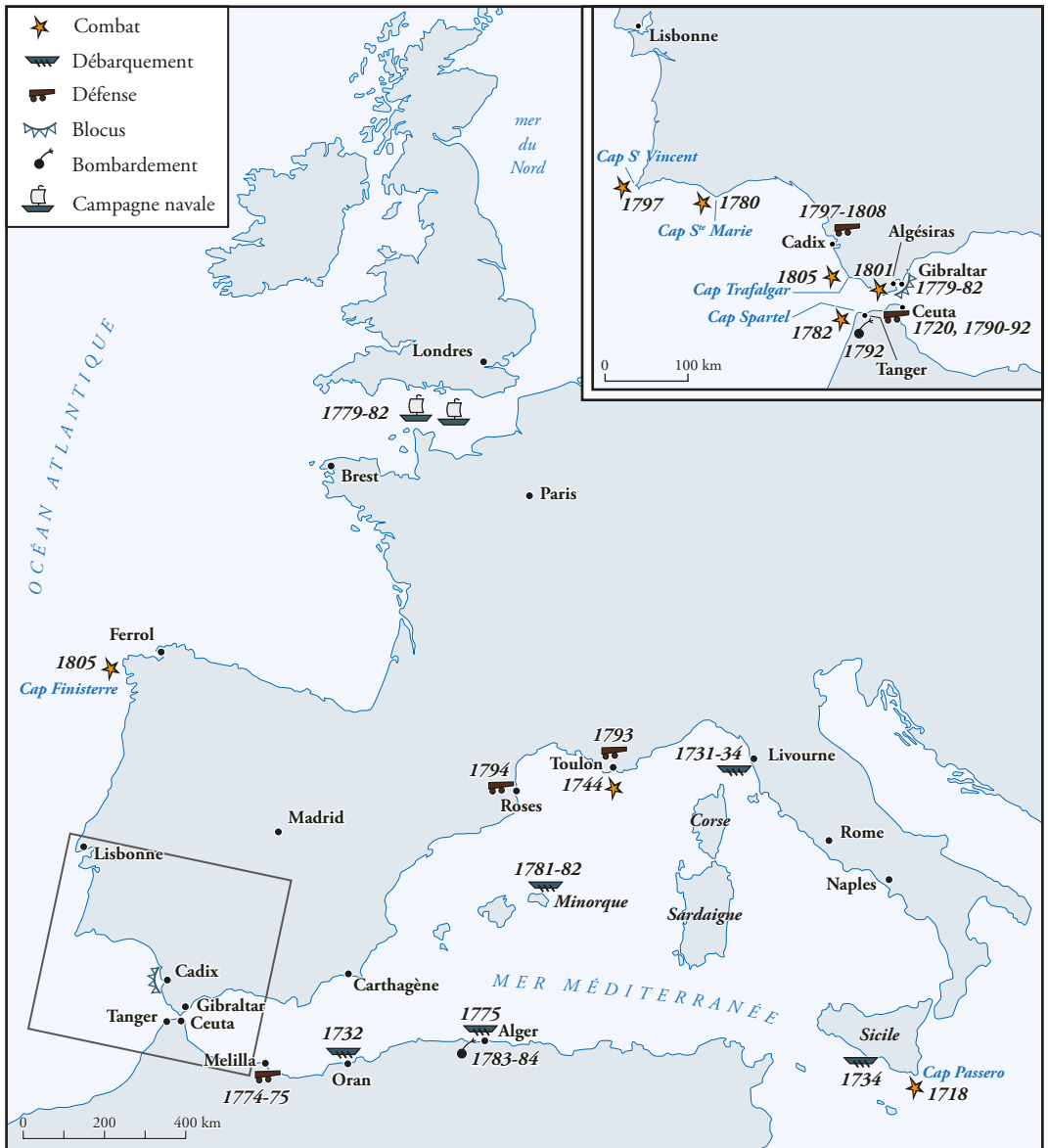
Caracas



Carte 3. L'Amérique espagnole en 1783



Carte 4. Les approvisionnements de la marine espagnole



Carte 5. Les opérations navales de la marine espagnole (1713-1808)



Carte 6. Projet d'arsenal du Ferrol, 1751

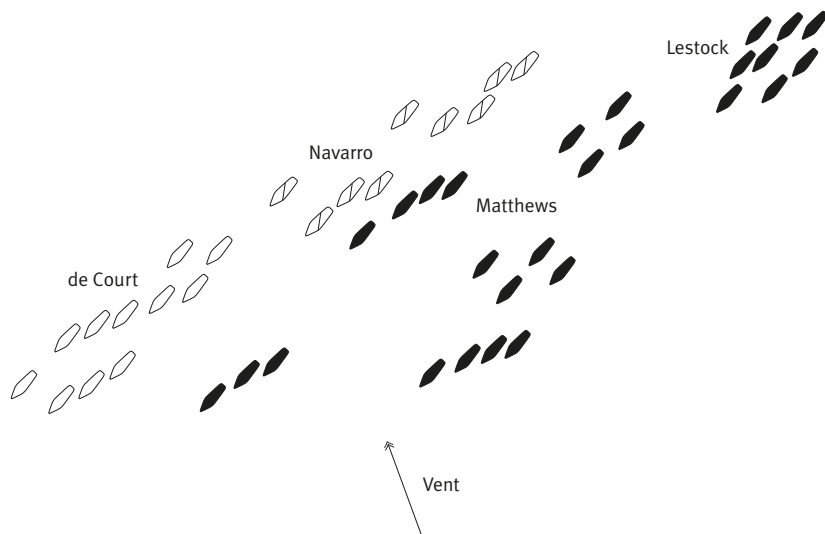
Le projet de 1751 visait à créer un arsenal et un chantier typiques des Lumières, grand et moderne, avec une distribution dans l'espace selon les fonctions, la sécurité de l'activité industrielle, la protection et le bon ordre de ses acteurs. La construction navale avait lieu dans le chantier d'Esteiro, séparé de l'Arsenal proprement dit. Celui-ci, protégé par des murs, des môles et des batteries d'artillerie avait pour tâche d'armer et désarmer les vaisseaux. Les activités à risque comme celles des forges (27) étaient situées dans un pavillon

environné d'eau et hors de l'enceinte, comme aussi la caserne d'artillerie (1) ou les tuileries et briqueteries (39). Le bain (28) était isolé et la caserne de l'Infanterie de Marine (37) était établie devant les murs de l'Arsenal, près de celle de la Maistrance et des chantiers afin d'y veiller au bon ordre. Terminé en 1772, l'Arsenal n'eut en définitive pas de corderie et seulement deux des quatre cales sèches prévues par le projet de 1751. Mais il disposait des douze cales d'Esteiro pour la construction navale.

SOURCE

Plano del arsenal del Ferrol y astillero de Esteiro, aprobado por S.M. el año de MDCCLI.
Proyectado por el Capitán de Ingenieros José de la Croix (A.M.N., Plano E-23-28).

Croquis 1. La bataille de Toulon (cap Sicié), 1744

**BATAILLE DE TOULON (CAP SICIÉ), 1744**

- Date : 22 février 1744
- Lieu : à proximité du cap Sicié (Toulon)
- Escadre combinée alliée : 12 vaisseaux espagnols – dont un trois-ponts – et 16 français.
- Commandants alliés : amiral Court de La Bruyère, chefs d'escadre Juan José Navarro et Gabaret.
- Escadre britannique : 31 vaisseaux, dont 13 à trois ponts.
- Commandants britanniques : vice-amiral Matthews (contre-amiral Rowley et vice-amiral Lestock)
- Durée : 12 h 30-18 h 30.

ACTION

L'escadre combinée fut bloquée à Toulon par deux escadres britanniques pendant deux années (février 1742 à février 1744). Finalement, les alliés firent une sortie en mer le 19 février 1744 pour livrer bataille. Les Britanniques, situés au vent, coupèrent la ligne alliée, séparant l'arrière-garde commandée

par Navarro du centre placé sous les ordres de Court. Celui-ci maintint son cap, se trouvant dès lors séparé de l'action. Six heures durant, les 12 vaisseaux espagnols supportèrent la supériorité numérique ennemie, 19 ou 22 vaisseaux britanniques. Ceux-ci furent jusqu'à cinq à la fois contre le navire amiral de Navarro, le *Real Felipe*, trois-ponts qui se défendit avec fermeté, infligeant des pertes importantes à ses adversaires. Finalement, le centre et l'avant-garde française, ayant viré de bord, se dirigèrent en bon ordre sur les forces de l'amiral Mathews qui donna l'ordre de la retraite. Un vaisseau espagnol fut capturé, mais repris le lendemain par les Français. Après cet épisode, l'Armada imposa à ses alliés de faire alterner les vaisseaux des deux escadres dans la même ligne. En raison de la vigoureuse résistance espagnole, Navarro fut récompensé du titre de marquis de la Victoria. Le résultat de ce combat tactiquement indécis fut d'ordre stratégique puisque les alliés firent ainsi lever le blocus de Toulon, venant en aide à l'armée espagnole en Italie et dominant pendant quelque temps le théâtre d'opérations navales méditerranéen.

262

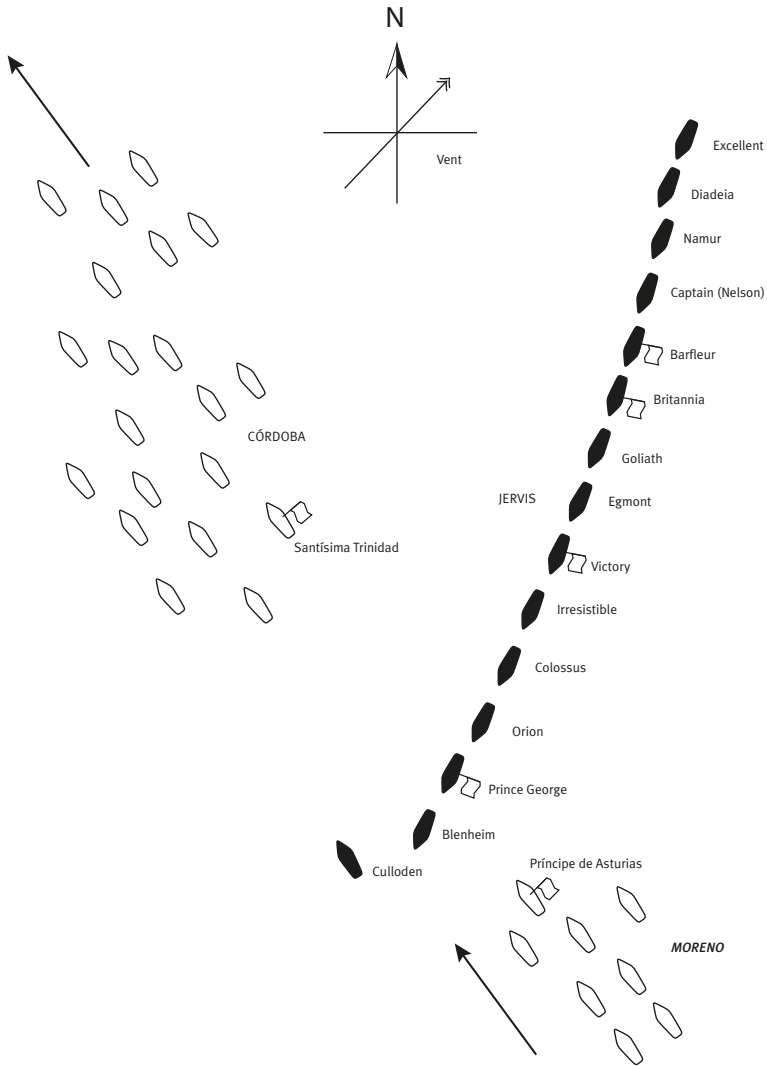
- Pertes espagnoles : 150 morts et 480 blessés, dont beaucoup décédèrent ensuite.
- Pertes britanniques : 300 morts et plus de 300 blessés, selon les Espagnols.

SOURCES

José María Blanco Núñez, *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, Bazán, Izar Construcciones Navales S. A., 2001, p. 188-223. Le croquis a été inspiré par un dessin qui mêle plusieurs moments différents du combat. Il faut donc le tenir pour une simple approximation.

Batallas Navales de Portland a Jutlandia, Madrid, Escuela de Guerra Naval, 1947, p. 18-19. Merci à José María Blanco Núñez.

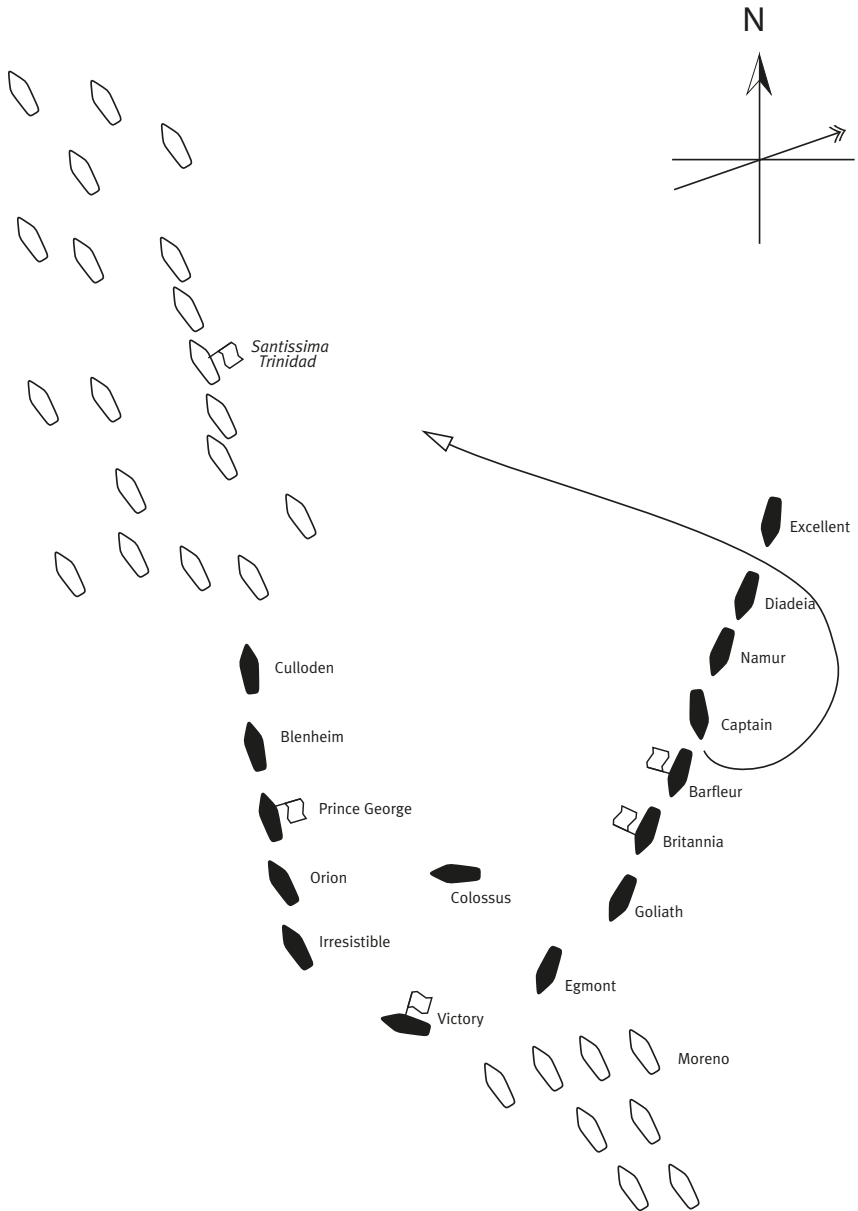
Croquis 2.1. Bataille de Saint Vincent, 1797 L'engagement



BATAILLE DU CAP SAINT-VINCENT, 1797

- Date : 14 février 1797
- Lieu : à proximité du cap Saint-Vincent (Portugal)
- Escadre espagnole : 24 vaisseaux, 8 frégates, 4 hourques (transportant le mercure), 1 brigantin, sous le commandement du général José de Córdoba
- Escadre britannique : 15 vaisseaux, sous le commandement de l'amiral John Jervis
- Durée : 12 h-16 h 39.

Croquis 2.2. Bataille de Saint Vincent, 1797
La manœuvre de Nelson



ACTION

L'escadre espagnole partit de Carthagène, escortant 4 navires marchands transportant du mercure, cap sur Cadix (1^{er} février). Une tempête l'empêcha d'y entrer et le vent la poussa jusqu'au cap Saint-Vincent et l'y maintint jusqu'au 14 février, date à laquelle il fut possible de revenir vers Cadix. Au point du jour, Córdoba, ignorant la présence de Jervis à proximité, ordonna la formation de l'escadre en trois colonnes.

Vers 10 h 30, l'escadre de Jervis, soit 15 vaisseaux dont 6 trois-ponts, apparut en ligne de bataille et parvint à couper celle désordonnée des Espagnols à 12 h 08, attaquant leur centre situé au nord, en virant en succession. Les efforts de la division espagnole de l'amiral Moreno, la plus puissante de l'escadre avec ses 5 vaisseaux dont le sien, le *Príncipe de Asturias*, contre l'avant-garde ennemie, empêchèrent un désastre complet (**croquis 2.1**).

C'est alors que le *commodore* Horatio Nelson manœuvra pour attaquer directement le centre de la ligne espagnole (13 h 10 **croquis 2.2**). Il fut appuyé par d'autres navires britanniques et, ultérieurement, par l'avant-garde de Jervis (**croquis 2.3**). Après quatre heures de combat, l'avant-garde espagnole et la division de Moreno vinrent au secours du centre espagnol, sauvant le navire amiral de Córdoba, le quatre-ponts la *Santísima Trinidad* qui avait à un moment amené son pavillon. Ayant fait quatre prises, Jervis ordonna la retraite à 16 h 39, allant se réfugier à Lagos, tandis que Córdoba gagnait Cadix.

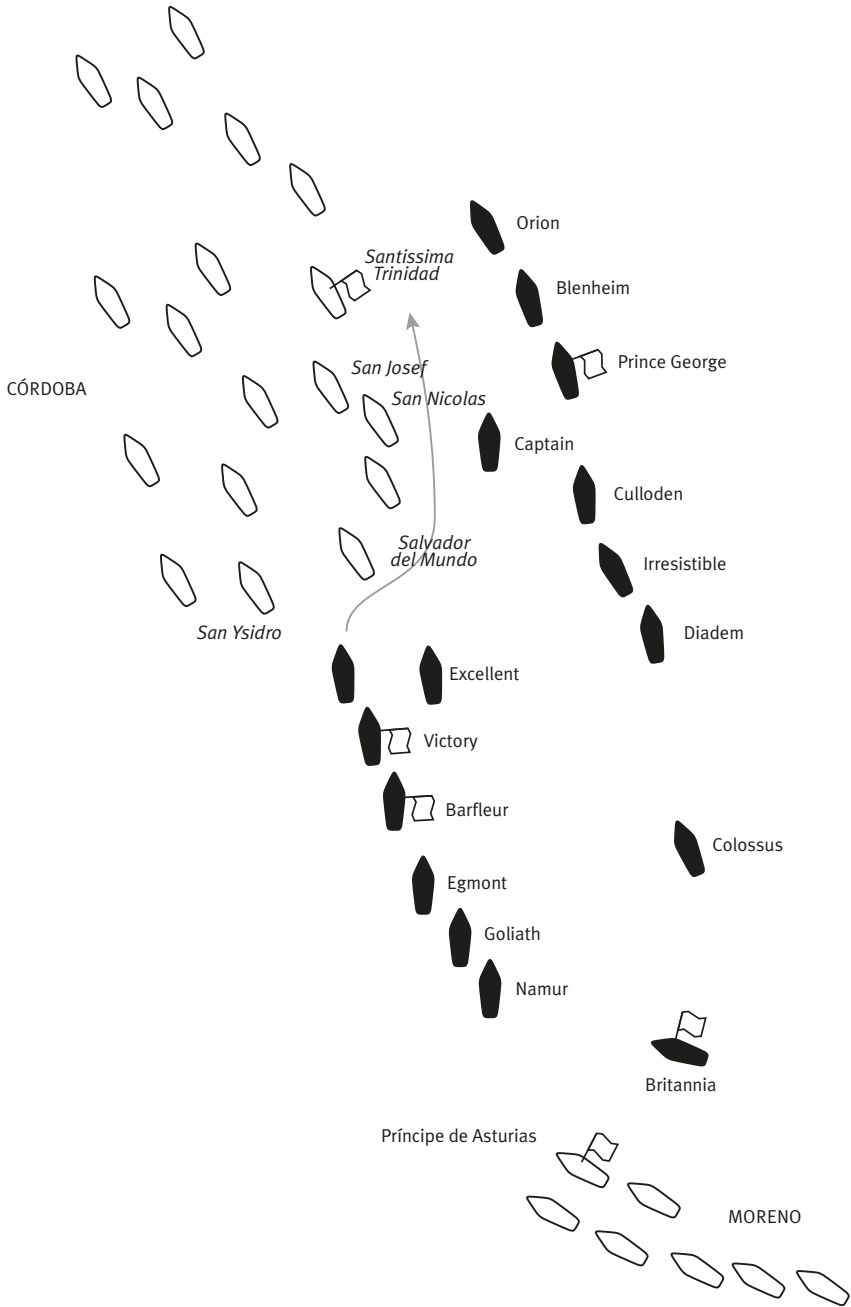
Pertes espagnoles : 1 284 morts et blessés, selon les Espagnols.

Pertes britanniques : 73 morts et 227 blessés, selon les Britanniques.

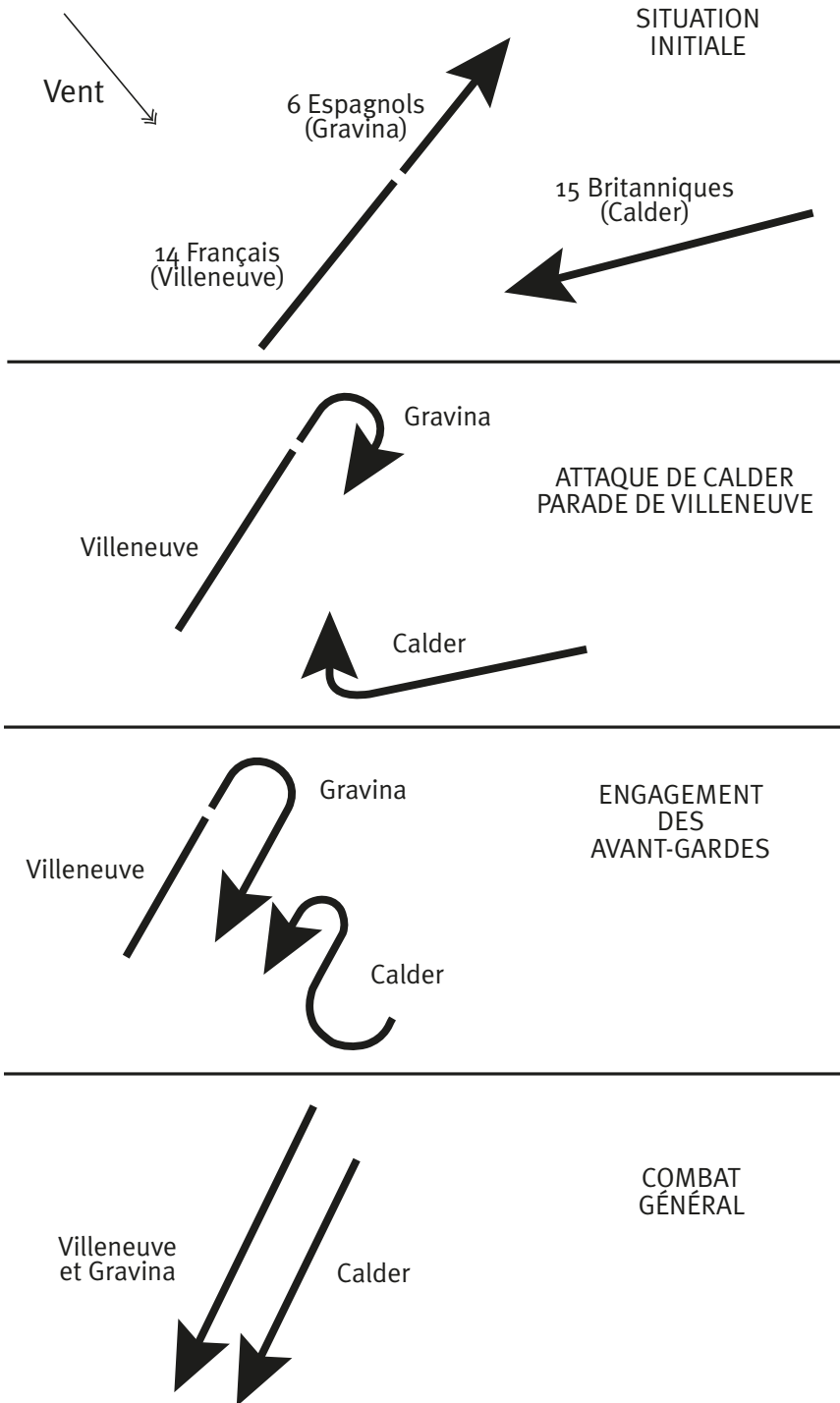
SOURCE

Stephen Howarth (dir.), *Battle of Cape St. Vincent 200 Years. The Bicentennial International Naval Conference. Portsmouth, England. 15 February 1997*, Shelton, The 1805 Club/The Society for Nautical Research/The Nelson Society, 1998 ; voir en particulier les études de Colin White (p. 38-67) – auteur des croquis reproduits ici – et de José Ignacio González-Aller & Hugo O'Donnell (p. 67-83).

Croquis 2.3. Bataille de Saint Vincent, 1797
L'action finale



Croquis 3. Bataille de Finisterre, 1805 (schéma)



BATAILLE DE FINISTERRE, 1805

- Date : 22 juillet 1805
- Lieu : à proximité du cap Finisterre (Galice)
- Escadre combinée : 20 vaisseaux, tous des deux-ponts, sous le commandement de l'amiral Pierre Charles de Villeneuve et du lieutenant-général Federico Gravina
- Escadre britannique : 14 vaisseaux, dont 4 trois-ponts, sous le commandement de l'amiral Robert Calder
- Durée : de 5 heures du soir à la tombée de la nuit.

ACTION

268

À son retour des Caraïbes, l'escadre combinée se heurte à celle britannique en plein brouillard. La première, qui se trouve au vent, est formée en ligne de bataille, cap au nord, avec les 6 vaisseaux de Gravina en avant-garde. Ayant remarqué que Calder, qui avance vers le sud, cherche à envelopper l'arrière-garde alliée pour la prendre entre deux feux, l'escadre combinée vire de bord tout net mettant le cap au sud. Calder se voit donc obligé de virer à son tour, d'abord vers le nord pour former une ligne parallèle à celle alliée à nouveau en sens opposé, puis au sud complet afin de combattre dans de meilleures conditions. Dans ce combat, le gros de l'engagement repose sur l'avant-garde de Gravina. Certains vaisseaux britanniques – dont un des trois-ponts – ont subi d'importantes avaries lors de l'efficace attaque alliée. Mais trois vaisseaux espagnols, endommagés dans leur gréement et leur gouvernail, tombèrent sous le vent. L'un d'eux fut secouru par un navire français commandé par le capitaine de vaisseau Cosmao Kerjulien, mais les deux autres, encerclés par l'ennemi, furent capturés. En définitive, Calder se retira avec ses prises. Les trois jours suivants, Villeneuve, incapable de profiter de sa position au vent lors du combat, ne se décida pas à reprendre la lutte, ne saisissant pas l'opportunité de reprendre les deux vaisseaux perdus.

– Pertes alliées : 158 morts et 331 blessés.

– Pertes britanniques : 41 morts et 331 blessés.

SOURCES

José Ignacio González-Aller Hierro, *La campaña de Trafalgar (1804-1805)*. *Corpus Documental*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004, t. I, p. 83-88.

Rémi Monaque, *Trafalgar. 21 octobre 1805*, Paris, Tallandier, 2005, p. 123-127 (le **croquis** 3 reprend celui publié dans cet ouvrage).

BATAILLE DE TRAFALGAR, 1805

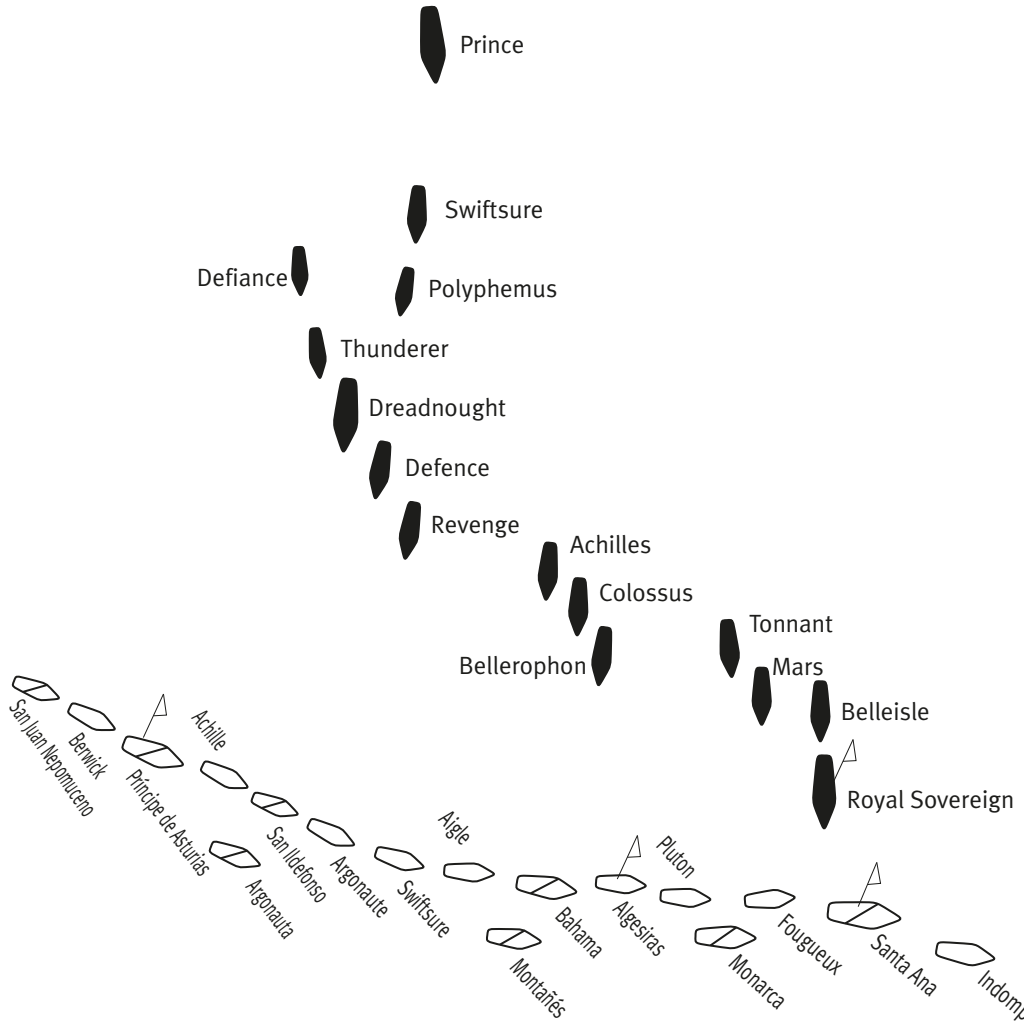
- Date : 21 octobre 1805
- Lieu : près du cap Trafalgar (Cadix)
- Escadre combinée : 33 vaisseaux (18 français et 15 espagnols), dont un quatre-ponts et trois trois-ponts, tous espagnols.
- Commandement : amiral Pierre Charles de Villeneuve et lieutenant-général Federico Gravina
- Escadre britannique : 27 vaisseaux, dont huit trois-ponts.
- Commandement : amiral Horatio Nelson et vice-amiral Cuthbert Collingwood
- Durée : 12 h 15-17 h 30.

ACTION

L'armée navale combinée censée appuyer l'invasion napoléonienne de la Grande-Bretagne se réfugia à Cadix, le 20 août. Elle en ressortit deux mois plus tard, mettant le cap sur la Méditerranée, afin d'y accomplir la nouvelle mission qui lui avait été assignée par l'empereur des Français. En dépit du mauvais état des 33 vaisseaux, la sortie fut décidée par Villeneuve et approuvée par Gravina. L'armée navale combinée navigua en 5 colonnes, l'une d'elles étant la puissante escadre d'observation de Gravina, forte de 12 vaisseaux. Le même 20 octobre, Villeneuve mit le cap sur le détroit de Gibraltar, afin de passer en Méditerranée. La nuit venue, avant même d'avoir été avisé de la présence des Britanniques, Villeneuve donna l'ordre de former la ligne de bataille, sans avoir égard à la place de chaque bâtiment. C'est donc en grand désordre que l'armée navale se forma en une longue ligne de file, perdant l'avantage que pouvait représenter l'escadre d'observation de Gravina. Ainsi, au matin du 21 octobre, la ligne alliée était mal formée.

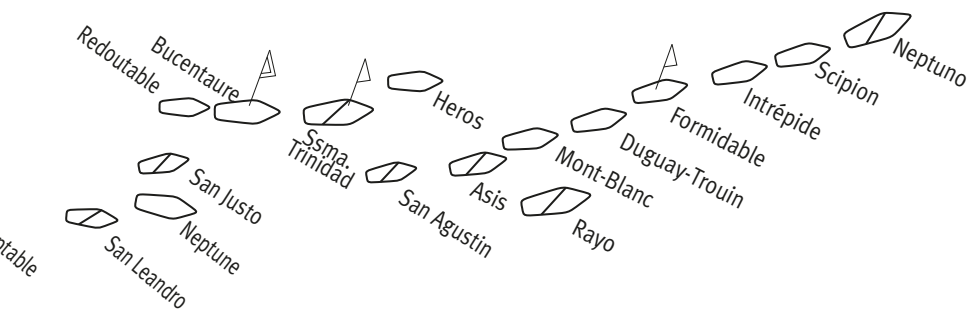
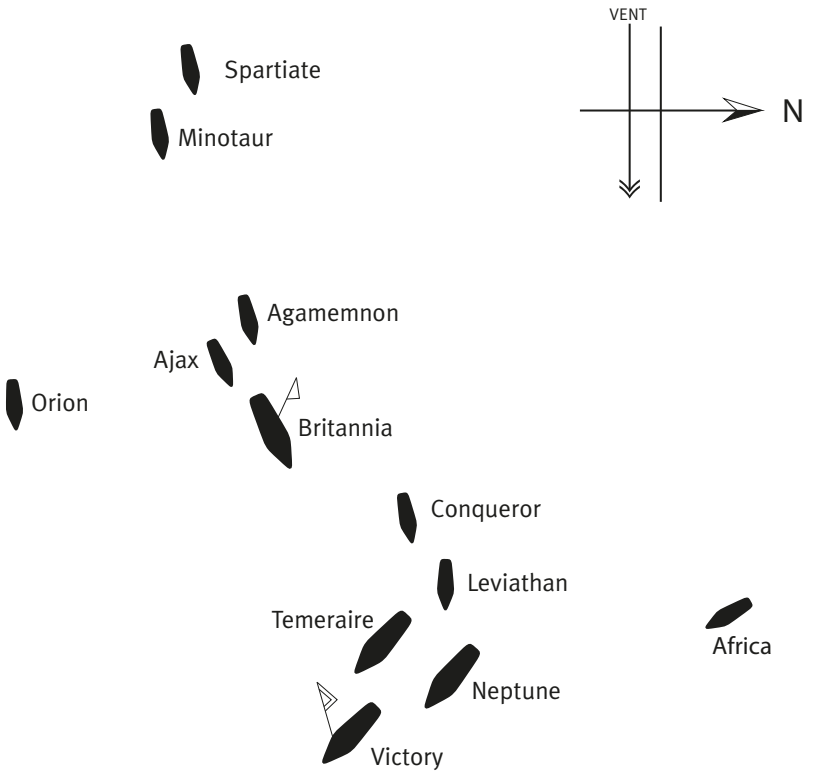
Ayant constaté que les Britanniques étaient au nombre de 27 vaisseaux, Villeneuve ordonna de former la ligne selon l'ordre naturel tel qu'il avait été défini à la sortie de Cadix (6 h 20). Mais, le calme qui se fit alors empêcha beaucoup de navires de reprendre leur poste. Plus tard, en cherchant à livrer bataille près de Cadix, Villeneuve donna l'ordre de virer tous à la fois (8 heures), la formation se trouvant par conséquent inversée, l'escadre d'observation devenant l'arrière-garde. L'avant-garde était en paquets et l'arrière-garde obligée de forcer de voiles pour ne pas se laisser distancer. Plusieurs navires tombèrent sous le vent, ce qui les rendit ensuite incapables de prendre part efficacement au combat. La ligne alliée se développait sur environ 6 kilomètres.



Croquis 4. Bataille de Trafalgar, 1805 (schéma)
Situation au moment de l'engagement



0 1 km

Commandants en sous-ordre | Commandants en chef



 Bâtiments britanniques
  Bâtiments français
  Bâtiments espagnols

Ce fut le génie de Nelson que d'appliquer dans toutes ses conséquences la tactique déjà essayée par la Royal Navy : couper la ligne ennemie afin de l'écraser complètement. Perpendiculairement à elle, deux colonnes s'approchaient, celle, au vent, de Nelson et celle, sous le vent, de Collingwood. Toutes deux se dirigeaient vers son centre (11 h 45, **croquis 4**, pages précédentes). Selon Michael Duffy, seule une minorité des vaisseaux de Nelson, au nombre de cinq, et de ceux de Collingwood, huit, supportèrent tout le poids de l'attaque initiale, subissant, pour certains d'entre eux, d'importantes avaries et des pertes élevées. Collingwood coupa la ligne franco-espagnole entre la *Santa Ana* et le *Fougueux* (12 h 15), puis Nelson fit de même entre le *Bucentaure* – le navire-amiral de Villeneuve – et le *Redoutable* (vers 12 h 35), avant d'être mortellement blessé (à 13 h 25 environ).

La ligne alliée était désormais coupée en deux endroits, puis entra en action le reste des unités britanniques. Toujours selon Duffy, 12 vaisseaux ouvrirent le feu avec plus ou moins de retard, entre 50 et 170 minutes. Tous traversèrent la ligne ennemie à différents endroits si bien que la lutte se fragmenta en une série de combats ponctuels.

De part et d'autre, beaucoup de navires se battirent avec acharnement. Mais les vaisseaux alliés se trouvaient aux prises avec des forces qui les surclassaient par leur artillerie et leur capacité de manœuvre. Il leur fallait aussi subir le feu adverse sur leurs deux bords. Dans les heures qui suivirent, beaucoup d'entre eux durent se rendre l'un après l'autre, même si la résistance de quelques-uns fut proprement héroïque.

Avec ses six vaisseaux à l'avant-garde, l'amiral Dumanoir conserva son cap. À la demande de Villeneuve, il vira finalement de bord et se trouva au vent, défilant devant le centre de l'action (vers 15 h). Certains de ses bâtiments échangèrent un feu nourri avec leurs adversaires. Dumanoir continua sa route vers le sud, sauf un navire français et un espagnol qui furent pris. Les quatre autres furent capturés à leur tour lors d'un combat qui eut lieu le 4 décembre au cap Ortegal (Galice).

Le vaisseau amiral de Gravina, le *Príncipe de Asturias*, tint tête à 5 bâtiments britanniques qui l'attaquèrent simultanément, jusqu'à ce qu'il fût secouru par trois unités alliées. Gravina fut blessé dans ce combat. Lorsque la lutte prit fin (17 h 30), huit autres vaisseaux les avaient rejoints. Le soir venu, ce groupe put mouiller à Rota, à l'entrée de la baie de Cadix. Il fut renforcé par trois autres bâtiments français, dont deux repris par leurs propres équipages. Aussitôt après se leva une violente tempête qui causa de fortes pertes aux alliés.

Le 23 octobre, cinq vaisseaux et autant de frégates franco-espagnoles, sous le commandement du capitaine de vaisseau Cosmao Kerjulien, tentèrent de reprendre deux bâtiments espagnols. Mais la tempête ne cessait pas, jetant

six unités à la côte. Si nous faisons le total des pertes aux combats, des naufrages et de la capture de la division Dumanoir, nous arrivons à 17 vaisseaux pour l'armée combinée. La victoire de Nelson fut donc décisive. Gravina décéda de ses blessures en février 1806.

- Pertes françaises (estimées) : 3 701 morts et disparus, 1 556 blessés.
- Pertes espagnoles (estimées) : 1 056 morts et 1 385 blessés.
- Pertes britanniques : 458 morts (dont Nelson) et 1 214 blessés.

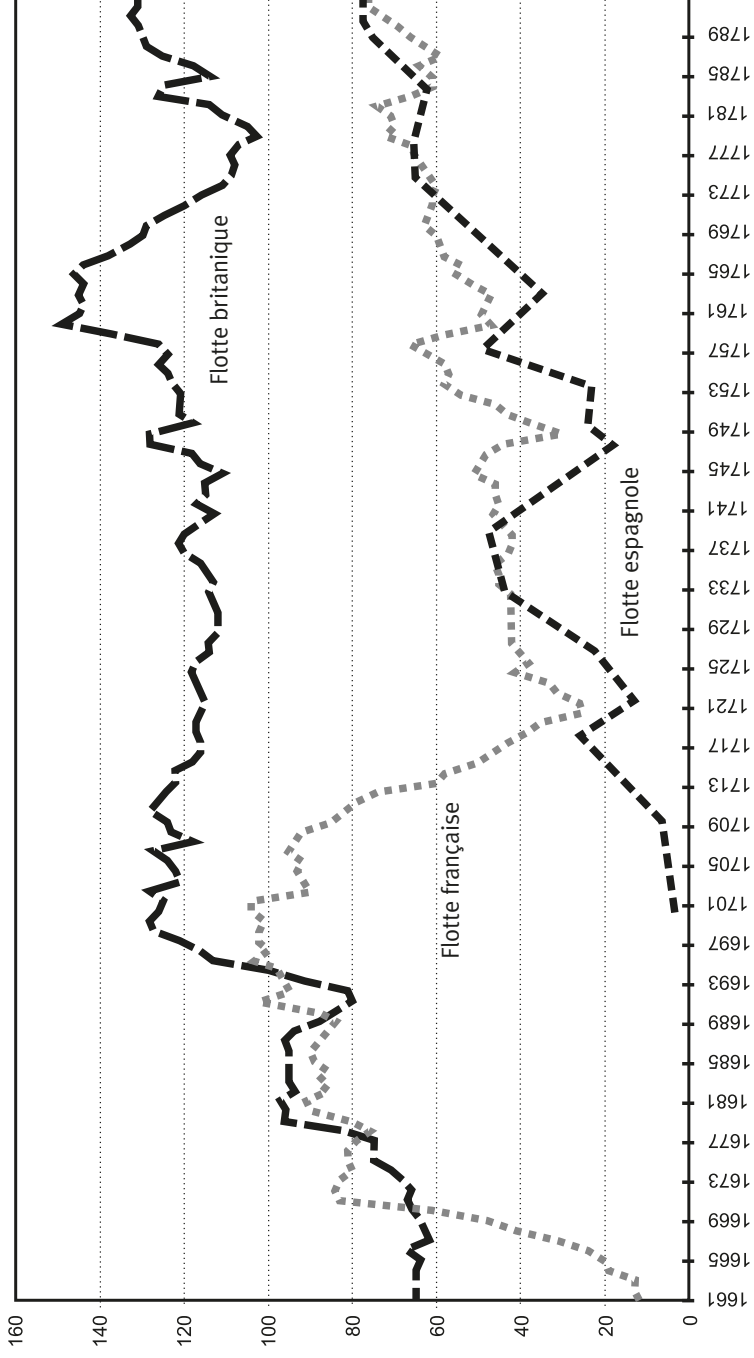
SOURCES

José Ignacio González-Aller Hierro, *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus Documental*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004, t. I, p. 113-145.

Rémi Monaque, *Trafalgar. 21 octobre 1805*, Paris, Tallandier, 2005, p. 221-275 (le croquis 4 en est extrait).

Michael Duffy, *Touch and Take. The Battle of Trafalgar. 21 October 2005*, Shelton, The 1805 Club, 2005.

Graphique 1. Flottes de guerre de la Grande Bretagne, la France et l'Espagne (vaisseaux seuls)



Sources : Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerres européennes (vers 1680-vers 1790)*, Condé-sur-Noireau, Sedes, 1997, p. 102 ; José María Blanco Núñez, *La Armada española en la primera mitad de siglo XVIII*, Barcelona, Izar Construcciones Navales S.A., 2001, p. 138.

ANNEXE 4

SECRÉTAIRES DE LA MARINE, 1713-1808*

	Entrée en fonction	Cessation de fonction
Bernardo Tinajero de la Escalera	3 décembre 1714	28 avril 1715
Miguel Fernández Durán y Fernández de la Casa	1 ^{er} mai 1717	8 janvier 1721
Andrés Matías del Pes y de Malzarraga	8 janvier 1721	10 janvier 1724
Antonio Sopeña y Mioño	10 janvier 1724	février 1726
José Patiño y Rosales	21 mai 1726	4 novembre 1736
Mateo Pablo Díaz Labandero	4 novembre 1736	7 mars 1739
José de la Quintana	7 mars 1739	11 octobre 1741
José del Campillo y Cosío	11 octobre 1741	9 mai 1743
Cenón de Somodevilla y Bengoechea marqués de la Ensenada	9 mai 1743	20 juillet 1754
Julián de Arriaga y Ribera	22 juillet 1754	31 janvier 1776
Pedro González de Castejón y Salazar	31 janvier 1776	20 mars 1783
Antonio Joaquín de Valdés Bazán Quirós y Ocio	20 mars 1783	11 novembre 1795
Pedro Varela y Ulloa	11 novembre 1795	21 octobre 1796
Juan de Lángara y Huarte	21 octobre 1796	22 octobre 1799
Antonio Cornel y Ferraz	22 octobre 1799	15 février 1801
José Antonio Caballero marqués de Caballero	15 février 1801	3 avril 1802
Domingo Pérez de Grandallana y Sierra	3 avril 1802	22 avril 1806
Francisco Antonio Gil de Taboada Lemus de Villamarín y Rois	22 avril 1806	2 juin 1808

(*) Lorsque la date de cessation de fonctions est inconnue, a été retenue celle d'entrée en charge du successeur.

En 1714 furent créés quatre secrétariats (ou ministères) afin de moderniser la monarchie et de rationaliser le travail administratif : d'État, de la Guerre, des Finances, de la Marine et des Indes (Amérique et Philippines). Le secrétariat de la Marine et des Indes se trouva consolidé en 1721, en charge des deux espaces, espagnol et américain jusqu'en 1776, date de la séparation de la Marine et des Indes. Hormis une parenthèse lors de laquelle la Marine assumait beaucoup de responsabilités aux Indes – notamment la Guerre et les Finances – on revint au modèle unique en 1790. Celui-ci était une bonne preuve de l'importance reconnue de l'Armada dans la défense et l'administration d'un empire de dimensions quasi planétaires. Comme en Grande-Bretagne, le secrétaire espagnol de la Marine et des Indes était en général un marin ou du moins quelqu'un de lié à cet organisme.

La complexité de celui-ci, en ce qui concernait la marine, se traduisait par la multiplicité des champs d'action liés à lui directement ou non, incluant les ports, les montagnes, les côtes, la pêche, les tours de signalisation maritime et la fabrication des munitions navales. À la fin du XVIII^e siècle, le secrétariat de la Marine et des Indes regroupait nombre d'individus et d'institutions. L'Armada était un véritable colosse.

Jusqu'en 1795, beaucoup de secrétaires de la Marine réalisèrent un travail spectaculaire, tout particulièrement Pes, Patiño, Ensenada, Arriaga, Castejón et Valdés. En développant l'Armada, la monarchie espagnole devint la troisième puissance navale européenne. Au même degré que celles de la France et de la Grande-Bretagne, la marine espagnole se caractérisait par une organisation très moderne, une constante innovation technologique, une recherche de l'autonomie nationale pour les matières premières stratégiques, le développement des arsenaux à l'intérieur d'un système intégré de manufactures d'État au service de la Marine, l'augmentation de l'effectif de ses bâtiments de guerre, l'accroissement du nombre d'officiers, la formation maritime, militaire et scientifique de l'encadrement et un plus grand nombre de marins. Ainsi, l'Armada fut en mesure d'accomplir sa fonction de dissuasion dans les relations internationales tout au long du siècle. Il est certain qu'en suivant le système de patronage propre à cette époque, en pratiquant le népotisme et en favorisant les officiers liés à la Cour, on laissait de côté des personnalités plus méritantes.

Mais, à partir de 1795, l'Armada subit une décadence irréversible, correspondant à la crise financière et politique de la monarchie espagnole. Il n'y avait pas au secrétariat de la Marine l'autorité politique et navale nécessaire pour faire face aux grandes convulsions vécues par l'Europe au temps de la Révolution française et de Napoléon. Les secrétaires qui furent alors nommés se montrèrent peu efficaces, usant de procédés arbitraires et ayant une gestion

néfaste pour les intérêts de la marine et du roi. On ne cessait de parler dans ces années du mauvais état des forces navales.

Pendant le ministère de Pedro Varela, on s'avisa de faire des économies en retranchant dans l'indispensable, au détriment des capacités opérationnelles de l'Armada et en accroissant paradoxalement les dépenses au-delà des prévisions. Puis Juan de Lángara qui lui succéda, grand marin mais très mauvais à ce poste, fit preuve de la plus grande inaction, cumula les responsabilités navales et modifia l'administration économique de l'Armada. Il en résulta de graves dommages.

Le ministère d'Antonio Cordel, un militaire devenu secrétaire de la Marine, fut aussi dépourvu de peine que de gloire, l'armée navale demeurant inactive à Brest. Mais il fut l'instigateur de l'exil de son prédécesseur Antonio Valdés. Quant à son successeur, José Antonio Caballero, grande figure du courant réactionnaire espagnol, il ne cumula pas moins de trois secrétariats sur cinq. Il fit marginaliser les meilleurs marins de son temps, tels le lieutenant-général José de Mazarredo (1745-1812) – sans doute l'officier le plus accompli du XVIII^e siècle espagnol – et Antonio de Escaño (1752-1814), alors brigadier, grand tacticien et futur héros de Trafalgar.

La gestion de Domingo Pérez de Grandallana, vaillant marin et bon théoricien, fut particulièrement controversée. Il mit en œuvre une nouvelle réglementation sur les arsenaux, les gardes-côtes, les courriers, la matricule maritime, les ordonnances navales, etc. Il fit beaucoup pour le service des unités et les instructions tactiques données aux commandants, imitant en cela les Britanniques après leur victoire au combat du cap Saint-Vincent (1799). Il prit d'importantes mesures pour assouplir l'administration de l'Armada. En outre, il fit payer les soldes en retard aux marins et aux officiers, réglant un problème devenu pressant. Mais il procéda de manière arbitraire, tenant notamment à distance Mazarredo. Il s'attira les critiques d'officiers de valeur, parmi lesquels le fameux brigadier Cosme Churruca (1761-1805), futur héros de Trafalgar.

Après la défaite de 1805, le nouveau secrétaire, Francisco Gil de Lemus, ne put faire grand-chose pour éviter à l'Armada une décadence que la guerre d'Indépendance espagnole contre Napoléon (1808-1814) rendit définitive.

En conclusion, l'état de guerre quasi permanente à partir de 1796 et le manque de volonté du gouvernement espagnol provoquèrent l'effondrement de l'Armada qui devint incapable de remplir sa fonction de défense de l'empire, voulue par les ministres antérieurs.

SOURCE

Dionisio A. Perona Tomás, *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (1714-1808)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1998, p. 389-404.

Traduit de l'espagnol par le CF(R)
Jean-Pierre Castier

LA « NOUVELLE MARINE D'ESPAGNE »
 VUE PAR LES FRANÇAIS
 1734-1735

Pierre Le Bot

On sait peu que c'est au cours de la guerre de Succession de Pologne (1733-1738), certainement l'un des conflits du XVIII^e siècle les moins étudiés aujourd'hui, qu'il fut pour la première fois question pour les marines française et espagnole d'opérer conjointement contre la Royal Navy. Après quinze années environ de brouille diplomatique, les deux branches de la maison de Bourbon s'étaient en effet réconciliées par le pacte de Famille, dont la signature, le 7 novembre 1733, entérinait la dissolution de l'alliance franco-britannique, sur laquelle avait reposé jusque là tout l'équilibre européen¹, en échange de quoi la France avait reçu l'appui de l'Espagne pour attaquer les possessions de l'empereur en Italie l'année suivante. On pouvait dès lors s'attendre à une vigoureuse réaction de la part de la Grande-Bretagne. Celle-ci prendrait vraisemblablement la forme d'une intervention navale en Méditerranée, sur le modèle de celle de 1718-1720, qui avait été particulièrement réussie et qui restait dans toutes les mémoires, mais il n'était pas impossible non plus qu'on fût à la veille d'un conflit maritime et colonial de grande ampleur. Cette menace, envisagée à Versailles dès l'automne 1733, fut adroitement entretenue par les Britanniques au cours des deux années suivantes, au moyen de puissants préparatifs navals, destinés en fait à appuyer les manœuvres politiques et diplomatiques de Robert Walpole, qui n'avait d'ailleurs nulle envie de voir la Grande-Bretagne entrer en guerre². Ces gesticulations ne furent pas sans effet, puisqu'elles obligèrent la France à renoncer, au printemps 1734, au projet d'envoyer une puissante escadre dans la Baltique pour secourir le roi Stanislas, assiégé par les Russes à Dantzic. Duguay-Trouin, qui devait la commander, fut informé dès le début du mois de juin qu'il resterait finalement dans la rade de

1 Jeremy Black, *The Collapse of the Anglo-French Alliance (1727-1731)*, Gloucester, Palgrave MacMillan, 1987.

2 *Id.*, *British Politics and Foreign Policy (1727-1744)*, Farnham/Burlington, Ashgate, 2014, p. 139-161.

Brest³, où on l'assura cependant qu'il n'était pas « inutilement armé, puisque les circonstances qui l'exigent intéressent particulièrement l'État, [il] rend[ait] au roi d'aussi bons services que [s'il] ét[ait] employé a la mer⁴ ». À l'exemple des Espagnols, qui armaient ostensiblement l'essentiel de leurs forces à Cadix, à l'entrée du détroit de Gibraltar, pour couvrir les opérations d'une dizaine de leurs vaisseaux dans la Méditerranée⁵, Versailles avait en effet manifestement choisi d'exercer sur la Grande-Bretagne une forme de « dissuasion navale », en gardant l'escadre de Brest au mouillage, mais prête à l'emploi, sous les ordres d'un chef prestigieux et rompu à la guerre de course.

Ce faisant, les deux marines opéraient encore séparément, chacune avec des effectifs insuffisants pour s'opposer seule au passage en force d'une puissante armée navale britannique, telle que celle qui s'assemblait au mouillage des Dunes sous les ordres de l'amiral Norris. C'est pour s'opposer à son éventuelle entrée dans la Méditerranée qu'une seconde escadre, forte de cinq vaisseaux et trois frégates, avait été dépêchée depuis Toulon, avec ordre de se rendre à Alger, puis à Cadix⁶. Dès le 8 juin, le comte de Maurepas, secrétaire d'État à la Marine, y avait envoyé la lettre suivante, adressée à M. de Court⁷, qui commandait cette petite escadre :

280

Monsieur,

[...] Comme j'ai lieu de présumer que vous ne tarderez point à vous rendre à Cadix, j'estime qu'il est à propos de vous expliquer à l'avance les intentions du roi par rapport au séjour que vous devez y faire avec l'escadre que vous commandez. Sa Majesté désire que vous y restiez jusqu'à ce que vous receviez de nouveaux ordres. Dans l'incertitude où l'on est encore du parti auquel l'Angleterre se déterminera, il a paru que cette disposition était la plus convenable, parce que si elle vient à se déclarer, votre escadre, se trouvant à Cadix, sera à portée de se joindre plus aisément aux vaisseaux d'Espagne pour disputer, si vous vous trouvez supérieurs, le passage à l'escadre anglaise qui pourra être envoyée dans la Méditerranée ou, si vous étiez inférieurs, et que vous ne pussiez vous opposer au passage de l'escadre anglaise, dans ce cas Sa Majesté pourra destiner une partie des vaisseaux armés à Brest pour aller joindre votre escadre avec les vaisseaux du roi, au moyen de quoi, vous trouvant par cette jonction supérieurs

3 Lettres de Maurepas à Duguay-Trouin, 3 et 23 juin 1734 (Archives nationales, désormais « AN », Marine B² 295, f^o 664-666 ; 811-813) et réponse, 11 juin 1734 (B⁴ 42, f^o 31-32).

4 Lettre de Maurepas à Duguay-Trouin, 19 juillet 1734 (AN, Marine B² 296, f^o 70-71).

5 Agustín González Enciso, « La Marina a la conquista de Italia (1734-1735) », dans *XLVIII Jornadas de Historia Marítima : Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuaderno Monográfico, n^o 69, 2014, p. 15-35.

6 « Mémoire du roi pour servir d'instruction au sieur de Court, lieutenant général de ses armées navales », 3 mai 1734 (AN, Marine B² 297, f^o 230-237).

7 Claude-Élisée de Court de La Bruyère (1666-1752), futur vice-amiral du Ponant.

en nombre et en force à la flotte anglaise, vous seriez en état de la suivre et de la combattre partout où vous la trouveriez. Je vous fais part de ces vues par ordre de Sa Majesté, qui cependant se remet à vous donner des ordres précis sur ce que vous aurez à faire suivant les occurrences. J'aurai attention à vous informer de ce qui se passera par rapport aux Anglais ; en attendant, Sa Majesté compte que, vous trouvant dans la rade de Cadix, vous serez d'ailleurs à portée de favoriser le retour des vaisseaux des Indes. Je vous prie d'avoir soin de votre part de me faire savoir ce qui se passera, tant par rapport aux armements que le roi d'Espagne aura fait faire dans ses ports de l'Océan, que par rapport au nombre et à la force des vaisseaux qui auront été armés.

Quoique je sois persuadé que vous aurez une attention particulière, pendant le temps que vous y resterez, à ordonner aux officiers et équipages qui seront envoyés à terre de n'avoir aucune sorte de discussion avec les Espagnols, et d'entretenir au contraire avec eux une bonne intelligence, je vous prie de vouloir bien y tenir la main et d'y faire veiller aussi par les capitaines des vaisseaux de votre escadre⁸.

L'envoi de vaisseaux à Cadix avait certes été envisagé à Versailles dès l'automne 1733⁹, mais il semble bien qu'il s'agisse là de la toute première trace pour le XVIII^e siècle d'un projet de combinaison des forces navales française et espagnole – ou, pour reprendre les mots de Maurepas dans une lettre ultérieure, d'« union des forces maritimes des deux couronnes¹⁰ ». Si l'objectif de cette jonction paraît, pour une fois, très clair – c'est la destruction de l'ennemi, ni plus ni moins –, il n'y a pas lieu de s'étonner outre mesure du caractère lapidaire de cette lettre, qui ne fait qu'annoncer l'envoi d'éventuelles d'instructions, qui eussent sans doute été plus contraignantes, et plus détaillées. Notons par ailleurs que l'épineuse question du commandement d'une hypothétique armée navale combinée franco-espagnole n'y est pas véritablement tranchée, même si M. de Court, lieutenant général depuis 1728, estima – ou feignit de croire – qu'il en aurait été chargé le cas échéant. Si cela est vrai, le choix de cet officier général presque septuagénaire, qui n'avait plus navigué depuis 1710, pose d'autant plus question qu'il fut de nouveau tiré de sa retraite en 1741 pour opérer de concert avec les Espagnols en Méditerranée puis à Toulon et qu'il fut, pour son malheur, chargé de commander l'armée navale combinée au combat du cap Sicié en février 1744. Il est difficile en l'état de savoir à quoi attribuer cette préférence, et la question reste ouverte. Tout juste peut-on noter qu'il avait été, trente ans plus tôt, le capitaine de pavillon du comte de Toulouse sur le

8 Lettre de Maurepas à M. de Court, 8 juin 1734 (AN, Marine B² 297, f^o 317).

9 Minute d'une « feuille du roi », octobre 1733 (AN, Marine B¹ 59, f^o 48-49).

10 Lettre de Maurepas à M. de Court, 26 juillet 1734 (AN, Marine B² 297, f^o 395).

Foudroyant, au combat de Vélez-Malaga, et qu'il dut par conséquent avoir alors sous ses ordres un jeune garde de la marine nommé don Blas de Lezo... lequel, repassé depuis au service de l'Espagne, venait tout juste d'être fait lieutenant général et commandait justement l'escadre de Cadix ! C'était peut-être là, du point de vue de Versailles, le meilleur moyen de s'assurer qu'en cas de jonction des deux escadres, le commandement serait bien donné à un Français – mais c'était aussi, sans aucun doute, le plus sûr pour blesser l'amour-propre de ce charismatique officier général espagnol, et pour empoisonner les relations entre les deux marines.

282

Les choses commençaient d'ailleurs assez mal de part et d'autre, puisque M. de Court, de son propre aveu, était entré sans le moindre enthousiasme à Cadix le 11 juillet : « J'ai grand regret, écrivit-il au ministre, de voir entrer pour si longtemps [dans ce port] une escadre de huit vaisseaux aussi bons voiliers, et dont les capitaines et officiers, pleins de zèle et de bonne volonté, mériteraient ce me semble une autre destination¹¹. » Comme Duguay-Trouin, il eût préféré, semble-t-il, être envoyé dans la Baltique au secours de Dantzig, où le roi Stanislas, beau-père de Louis XV, était assiégé par les Russes, plutôt que de rester pendant toute la campagne au mouillage, qui plus est en compagnie des Espagnols – ce à quoi les officiers français, tout aussi déçus, ne tardèrent pas à comprendre qu'ils étaient destinés : « Nous avons appris peu de temps après notre arrivée que M. Duguay[-Trouin] était avec 15 vaisseaux de son escadre en observation de la démarche des Anglais, en rade de Brest, comme nous ici ; qu'on [n']avait envoyé au secours de Dantzig, quelque pressé qu'il fût par les ennemis, que 5 vaisseaux de son escadre sur le nombre des 20 qu'on a armés sous ses ordres, l'objet de contenir les Anglais paraissant le capital à la Cour¹². » Les lettres de Maurepas ne laissaient, de fait, aucune illusion à ce sujet : « Je regarde comme une grande marque de votre zèle pour le service ce que vous me marquez de l'envie que vous auriez de passer dans le Nord avec votre escadre, et je n'ai pas oublié d'en rendre compte au roi pour lui en faire votre cour. Mais les circonstances n'ont pas permis jusqu'ici de rien changer à la destination qui vous a été donnée¹³. »

La perspective d'un séjour prolongé de l'escadre à Cadix s'accompagnait donc d'un véritable sentiment de frustration parmi ses officiers. Au moment de nouer ou de renouer des relations avec leurs alliés, qu'ils considéraient de toute évidence avec une certaine hauteur, les marins français n'étaient donc assurément pas dans les meilleures dispositions. Comme on pouvait s'y attendre, ils supportèrent

11 Lettre de M. de Court à Maurepas, 11-12 juillet 1734 (AN, Marine B⁴ 42, f^o 126-127).

12 Journal de bord du *Léopard*, 1734 (AN, Marine B⁴ 42, f^o 138-176).

13 Lettre de Maurepas à M. de Court, 30 août 1734 (AN, Marine B⁴ 42, f^o 463-464).

très mal le manque d'empressement pourtant habituel des Espagnols à leur accorder une préséance qu'ils estimaient leur être due : ils s'offusquèrent que don Blas de Lezo refusât obstinément de saluer le premier le pavillon français, et semblent l'avoir soupçonné de feindre une indisposition pour pouvoir se dispenser de rendre à son ancien supérieur la première visite¹⁴. Les rapports entre les deux marines ne furent pourtant pas uniformément mauvais et on sut aussi, de toute évidence, faire preuve de ménagements de part et d'autre. Bon courtisan et conscient des enjeux de sa mission, M. de Court lui-même semble d'ailleurs avoir essuyé assez stoïquement les affronts dont il faisait l'objet, allant jusqu'à les passer sous silence dans sa correspondance avec le ministre :

Étant venu ordre ici de la part de la cour d'Espagne de faire des réjouissances publiques pour les prises de Gaëte, Capoue, Pesquaire et autres places du royaume de Naples, aussi bien que pour celles de Sicile qui se sont soumises au prince don Carlos, et ce jour-là se trouvant le même que celui de la naissance du prince des Asturies, qu'on a coutume de célébrer aussi, j'ai cru bon de faire joindre le feu de l'artillerie de mon escadre à celui de la place, pour mieux marquer aux Espagnols la parfaite union des deux Couronnes, et il m'est revenu que le peuple y avait été aussi sensible que les gens en place. [...] Je continue de vivre avec les gens en place dans la plus parfaite correspondance, [ce] dont je vous ai informé, et cet esprit est si fort répandu dans mon escadre, que j'espère partir d'ici sans qu'il y ait eu la moindre discussion entre un seul Français et les Espagnols, qui paraissent tous très contents de notre conduite, et qui y répondent par la leur¹⁵.

C'est en revanche assez froidement qu'il reçut enfin, avec près de quatre mois de retard et vers la fin de son séjour – car l'original s'était curieusement « égaré » quelque part entre Versailles et Cadix – le *duplicata* de la lettre déjà citée du comte de Maurepas, qui l'informait du projet de jonction entre les vaisseaux de France et ceux d'Espagne :

Je reçois, Monseigneur, dans le moment que le courrier va partir, votre lettre du 1^{er} septembre, avec le *duplicata* de celle du 8 [juin], qui ne m'était point parvenue. Il eût été à désirer que je l'eusse plus tôt reçue, et que j'eusse été informé qu'en cas de rupture avec l'Angleterre, le roi comptait qu'au moyen du renfort que je recevrais de Brest et celui des vaisseaux du roi d'Espagne, je fusse en état de disputer à une flotte anglaise le passage du détroit, ou de la suivre pour la combattre dans la Méditerranée. J'aurai sur cela l'honneur de vous dire que, tout flatté que je suis d'une pareille destination, je suis fort aise pour le service du

¹⁴ Journal de bord du *Léopard*, 1734 (AN, Marine B⁴ 42, f^o 138-176).

¹⁵ Lettre de M. de Court à Maurepas, 28 septembre 1734 (AN, Marine B⁴ 42, f^o 128-130).

roi et pour ma réputation que le cas ne soit pas arrivé, à cause du faible secours que j'aurais pu attendre de l'apparence de marine que le roi d'Espagne a ici. Elle consiste actuellement en dix-neuf vaisseaux, compris les deux qui partent pour [le] Ferrol et sans compter les onze qui sont dans la Méditerranée. Ces vaisseaux sont presque tous de 60 à 70 canons et plus, ils paraissent beaux et les Espagnols les disent bons ; leur soldatesque est passable et leurs gardes de la marine sont bien instruits, mais on ne peut nullement compter dans une occasion sur le reste de leurs équipages, formés de vagabonds de tous métiers, enlevés et retenus par force, gens qu'on ne paie point depuis vingt-deux mois, nus, accablés de misère et de la servitude où on les retient, de crainte qu'ils ne s'échappent. Je ne sais d'ailleurs quel fond on pourrait faire sur des officiers qui n'ont jamais vu ni ouï parler de combat, si ce n'est de leur déroute en Sicile¹⁶. C'est sur quoi je m'étais réservé, Monseigneur, de vous faire un plus ample détail à mon arrivée à Toulon, pour ne pas exposer une pareille lettre au risque d'être interceptée ; mais la vôtre du 8 juin ne me permet plus d'user de cette précaution, et je crois devoir vous écrire la vérité, au hasard de ce qui pourra en arriver¹⁷.

Un jugement aussi expéditif n'était évidemment pas fait pour rassurer les artisans d'une bonne et solide alliance avec l'Espagne, mais il n'aurait bien sûr pas dû être pris pour argent comptant, indépendamment des compétences reconnues à M. de Court et de la confiance que, de toute évidence, on lui accordait à Versailles. Maurepas semble pourtant l'avoir pris à la lettre, et l'avoir par conséquent rapporté tel quel au roi et au cardinal de Fleury :

M. de Court écrit de Cadix du 28 du mois dernier, qu'il est fort aise pour le service du roi et pour sa réputation que l'occasion ne se soit pas présentée de joindre son escadre aux vaisseaux d'Espagne pour disputer aux Anglais le passage du détroit, comme il lui avait été ordonné en cas qu'il fût survenu une rupture avec l'Angleterre. Il observe qu'il n'aurait pu tirer qu'un faible secours des vaisseaux espagnols, qui sont beaux en apparence et qui passent aussi pour bons, mais qui sont mal armés, les équipages étant formés de vagabonds de tous métiers, enlevés et retenus par force et qui ne sont point payés depuis 22 mois ; on ne peut compter sur des gens de cette sorte, accablés de misères et de la servitude où on les retient. On ne saurait faire plus de fond sur des officiers qui n'ont jamais vu ni ouï parler de combat naval, si ce n'est de leur déroute en

16 Allusion à la bataille du cap Passaro, le 11 août 1718, qui s'acheva par une victoire totale de l'escadre britannique commandée par l'amiral George Byng.

17 Lettre de M. de Court à Maurepas, 28 septembre 1734 (AN, Marine B⁴ 42, f^o 128-130).

Sicile ; il n'y a que la soldatesque qui est passable et les gardes de la marine qui sont bien instruits¹⁸.

On ignore si le monarque et son principal ministre firent preuve de plus de circonspection que le jeune secrétaire d'État, mais il est indéniable que la lettre de M. de Court reflétait bien l'état d'esprit d'une partie au moins du corps de la marine. On ne peut d'ailleurs qu'être frappé de constater à quel point son témoignage, pourtant rédigé « à chaud », s'accorde bien avec les « Observations sur la marine d'Espagne » qui furent présentées quelques mois plus tard au ministre par le chevalier d'Albert. Cet officier très expérimenté¹⁹ venait d'être nommé, à l'âge de 48 ans, directeur du Dépôt de la marine, mais à la seule condition qu'il continuerait de naviguer. C'est pourquoi il avait pris part à la campagne de M. de Court et séjourné à Cadix en tant que capitaine en second du vaisseau le *Léopard*²⁰. Peu de temps après avoir repris ses fonctions à Paris, il écrivit cette lettre à Maurepas :

Monseigneur,

J'avais porté hier au Dépôt, avec tous les autres papiers que j'eus l'honneur de vous montrer, quelques observations sur l'état présent de la marine d'Espagne, que j'ai fait copier et extraire du journal de ma dernière campagne. J'ai tâché, étant sur les lieux, de m'instruire à fond et des détails de cette nouvelle marine, qui par son union avec la nôtre, m'a paru mériter une curiosité exacte et même rigoureuse. Je comptais en vous présentant mes remarques avec confiance, vous donner des preuves de mon zèle et de mon attachement, qui est au point qu'il doit être. Le travail du Dépôt me fit oublier mon mémoire, dont je ne me suis ressouvenu qu'aujourd'hui. Je le laisse avec cette lettre au sieur Buache, pour qu'au cas que vous ayez le loisir ou la curiosité de le lire, il ait l'honneur de vous le présenter, après quoi si vous l'approuviez, il restera au Dépôt avec l'historique et le détail des forces navales des nations voisines²¹.

On ne peut s'empêcher de penser que cet « oubli » pouvait venir fort à propos pour éviter au chevalier d'avoir à subir de vive voix le désaveu du ministre, puisqu'il s'apprêtait à repartir pour Toulon, où il devait prendre le commandement de la frégate l'*Aquilon* qu'on armait pour une campagne de

18 « Feuille du roi », octobre 1734 (AN, Marine B¹ 59, f^o 134).

19 Charles-Antoine d'Albert du Chesne (1686-1751) avait déjà en effet une longue carrière derrière lui : entré au service en 1703, promu lieutenant de vaisseau en 1707, il avait servi quelques années dans la Compagnie des Indes après la paix, avant de réintégrer la Marine royale et d'être successivement promu lieutenant de vaisseau en 1727, puis capitaine de vaisseau en 1731.

20 Il est vraisemblablement l'auteur du journal de bord du *Léopard* conservé aux AN, daté de 1734 (Marine B⁴ 42, f^o 138-176).

21 Lettre de M. d'Albert du Chesne à Maurepas, 26 mars 1735 (CUL, Maurepas collection, 2.015).

six mois dans le Levant : cela donnait à Maurepas, qui n'était pas rancunier, tout le temps nécessaire pour oublier la contrariété que M. d'Albert prévoyait peut-être qu'il manifesterait à la lecture de son mémoire. Il n'est pas impossible en effet que le ministre, encore tenu à l'écart du Conseil, ait alors senti la nécessité de se montrer plus prudent à l'égard de l'alliance espagnole, qui de toute évidence était chère au cœur de Louis XV et du cardinal de Fleury, et qu'il se soit par conséquent montré beaucoup moins réceptif aux critiques formulées dans le corps à l'encontre de la marine de Philippe V. Il est d'autant plus permis de le penser que, si l'on prend au mot les dernières lignes de la lettre d'accompagnement du chevalier d'Albert, la présence des « Observations sur la marine d'Espagne » dans les papiers privés de Maurepas²² signifierait qu'il les désapprouva, ou du moins qu'il préféra les garder par-devers lui, plutôt que de les faire enregistrer au Dépôt de la Marine, où elles eussent dès lors été consultables. Une telle censure n'aurait rien de bien étonnant car, à côté d'observations méticuleuses sur l'aménagement des arsenaux, la situation des ports, la construction navale et l'organisation administrative et militaire de la marine espagnole, ce mémoire est rempli d'attaques *ad hominem* et de récriminations à l'égard de ces alliés qu'on s'irrite fort de découvrir aussi fiers et pleins de préjugés que soi ! Il faut donc prendre ce document pour ce qu'il est. Sans doute s'agit-il d'un témoignage à charge, et qui s'en défend mal, mais en cela, précisément, il est représentatif du regard porté par la majorité des officiers du corps sur cette « nouvelle marine d'Espagne » qu'il leur faut maintenant envisager comme une alliée dans l'hypothèse de plus en plus probable d'une nouvelle guerre avec la Grande-Bretagne. D'un autre côté cependant, c'est le fruit, non d'une dissertation érudite, rédigée dans un bureau, mais d'une véritable « enquête de terrain », menée avec sérieux et minutie par un homme du métier, expérimenté et instruit, dont les talents avaient été distingués par un ministre qui s'y connaissait en la matière.

22 Longtemps conservés par ses descendants, les archives privées du comte de Maurepas ont été vendues aux enchères à New York en 1962. La majorité du fonds fut alors acquise par l'université de Cornell, où ces documents, au nombre de 694, sont depuis conservés au Rare & Manuscript Department de l'Olin Library, sous le nom de « Maurepas collection » ou de « Maurepas papers ».

On peut juger par le détail de ce qui s'est passé pendant notre séjour à Cadix avec les divers commandants de terre et de mer, et par celui des refus de salut si souvent répétés, que l'ancienne prévention des Espagnols contre les Français n'est pas encore éteinte. Le déni du salut, dans les rades comme à la mer, de la part des officiers de moindre grade, commandant les plus petits vaisseaux d'Espagne, a été poussé même au point de ne pas vouloir saluer de la voix en passant à portée et sous notre pavillon de contre-amiral, quoique l'usage ait établi comme un droit cette politesse qu'on ne refuse qu'aux nations ennemies. Sans entrer dans l'examen des raisons politiques du gouvernement présent d'Espagne, de sa jalousie, ou prévention peut-être, contre notre nation, malgré l'inclination toute française de son roi, il n'est pas possible de ne pas s'apercevoir sur les lieux que les Français y sont peu favorisés, quoiqu'ils y soient employés dans tous les différents établissements, par terre et par mer, et surtout dans ceux qui demandent du détail ou de l'industrie.

Nous avons eu lieu de croire que des intérêts différents causaient cette méfiance des Espagnols, et nous avons été témoins aussi qu'occupés uniquement des conquêtes en Italie, on a dégarni l'Espagne de ses troupes et de son argent, la plupart de ses côtes et de ses frontières restant sans défense et presque abandonnées, et que ceux qui gouvernent paraissent ne vouloir suppléer à ces manquements que par un ton de hauteur et de confiance extrême en leurs propres forces, qui est trop du goût de la nation, pour qu'elle ne soit pas par ce moyen contenue dans le devoir ; quoique dans le fond les grands et les petits nous aient parus également outrés et mécontents.

Leur nouvelle marine, commencée par le cardinal Alberoni, mais l'ouvrage seul de M. Patiño, à présent ministre, qui y était dès lors employé dans la place d'intendant des vaisseaux à Cadix, nous fournit un exemple de leur confiance peu fondée. Ils la regardent aujourd'hui comme jadis Philippe II sa prétendue Invincible [*sic*], et paraissent persuadés que les Anglais, maîtres des mers depuis plusieurs années, n'osent plus y paraître, depuis l'apparence d'armement de leurs vaisseaux ; ils content [*sic*] en être à présent la plus redoutable puissance.

Ce nouveau corps est établi sur le modèle du nôtre. Il se conforme, quoique très imparfaitement, à nos usages, et a ordre de suivre nos seules ordonnances. Devenu notre émule, presque avant que de naître, ceux qui le composent nous ont marqué leur jalousie, au lieu de chercher à s'instruire. On ne saurait cependant soupçonner que nous ayons conçu d'eux de la jalousie, non plus

23 « Observations sur la marine d'Espagne, extraites du journal de la campagne de 1734 », M. d'Albert du Chesne, 1735 (Cornell University Library, Maurepas collection, 9.016).

que les autres puissances maritimes, de la crainte ; ainsi je déduirai, sans que mon témoignage doive paraître suspect, tout ce dont j'ai pu m'instruire sur l'existence, l'ordre et l'état de ce nouvel établissement, dans lequel il paraît en général que son fondateur a cherché à s'éblouir, ou à imposer aux autres par l'apparence du grand, plutôt qu'à jeter les fondements solides pour sa durée et sa force réelle.

En commençant par leurs [*sic*] corps d'officiers, il n'en reste plus aujourd'hui de leur ancienne marine, qui consistait autrefois en quelques étrangers, gens du métier, et très peu d'Espagnols naturels qui, sans goût ni expérience de la mer, sacrifiaient quelques années dans le commandement des galions, pour y faire une prompte fortune, s'établir quelquefois dans les Indes, ou revenir en jouir dans leur pays.

Les principales charges ou commandements étaient donnés à des particuliers qui n'exerçaient point le métier ; leur crédit les y avait placés, pour jouir des honneurs, émoluments considérables, et souvent par extorsions sur ceux qui revenaient des Indes. Telle était la charge de capitaine général de la mer, dont défunt don Pedro de Losrios Fernanougués²⁴, grand d'Espagne, chevalier de la Toison, mort depuis 2 ans, avait hérité de son père ; charge que les Espagnols regardaient au niveau des nôtres de vice-amiraux, et qui était unique. Quoique ce dernier eût servi sous M. le comte de Toulouse, sur nos vaisseaux, qu'il y eût obtenu le grade de capitaine, lorsqu'on voulut mettre en exécution le projet nouveau d'établissement de marine, sur le pied d'un service réglé dans lequel on ne parviendrait aux honneurs et au commandement que par les grades et par le mérite, on crut [ne] devoir conserver à don Pedro, qui exerçait cette ancienne charge, que les honneurs militaires, les émoluments et droits pécuniaires, sans qu'il se pût mêler en rien de la nouvelle marine, qui n'est commandée, depuis qu'elle a pris une forme certaine, que par ses généraux, dont elle foisonne déjà. On prit dans le commencement quelques officiers de la marine de France, qui commandèrent des vaisseaux espagnols avec la permission du roi, pour aller dans la mer du Sud, ou sur les côtes de Carraque, tant pour escorter les flottes d'argent que pour agir contre les interlopes ; ceux de ma connaissance étaient MM. de Martinet, de La Jonquière, etc. Ils parvinrent aux grades d'Espagne, le premier y ayant eu le grade de chef d'escadre, en même temps que celui de simple lieutenant en France. On leur associa un nombre d'officiers espagnols, dont plusieurs gens de qualité, qu'on désira d'y placer dès ces temps-là, et tout

24 Ici, M. d'Albert semble faire une confusion entre don Francisco Fernández de la Cueva y de la Cueva (1666-1733), capitaine général de la mer, et don Pedro de los Rios, comte de Fernán-Nuñez (1677-1734), capitaine général des galères (Francisco de Paula Pavía [dir.], *Galería biográfica de los Generales de Marina*, Madrid, Imp. F. García y D. Caraver, 1873-1874, t. I, p. 541 sq.)

ce qu'on put rencontrer de sujets de toute nation, qui commencèrent ce premier établissement.

Le cardinal Alberoni l'avait si fort enflé en 4 jours, qu'il le crut en état de soutenir son entreprise de Sicile, et de prêter le collet en 1718 aux vaisseaux anglais, projet qui eut le succès tel qu'on devait l'attendre de gens sans expérience, sans équipages ameutés, enfin d'un corps formé de pièces rapportées, et très mal cousues ensemble. L'honneur de ces marins reçut, par leur misérable défense, un échec aussi considérable que la perte du roi d'Espagne fut grande, puisque tous ses vaisseaux furent pris devant Syracuse, et conduits par les Anglais au Port-Mahon ; M. de Cartagnette²⁵, ancien marin, qui les commandait, voulut se défendre, mais il fut très mal secondé, et presque abandonné par la pluralité des capitaines et des équipages.

Le marquis Mari²⁶, Génois de nation, qui s'était engagé et avait fait son marché avec l'Espagne en 1713 aux conditions qu'il aurait le grade de chef d'escadre, dont il faisait les fonctions en commandant 4 vaisseaux espagnols au siège de Barcelone en 1714, se trouva dans cette déroute, de laquelle il ne sauva que sa vaisselle ; il n'en est pas moins devenu l'ancien lieutenant général et a commandé longtemps le corps, il y a gagné de grandes sommes dans ses voyages des Indes, ou par ses appointements, il partit il y a deux ans pour son pays, d'où on compte qu'il ne reviendra plus, quoiqu'il conserve son rang ; il a peu de réputation, point de connaissance de métier, qu'il a commencé tard et qu'il n'a pas appris depuis.

Le second et le troisième lieutenants généraux sont MM. Corneço²⁷ et Pintao²⁸, l'un et l'autre retournés depuis peu vers les côtes de Galice ou de Biscaye, leur patrie à ce que je crois, l'un marin ancien, assez bon à ce qu'on dit, mais dans la caducité ; l'autre n'ayant de connaissance que du commerce des galions, fut transporté d'emblée chef d'escadre, sans mérite et sans naissance, et fut au retour de son voyage des Indes fait lieutenant général ; on m'a assuré que M. Corneço et lui étaient revenus très riches de pareils voyages, mais que l'un et l'autre étaient regardés aujourd'hui comme hors de service ; on ne compte plus sur eux, non plus que sur M. Mari, quoiqu'ils occupent encore les 3 premières places.

La Cour a fait depuis peu trois autres lieutenants généraux, dont M. Don Blas de Lesso²⁹ se trouve l'ancien, et celui qu'ils regardent comme le meilleur marin, et le plus capable, il est né dans la Biscaye espagnole, de naissance commune et

25 Don Antonio Gaztañeta (1656-1728), lieutenant général (*ibid.*, t. II, p. 2 sq.).

26 Le marquis de Mary (1680-1742), lieutenant général (*ibid.*, t. II, p. 423 sq.).

27 Don Francisco Javier Cornejo (1669-1750), lieutenant général (*ibid.*, t. I, p. 377 sq.).

28 Don Manuel Lopez Pintado y Almonacid, plus tard marquis de Torre-Blanca (1677-1745), lieutenant général (*ibid.*, t. III, p. 555 sq. ; t. IV, p. 329 sq.).

29 Don Blas de Lezo y Olavarrieta (1689-1741), lieutenant général (*ibid.*, t. II, p. 365 sq.).

sans bien de patrimoine, il a commencé à servir en France, garde de la marine en 1703, eut la jambe emportée au combat de 1704 sur le vaisseau de M. le comte de Toulouse, fut fait enseigne en 1705, et y a servi jusques au temps qu'il s'offrit et fut présenté par nos officiers qui s'engagèrent comme je l'ai dit, avec permission du roi, au service d'Espagne, [ce qui] lui attira une espèce de confiance, qui lui facilita un prompt avancement, ses voyages dans les îles occidentales et surtout à Pérou, où il a resté commandant 3 ou 4 navires contre les interlopes à la fin de la dernière guerre, lui ont donné les moyens de s'enrichir, et d'épouser à Lima une femme encore plus riche ; son opulence l'a enhardi à prendre avec la Cour à son retour, le ton de quelqu'un qui se croit nécessaire, il a fait en conséquence son marché avec le Premier ministre, qu'il a obligé de le joindre et de le mettre comme l'ancien à la tête des 2 lieutenants généraux qu'il avait nommés.

290

Ce premier ou quatrième officier général se trouve par là commandant de la marine, qu'il gouverne despotiquement, ayant accoutumé la Cour à lui mettre le marché à la main, il prend sur lui d'en exécuter ou suspendre les ordres, il est peu aimé dans son corps, et garde peu de mesure avec le gouverneur de Cadix, et autres commandants de terre, qu'il ne voit point ; on croit devoir le ménager, avantage qu'on peut avoir acquis à bon marché, lorsqu'on n'a que des compétiteurs qui n'ont rien fait, et peu vu ; celui-ci au combat naval près, n'a trouvé aucune occasion au service d'Espagne, qui ait pu le faire connaître, il a presque toujours navigué dans les Indes espagnoles, il passa les troupes et commandait l'armée navale à l'expédition d'Oran, il commande aujourd'hui celle qui sert à ce que disent les Espagnols d'épouvantail aux Anglais, dans leur Pontal ; le souvenir de son service en France le blesse, quoiqu'il doive sa fortune à cette circonstance, il parle en termes magnifiques de la force des vaisseaux, équipages, et de tout ce qui regarde la nouvelle marine qu'il commande, il soutient la dignité de son grade sur le même ton. C'est à lui que nous avons attribué avec justice, tous les dénis de saluts que nous avons ordre de demander et qu'on nous avait toujours rendus, sans que nous les eussions demandés, du grade inférieur au supérieur, aussi bien que le manquement de politesses dues en passant devant le pavillon de notre général. Nous avons cru aussi qu'il avait inspiré son esprit avantageux au plus grand nombre de ceux de son corps. Notre général et nous tous l'avons cependant prévenu lui et les siens et avons vécu avec les égards et apparences d'amitié qu'exige l'union des Couronnes, et la fraternité d'officiers de marine ; comme ils n'ignorent pas la façon de penser de leur roi, ils n'ont pas négligé de leur côté de paraître y répondre, et de remplir du moins la plupart des devoirs d'éclat ; plusieurs malgré leurs usages nous ont donné à manger, et ont vécu en société avec nous.

M. de Clavico³⁰, qui commandait les 7 vaisseaux revenus de Naples, suit M. de Lesso dans le grade de lieutenant général. Il a servi par terre, où il a commandé un régiment. Il était chevalier de Malte, il a de l'esprit à ce qu'on dit, beaucoup de présomption, se donne pour un général en attendant qu'il en ait fourni des preuves, ses camarades assurent qu'il n'a d'autre exploit que d'avoir fait saluer un marchand malouin nommé Dugué, qu'il fit là-dessus la méprise de ce négociant avec notre lieutenant-général de ce nom³¹, pour lequel il ne doit avoir qu'un respect infini ; méprise plus digne de compassion que de colère, si comme on nous en a assuré, il en a fait part à sa Cour sur ce ton-là. J'ai parlé de sa conduite à notre égard en faisant mention de son arrivée dans le port. M. le chevalier Torrès³² est le dernier lieutenant général, il nous a paru que c'était l'un de ceux contre lequel on parle le moins dans son corps. Il eut affaire il y a quelques années, commandant trois vaisseaux, contre trois vaisseaux anglais, ils se battirent puis se quittèrent, faisant leur route chacun de leur côté ; on nous parla diversement d'un combat aussi équivoque ; c'est du moins le seul parmi ces généraux qu'on nous ait dit s'être battu. Il commandait les galions qui se sont perdus l'hiver passé ; comme il a été fait lieutenant général à son retour, il y a lieu de croire qu'il n'y avait pas eu de sa faute, nous ne l'avons point trouvé ici, mais sur les relations qu'on nous en a fait, c'est peut-être le sujet duquel ils peuvent le plus espérer.

Le nombre des chefs d'escadre n'est pas à proportion des six lieutenants généraux, puisqu'il n'y en a que deux, l'un nommé M. Alderette³³, qui commande les vaisseaux qui sont restés à Naples, il a servi longtemps par terre, où il est parvenu de soldat, et a été mis dans la marine depuis peu ; ce doit être un brave homme, qui ne peut être habile dans le métier de la mer : M. de Regio³⁴, chevalier de Malte, est le second chef d'escadre, son frère aîné se nomme prince d'Elcampo Fiorito et grand d'Espagne, capitaine général par terre et fort bien à la Cour, son second frère³⁵ commande les galères d'Espagne, ils sont du royaume de Sicile, se sont attachés dès le commencement au roi Philippe V, qui les a tous comblés d'honneurs et de biens ; celui d'environ 40 ans est homme doux et sage, il a commencé à servir sur les vaisseaux en 1714 ou 15 ; il paraît s'attacher à son métier, dans lequel il peut

30 Don Miguel de Sada y Antillón, comte de Clavijo (1676-1764), lieutenant général (*ibid.*, t. I, p. 421 sq.).

31 Il s'agit bien sûr de Duguay-Trouin (1673-1736).

32 Don Rodrigo de Torres, plus tard marquis de Matallana (1687-1755), lieutenant général (*ibid.*, t. II, p. 427 sq.).

33 Don Gabriel Pérez de Alderete, marquis de Casinas (?-1739), chef d'escadre (*ibid.*, t. I, p. 297 sq.).

34 Don Andrés Reggio y Branciforte Saladino y Colonna (1692-1780), plus tard lieutenant général (*ibid.*, t. III, p. 263 sq.).

35 Don Miguel Reggio, frère du précédent (?-1737), lieutenant général des galères (*ibid.*, t. III, p. 259 sq.).

espérer d'y remplir longtemps les premières places, c'est le seul qui fasse quelque dépense et qui sauve les apparences de vivre selon son rang.

La diminution des chefs d'escadre sur 6 lieutenants généraux, prépare à la réduction des places de capitaines de vaisseaux, dont il n'y a que 8 ou 9 en tout, en comptant même M. le chevalier Pizarro³⁶, M. Giraldin³⁷, et un 3^e qui en a reçu les commissions pendant notre séjour.

La plupart de leurs plus gros vaisseaux sont par conséquent commandés par des capitaines de frégate, dont le nombre peut aller de 45 à 50 ; épargne d'hommes et d'appointements peu décente dans un corps que l'on veut rendre si brillant ; le surplus de leurs officiers sont lieutenants de vaisseau, lieutenants de frégate, enseigne de vaisseau, enseigne de frégate, en beaucoup plus grand nombre et en conséquence de l'esprit d'épargne du ministre. Ces officiers de tous grades sont au nombre de 300, généraux compris, dont plusieurs gens de condition, quelques-uns de noms connus et surtout plusieurs chevaliers de Malte, qui ont appris leur métier sur les vaisseaux de la Religion, c'est ce qu'ils ont de meilleur, qui fait leur principale force et se rendra vraisemblablement dans peu le parti dominant dans ce corps, même sur les Biscayens (qui ont pour chef M. Don Blas, dont la partie fournit à l'Espagne les meilleurs matelots et presque les seuls marins sur lesquels elle puisse compter), ils ont plusieurs étrangers, français, irlandais, dont la plupart ne doivent pas espérer d'avancer, et quelques gens de fortune, dont peu du métier.

L'établissement de 36 compagnies d'infanterie pour servir sur les vaisseaux ou à terre dans les ports, ou dans leur parc, de 100 hommes chacune en temps de paix, et de 120 hommes présentement, sont d'une grande ressource pour eux, les lieutenants de vaisseau en sont capitaines, comme chez nous, et les enseignes, lieutenants, chaque compagnie n'a que ces deux officiers ; mais par ce moyen, il s'est introduit du moins la moitié de ces officiers, c'est-à-dire 36, qui ont suivi leurs compagnies, et n'avaient servi que par terre ; quelques autres officiers de terre se sont par crédit ou par adresse introduits parmi le nombre de ces nouveaux marins, ce qui n'a pas été nuisible au bien du service, puisque la plupart des officiers de terre avaient du moins l'avantage sur les autres de connaître un peu la guerre et l'ordre du service ; les premiers ne sauraient même se plaindre qu'on leur ait fait injustice dès qu'on a été forcé d'augmenter aussi promptement leur nombre ; ils sont presque tous à présent au niveau pour la science du métier.

³⁶ Don José Pizarro (1689-1762), plus tard lieutenant général (*ibid.*, t. III, p. 187 sq.).

³⁷ Il s'agit d'un officier français passé au service de la marine d'Espagne, nommé « Girardin », « Gérardin » ou « Giraldin », dont le patronyme semble avoir été hispanisé en « Don Nicolás Gerardino ». Il était le capitaine de pavillon de don Navarro et commandait le *Real Felipe*, armé de 114 canons, lorsqu'il fut mortellement blessé au combat du cap Sicié, le 22 février 1744.

Leurs soldats mêmes, qui sont depuis quelques années toujours embarqués, sont devenus à demi matelots, plusieurs des leurs montent aux voiles, vont prendre des ris, et suppléent en quelque façon au manquement des matelots ; ce secours monte aujourd'hui à 4 320 hommes, et suffit presque avec les officiers marinières pour caréner leurs vaisseaux et les mettre en rade ; cette soldatesque a pour inspecteur un maréchal de camp des armées de terre, homme de réputation, ils ont une compagnie de bombardiers sur le modèle des nôtres.

La compagnie des gardes de la marine est de 150, fort belle jeunesse, dont la plupart de la meilleure noblesse, et grand nombre de chevaliers de Malte, on a grand soin de les instruire pour la guerre et pour la marine, ils ont des maîtres et sont à l'instar de nos compagnies des gardes de la marine, leur commandant est lieutenant général par terre, et est à la Cour. Le lieutenant nommé M. Marin, homme d'esprit et de mérite, est brigadier des armées par terre, il reste à Cadix aussi bien que l'enseigne, qui est capitaine de vaisseau, nommé M. Navarre³⁸, homme de mérite et habile ; cette troupe est peut-être ce qu'il y a de mieux établi et de mieux soutenu, leur école est à ce qu'on nous a dit plus forte pour la géométrie et science de la guerre que pour la marine, qu'ils n'apprennent guère mieux lorsqu'ils sont embarqués, par la négligence des capitaines, ou bien par la difficulté de pouvoir suffire à tout, sur des navires où le bon ordre ne saurait être encore établi, et dans lesquels ceux qui obéissent aussi bien que ceux qui commandent sont pour ainsi dire encore dans l'enfance ; la confiance de la nation, qui croit tout savoir, pourrait être un obstacle qui retarderait leur progrès dans la science de la mer. Les appointements de tout grade sont à peu près comme chez nous, hors pour leurs tables à la mer, qui ne sont payées aux capitaines que suivant notre ancien usage.

On les paye peu régulièrement, il leur est souvent dû plus de deux années ; lorsqu'ils sont nommés pour aller à la mer, on leur paye communément ce qui est dû du vieux, raison pour ne pas employer ceux auxquels on doit le plus, lorsqu'ils ne sont point appuyés. On nomme pour les voyages de l'Amérique ceux qu'on veut favoriser, récompenser ou enrichir ; aussi n'ont-ils tous que ce seul point de vue, un capitaine gagne ses 50 et 100 mille piastres dans un seul voyage, aux dépens souvent du service, et des particuliers allant et revenant des Indes ; se peut-il qu'ils ne courent pas après cette faveur ; que la Cour accorde suivant son bon plaisir ; moyennant quoi ceux qui en sont favorisés, revenant trop gras, négligent le métier, et bravent la Cour, qu'ils payent d'ingratitude. Les autres meurent de faim, et ne sont occupés que du but d'obtenir un voyage,

38 Don Juan José Navarro, plus tard marquis de la Victoria (1687-1772), devenu capitaine-général de la marine (*ibid.*, t. III, p. 871 sq.).

pour pouvoir se passer d'un service injuste ou ingrat. Ces deux extrémités de misère ou d'opulence pour l'officier général étant très préjudiciables au service. Leurs armements dans la Méditerranée ont été fréquents depuis quelques années, à cause de l'entreprise d'Oran, et des divers projets en Italie, mais ils n'y vont qu'avec répugnance, et point du tout contre les Algériens et Barbaresques, leurs ennemis perpétuels, qui font journellement des prises et des esclaves sur leurs côtes, et presque sous leurs yeux ; dégoût qu'ils souffrent avec une patience qui leur fait peu d'honneur, parce qu'il n'y a rien à gagner ; il faut croire que l'émulation les fera agir à l'avenir, jusqu'à présent il n'est que trop certain qu'ils les ont évités, et n'en ont pas pris un seul vaisseau.

Le nombre de leurs navires est aujourd'hui de 38 vaisseaux de ligne, dont un à trois ponts, de 114 canons, le plus grand peut-être qui ait été construit, très beau vaisseau, auquel on [n']a rien épargné ; ils ont deux autres vaisseaux de 76 ou 80 canons, dont celui nommé l'*Élisabeth* est l'un des plus grands et des plus beaux de son rang[⁷] de 70 canons, 28 de 66 à 50, dont tous peuvent entrer en ligne, 8 frégates, la plupart petites et mauvais bâtiments, et 4 galiotes à bombes, construites cette année.

Leurs navires en général sont forts de bois, percés un peu près, plusieurs sont beaux et bons, ils les disent bons voiliers, ils ont trois ou quatre constructeurs français, bons, et deux du pays, qui se sont acquis de la réputation, plusieurs de ces navires ont été construits à La Havane, où les bois sont très bons et en quantité, ils les ont eus par là à grand marché ; ils en ont construit aussi dans leurs ports, sur les côtes de Galice et de Biscaye, comme St. Andero, le Passage, le Ferrol : les bois de construction sont dans ces pays abondants et bons, aussi bien que ceux des environs de Cadix, depuis cette ville jusqu'à celle de Grenade, ces bois ont été employés à la construction de tous les navires faits ou raccommodés dans ce port ; les Espagnols content que les seules forêts d'Andalousie et de Grenade suffiraient pour la construction de 100 vaisseaux de ligne.

Suivant leur projet, Cadix doit être leur principal port et département de marine, leur dessein est d'en avoir deux moindres, l'un au Ferrol, côte de Galice, port qu'ils disent admirable, quoiqu'il leur ait été inconnu pour ainsi dire jusques aujourd'hui ; on peut l'aborder avec sûreté par toute sorte de vents, hors par un seul, pour lequel leur port de La Corogne sert d'abri. Il y a quelques magasins de finis dans ce département, et d'autres commencés, aussi bien que quelques ouvrages pour sa défense ; plusieurs de leurs navires doivent y aller désarmer à la fin de cette année, pour en ramener leurs matelots de ces cantons ; leur troisième département doit être à Carthagène, dans la Méditerranée, port très bon aussi, dont la situation heureuse pourrait fournir de quoi en faire, et sans grands frais, l'un des meilleurs de cette mer, il n'y a dans ce dernier aucun vaisseau encore.

Celui de Cadix est le seul par conséquent où résident aujourd'hui leur marine et tous leurs navires, quoique leur parc ou arsenal soit à peine commencé ; le séjour d'une ville comme Cadix est peu convenable pour un département de marine, il est dangereux pour l'éducation de la jeunesse, extrêmement incommode et coûteux pour tous en général ; séjour [qui] ne peut que fournir matière à des disputes fréquentes, dans une ville aussi importante, où dans les temps ordinaires il y a 10 mille hommes de garnison ; on remédierait pourtant avec facilité à cet inconvénient en établissant département au village de Port Réal, et le joignant au parc, qui n'a nulle dépendance des capitaines généraux et gouverneurs de terre.

Le parc, qu'ils nomment le [*sic*] Carraque, a été placé dans le fond du Pontal, du côté de Port Réal, le long du canal qui ferme l'île de Cadix, jusqu'au pont de Suasse, quoique ses magasins ne doivent pas occuper, suivant leur projet, toute l'étendue de ce terrain, sa juridiction ou pour mieux dire celle de la marine ; indépendante du capitaine général, qui réside à Ste Marie, et du gouverneur de Cadix, qui commande dans son île, commence à l'ouvert du canal, du côté de Port Réal, jusqu'au pont, avec une certaine étendue séparée par des limites qu'on y a placées.

La plupart des connaisseurs auraient voulu placer cet établissement au Trocadéro, lieu spacieux, près les forts de Matagorde et de St. Louis, et entre le Pontal et le port, dans lequel se trouve un canal où sont actuellement les vieux galiots, sur un terrain élevé et fermé, susceptible par sa grandeur et situation, de recevoir sans le secours des pilotis et sans grande dépense, toutes les formes qu'on aurait voulu lui donner, pour canaux et magasins de toute espèce ; lieu à portée également de tout, et où, quoique hors de l'île de Cadix, on aurait pu aborder, même pendant les plus fortes médines, vent extrêmement commun, et qui souffle avec tant de violence qu'il interrompt tout armement de vaisseaux, quelque pressé qu'il soit, on aurait pu alors en cas de besoin y passer à l'aide d'un cordage qu'on aurait porté du fort de St. Laurent à celui de Matagorde. M. de Patiño n'objectait à ces raisons que la crainte du bombardement, le passage des vaisseaux entre la ville et le fort de Ste Catherine n'étant pas assez étroit ni défendu suffisamment pour empêcher l'approche des galiotes ; à quoi pourtant il y aurait eu moyen de remédier par un fort, ou simple batterie, sur les Porques ou sur le Diamant, et autres voies. Peut-être que cet avis reçut son exclusion par don Pedro de Losrios, qui le proposait, le ministre, alors intendant, ne l'aimant pas.

On commença la Carraque dans le lieu où elle est, éloignée de près de 3 lieues de l'endroit d'où les vaisseaux peuvent être en parage pour doubler la pointe de St. Sébastien pour sortir de la baie, on a eu à travailler sur un terrain bas, que les marées des équinoxes inondaient absolument, le fond du canal qui la

borde, et par lequel seul on peut y aller est vase molle et gluante, qui en bouche presque le passage, par lequel les galions de 100 canons entraient et pouvaient aller armés, il n'y a pas 100 ans, s'amarrer sur les arches du pont de Suasse, qui est à plus d'une demi-lieue dans ce canal ; au lieu qu'aujourd'hui les moindres vaisseaux ne sauraient entrer du Pontal devant la porte du parc, qui est vers le commencement du canal, ni sortir de ce canal par le Pontal, qu'avec leur lest, les gros vaisseaux n'en peuvent conserver qu'une partie, leur armement ne se fait par là qu'à une lieue des magasins, occasion à des grands frais, à des accidents et à des retardements certains.

Il leur a fallu relever et soutenir ce terrain à l'aide des pilotis, sur lesquels ils ont élevé des murailles qui se croisent pour soutenir un remplissage de terre, pierres et vase, qu'on jette dans le moment qu'on la retire, avec des cure-ports, laquelle par leur bonheur se pétrifie, pour ainsi dire, et forme leur terrain en creusant et nettoyant leur canal. Ils ont par ce secours commencé avec moins de peine un quai devant la porte du parc, qui se prolonge, et dont la pointe s'arrondit en suivant le canal qui monte vers le pont de Suasse, ils doivent le relever, ce qui n'est pas fini encore, deux pieds plus haut que ne montent les marées des équinoxes, et former sur l'angle dans l'arrondissement une batterie de canon qui les garantira de l'inondation plus que des insultes des ennemis, si par malheur pour eux, il en venait à ce point-là. Cet ouvrage est suffisamment élevé à présent pour les garantir des grandes malines.

Ils ont des magasins pour plusieurs vaisseaux, un magasin général, un parc d'artillerie, les maisons du capitaine de la Carraque, et de l'intendant ; quelques hangards et plusieurs huttes pour mettre les soldats et travailleurs à couvert, des forges, etc., mais quoiqu'ils aient dépensé déjà de fort grandes sommes, il n'y a pas la 50^e partie, de leur aveu, de fait.

Ils carènt leurs vaisseaux dans un canal de traverse, peu profond, qu'ils ont creusé avec deux cure-ports, en façon que le vaisseau de 114 canons y est placé, et y trouve suffisamment d'eau en basse mer, divers canaux doivent entourer la Carraque, la couper, et servir à l'utilité et facilité des travaux d'un parc qui doit suffire pour tous leurs vaisseaux et davantage encore, suivant le plan joint à ce mémoire, mais dont ils ne sauraient voir la fin que par une dépense immense, quoiqu'ils ne comptent pas qu'il faille des quais des deux côtés de tous leurs différents canaux, sans quoi pourtant ils leur seront inutiles et leur dépenses en pure perte ; puisque ce qu'ils pourront ôter de vase par le moyen des cure-ports sera remplacé presque dans l'instant par celle des côtés ; il est à craindre même que s'ils négligent, comme ils ont fait jusqu'à présent, de fortifier par pilotis et quais les deux pointes qui forment le premier passage en entrant du Pontal, ce passage ne se comble au point qu'ils ne seront plus à temps d'y remédier, et que la vase ne les gagne sans ressource.

M. de Patiño a paru jusques aujourd'hui avoir extrêmement à cœur cet établissement. On y travaille toujours à grands frais, malgré les dépenses des armements extraordinaires, lesquelles dépenses montent beaucoup plus haut que dans les autres pays, la paye des moindres ouvriers étant de 40 sols de notre monnaie, et les plus fortes des principaux maîtres de 6 livres tournois par jour. On entretient à la Carraque, pour les différents travaux, tous les ouvriers charpentiers, calfats, menuisiers, forgerons, etc., les maîtres, tous les officiers marinières nécessaires, pour l'armement des vaisseaux, à proportion du nombre qu'on en veut armer ; tous les matelots, autant qu'ils en peuvent ramasser, et un grand nombre de soldats de marine, tant pour la garde des différents postes que pour le travail ; tous ensemble y mangent, y couchent, ils y avaient pendant notre séjour plus de 800 personnes ; et en même temps beaucoup plus de besogne que d'ouvriers, les 25 ou 30 vaisseaux qu'ils avaient armés cette année étant une charge exorbitante et au-delà de leur force.

Mais en supposant que les travaux à faire fussent finis, et qu'ils n'eussent que peu de vaisseaux à armer, ils [ne] seraient pas moins obligés d'y payer et garder tous les officiers marinières nécessaires pour l'armement et service de leurs navires, sans quoi ils se disperseraient et ils n'en trouveraient plus dans le besoin, la plupart étant étrangers, cherchant à vivre partout, si bien que pendant la cessation des paiements, le tout se disperse, en façon qu'il est très difficile et encore plus coûteux de les rassembler. Leur disette de matelots est encore plus grande, ils ont très peu de gens établis à Cadix, ou sur leurs côtes, qui le soient ou puissent le devenir ; ils sont par conséquent obligés de ramasser et de payer tout ce qu'ils en peuvent payer de toute nation, et de les garder sévèrement dans la Carraque, et lorsqu'ils les ont embarqués, de tenir toujours 4 sentinelles sur leurs ponts en rade, de crainte qu'ils ne leur échappent. Ils en trouvent facilement pour leurs voyages en Amérique, où tout Espagnol et autre veut aller, mais dont la plupart restent ou périssent en chemin, ou recueille de quoi se passer du travail.

Cet établissement de la Carraque est conduit par M. Bonet, capitaine du port et de leurs vaisseaux, il est français, né à Cassis en Provence, il a navigué et a été longtemps corsaire à Malte, où il a armé et commandé plusieurs vaisseaux, il y était marié, et a conduit depuis à Cadix sa femme et des enfants qui servent dans la marine, il est homme de mer, d'un grand travail, mais quoique intelligent et habile, il n'est pas possible qu'un homme qui a eu peu d'éducation et qui n'a travaillé qu'en petit, puisse suffire à une aussi forte besogne ; il a fait son marché et ne dépend que du Premier ministre, auquel seul il s'adresse, il a avec lui quelques officiers de port qu'il a choisis pour le soulager, et qu'il nourrit aussi bien que les officiers de garde et autres ayant le détail ou inspection sous lui ; son détail et son profit sont je crois proportionnés, il compte être fait officier général au premier jour ; le sieur Bonet a secoué le joug des officiers de plume dans

son parc, où rien ne se fait que par son ordre et sur ses billets, il est chargé seul des travaux du parc, de ses ouvrages et bâtiments, de sa conservation, radoubs, carènes et armements des vaisseaux, dont il répond seul jusqu'à ce qu'il les ait fait remettre dans le Pontal, entre les mains des généraux ou capitaines nommés pour les commander, sans qu'ils aient rien à y voir auparavant ; cette confiance en quelqu'un qu'on croit intelligent paraît peut-être nécessaire pour former un établissement, mais une pareille autorité dans la suite, et un aussi grand détail séparé de celui du commandant, ne pourrait que causer, à ce qu'il me paraît, du retardement et un préjudice considérable au bien du service.

M. Bonet paraît s'acquitter fort bien de ses différentes fonctions, à la dépense près, mal auquel on ne saurait remédier et qui est au point qu'on nous a assuré que la carène d'un seul navire coûtait jusqu'à 30 mille piastres, que les consommations de leurs vaisseaux étaient passées au triple des nôtres par le peu de liaison qu'il y a entre les diverses personnes chargées des différents détails et fournitures, ou par le peu de soin de ses nouveaux capitaines ou officiers mariners ; le capitaine du port m'ayant assuré qu'il n'y avait pas de vaisseau dans le Pontal, dont la plupart ne sont pas sortis, qui n'eût usé en 3 mois, 3 câbles et 3 jeux de voiles, qu'ils ont laissé pourrir ou gâter ; leur peu de soin et de précaution en général est si outré, que [le] même capitaine de port, nous montrant un vaisseau de 50 canons nommé l'*Incendio*, qu'il faisait caréner, nous assura qu'on l'avait renvoyé seul des Indes en Europe, avec 3 millions 500 mille piastres, ayant son grand mâât pourri, presque tous ses principaux membres dans le même état, ou endommagés, un doublage de 5 à 6 années, pas un brin d'étoupe dessous entre ses bordages, ouvert presque de tous côtés, ses voiles pourries, en un état enfin dans lequel on n'oserait pas envoyer le moindre bâtiment sur nos côtes.

Les boulangeries et magasins des vivres, qui ne sont placés encore que sur le plan de la Carraque, en sont à présent éloignés et placés dans un lieu spacieux et commode du Pontal. La partie des vivres et des munitionnaires de leur marine est d'une très grande dépense, on nous a assuré que le roi devait aux fermiers 800 mille piastres, et qu'à cause de la dette il leur en payait presque le double de la valeur par année, les boulangers et la plupart des employés dans ces magasins sont français, aussi bien que dans leur parc. Il y a trois poudrières, à une distance raisonnable de ces magasins des vivres, bâties nouvellement avec toutes les précautions nécessaires, et un chantier pour la construction, assez éloigné dans le Pontal, en attendant que le tout soit réuni comme il doit l'être suivant le plan de la Carraque.

Ils tirent leurs canons de fer, dont ils ont la quantité suffisante pour leurs vaisseaux, et de même calibre que les nôtres, d'un lieu en Galice à ce que je crois, où ils ont établi une fonderie qu'ils tiennent aussi bonne que la nôtre de St. Gervais, ils sont un peu plus forts de matière, mais bons et à l'épreuve ;

les Espagnols tirent, à ce qu'ils m'ont dit, aussi de leur cru la plus grande partie de ce qui leur est principalement nécessaire.

On aura sans doute remarqué dans ma relation :

1. Ce qui manque dans le corps d'officiers, où il y a peu de sujets, peu ou point d'émulation ; point d'union, car ils se déchirent les uns les autres, d'une façon indigne, peu d'ordre et d'arrangement dans leurs armements pour amener leurs équipages, composés presque tous d'étrangers ; les inconvénients causés par l'intérêt dans leurs voyages des Indes, ou qui en sont la suite, mal d'autant plus grand qu'il les éloigne de toutes les autres campagnes, et surtout de la guerre contre les Algériens et Barbaresques, qui seule pourrait former leurs officiers et leurs équipages ; 2. le peu qu'il y a de fait dans leurs ports en magasins, arsenaux, et en total pour fournir et entretenir une aussi forte marine ; 3. l'extrême et exorbitante dépense, seul moyen employé jusques aujourd'hui, et dont la moindre diminution culbuterait la machine, en en détachant ceux que le seul intérêt y retient ; le 4^e et le principal manquement, celui auquel il paraît impossible pour ainsi dire qu'ils puissent remédier, c'est celui des matelots, que le seul commerce peut entretenir, sans quoi le poids pour l'État est presque insoutenable ; les Espagnols n'en font aucun, pas même celui de leurs propres Indes, qui diminue plutôt qu'il ne leur fournit des sujets ; ils n'ont pas des pêcheurs suffisamment sur leurs côtes, ceux de Provence viennent pêcher à Cadix et dans les lieux où il y a à gagner, aussi n'ont-ils de ressource chez eux qu'en prenant de force quelques malheureux aux environs de Cadix, gens inhabiles, courte ressource d'ailleurs dans un pays dépeuplé ; leur côte de Galice et de Biscaye leur en fournissent, et leurs meilleurs ; leurs vaisseaux venant du Ferrol les leur amènent ; la Catalogne et Majorque en peuvent fournir aussi en petite quantité, mais non sans grande peine et dépense pour les transmacher [*sic*] et payer à proportion du déplacement, le reste de leurs côtes de la Méditerranée est presque désert, les Barbaresques y font journellement des esclaves, peu de ceux qui se hasardent sur des bateaux leur échappent et ils rechassent même dans les terres la plus grande partie de ceux que la commodité des côtes y attirait. Cette disette de matelots me paraît le plus grand obstacle à surmonter, le plus habile ministre pourrait-il y suppléer ; d'ailleurs, marine sans commerce, commerce sans marine seront tôt ou tard culbutés, et doivent marcher en égalité et proportion, à ce que je crois, pour l'utilité d'un État bien gouverné.

Je crois devoir conclure encore de tout ce qui a été déduit qu'en cas de guerre contre les Anglais, ou puissances maritimes, nous ne devrions rien éviter avec plus de soin que de joindre nos vaisseaux avec les leurs ; la confiance et l'union, suivant leurs préjugés et les nôtres, se rencontreraient peu ; il serait inutile de s'en flatter. Leurs opérations passées ne prouvent que trop le peu de secours que

nous en retirerions ; quoiqu'il en pût arriver le bien viendrait d'eux et tout le mal de notre part, ainsi tout à perdre, rien à gagner.

Il paraîtrait convenable, et plus utile que chacun fît ses opérations à part, les leurs seraient déterminées par leurs intérêts, et ils auraient plus de besoin qu'ils n'en pourraient peut-être soutenir à défendre leurs côtes du Mexique, qui exciteraient sans doute pendant la guerre la cupidité des Anglais ; les Espagnols auraient le secours de leurs ports, dans des mers qu'ils doivent connaître. Ils demanderaient le nôtre au cas qu'ils en eussent besoin, ce qui nous mettrait alors dans une situation différente à leur égard ; de notre côté diverses escadres, quoiqu'en moindre nombre de vaisseaux que nos ennemis, et le secours des armements particuliers en course contre eux nous suffiraient pour leur nuire, et peut-être même pour détruire leur commerce, seul moyen de réduire cette nation dans le rang qu'elle doit tenir dans l'Europe [...].

DE L'ENTREPRISE SCIENTIFIQUE ET MÉMORIELLE
 AU TRÉSOR HISTORIQUE : LA COLLECTION DE COPIES
 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE ET SON ÉPOQUE

Alexandre Jubelin

L'étrangeté des caractères et de la forme des lettres, les fréquentes abréviations aujourd'hui désuètes, l'orthographe atroce et vicieuse propre à l'époque où il n'en existait pas de système stable et les termes de marine archaïques, ainsi que d'autres considérations semblables concernant les papiers anciens, font avancer dans les copies à un rythme très lent et haché, ralentissant les copieurs avant qu'ils ne parviennent à lire et à acquérir le sens de ce qu'ils doivent écrire¹.

Cette description faite en 1790 par le jeune officier de marine Martín Fernández de Navarrete, chargé d'une mission dans les archives espagnoles, pourrait sans doute être reprise terme à terme par bien des historiens d'aujourd'hui, confrontés aux difficultés des documents des XVI^e et XVII^e siècles : difficultés paléographiques et lenteur de lecture ne se sont guère améliorées depuis. La conscience de cette difficulté surgit ainsi dès la fin du XVIII^e siècle, et c'est pour remédier à ces difficultés, ainsi qu'à celles propres aux archives espagnoles (notamment le désordre et l'éparpillement) que la « commission Navarrete » est lancée par le pouvoir royal espagnol en 1789. Celle-ci s'inscrit dans un cadre idéologique plus général, qui vise à redonner du lustre à une marine espagnole désormais en retrait sur le plan européen – objectif porté par le ministre de la Marine d'alors, Antonio Valdés, et par le savant et marin José Mendoza y Ríos², qui lancent dans cette perspective un projet de collecte d'information scientifique et technique à l'échelle européenne. Mais la porosité des différentes sciences

- 1 Lettre de Fernández de Navarrete à Valdés, 12 septembre 1790, AGMA, histórico, leg 4835 – cité par Julio F. Guillén Tato, « Cómo y por qué se formó la colección de manuscritos de Fernández de Navarrete », dans *Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*, Madrid, Inst. Histórico de Marina, 1946, p. XII.
- 2 Celui-ci, encore un jeune homme à l'époque (il est né en 1763), s'était déjà fait connaître par la publication d'un *Tratado de navegación* en 1787. Il devait devenir par la suite une référence sur les questions de calcul astronomique appliqué à la navigation (en proposant notamment une méthode originale de calcul de la longitude par les distances lunaires) – avant de s'installer durablement en Angleterre.

(notamment entre l'histoire et les nécessités des expéditions scientifiques), ainsi que son articulation au domaine politique de l'époque amènent rapidement à la constitution d'un volet historique à ce mouvement, qui se met en place autour de la personne de Fernández de Navarrete et de sa mission, laquelle s'étend jusqu'à en venir à constituer aujourd'hui (avec ses prolongements) l'une des sources historiques primordiales pour l'histoire de l'Espagne et de la mer à l'époque moderne³.

UN PROJET SCIENTIFIQUE DEVENU HISTORIQUE

302

Lorsqu'en 1789, le ministre de la Marine Antonio Valdés répond favorablement à une proposition de José Mendoza y Ríos d'effectuer un voyage à travers l'Europe afin d'étudier les technologies maritimes des différentes puissances européennes (et notamment les chronomètres de marine), l'entreprise apparaît en pleine continuité avec la politique espagnole de rattrapage maritime au XVIII^e siècle. Le plan, qui date de 1788⁴, vise en effet à partir parcourir l'Europe pour observer l'état des marines européennes, ainsi qu'au passage à constituer un routier général des côtes d'Europe, et surtout réunir et recopier différentes tables de navigation – enjeu crucial, dont Mendoza y Ríos allait devenir quelques années plus tard une référence⁵. Le projet se place ainsi tout à fait dans le prolongement, à trente ans d'écart, des entreprises de Jorge Juan et Antonio de Ulloa, eux-mêmes tout à la fois marins et scientifiques, qui avaient été commissionnés séparément par le marquis de la Ensenada, en 1748 et 1751, pour une mission d'observation semblable, en destination de l'Angleterre notamment⁶.

C'est alors que se produit le basculement qui fit passer un projet scientifique dans la logique des circulations d'information de l'époque vers une entreprise historique et mémorielle d'ampleur : avant de partir, José Mendoza y Ríos suggère au ministre Valdés d'ajouter à la bibliothèque des documents qu'il rapporterait de sa mission un volet historique touchant à l'histoire maritime de l'Espagne. Il s'agit alors d'impliquer « divers officiers de marine, avec un bagage

3 Ces fonds ont déjà été éloquemment décrits en espagnol par certains fonctionnaires du Musée naval de Madrid – et notamment par les travaux de Julio F. Guillén Tato et de Dolores Higuera Rodríguez, sur lesquels cette contribution s'appuie largement.

4 Lettre du 28 février 1788 de Mendoza y Ríos à Valdés, AGMAB, section « Archivo Histórico », leg. 4 835. Cité par Dolores Higuera Sánchez « La colección Fernández de Navarrete del Museo Naval », *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n° 53, 1995, p. 36-38

5 Notamment à travers sa *Colección de tablas para varios usos de la navegación*, parue en 1800, qui devient un ouvrage de référence rapidement traduit.

6 Voir dans le présent ouvrage l'article de Carmén Torres López, « Musées, bibliothèques et archives », p. 189.

d'humanités suffisant » afin, comme le résume Julio Guillén, qu'ils partent recopier partout où il le faudra en Espagne « les fonds manuscrits inédits que l'on pourra trouver dans les Archives royales comme dans des archives privées, qui soient dignes de la curiosité de l'érudit qui quelques années plus tard devrait rédiger l'*Histoire de la marine* qui faisait tant défaut, ainsi que pour servir de repères pour les capitaines qui partiraient en voyage d'explorations⁷ ». Le projet a ainsi une perspective pratique immédiate : il s'agit d'établir un état des lieux fiable des différents voyages d'exploration espagnols du xvi^e siècle, quelque peu tombés dans l'oubli, afin de fournir une base solide pour les expéditions et projets ambitieux qui se profilent à l'horizon – au premier rang desquels l'expédition Malaspina, partie en 1788 pour parcourir les possessions espagnoles outre-mer. Et il s'augmente en outre d'une perspective d'exaltation de la marine espagnole, qui ne peut que plaire à Valdés, grand défenseur d'une synergie entre sphère scientifique et objectifs politiques⁸. Le projet historique peut dès lors prendre forme, assuré de financement par ses objectifs immédiats, et par son association avec une entreprise aussi stratégique pour la politique militaire espagnole que l'est le voyage européen de Mendoza y Ríos.

Il reste à trouver les hommes pour l'affaire, à la fois tenants de l'institution militaire et aptes à la tâche. Valdés et Mendoza y Ríos se tournent vers un jeune enseigne de vaisseau de vingt-cinq ans, expérimenté au combat sur mer depuis le début des années 1780 : celui-ci se trouve alors détaché à la compagnie de garde-marines de Carthagène pour un cursus scientifique avancé, et avait déjà fait connaître son goût pour les belles-lettres à travers sa présence sur la scène littéraire et poétique locale⁹ Martín Fernández de Navarrete. Le texte de l'ordre royal du 15 octobre 1789 qui lui est adressé résume ainsi l'objectif de la mission :

Le roi ayant souhaité la formation d'une bibliothèque de la Science navale sur le conseil du capitaine de frégate Josef de Mendoza y Ríos, Sa Majesté a décidé que seraient rassemblés à l'intérieur de celle-ci les manuscrits relatifs à la marine qui existent dans les archives de Séville, de Simancas et du monastère royal [de

- 7 Julio F. Guillén Tato, « Cómo y por qué se formó la colección de manuscritos de Fernández de Navarrete », art. cit., p. ix. Guillén fait ainsi référence à divers projets éditoriaux en ce sens qui se multiplient dans la décennie 1780, comme celui d'un *Dictionnaire maritime* ou d'une grande *Histoire de la marine*, lancés notamment par un ami proche de Navarrete, José Vargas Ponce (voir infra), mais qui n'ont alors pas encore reçu d'assentiment royal.
- 8 Voir María Dolores Higuera Rodríguez, « El marino ilustrado y las expediciones científicas », *La marina de la Ilustración : ciclo de conferencias*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1988. p. 105-118.
- 9 Jesús Cañedo Fernández, « Martín Fernández de Navarrete, crítico literario, un joven marino y la literatura a finales del siglo xviii », dans Eugenio de Bustos (dir.), *Actas del Cuarto Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas : celebrado en Salamanca, agosto de 1971*, Salamanca, Universidad de Salamanca, t. I, 1982.

l'Escurial] ; et vous fait à cette fin mission de passer dans ces lieux, de reconnaître ces archives et de tirer des copies de ces dits documents.

L'ordre comporte par ailleurs le début des moyens matériels attachés à cette mission : pour l'heure, une simple double solde pour Navarrete augmentée de la prime d'embarquement, afin de pourvoir à ses frais courants et de rémunérer un copiste. Puis suit, treize jours plus tard, une lettre détaillée de Mendoza y Ríos¹⁰ qui énonce les principales consignes devant diriger l'entreprise archivistique qui commence. Cette longue missive s'applique notamment à établir le contrôle¹¹ de l'activité de Navarrete, mais elle énonce aussi avec une précision étonnante les modalités de classement à adopter dans ces copies – indiquant par transparence l'état déplorable des fonds que Navarrete allait être amené à fréquenter :

304

Comme les papiers des différents corps de marine vous apparaîtront indifféremment, il est important que vous gardiez un ordre commode pendant que vous recopiez. Pour cela vous classerez ces papiers par articles, par exemple « Arsenaux » : vous devrez alors réunir toutes les ordonnances se rapportant à leur création et à leur évolution, ainsi que la liste des différents chefs, maîtres de construction, les règlements de maîtrise, etc.

Après un retard dû à l'état de santé vacillant de Navarrete, la mission se met en route à l'hiver 1790, vers le palais des marquis de Santa Cruz¹².

UNE ENTREPRISE DE LONGUE HALEINE

Il convient de s'attarder sur cette dimension de pérégrination, intimement associée à la mission, qui montre l'extrême dispersion et l'absence totale d'archivage méthodique des documents relatifs à la marine à la fin du XVIII^e siècle – absence de centralisation qui dénote aussi l'intense intrication de tout l'État et la noblesse espagnols avec les affaires de marine. Tout au long des lettres de Navarrete, on constate ainsi que les documents relatifs aux affaires maritimes proviennent d'une immense variété d'organismes (conseils royaux, Casa de Contratación, vice-royautés) et sont conservés dans un grand éventail de dépôts (des monastères royaux aux châteaux familiaux des grands amiraux, en passant par les bibliothèques de Madrid), souvent très éloignés géographiquement – et

¹⁰ Conservée aux archives privées des marquis de Legarda, à Abalos – citée par Julio F. Guillén Tato, « Cómo y por qué se formó la colección de manuscritos de Fernández de Navarrete », art. cit., p. v-vi

¹¹ Par des rapports détaillés des copies effectuées tous les quatre mois, et adressés à Mendoza y Ríos en personne.

¹² Situé à Viso del Marqués, près de Ciudad Real, ce palais est d'ailleurs devenu aujourd'hui le siège des archives générales de la marine.

la mission Navarrete est amenée à sillonner littéralement la Péninsule de long en large, de Saint-Sébastien à Cadix.

C'est ainsi au cours des années 1791 à 1793 que la mission Navarrete bat son plein, allant de la Bibliothèque royale aux fonds d'archives particuliers. Celle-ci est parfois sollicitée pour des requêtes précises, confirmant encore une fois l'articulation de l'entreprise mémorielle et de soucis plus pressants : ainsi pour l'expédition Malaspina, il lui est demandé de rechercher dans les archives du duc de l'Infantado la relation de voyage de Lorenzo Ferrer Maldonado, qui fait état d'un prétendu passage du Nord-Ouest¹³, faisant la liaison par le Nord entre Atlantique et Pacifique – ce qui sera de fait un nouvel objectif assigné en plein milieu de la mission Malaspina, qui la fera monter jusqu'à l'Alaska. Mais le quotidien de la recherche se déroule sur un temps plus long, et on voit ainsi passer Navarrete et ses compagnons par les châteaux des grands protagonistes de l'aventure navale espagnole des XVI^e et XVII^e siècles, qui avaient conservé les documents relatifs à leurs activités : Santa Cruz, Medina Sidonia, Villafranca ou encore le duc d'Albe. À quoi il faut ajouter les fonds publics comme les documents conservés au palais de l'Escorial ou à la Bibliothèque royale de Madrid, mais aussi les documents laissés par les jésuites expulsés en 1767 dans la bibliothèque de San Isidoro.

Navarrete est en cela épaulé par un personnel mobilisé à son service : après avoir réclamé dès 1790 de la main-d'œuvre supplémentaire par rapport à l'unique copiste que lui accordait l'ordonnance royale originelle (des hommes si possible formés au vocabulaire et aux soucis de la marine et émanant donc du ministère)¹⁴, celui-ci se voit adjoindre différents aides en 1790¹⁵ puis 1792 lorsqu'il les demande – selon une promptitude bureaucratique qui ne laisse de surprendre, comme le note Dolores Higuera Rodríguez¹⁶. Au maximum de l'activité de la mission, sont ainsi à la tâche six personnes à plein temps¹⁷, supervisées et épaulées par Navarrete, qui n'arrête pas pour autant de mettre la main à l'ouvrage : l'omniprésence de son élégante écriture dans les copies montre qu'il prend sa part du travail – tout en s'occupant en parallèle d'acheter autant d'imprimés originaux qu'il le peut pour augmenter la collection. Il prend

13 C'est aussi l'occasion de découvrir la version originale du *Journal* de Colomb (utilisée et recopiée par Las Casas au XVI^e siècle).

14 Lettre à Valdés du 2 juin 1790, cité par Julio F. Guillén Tato, « Cómo y por qué se formó la colección de manuscritos de Fernández de Navarrete », art. cit., p. x.

15 En 1790, son premier adjoint stable est José de Basterrechea, fonctionnaire au ministère, qui allait bientôt devenir le bras droit de Navarrete et le pilier de cette mission, jusqu'à assurer les fonctions de supervision lors des absences de Navarrete.

16 Dolores Higuera Sánchez « La colección Fernández de Navarrete del Museo Naval », art. cit., p. 48.

17 Rapport du 3 juillet 1796 de Navarrete sur les différents copistes à son service. Cité par Julio F. Guillén Tato, « Cómo y por qué se formó la colección de manuscritos de Fernández de Navarrete », art. cit., p. XXI.

même le soin – conformément aux instructions de Mendoza y Ríos – de vérifier toutes les transcriptions de ses subordonnés et contresigner toutes les copies pour éviter toute erreur, signe du souci permanent de l’exactitude dans la fixation de documents si importants.

LA CONSCIENCE D’UNE TÂCHE IMPORTANTE

Une autre dimension est en effet constante dans toute cette mission : l’extrême conscience de l’importance de la tâche entreprise, qui n’échappe à aucun des acteurs de l’aventure.

C’est tout d’abord le cas du côté des décideurs. Le ton en est donné dès les premières consignes de Mendoza y Ríos, qui ne laisse pas de doute sur le caractère stratégique de cette entreprise à ses yeux :

306

Afin qu’en aucun cas ne se gâchent les fruits de votre important travail, ni que se trouvent mises en échec les idées du ministère par l’usage sinistre que l’on pourrait faire de tels documents, il est de la plus haute importance que vous ne diffusiez en aucune manière vos travaux, et vous devez considérer indispensable qu’aucune de vos copies ne sorte de vos mains sous quelque prétexte que ce soit, et ne jamais satisfaire la curiosité d’autres sujets que ceux qui en seront autorisés par un ordre supérieur¹⁸.

On perçoit déjà ici une conscience du danger de l’utilisation qui pourrait être faite de ces archives, sans doute dans l’esprit de lutter contre ce que l’on nommera ultérieurement la « légende noire » espagnole. Mais surtout ces considérations replacent cette mission archivistique dans son contexte réel, à savoir la dimension politique de ces documents, voués tout à la fois à un usage direct et pratique (la formation des scientifiques et techniciens espagnols, ainsi que la direction des efforts à venir comme pour l’expédition Malaspina), mais aussi ultérieurement à la constitution d’une représentation historique de l’Espagne, à laquelle il s’agit de ne pas déroger¹⁹.

Cette importance et ce souci sont contagieux, et il devient rapidement apparent à travers ses missives que Navarrete prend sa mission très à cœur, allant par exemple jusqu’à provoquer une crise du fait de sa jalousie par rapport à son ami Vargas Ponce ; qui avait certains documents de l’Escorial qu’il était chargé de recopier, ce dont Navarrete se plaint directement à Valdés en des termes

¹⁸ Lettre à Fernández de Navarrete du 28 octobre 1789.

¹⁹ Cette importance se retrouve aussi dans la structure des échanges, caractérisée par une célérité et une efficacité très surprenantes pour l’administration espagnole de cette fin de XVIII^e siècle (réponses en quelques jours à peine), comme l’a analysé Dolores Higuera Rodríguez, « La colección Fernández de Navarrete del Museo Naval », art. cit., p. 48.

virulents²⁰. Le jeune officier semble ainsi pénétré par l'importance de sa tâche, insistant tout à la fois sur la grandeur des entreprises espagnoles consécutives à la découverte de l'Amérique, et sur la nécessité de replacer l'Espagne à sa juste place sur la scène internationale de ce point de vue :

Quand le consulat de la mer de Barcelone fut la norme et le point de départ de toutes les institutions semblables en Europe, quand notre Pedro Medina²¹ fut le premier qui réduisit en art méthodique la navigation ; ne devrions-nous pas chercher dans ces fonds qui témoignent de notre ancienneté, quelques preuves de ces belles découvertes oubliées en raison de notre incurie, qui jusqu'à présent autorisent la revendication de titres de gloire par d'autres nations qui se flattent de telles découvertes²² ?

D'autant que, comme un symbole, il apparaît rapidement à Navarrete que certains des documents mêmes qu'il recherche sont partis à l'étranger :

Notre abandon dans la tâche de collecter et de préserver les papiers de la monarchie est si précoce [...] qu'il se dit que seulement en Angleterre, il se conserve avec grand soin au Palais royal une pièce entière de consultations originales des Conseils d'Espagne²³.

Et ce dernier invite donc, dans un mouvement retour, à élargir autant que possible l'achat et la collecte de documents à l'étranger – non seulement par la mission de Mendoza y Ríos, dont c'est une des tâches premières, mais aussi par des officiers de marine dont les missions impliquent de se rendre à l'étranger et qu'il faudrait sensibiliser à la nécessité de faire des acquisitions – quitte à posséder des documents en double, qui pourraient être revendus avec bénéfice²⁴. En ce sens, Navarrete conçoit bien sa mission selon une double échelle : tout d'abord sur le plan national, avec la nécessité de changer les problématiques habitudes de conservation et de mise en valeur des documents ; et à partir de ce travail, à une échelle internationale, où il s'agit de pouvoir mettre en valeur l'histoire maritime de l'Espagne dans une compétition mémorielle européenne.

20 Il dénonce ainsi « qu'un individu s'octroie un privilège indû et profite clandestinement du travail d'autres et des notices récupérées pour l'instruction générale du corpus », lettre du 16 août 1781, AGN, Histórico, leg. 4835, cité par Dolores Higuera Rodríguez, « El marino ilustrado y las expediciones científicas », art. cit., p. 49. Comme l'écrivait plus tard Vargas Ponce au sujet de son ami, « *paciencia y Martín es uno claro-oscuro que no se alían como en los cuadros* ».

21 Cosmographe royal, auteur de l'*Arte de navegar* en 1535 – sans doute l'un des premiers traités de navigation européens après la *Suma geográfica* de Martín Fernández Enciso.

22 Document conservé à Ábalos, cité par Julio F. Guillén Tato, « Cómo y por qué se formó la colección de manuscritos de Fernández de Navarrete », art. cit., p. VII.

23 Lettre du 2 juin 1790 à Valdés, cité dans *ibid.*, p. IX.

24 Lettre à Valdés du 12 septembre 1790, *ibid.*, p. XII-XIII.

C'est d'ailleurs dans cette perspective stratégique, et avec la situation présente comme contre-modèle évident, que rapidement Navarrete se soucie de la structure que pourra avoir sa collection de copies à l'avenir – avec l'obsession de l'ordonner en une forme et en un lieu qui soit facile d'accès et maniable pour tous ceux qui seraient concernés. Dès 1790, il extrapole ainsi à partir de la consigne donnée à Mendoza y Ríos, qui comprenait la formation une « bibliothèque de la science navale²⁵ » de copies et d'imprimés, et propose à Valdés la création d'une « bibliothèque maritime espagnole » où seraient centralisées ses copies ainsi que les imprimés qu'il pourrait collecter lui-même, augmentés d'une notice analytique sur l'auteur de chacun des documents²⁶ – en plus de la rédaction d'un *Dictionnaire maritime* qui rassemblerait l'essentiel du vocabulaire marin technique, vieux projet déjà lancé et avancé par son ami Vargas Ponce en 1785²⁷. Sans réponse, et à mesure que la masse de ses copies augmente et qu'il les transfère à Cadix, il en arrive à soumettre en 1792 un projet détaillé d'archives générale de la marine, « sur le modèle » de l'Archivo de India de Séville et localisée sur l'île de Léon en baie de Cadix. Celui-ci n'aura pas plus d'aboutissement immédiat, mais la logique qui s'y déploie est instructive, puisque doivent y être transférées toutes les archives relatives à la marine, de tous les dépôts espagnols, pour y être classées chronologiquement, et constituer ainsi une sorte de paradis du chercheur. Ce paroxysme de l'esprit de la mission nous renseigne également sur la philosophie profonde derrière ces copies, et le public que l'on envisage pour cette entreprise :

Ici l'historien trouverait toutes les notices et toutes les antiquités de marine, le pilote pourrait consulter les routiers qui faciliteraient ses navigations, le jeune militaire trouverait un encouragement à la bravoure et à l'audace par l'exemple des célèbres marins qui l'auront précédé, et tous en fin de compte profiteraient avec fruits de cette collection de documents glorieux qui fait l'honneur de la marine espagnole²⁸.

Sont ainsi parfaitement résumées les principales dimensions et logiques de ces copies, au croisement de l'histoire, de la politique et de la science : l'application pratique immédiate, la démarche historique, et l'entreprise mémorielle dans le culte de la grandeur de la marine espagnole. Il s'agit en somme toujours de ressourcer cette marine, en cherchant les pistes pour son avenir dans son passé.

25 Ordre royal du 15 octobre 1789.

26 Lettre à Valdés du 12 septembre 1790.

27 Cesáreo Fernández Duro, *Noticias póstuma de José Vargas Ponce y de Martín Fernández de Navarrete*.

28 Lettre à Valdés du 10 septembre 1792.

Malgré l'ampleur de la tâche encore à accomplir, l'entreprise archivistique dirigée par Navarrete trouve une fin prématurée du fait de ce qui faisait originellement sa force : l'articulation avec l'institution militaire. En effet, alors que ses copistes finissent leurs tâches dans les archives des marquis de Villafranca début 1793, et qu'il est lui-même en mission de reconnaissance à l'Archivo de India de Séville, vers les précieuses archives de la Casa de Contratación qui lui faisaient envie depuis si longtemps, éclate la guerre franco-espagnole à la suite de l'exécution de Louis XVI. La condition d'officier de marine de Navarrete réapparaît alors, ce dont il est le premier conscient puisqu'il demande dès début avril²⁹ à Valdés de reprendre des fonctions actives – requête qui n'est accordée que début juin face à la pénurie d'officiers³⁰, signe du souci que le ministre a de la continuation de la mission. Débute alors une période intermédiaire où l'officier reprend progressivement ses quartiers à Cadix, tout en dirigeant à distance les travaux de copie de Séville, en laissant une suite impressionnante d'instructions détaillées, qui vont des horaires de travail aux modalités de vérification des copies³¹ – et naturellement, Navarrete profite lui-même de son hivernage à Cadix de 1794 pour consulter les différentes bibliothèques sur place. La fin de la mission est toutefois déjà actée, et le changement de ministère (Valdés étant remplacé par Lángara) en donne le coup final – entériné par ordre royal le 16 juin 1795. L'intégralité de la collection est alors transférée à l'Académie des gardes-marine de Cadix, puis au Dépôt hydrographique dès sa création en 1797, dont Navarrete allait bientôt devenir directeur et ainsi se tenir près d'une collection qu'il continuerait progressivement d'augmenter.

L'histoire de ces collections ne s'arrête toutefois pas là, et s'augmente de deux entreprises similaires, dans l'esprit de la commission Navarrete, également aujourd'hui conservées au Musée naval : la première est l'œuvre de l'ami proche de Navarrete, Vargas Ponce, lui aussi marin, tout autant poète mais un peu plus homme de Cour, qui caressait depuis la décennie 1780 l'idée d'une grandiose *Histoire de la marine espagnole*. Celle-ci n'avait jamais été formellement retenue par le ministère mais avait certainement infusé dans les cercles de pouvoir et n'était sans doute pas totalement étrangère à la commission Navarrete. Après un premier départ avorté de 1792 pour cause de guerre franco-espagnole, la commission est renouvelée en 1798, et les copies de Navarrete sont confiées à Vargas Ponce pour qu'il puisse accomplir sa tâche – en compagnie de deux autres collections :

²⁹ Lettre à Valdés du 3 avril 1793.

³⁰ Lettre à Navarrete du 4 juin 1793.

³¹ Instruction du 12 juin 1793.

Celle de Zalvide, fonctionnaire au ministère de la Marine au milieu du XVIII^e siècle qui avait recopié des documents passant par ses mains, relatifs à la marine de son temps.

Celle de Pedro de Leyva, capitaine de vaisseau mort en 1793 qui avait rassemblé des documents mis de côté par son père et son grand-père, lesquels avaient occupé tous deux la fonction de capitaine général des galères.

Ce à quoi s'ajoute la liberté de circuler parmi les dépôts d'archives pour faire ses propres copies, ce qui aboutira à la fin de la vie de Vargas Ponce à un ensemble de 10 000 documents environ, classés à sa mort en 1821 en une quarantaine de tomes.

310

Enfin, une deuxième commission se met en place la même année, confiée à D. Juan Sanz de Barutell. Ancien avocat devenu officier de marine, puis archiviste apprécié pour son zèle et sa compétence, celui-ci est chargé en 1798 de se rendre dans l'Archivo Real de la Corona de Aragón à Barcelone, pour y recopier les documents relatifs à la marine catalane du Moyen Âge jusqu'aux Rois catholiques, toujours dans la perspective large de la grande *Histoire de la marine* de Vargas Ponce. Sanz de Barutell mène ainsi sa tâche sur cinq années jusqu'en 1804, et la conclut avec 23 volumes rassemblant près de 5 000 documents, tout en dépassant considérablement le Moyen Âge et en rassemblant énormément de documents relatifs aux affaires de Méditerranée jusqu'au XVII^e siècle. Puis, devant ce succès, la mission se poursuit par deux années où Sanz de Barutell est envoyé aux archives royales de Simancas, qui concentrent beaucoup des archives maritimes royales du XIV^e au XVII^e siècle (celles qui n'avaient pas été transférées à Séville), et dont les copies sont rassemblées en 26 volumes contenant eux aussi près de 5 000 documents, dûment indexés et déposés au Dépôt hydrographique à partir de 1823. Comme le résume ainsi parfaitement Vargas Ponce :

Nos désirs furent satisfaits par quatorze mille copies de documents maritimes, qui s'élèvent à une dimension de près de cinquante mille folios. Grâce à une telle richesse et à des collections aussi stupéfiantes, on peut s'assurer que pour ce qui concerne la question des sources, l'historien n'en manquera jamais³².

*

L'ironie de cette aventure est que Vargas Ponce ne composa jamais sa grandiose *Histoire de la marine*. Les objectifs et l'esprit du temps changeant, celui-ci se

32 José Vargas Ponce, *Importancia de la historia de la marina española : precision de que se confie a un marino y plan y miras con que de orden superior la emprende el Capitan de Fragata don Josef de Vargas y Ponce*, Madrid, Imprenta Real, 1807, 107 p., § 11.

contenta dans la décennie 1800 d'en écrire le prologue et le plan³³, survolant la question et faisant donc bien peu d'usages des trésors d'érudition copiés par Navarrete, Sanz de Barutell et par lui-même. Navarrete continua lui un parcours d'érudit et d'homme de lettres une fois sa carrière militaire terminée, augmentant ses collections de divers travaux, notamment une édition des principaux récits de voyages accomplis par les Espagnols depuis la fin du xv^e siècle³⁴, ainsi que diverses études d'histoire maritime. Mais en l'absence du grand historien qui devait arriver³⁵, il faut constater que relativement peu d'usage a été fait de ces belles collections de copies scrupuleuses – particulièrement dans les dernières décennies.

Certaines précautions doivent toutefois être prises, un recueil de copies étant par définition orienté : ainsi, les collections du Musée naval sont certainement biaisées dans leur composition, leurs auteurs étant manifestement bien plus attirés par les récits glorieux de bataille et par les plans de défense des Amériques face aux corsaires étrangers que par les livres de compte et les listes d'avitaillement – et en cela, elles se prêtent sans doute moins que les fonds originaux aux études méthodiques et quantitatives. Elles en viennent même à former un ensemble en soi, détaché de ces originaux auxquels elles ont bien du mal à se rattacher aujourd'hui, les systèmes de classification des différents fonds ayant été remaniés plusieurs fois, et les indications sur les *legajos* à la fin de chaque copie ne donnant plus guère que sur des impasses³⁶.

Restent toutefois des fonds colossaux au Musée naval de Madrid³⁷, plusieurs dizaines de milliers de documents recopiés scrupuleusement à partir des originaux, remplissant des centaines de volumes clairs et lisibles et couvrant plus de trois siècles d'histoire maritime de l'Espagne, des Amériques et de l'Europe à l'époque moderne : témoignages de l'ampleur de la tâche qui peut s'accomplir lorsque la volonté politique se joint à l'ambition scientifique.

33 *Ibid.*

34 Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes que los Españoles hicieron por mar*, 5 tomes, Madrid, Imprenta Real, 1825-1837. L'ouvrage fut d'ailleurs commissionné à peu près en même temps que l'*Histoire de la marine* de Vargas Ponce. Carmen Torres López, « Musées, bibliothèques et archives », art. cit.

35 Cesáreo Fernández Duro a certainement été celui qui s'approcha le plus de ce parcours, à travers ses travaux remarquables sur la marine de Castille, et surtout ses *Disquisiciones náuticas*, qui s'approchent d'une histoire générale de la marine espagnole – dans un esprit dix-neuviémiste qui peut aisément se comparer à l'œuvre de Charles de La Roncière en France.

36 Merci à Brice Cossart de m'avoir éclairé sur la comparaison des collections du Musée naval et des originaux.

37 Un certain nombre de documents en espagnol peuvent aider à s'orienter dans ces fonds considérables, pour la plupart disponibles sur le site internet portalcultura.mde.es/cultural/archivos, dans la section « Instrumentos de descripción ». On retiendra en premier lieu, outre les études citées de Dolores Higuera Rodríguez et de Julio F. Guillén Tato, un article d'Ana María Vigón Sánchez, « Los manuscritos del Museo naval », *RHN*, vol. 2, n° 5, 1984, p. 64-87.

REMERCIEMENTS

Nous exprimons notre vive gratitude à l'amiral-directeur de l'Órgano de Historia y Cultura Naval, dépendant du Ministerio de Defensa, à Madrid, pour nous avoir autorisés à publier les illustrations de ce volume, ainsi qu'à notre collaboratrice Madame Carmen Torres López, de la même institution qui s'est occupée de les sélectionner ; à Monsieur Andrés Rodríguez, du Centro de Ciencias Humanas y Sociales (CSIC), qui a réalisé les cartes et les croquis des combats navals. L'aide apportée par notre collaborateur Monsieur Carlos Alfaro a été essentielle, notamment pour cette introduction et pour les annexes en fin de volume.

Sans l'aide des officiers de réserve traducteurs de la Marine nationale, cette publication eût vraisemblablement été impossible. Un grand merci au capitaine de vaisseau Marc Pouly qui nous a trouvé ce précieux concours et à ceux dont le patient travail permet au public francophone de lire dans sa langue les travaux des collègues espagnols : au capitaine de vaisseau de réserve INTRA Dominique d'Antin de Vaillac, au capitaine de frégate de réserve Jean-Pierre Castier, au capitaine de corvette de réserve Carl Bois, qui a coordonné les traductions, à l'enseigne de vaisseau de première classe de réserve Jean-Philippe Belle de Boisverd, à l'enseigne de vaisseau de première classe de réserve Jean-François Dufour, à qui il faut ajouter Alexandre Jubelin, doctorant à Paris-Sorbonne intervenu dans cet ouvrage comme auteur et aussi comme traducteur dans les cas difficiles.

BIBLIOGRAPHIE

Anny Gruska

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- ABBAD, Fabrice & OZANAM, Didier, *Les Intendants espagnols du XVIII^e siècle*, Madrid, Casa de Velázquez, 1992.
- ACERRA, Martine & ZYSBERG, André, *L'Essor des marines de guerre européennes (vers 1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997.
- , MERINO, José & MEYER, Jean (dir.), *Les Marines de guerre européennes (XVII-XVIII^e siècles)*, Paris, PUPS, 1985 ; 2^e éd. revue et corrigée par Martine Acerra & Michel Vergé-Franceschi, 1998.
- ALMIRANTE, José, *Diccionario militar etimológico, histórico, tecnológico, con dos vocabularios, frances y alemán*, Madrid, Impr. del Depósito de Guerra, 1869 ; rééd. *Diccionario militar*, 2 tomes, Madrid, Ministerio de Defensa, 1989.
- , *Bibliografía militar de España*, Madrid, Imp. de M. Tello, 1876.
- , *Bosquejo de la historia militar de España hasta el fin de siglo XVIII*, 4 tomes, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, t. IV, 1923.
- ALVAREZ-ARENAS PACHECO, Eliseo, *El español ante el mar : ensayo de una incomprensión histórica*, Madrid, Revista de Occidente, 1969.
- ALZINA DE AGUILAR, José Pablo, *Embajadores de España en Londres : una guía de retratos de la Embajada de España*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 2001.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, *Los militares en la España del siglo XVIII. Un estudio social*, Granada, Universidad de Granada, 1991.
- , « Poder militar y poder civil en la España del siglo XVIII. Reflexiones para un debate », dans *Mélanges de la Casa de Velázquez*, vol. 28, n^o2, 1992, p. 55-70.
- , « La situación salarial de los militares en el siglo XVIII », dans Emilio Balaguer & Enrique Giménez (dir.), *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen*, Alicante, Instituto de Cultura « Juan Gil-Albert », 1995, p. 87-109.
- , « Las élites del poder militar en la España borbónica. Introducción a su estudio prosopográfico », dans CASTELLANO, Juan Luis (dir.), *Sociedad, Administración y Poder en la España del Antiguo Régimen. Hacia una nueva historia institucional*, Granada, Universidad de Granada, 1996, p. 207-235.

- , « La reforma militar en el reinado de Felipe V », dans PEREIRA IGLESIAS, José Luis (dir.), *Felipe V de Borbón (1701-1746) : actas del congreso (San Fernando, 2000)*, San Fernando/Córdoba, Fundación Municipal de Cultura/Universidad de Córdoba, 2002, p. 615-640.
- , *El sonido del dinero. Monarquía, Ejército y venalidad en la España del siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons, 2004.
- , *Necesidad y venalidad. España e Indias*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2008.
- ARMILLAS VICENTE, José A., « La guerra de Sucesión », dans CORONA BARATECH, Carlos E. et ARMILLAS VICENTE, José A. (dir.), *Historia general de España y América*, t. X-2, *La España de las reformas hasta el final del reinado de Carlos IV*, Madrid, Rialp, 1989, p. 225-265.
- , « La política exterior de los primeros Borbones », dans CORONA BARATECH Carlos E., ARMILLAS VICENTE, José A. (dir.), *Historia general de España y América*, t. X-2, *La España de las reformas hasta el final del reinado de Carlos IV*, Madrid, Rialp, 1989, p. 267-298.
- ARRANZ VELARDE, Fernando, *Compendio de Historia marítima de España*, Santander, Tip. J. Martínez, 1940.
- BACALLAR Y SANNA, Vicente (marqués de San Felipe), *Comentarios de la guerra de España e historia de su rey Felipe V, el Animoso*, 2 tomes, Génova, por Mateo Garviza, 1725 ; éd. Carlos Seco Serrano, Madrid, Atlas, 1957.
- BADORREY MARTÍN, Beatriz, *Los orígenes del Ministerio de Asuntos Exteriores (1714-1808)*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1999.
- BARADO, Francisco, *Historia del Ejército Español, armas, uniformes, sistemas de combate, instituciones, organización del mismo, desde tiempos más remotos hasta nuestros días*, 3 tomes, Barcelona, Manuel Soler, 1889.
- BEATSON, Robert, *Naval and Military Memoirs of Great Britain, from the Year 1727, to the present time*, 6 tomes, London/Edinburgh, Printed for J. Strachan/P. Hill, 1790.
- BEERMAN, Eric, *España y la independencia de Estados Unidos*, Madrid/Málaga, MAPFRE/Arguval, 1992.
- BELANDO, Nicolás de Jesús, *Historia civil de España : sucesos de la guerra, y tratados de paz, desde el año de mil setecientos, hasta el de mil setecientos y treinta y tres. Parte primera [-cuarta]*, 3 tomes [Madrid, Impr. Manuel Fernandez, 1740-1744], A Coruña, Orbigo, 2010, t. I.
- BENNETT, Geoffrey Martin, *Nelson the Commander*, New York, Charles Scribner's Sons, 1972 ; Barnsley, Pen & Sword Books, 2005.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador, « Obras de Don Cesáreo Fernández Duro sobre temas navales y artículos publicados en la *Revista General de Marina* », dans Fernández Duro, *II Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1990.

- BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de, *Patiño en la política internacional de Felipe V*, préf., Vicente Palacio Atard, Valladolid, Universidad, Facultad de Filosofía y Letras, 1954.
- , *Relaciones de España bajo Felipe V, del tratado de Sevilla a la guerra con Inglaterra (1729-1739)*, Madrid, Asociación Española de Historia Moderna, 1998.
- BLANCA CARLIER, José María, *La marina en Cádiz : apuntes históricos*, Cádiz, Caja de Ahorros de Cádiz, 1987.
- , « La intendencia naval española a través de la Historia », *Revista General de Marina*, vol. 231, n° XXXXX, 1996, p. 151-161.
- BOUDRIOT, Jean, *Le Vaisseau de 74 canons : traité pratique d'art naval*, 4 tomes, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1973-1977.
- , *Les Vaisseaux de 74 à 120 canons. Étude historique (1650-1780)*, Paris, Ancre, 1995.
- BOUGUER, Pierre, *Traité du navire, de sa construction et de ses mouvements*, Paris, chez Jombert, 1746.
- BOUVIER, René et SOLDEVILA, Carles, *Le Redressement de l'Espagne au XVIII^e siècle. Enseñada et son temps*, Paris/Clermont, F. Sorlot, 1941.
- BOWEN, Huw V., et GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, *Mobilising Resources for War. Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, Pamplona, EUNSA, 2006.
- BROSSARD, Maurice de, *Historia marítima del mundo*, 2 tomes, Barcelona, Amaika, 1976 ; rééd. Madrid, Edimat, 2005.
- BUCHET, Christian, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud (1672-1763)*, 2 tomes, Paris, Librairie de l'Inde, 1991.
- , MEYER, Jean & POUSSOU, Jean-Pierre (dir.) *La Puissance maritime. Actes du colloque (Paris, 2001)*, Paris, PUPS, 2004.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Sílex, 2005.
- BUTEL, Paul & LAVALLÉ, Bernard (dir.), *L'Espace caraïbe. Théâtre et enjeu des luttes impériales (XV^e-XIX^e siècle). Actes du colloque international (Talence, 1995)*, Bordeaux, Maison des Pays ibériques, 1996.
- CAMPO HERNÁN, Pilar del, LÓPEZ WEHRLI, Silvia A. & DÍAZ MAS, Miguel, *Guía de fuentes documentales sobre ultramar en el Archivo General de la Marina. Cuba, Puerto Rico y Filipinas 1868-1990*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1998.
- , « El Archivo del Museo Naval », dans *Los documentos de las instituciones castrenses en el marco de la archivística española : los Archivos históricos Militar, Naval y del Aire*, Cartagena, Asociación de amigos del Archivo Municipal, 2006, p. 109-140.
- CAMPO RASO, José del & BACALLAR Y SANNA, Vicente, marquis de San Felipe, *Memorias políticas y militares para servir de continuación a los comentarios del marques de S. Phelipe, desde el año de MDCCXXV en que concluyó este autor su obra hasta el presente : con los tratados de paz y alianzas de España correspondientes*, Madrid, Impr. de Francisco Xavier Garcia, t. III, 1756 ; rééd. Madrid, Impr. Real, 1792.

- CANTILLO JOVELLANOS, Alejandro del, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón. Desde el año de 1700 hasta el día. Puestos en orden é ilustrados muchos de ellos con la historia de sus respectivas negociaciones* [Madrid, Imp. de Alegría y Charlain, 1843], Madrid, Fundación Histórica Tavera, Digibis, 2000, facsimilés.
- CARVAJAL Y LANCÁSTER, José de, *Testamento político : reducido a una idea de un gobierno catolico, politico, militar y economico, como conviene para la resurreccion y conservacion de España*, ms. 1745, *Almacén de frutos literarios*, Madrid, Impr. Repullés, 1818, t. I, p. 1-60.
- et OZANAM, Didier (dir.), *La diplomacia de Fernando VI : correspondencia reservada entre D. José de Carvajal y el Duque de Huescar (1764-1749)*, Madrid, CSIC, Escuela de Historia Moderna, 1975.
- CASADO SOTO, José Luis *et al.*, *Itsas aurrean : El País Vasco y el mar a través de la historia*, San Sebastián, Diputación Foral de Guipuzkoa, Departamento de Cultura y Turismo, 1995.
- CASTELLANO, Juan Luis, DEDIEU, Jean-Pierre et LÓPEZ-CORDÓN & María Victoria (dir.), *La pluma, la mitra y la espada. Estudios de historia institucional en la Edad moderna*, Madrid, Marcial Pons, 2000.
- CASTRO, Concepción de, *A la sombra de Felipe V : José Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2004.
- CEPEDA ADÁN, José, « La política americana vista por un cortesano de Carlos III », *Anuario de Estudios Americanos*, n° 21, 1964, p. 437-487.
- CEPEDA GÓMEZ, José, « El ejército español en el siglo XVIII », dans *Carlos III y su siglo : actas*, Madrid, Universidad Complutense, Departamento de Historia Moderna, 1990, p. 557-564.
- , « La historiografía sobre la Marina en los siglos XVIII y XIX », dans *La historiografía de la Marina Española : III Jornadas de historiografía naval : ciclo de conferencias (Madrid, 2008)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p. 123-146.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo, *España y el poder marítimo*, Madrid, Editora Nacional, 1975.
- CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador, *La ciudad de San Fernando : historia y espíritu*, Cadiz, Talleres tip. de Calvo y Valero, 1961.
- CONDEMINAS MASCARÓ, Francisco, *La marina militar española : desde los orígenes hasta 1898*, Malaga, Aljaima, 2000.
- CORONA BARATECH, Carlos E., *El ejército y la reforma borbónica española en el siglo XVIII*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, Departamento de Historia Moderna, Universidad de Zaragoza, 1984.
- , « Carlos III », dans CORONA BARATECH, Carlos E. & ARMILLAS VICENTE, José A. (dir.), *Historia general de España y América*, t. X-2, *La España de las reformas hasta el final del reinado de Carlos IV*, Madrid, Rialp, 1989, p. 381-456.

- , « Carlos IV », dans CORONA BARATECH, Carlos E. & ARMILLAS VICENTE, José A. (dir.), *Historia general de España y América*, t. X-2, *La España de las reformas hasta el final del reinado de Carlos IV*, Madrid, Rialp, 1989, p. 457-522.
- COXE, William, *Memoirs of the Kings of Spain of the House of Bourbon, from the Accession of Philip V to the Death of Charles III (1700 to 1788). Drawn from the original and unpublished documents*, 5 tomes, London, Longman, Hurst, Rees, Orme & Brown, 2^e éd. 1815.
- , *España bajo el reinado de la Casa de Borbón, desde 1700 en que subió al trono Felipe V, hasta la muerte de Carlos III, acaecida en 1788*, 4 tomes, trad. et éd. Jacinto de Salas y Quiroga, Madrid, Est. Tip. de P. Mellado, 1846-1847.
- CUENCA TORÍBIO, José Manuel & MIRANDA GARCÍA, Soledad, *El poder y sus hombres : ¿por quiénes hemos sido gobernados los españoles? (1705-1998)*, Madrid, Actas, 1998.
- DESDEVEISE DU DÉZERT, Georges, *L'Espagne de l'Ancien Régime*, t. II, *Les Institutions*, chap. VI, « La Marine », Paris, Société française d'imprimerie et de librairie, 1899, p. 283-362.
- Diccionario de historia de España, desde sus orígenes hasta el fin del reinado de Alfonso XIII* [1952], Madrid, Revista de Occidente, rééd. augm. 1968.
- DÍEZ DE RIVERA CASARES, Pascual, *Historia de las organizaciones navales de España y Francia. Orgánica naval*, Madrid, Alhambra, 1900 ; rééd. 1945.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, *Política y hacienda de Felipe IV*, Madrid, Editorial de derecho financiero, 1960 ; rééd. Madrid, Pegaso, 1983.
- , *Carlos III y la España de la Ilustración* [1988], Madrid, Alianza, rééd. 2013.
- DUBET, Anne, *Les Finances royales dans la monarchie espagnole (XVII^e-XIX^e siècles)*, Rennes, PUR, 2008.
- DUFFY, Michael, « World-Wide War and British Expansion (1793-1815) », dans *The Oxford History of the British Empire*, t. II, MARSHALL, Peter James (dir.), *The Eighteenth Century*, Oxford University, 1998, p. 184-207.
- DULL, Jonathan R., *The French Navy and American Independence: a Study of Arms and Diplomacy (1774-1787)* [1975], Princeton, N.J., Princeton UP, 2015.
- DURÁN LÓPEZ, Fernando, *José Vargas Ponce (1760-1821) : ensayo de una bibliografía y crítica de sus obras*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1997.
- , « José Vargas Ponce y los archivos vasco-navarros : cuatro legajos sobre el centralismo borbónico (1803-1806) », dans LORENZO ÁLVAREZ, Elena de (dir.), *La época de Carlos IV (1788-1808) : actas del IV Congreso Internacional de la Sociedad Española de Estudios del siglo XVIII*, Gijón, Trea, 2009, p. 415-444.
- EGIDO, Teófanos, *Carlos IV*, Madrid, Arlanza, 2001.
- ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, María Dolores, *Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX*, Madrid, CSIC ; Barcelona, Casa Asia, 2003.
- , FRADERA, Josep Maria & ALONSO ÁLVAREZ, Luis (dir.) *Imperios y naciones en el Pacífico*, 2 tomes, Madrid, CSIC, 2001.

- ENSEÑAT CALDERÓN, Luis Ramón & VILLANUEVA TOLEDO, María Josefa, « Fuentes para la Historia Militar en el Archivo General de la Administración civil », *Boletín Informativo del Sistema Archivístico de la Defensa*, nº 8, 2003, p. 9-14.
- ESCUADERO, José Antonio, « La reconstrucción de la administración central en el siglo XVIII », dans MENÉNDEZ PIDAL, Ramón & ZAMORA, José María Jover (dir.), *Historia de España*, t. XXIX, *La época de los primeros Borbones*, vol. 1, *La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, Madrid, Espasa-Calpe, 1996, p. 79-175.
- FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor, *Política naval de la España moderna y contemporánea*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1946.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Disquisiciones náuticas* [Madrid, Imp. Aribau y Ca, 1876-1881, 6 tomes], Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996, 6 tomes.
- , *Los ojos en el cielo. Libro cuarto de las Disquisiciones náuticas*, Madrid, Impr. de Aribau y Ca, 1879.
- , *La marina de Castilla : desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española* [Madrid, El Progreso, 1894-1903], Madrid, Editmex, 1995 ; Valladolid, Maxtor, 2010, reprod. facs.
- , *Armada española*, éd. Julio F. Guillén Tato, t. I, *Desde la unión de los reinos de Castilla y de León*, t. II-IX, *Desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, t. VI, 1701-1758, t. VII, 1759-1788, t. VIII, 1789-1808 ; Madrid, Est. Tip. Sucesores de Rivadeneyra, 1895-1903, 9 tomes ; rééd. Madrid, Museo Naval, 1972-1973.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de documentos y manuscritos compilados por Fernández de Navarrete [Colección Navarrete]*, 32 tomes, préf. Julio F. Guillén Tato, Madrid/Nenden (Liechtenstein), Museo Naval/Kraus-Thomson Organization, 1971.
- , *Biblioteca marítima española. Obra póstuma*, 2 tomes, Madrid, Viuda de Calero, 1851 ; Valladolid, Maxtor, 2008.
- FERNÁN NÚÑEZ, Carlos Gutiérrez de los Ríos, comte de, *Vida de Carlos III*, 2 tomes, Madrid, Est. tip. Librería de de Ricardo Fé, 1898 ; éd. Alfred Morel-Fatio et A. Paz y Meliá, préf. de Juan Valera, Madrid, Fundación Universitaria Española ; Barcelona, Linkgua, 2007.
- FERRER DEL RÍO, Antonio, *Historia del reinado de Carlos III*, 4 tomes, Madrid, Imp. de Matute y Ca, 1856 ; Madrid, Consejería de Cultura de la Comunidad de Madrid, 1988.
- FONTENAY, Michel & TENENTI, Alberto, « Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen Âge au début du XIX^e siècle », dans *Course et piraterie. XIII^e colloque international d'histoire maritime (San Francisco, 1975)*, Paris, CNRS, 1975, p. 78-131 ; rééd. augm., *Revue d'histoire maritime*, nº 6, « Les Français dans le Pacifique », 2006, p. 173-238.
- FORTEA PÉREZ, José Ignacio, GELABERT, Juan E. & GUIMERÁ, Agustín, *La ciudad portuaria atlántica en la historia (siglos XVI-XIX)*, Santander, Autoridad Portuaria de Santander, Universidad de Cantabria, 2007.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo & MOLINA FRANCO, Lucas, *Sin perder el norte : tres siglos de historia en la zona marítima del Cantábrico*, Valladolid, Quirón/Real Academia de la Historia, 2003.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778) : el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2 tomes, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976 ; Cadiz, Diputación provincial, 1988.

—, *La Carrera de Indias : suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, Algaida, 1992.

GLETE, Jan, *Navies and Nations: Warships, Navies, and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993.

GÓMEZ DE ARTECHE, José & CÁNOVAS DEL CASTILLO, Antónío (dir.), *Historia general de España*, t. XV-XVII, *Reinado de Carlos IV*, Madrid, El Progreso, 1892-1893.

GÓMEZ MOLLEDA, María Dolores, « El marqués de la Ensenada a través de su correspondencia íntima », *Eidos. Cuadernos de la Institución Teresiana*, n° 2, 1955, p. 48-90.

—, « El pensamiento de Carvajal y la política internacional española del siglo XVIII », *Hispania : Revista Española de Historia*, n° 57, 1955, p. 117-137.

GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis, *El proyecto reformista del marqués de la Ensenada*, Lérida, Milenio, 1996.

—, « Carvajal-Ensenada : un binomio político », dans DELGADO BARRADO, José Miguel & GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis (dir.), *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002, p. 65-92.

—, « El duque de Duras y el fin del ministerio de Ensenada », *Hispania : Revista Española de Historia*, vol. 59, n° 201, 1999, p. 217-249.

—, « La política española y la independencia de los Estados Unidos », *Cuadernos del Bicentenario*, n° 21, 2014, p. 71-82.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio, *España en la mar : una historia milenaria*, Barcelona, Lunwerg, 1998.

—, *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1996, n° 1, 2001, n° 2, 2003, n° 3 ; rééd. n° 3, 2007.

GOODMAN, David, *El poderío naval español : historia de la Armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001.

GRACIA RIVAS, Manuel, *La sanidad naval española. Historia y Evolución*, Madrid, Bazán, 1995.

GRADISH, Stephen F., *The Manning of the British Navy during the Seven Years' War*, thèse sous la dir. de Stephen Francis Gradish, Toronto, University of Toronto Press, 1971 ; rééd. London, Royal Historical Society, 1980.

GUARDIA, Ricardo de la, *La marina de guerra española : lo que ha sido, lo que es y lo que debería ser*, Palma, Est. tip. de Amengual y Muntaner, 1912.

- , *Datos para un Cronicón de la marina militar de España. Anales de trece siglos*, Ferrol, Impr. El Correo Gallego, 1914; 2^o éd. augm. Madrid, Impr. del Ministerio de Marina, 1921; Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2009.
- GUIMERÁ, Agustín & ROMERO, Dolores (dir.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del coloquio internacional el sistema portuario español (Madrid, 1995)*, Madrid, Ministerio de Fomento, 1996.
- HARDING, Richard, *Seapower and Naval Warfare (1650-1830)*, London, UCL Press, 1999.
- HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario, ALONSO BAQUER, Miguel *et al.* (dir.), *Las fuerzas armadas españolas : Historia institucional y social [La 2^a ed. y la 3^a ed. se presentan bajo el tit. : Historia social de las fuerzas armadas españolas]*, 8 tomes, Madrid, Alhambra, 1^o éd., 1986; 3^o éd., 1986; 4^o éd., 1987.
- HERRERO FERNÁNDEZ-QUESADA, María Dolores *et al.*, *La artillería española : al pie de los cañones*, Madrid, Tabapress, 1994.
- HIGUERAS RODRÍGUEZ, María Dolores, « La colección Fernández de Navarrete del Museo Naval », dans *Martín Fernández de Navarrete, el marino historiador (1765-1844) : XI Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 1994)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1995.
- , « Archivos para la Historia marítima de España en la edad moderna. Los archivos navales y las expediciones científicas », dans *Fuentes para la Historia Militar en los Archivos españoles : Actas VI Jornadas nacionales de historia militar (Sevilla, 1996)*, Madrid, Deimos, 2000, p. 57-94.
- HILLS, George, *Rock of Contention: A History of Gibraltar*, London, Hale, 1974.
- IBÁÑEZ DE IBERO, Carlos, marquis de Mulhacén, « El Marqués de la Ensenada y su política exterior », *Revista de Historia Militar*, vol. 9, n^o 18, 1865, p. 144-156.
- & CERVERA Y VALDERRAMA, Juan (dir.), *Historia de la marina de guerra española. Desde el siglo XIII hasta nuestros días*, Madrid, Espasa-Calpe, 1939.
- KAMEN, Henry, *La guerra de Sucesión en España (1700-1715)*, Barcelona, Grijalbo, 1974.
- , *Philip V of Spain: The King who Reigned Twice*, New Haven [Connecticut]/London, Yale University Press, 2001.
- LAFUENTE, Modesto, *Historia general de España: desde los tiempos primitivos hasta la muerte de Fernando VII*, 25 tomes, t. XIII (*Años 1703 a 1749*), Barcelona, Montaner y Simón, 1889.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio, *Miscelánea marinera*, Madrid, San Martín, 1984.
- LA PARRA LÓPEZ, Emilio, *Manuel Godoy. La aventura del poder*, Barcelona, Tusquets, 2002.
- LASSO DE LA VEGA, Jorge, *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*, 2 tomes, Madrid, Impr. de la Viuda de Calero, t. I., 1856.

- LE BOUËDEC, Gérard & LINARES, Sylviane, « Les arsenaux face aux enjeux géostratégiques atlantiques (XVII^e-XIX^e siècles) », dans Christian Hermann (dir.), *Enjeux maritimes des conflits européens (XVI^e-XIX^e siècles)*, Nantes, Presses académiques de l'Ouest/Ouest Éditions, 2002, p. 149-167.
- LEVENE, Ricardo, *Las Indias no eran colonias*, Madrid, Espasa-Calpe, 1973.
- LÓPEZ-CORDÓN, María Victoria, « Carvajal y la política exterior de la Monarquía española », dans GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis & DELGADO BARRADO, José Miguel (dir.), *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, Servicio de Publicaciones, Universidad de Córdoba, 2002, p. 21-44.
- LYNCH, John, *El siglo XVIII*, Barcelona, Crítica, 1991.
- MADOZ, Pascual, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, 16 tomes, Madrid, Est. tip. de P. Madoz y L. Sagasti, 1845-1850.
- MARTÍNEZ HIDALGO, José María (dir.), *Enciclopedia General del Mar*, 6 tomes, Barcelona, Garriga, 1957 ; rééd. augm., 9 tomes Barcelona, Garriga, 1992.
- MARTÍNEZ RUÍZ, Enrique, « La historia de la economía marítima en España », dans BERNARDO ARES, José Manuel (dir.), *El hispanismo anglonorteamericano. Aportaciones, problemas y perspectivas sobre historia, arte y literatura españolas (siglos XVI-XVIII) : actas de la I Conferencia Internacional « Hacia un nuevo humanismo » (Córdoba, 2001)*, Córdoba, Obra Social y Cultural Cajasur, 2001, p. 381-392.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos et ALFONSO MOLA, Marina, *Felipe V*, Madrid, Arlanza, 2001.
- MARZAGALLI, Sylvia & MARMOT, Bruno (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2006.
- MINCHINTON, Walter E., « Piracy and Privateering in the Atlantic, 1713-1776 », dans *Course et piraterie. XIII^e colloque international d'histoire maritime (San Francisco, 1975)*, Paris, CNRS, 1975, p. 318-339.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, *La hacienda de Carlos IV*, Madrid, Ediciones 19, 2014.
- NAVARRETE Y ALCÁZAR, Adolfo, *Historia marítima militar de España : Armada española y marinas que le antecedieron en la Península ibérica*, préf. Cesáreo Fernández Duro, Madrid, Est. Tip. Sucesores de Rivadeneyra, 1901 ; 2^e éd. augm., Madrid, Impr. Alemana, 1907.
- NÚÑEZ DE OLAÑETA, Indalecio, *VI siglos de Tiro Naval*, Pontevedra, C. Peón, 1935.
- OLAECHEA, Rafael & FERRER BENIMELI, José A., *El Conde de Aranda : mito y realidad de un político aragonés*, 2 tomes, Zaragoza, Librería General, 1978 ; 2^e éd. augm. et corr., Huesca, Diputación Provincial de Huesca ; Zaragoza, Ibercaja, 1998.
- ORELLANA, Emilio J., *Historia de la Marina de guerra española desde sus orígenes hasta nuestros días*, [2 tomes Barcelona Manero Bayarri, 1886], 4 tomes, Barcelona, Valencia, Librerías París-Valencia, 1993.
- O'SCALAN, Timoteo, *Diccionario Marítimo Español* [Madrid, s. n., 1831], Madrid, Museo Naval, 2003.

- OZANAM, Didier, « Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751) », *Cuadernos de Investigación Histórica*, nº 4, 1980, p. 67-124.
- , « La diplomacia de los primeros Borbones (1714-1759) », *Cuadernos de Investigación Histórica*, nº 6, 1982, p. 169-193.
- , « Los instrumentos de la política exterior », dans MENÉNDEZ PIDAL, Ramón & JOVER ZAMORA, José María (dir.), *Historia de España*, t. XXIX, *La época de los primeros Borbones*, vol. 1, *La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, Madrid, Espasa-Calpe, 1985, p. 443-571.
- , *Les diplomates espagnols du XVIII^e siècle. Introduction et répertoire biographique (1700-1808)*, Madrid/Bordeaux, Casa de Velázquez/Maison des Pays ibériques, 1998.
- PALACIO ATARD, Vicente, *El tercer pacto de familia*, préf. Vicente Rodríguez Casado, Madrid, CSIC, 1945.
- PARKER, Geoffrey, *La revolución militar. Las innovaciones militares y el apogeo de Occidente (1500-1800)*, Barcelona, Crítica, 1990.
- , *The Cambridge Illustrated History of Warfare: The Triumph of the West* [1995], Cambridge/New York, CUP, 2009.
- PEZUELA, Jacobo de la, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, de la isla de Cuba*, 4 tomes, Madrid, Impr. de Mellado, 1863.
- PIMENTEL, Juan, *Malaspina y la Ilustración : (pensamiento político, utopía y realidad colonial en Alejandro Malaspina)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Ministerio de Defensa, 1989.
- , *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y libros de viajes en la Ilustración*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2003.
- PLACER CERVERA, Gustavo, « La Bahía de La Habana, apuntes para su historia militar : etapa colonial », *Rábida*, nº 20, 2001, p. 179-188.
- QUEVEDO CARMONA, Diego & ANCA ALAMILLO, Alejandro, *La Armada española y la Casa de Borbón : 300 años de historia*, Ferrol, Club de Prensa de Ferrol, 2003.
- RICART I GIRALT, Josep, *Potencialidad naval de España. Lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser*, Barcelona, Tip. L'Avenç, 1899.
- RÍOS, Juan Miguel de los, *Historia de la armada española*, Madrid, Impr. de Don Salvador Albert, 1839.
- RIVERA VÁZQUEZ, Evaristo, *Galicia y los jesuitas : sus colegios y enseñanza en los siglos XVI al XVIII*, A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza, 1989.
- ROBSON, Eric, « The Armed Forces and the Art of War », dans *The New Cambridge Modern History*, t. VII, *The Old Regime (1713-1763)*, Cambridge, CUP, 2008, chap. VIII, p. 163-190.
- RODGER, N. A. M., *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain (1649-1815)*, London, Allen Lane, 2004.

- SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen, « De la “Historia de Batallas” al “Impacto de la Guerra” : Algunas consideraciones sobre la actual historiografía militar española », *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 1, 1992, p. 207-222.
- SALAS, Francisco Javier de, *Cuestion vital de marina. Historia de la Matrícula de Mar y exámen de varios sistemas de reclutamiento marítimo* [Madrid, Impr. de Fortanet, 1870], Mairena del Aljarafe (Sevilla), Extramuros, 2007.
- SALAS LÓPEZ, Fernando de, *Ordenanzas militares en España e Hispanoamérica*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- SALAZAR, Luis María de Salazar, comte de, *Juicio critico sobre la Marina militar de Espana, dispuesto en forma de cartas de un amigo á otro*, 3 tomes, Madrid, M. de Burgos, 1814-[1815] ; rééd. éd. Leandro Saralegui y Medina, Ferrol, Est. tip. de R. Pita, 2 tomes, 1888.
- SAN PÍO ALADRÉN, María Pilar de & ZAMARRÓN MORENO, Carmen, *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval*, Madrid, Museo Naval, t. I-III, 1979-1986.
- SANTA CRUZ DE MARCENADO, Alvaro Navia Osorio, marquis de, *Reflexiones militares*, 12 tomes, Turin, por Juan Francisco Mairesse, 1724-1730 ; rééd. Madrid, Comisión Española de Historia Militar, 1984 ; rééd. Madrid, Ministerio de Defensa, 2004.
- SARALEGUI Y MEDINA, Leandro et PUZO, Nazario de, *Tratado de derecho marítimo español*, Madrid, Miguel Ginesta, Impresor de la Real Casa, 1887.
- SERRANO MANGAS, Fernando, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid, 1989.
—, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- SOLER CANTÓ, Juan, *La Historia de Cartagena*, Alcoy (Alicante), Impr. Gráf. Ciudad 1990.
- SOTTO, Serafín María de, comte de Clonard, *Historia orgánica de las armas de Infantería y Caballería españolas, desde la creación del Ejército permanente hasta el día*, 16 tomes, Madrid, Impr. de B. González-Castillo, 1851-1862.
- TAXONERA, Luciano de, *Felipe V, fundador de una dinastía y dos veces rey de España*, Barcelona, Juventud, 1942.
- TÉLLEZ ALARCIA, Diego, *D. Ricardo Wall : el ministro olvidado*, thèse sous la dir. de José Luis Gómez Urdáñez, Logroño, Universidad de La Rioja, 2005.
- THURSFIELD, James Richard, *La Guerra naval*, Barcelona, Imprenta Elzeviriana, 1914.
- TOFIÑO DE SAN MIGUEL, Vicente, *Derrotero de las costas de España* [Madrid, Impr. de Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía, 1789], Maireja del Aljarafe, Sevilla, Extramuros, 2008.
- TORRE GÓMEZ, Hipólito de la, « La península Ibérica y el poder del mar : de la hegemonía al naufragio (1580-1815) », dans MORALES MOYA, Antonio (dir.), *1802 : España entre dos siglos*, t. II, *Monarquía, Estado, Nación*, Madrid, Sociedad Estatal de Commemoraciones Culturales, 2003, p. 277-298.

URRUTIA Y MONTOYA, Ignacio José de, *Teatro histórico, jurídico y político militar de la isla Fernandina de Cuba y principalmente de su capital, La Habana*, 2 tomes, La Habana, Impr. El siglo XX, 1931 ; rééd. 1963, La Habana, Comisión Nacional Cubana de la Unesco.

VALDÉS, Antonio José, *Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana*, La Habana, Oficina de la Cena, 1813 ; rééd. La Habana, Comisión Nacional Cubana de la Unesco, 1964.

VARGAS PONCE, José, *Importancia de la historia de la marina española : precisión de que se confie a un marino ; y plan y miras con que de orden superior la emprende el Capitán de Fragata D. Josef de Vargas y Ponce...*, Madrid, Impr. Real, 1807.

VASALLO BORG, Carmel, *Corsairing to Commerce. Maltese Merchants in XVIII Century Spain*, Valletta (Malta), University of Malta, 1997.

VIGÓN SÁNCHEZ, Ana María, « Los manuscritos del Museo Naval », *Revista de Historia Naval*, vol. 2, n° 5, 1984, p. 65-88.

—, « Los Archivos de Marina », *Revista General de Marina*, vol. 211, 1986, p. 205-216.

—, *Colección Antonio de Mazarredo : [catálogo]*, Madrid, Museo Naval, 1987.

326

WARNER, Oliver, *Grandes batallas navales*, Barcelona, Plaza & Janes, 1964.

ZABALA Y LERA, Pío, *España bajo los Borbones*, Barcelona/Buenos Aires, Labor, 1926 ; rééd. Barcelona, Labor, 1936, 1955 ; rééd. Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2009.

ZALVIDE, Manuel de, *Historia marítima española*, préf. Carlos Ferrándiz Araújo, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1982.

LA MONARCHIE ET LA MARINE

Ordenanza de S.M. para el mejor metodo de conservar los pertrechos de los vageles de la real armada : y mando militar de los arsenales de marina, Madrid, Impr. Pedro Marin, Secretaría del Despacho Universal de Marina, 1772.

Ordenanzas de su Magestad para el Gobierno Militar, Politico y Económico de su Armada Naval. De Orden del Rey N.S., Madrid, Impr. de Juan de Zúñiga, 2 vols, 1748.

Ordenanzas generales de la Armada Naval sobre la gobernación militar y marinera de la armada en general, y uso de Sus fuerzas en la mar, Madrid, Impr. de la viuda de J. Ibarra, Impr. Real, 1793.

ABAD LEÓN, Felipe, *El Marqués de la Ensenada, su vida y su obra*, 2 tomes, Madrid, Naval, 1985.

ALBI DE LA CUESTA, Julio, *La defensa de las Indias (1764-1799)*, Madrid, Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1987.

ALFONSO MOLA, Marina, « La Marina mercante colonial en la legislación borbónica (1700-1828) », dans MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *El derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, p. 173-215.

- et MARTÍNEZ SHAW, Carlos, « Defensa naval de los reinos de Indias », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la Marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 121-142.
- ALÍA PLANA, José Miguel, *La Armada y la enseñanza naval (1700-1840) en sus documentos. Aproximación a las reales ordenanzas reguladoras, desde una perspectiva jurídico-administrativa y pedagógica*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1997.
- , *Historia del cuerpo jurídico de la Armada*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2011.
- ALÍA PLANA, Jesús María, « Los Estados generales y militares de la Armada : fuentes para el estudio de la marina de guerra española en los siglos XVIII y XIX », dans *Fuentes para la historia militar en los archivos españoles : Actas VI Jornadas nacionales de historia militar (Sevilla, 1996)*, Madrid, Deimos, 2000, p. 161-171.
- , SÁNCHEZ PRIETO, Ana Belén & ALÍA PLANA, José Miguel (dir.), *Ordenanzas fundacionales de la Armada española*, Madrid, Port Royal, 1997, t. I.
- ALONSO ACERO, Beatriz, « Defensa del Mediterráneo : escenarios, objetivos y estrategias », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & NÚÑEZ, Blanco (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad Moderna*, vol. 1, *Ultramar y la Marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 229-2530.
- ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo, « La defensa naval en ultramar », dans *La última progresión de las fronteras hispanas en ultramar y su defensa : XXVIII Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2003)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003, p. 105-124.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, « La reforma militar del Marqués de la Ensenada », dans *Actas de la VIII Reunión científica de la Fundación española de historia moderna (Madrid, 2004)*, t. II, GUIMERÁ, Agustín & PERALTA RUIZ, Víctor (dir.), *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, p. 519-536.
- BAAMONDE Y ORTEGA, Manuel, *La administración de la marina militar española durante el reinado de la Casa de Borbón y reformas que esta institución necesita*, El Ferrol, Imp. El Correo Gallego, 1899.
- BAUDOT MONROY, María, *La defensa del Imperio : Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Madrid/Murcia, Ministerio de Defensa/Editum, 2013.
- , « Asientos y política naval : el suministro de víveres a la Armada al inicio de la guerra contra Gran Bretaña (1739-1741) », *Studia historica. Historia moderna*, n° 35, « El negocio de la guerra : la movilización de recursos militares y la construcción de la monarquía española, XVII y XVIII », 2013, p. 127-158.
- , « Política naval y movilización de recursos para la defensa colonial al inicio de la guerra de la Oreja de Jenkins, (1739-1740) », dans *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII : XLVIII Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2014)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, p. 37-62.

- BLACK, Jeremy, « Anglo-Spanish Naval Relations in the Eighteenth Century », *The Mariner's Mirror*, vol. 77, n° 3, 1991, p. 235-258.
- BLANCO NÚÑEZ, José María, « Los apostaderos navales de ultramar », dans *Temas de historia militar : II congreso de historia militar (Zaragoza, 1988)*, t. II, *Ponencias, Los ejércitos de la emancipación*, Madrid, Estado Mayor del Ejército, 1998, p. 505-556.
- , « La Marina de la Ilustración y Cádiz », dans *Estudios superiores en Cádiz desde 1748 : Armada e Ilustración*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2009, p. 53-72.
- , « El baylío Valdés y la reforma de la Armada », dans *Actas de las Aulas del Mar de Cartagena (1993)*, Murcia, Universidad de Murcia, 1994, t. I, p. 179-190.
- , CASTRO MARTÍN, Pablo de et GARCÍA HERNÁN, Enrique (dir.), *El poder terrestre y poder naval en la época de la batalla de Trafalgar : Actas del XXXI congreso Internacional de Historia Militar (Madrid, 2005)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006.
- BLAS DOMÍNGUEZ, Juan, « Patiño y Ensenada », *Revista General de Marina*, vol. 123, n° 7, 1942, p. 25-34.
- BOADO Y GONZÁLEZ-LLANOS, Leopoldo, « Reglamento General de Marina », *Revista de Historia Naval*, vol. 1, n° 3, 1983, p. 47-66.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de, « El poder marítimo en la concepción política del Marqués de la Ensenada », dans *La marina de la Ilustración : II Jornadas de historia marítima (Madrid, 1988)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, p. 5-22.
- , *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- , « El inmovilismo táctico militar en el siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, vol. 14, n° 52, 1996, p. 45-66.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, « La politique des Bourbons et la marine espagnole », dans CHALINE, Olivier, BONNICHON, Philippe & VERGENNES, Charles-Philippe de (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. I, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013, p. 107-127.
- CASADO SOTO, José Luis, « Política naval y tecnología en el mundo Mediterráneo », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 283-315.
- CASTILLO MANRUBIA, Pilar, *La marina de guerra española en el primer tercio del siglo XIX : organización, dotaciones, buques, arsenales y presupuestos*, Madrid, Naval, 1992.
- CASTRO FRESNADILLO, Javier de, « Un obstáculo añadido a la política naval reformista ilustrada : pérdidas navales de la Armada Real en las rutas de Indias entre 1700 y 1778 », dans VILAR, Pierre & MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *Historia moderna, historia en construcción*, Sociedad, política e instituciones, Lleida, Milenio, 1999, t. II, p. 427-456.
- CEPEDA GÓMEZ, José, « La Marina en Indias en el siglo XVIII », dans BORREGUERO GARCÍA, Epifanio (dir.), *II Jornadas de Artillería en Indias : celebradas en Segovia los días*

- 18, 19 y 20 de febrero de 1987 para la conmemoración del V centenario del descubrimiento de América, Segovia, Archivo General Militar, 1987.
- , « La Marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII », dans *Actas de la VIII Reunión científica de la Fundación española de historia moderna (Madrid, 2004)*, t. II, GUIMERA, Agustín & PERALTA RUIZ, Víctor (dir.), *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, p. 447-182.
- CERVERA PERY, José, *La marina de la Ilustración : resurgimiento y crisis del poder naval*, Madrid, San Martín, 1986.
- , *El poder naval en los reinos hispánicos*, Madrid, San Martín, 1992.
- CORRALES ELIZONDO, Agustín, « Las ordenanzas de la Armada », dans *Trafalgar : marco doctrinal y científico : XXI Jornadas de historia marítima (Madrid, 2001)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, p. 83-103.
- CRESPO SOLANA, Ana, *La acción de José Patiño en Cádiz y los proyectos navales de la Corona del siglo XVIII*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1995.
- , *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones, 1996.
- CUENCA TORÍBIO, José Manuel, « La política exterior de la España dieciochesca. Sus instrumentos : marina, ejército, diplomacia », *Archivo Hispalense*, vol. 50, n° 153, 1969, p. 135-150.
- ENSENADA, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la, *Exposición del marqués de la Ensenada al rey sobre fomento de la Marina*, Madrid, Biblioteca del Palacio Real, ms. II/2890, f° 153v-155r, 1748.
- FERNÁNDEZ BASTARRECHE, Fernando, « La organización del Ejército y de la Armada en España (1750-1870) », dans MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, PI CORRALES, Magdalena de Pazzis & TORREJÓN CHAVES, Juan (dir.), *Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870). V Encuentros históricos España-Suecia (San Fernando, 1999)*, Madrid, Fundación Berndt Wistedt, 2001, p. 45-68.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Biografía de Patiño*, Madrid, Estado General de la Armada, 1830.
- FERNÁNDEZ IZQUIERDO, Francisco, « La España de Carlos III en su dimensión marítima », dans *La marina de la Ilustración : II Jornadas de historia marítima (Madrid, 1988)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989.
- FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, « Ordenanzas en prólogo » ; « Ordenanzas en comentario » ; « Ordenanzas en sabiduría » ; « Ordenanzas en discusión » ; « Ordenanzas en comparación » ; « Ordenanzas en declive » ; « Ordenanzas en conclusión », *Revista General de Marina*, 1973-1974.
- FRANCO RUBIO, Gloria Ángeles, « Reforma administrativa y nuevas instituciones : las Secretarías de Guerra y Marina en la España del siglo XVIII », dans ANES ÁLVAREZ, Gonzalo, *El mundo hispánico en el siglo de Las Luces*, Madrid, Editorial Complutense, 1996, t. II, p. 643-654.

- , « Reformismo institucional y élites administrativas en la España del siglo XVIII : Nuevos oficios, nueva burocracia. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (1721-1808) », dans CASTELLANO, Juan Luis, DEDIEU, Jean-Pierre & LÓPEZ-CORDÓN, María Victoria (dir.), *La pluma, la mitra y la espada. Estudios de historia institucional en la Edad Moderna*, Madrid, Marcial Pons, 2000, p. 95-129.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, « La recuperación desde el atraso : política de fomento », dans ORTIZ, Antonio Domínguez (dir.), *Historia de España*, t. VII, *El reformismo borbónico (1700-1789)*, Barcelona, Planeta, 1989, p. 80-109.
- GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, « El pensamiento naval español en el siglo XVIII », dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, p. 121-181.
- GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique, « El Ejército y la Marina en la expulsión de los Jesuitas de España », *Hispania Sacra : Revista de Historia Eclesiástica*, vol. 45, n° 92, 1993, p. 577-630.
- GUIMERÁ, Agustín, « Naval Leadership and Naval Expenditure in Spain (1783-1795) », dans CONWAY, Stephen, TORRES SÁNCHEZ, Rafael (dir.), *The Spending of the States. Military Expenditure During the Long Eighteenth Century : Patterns, Organisation and Consequences, 1650-1815*, Saarbrücken, VDM Verlag Dr. Muller, 2011, p. 201-211.
- , « Estado, administración y liderazgo naval : Antonio Valdés y Lord Barham (1783-1808) », dans GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, *Un Estado militar : España, 1650-1820*, Editorial ACTAS, San Sebastián de los Reyes, Madrid, 2012, p. 181-209.
- , « Teoría y práctica del imperio : el Secretario de Marina e Indias Antonio Valdés en la Junta de Estado (1787-1792) », dans MARTÍNEZ SHAW, Carlos, TEDDE DE LORCA, Pedro & TINOCO RUBIALES, Santiago (dir.), *Andalucía, España, India : Pasión por la historia. Homenaje al profesor Antonio-Miguel Bernal*, Sevilla, Universidad de Sevilla-Marcial Pons, 2015, p. 513-543.
- HIGUERAS RODRÍGUEZ, María Dolores, « El Cuerpo de Ingenieros », *Revista General de Marina*, 1952.
- , « Desarrollo de la Armada española en el siglo XVIII : institucionalización de la ciencia náutica », *Revista de Historia Naval*, vol. 6, n° 21, 1988, p. 19-36.
- , « La modernización de la marina en el reinado de Fernando VI (1746-1759) », dans BONET CORREA, Antonio & BLASCO ESQUIVIAS, Beatriz (dir.), *Fernando VI y Bárbara de Braganza : un reinado bajo el signo de la paz (1746-1759)*, Madrid, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2002, p. 341-357.
- JURADO SÁNCHEZ, José, « The Spanish National Budget in a Century of War. The Importance of Financing the Army and the Navy during the Eighteenth Century », dans TORRES SÁNCHEZ, Rafael (dir.), *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, EUNSA, 2007, p. 201-229.
- KUETHE, Allan J. & ANDRIEN, Kenneth J., *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms (1713-1796)*, New York/Cambridge, CUP, 2014.

- MARTÍNEZ CARDÓS, José, « Don José del Campillo y Cossío », dans *Homenaje a Ciriaco Pérez-Bustamante*, Madrid, CSIC, Instituto Gonzalo Fernández Oviedo, 1969, t. II, p. 503-542.
- MARURI VILLANUEVA, Ramón, « Ensenada y el Real Astillero de Guarnizo », *Brocar : Cuadernos de Investigación Histórica*, n° 25, 2001, p. 123-136.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- , « La Armada en el siglo XVIII », dans HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario et ALONSO BAQUER, Miguel *et al.* (dir.), *Las Fuerzas Armadas Españolas. Historia Institucional y Social*, Madrid/Bilbao, Alhambra/Asuri, 1986, t. II, p. 85-147.
- , « Organización del Ejército y la Armada en España y las Indias », dans *Carlos III y la Ilustración*, Madrid, Ministerio de Cultura, 1988, t. I, p. 123-132.
- MIRABET I CUCALA, Magda & LÓPEZ MIGUEL, Olga, « La institucionalización de la Matrícula de Mar : textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza », dans MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *El derecho y el mar en la España moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, p. 217-239.
- NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio [pseudo : HARDY, C.], « La constante de los Pactos », *Revista General de Marina*, vol. 131, n° 7, juillet 1946.
- MÜHLMANN, Rolf, *Die Reorganisation der Spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert*, Köln-Wien, Böhlau Verlag, 1975.
- O'DOGHERTY, Angel, *Política naval de Carlos III : la organización y el personal*, thèse, Universidad de Madrid. Facultad de Filosofía y Letras, 1952.
- , « La Real Armada y el Ejército en el siglo XVIII. La equiparación militar », *Revista General de Marina*, vol. 143, 1952, p. 119-126.
- , « La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III », *Anuario de Estudios Americanos*, n° 9, 1952, p. 347-370.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, « Las reformas de la Armada », dans *Temas de historia militar : Actas del primer congreso de historia militar (Zaragoza, 1982)*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1983, p. 341-374.
- , « La Orgánica naval », dans PALACIO ATARD, Vicente (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989, p. 347-387.
- , « La Marina durante el primer reinado de Felipe V (1700-1724) », dans *La guerra de Sucesión en España y América : Actas X Jornadas nacionales de historia militar (Sevilla, 2000)*, Madrid, Deimos, 2001, p. 439-449.
- , « Nacimiento y desarrollo de la Armada naval », dans SERRANO MARTÍN, Eliseo (dir.), *Felipe V y su tiempo : congreso internacional (Zaragoza, 2001)*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2004, t. I, p. 683-700.
- PANDO VILLARROYA, José Luis de, *La administración en la Armada española*, Madrid, Instituto Nacional de Administración Pública, 1977 ; Madrid, Pando, 1985.
- , *La Intendencia de la Armada*, Madrid, Pando, 1982.

- PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos, « La Secretaría del Despacho de Marina y la fundación del Arsenal de Cartagena : (1728-1736) », *Murgetana*, n° 97, 1998, p. 63-72.
- , « La fiscalización económica en la Marina española del siglo XVIII », dans *La hacienda militar : 500 años de Intervención en las Fuerzas Armadas*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2002, p. 303-422.
- , « El Almirantazgo del Infante don Felipe (1737-1748) : conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del despacho de Marina », *Anuario de Historia del Derecho Español*, n° 74, 2004, p. 409-476.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, « La marina de guerra española en los comienzos del siglo XVIII », *Revista General de Marina*, vol. 199, n° 8, 1980, p. 137-155.
- , *Política Naval Española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, 1982.
- , « Los espacios marítimos del ultramar español a mediados del siglo XVIII », dans *La marina de la Ilustración : II Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 1988)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989.
- , « La Guerra de Sucesión y la reforma del sistema español de comunicaciones con América », dans *La guerra de Sucesión en España y América : Actas X Jornadas nacionales de historia militar (Sevilla, 2000)*, Madrid, Deimos, 2001, p. 347-360.
- PERONA TOMÁS, Dionisio Antonio, *Los orígenes del Ministerio de Marina : la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (1714-1808)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999.
- RIBOT GARCÍA, Luis Antonio, « Las reformas militares y navales en tiempos de Felipe V », dans MAZA, Elena, CONCEPCIÓN, Marcos & SERRANO, Rafael (dir.), *Estudios de historia. Homenaje al profesor Jesús María Palomares*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2006, p. 129-161.
- RODRIGUEZ CASADO, Vicente, « El ejército y la marina en el reinado de Carlos III », *Boletín del Instituto Riva Agüero*, n° 3, 1956, p. 129-156.
- , « La política del reformismo de los primeros Borbones en la marina de guerra española », *Anuario de Estudios Americanos*, n° 25, 1968, p. 601-618.
- , « La Marina », dans CORONA BARATECH, Carlos E. & ARMILLAS VICENTE, José A. (dir.), *Historia general de España y América*, t. X-2, *La España de las reformas hasta el final del reinado de Carlos IV*, Madrid, Rialp, 1989, p. 187-200.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón, *Política mediterránea y política atlántica en la España de Feijoo*, Oviedo, Universidad/Cuadernos de la Cátedra Feijoo, 1956.
- , « Les objectifs de la marine espagnole », dans CHALINE, Olivier, BONNICHON, Philippe & VERGENNES, Charles-Philippe de (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. I, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013, p. 129-150.

- RODRÍGUEZ VILLA, Antonio, *Don Cenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada. Ensayo biográfico, formado con documentos en su mayor parte originales, inéditos y desconocidos* [Madrid, Librería de M. Murillo, 1878], A Coruña, Órbigo, 2012.
- , *Patiño y Campillo. Reseña histórico-biográfica de estos dos ministros de Felipe V, formada con documentos y papeles inéditos y desconocidos en su mayor parte*, Madrid, Impr. Sucesores de Rivadeneyra, 1892.
- RODRÍGUEZ VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio, *La Intendencia en la Armada. Historia de la gestión económica, financiera y de material*, Madrid, Bazán, 1996.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio, « La política naval », dans PALACIO ATARD, Vicente (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989, p. 21-51.
- SALGADO ALBA, Jesús, « Ideas estratégicas de la marina de la Ilustración », dans *La marina de la Ilustración : II Jornadas de historia marítima (Madrid, 1988)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989.
- SALVÁ, Jaime, *Patiño*, Madrid, Naval, 1945.
- SARALEGUI Y MEDINA, Leandro de, *Historia del cuerpo administrativo de la Armada*, Ferrol, Impr. de Ricardo Pita, 1867.
- TORMO, Miguel, *La Armada en el reinado de los Borbones*, Barcelona, Argos, 1949.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano, « Política exterior : la guerra », dans SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis & NAVARRO GARCÍA, Luis (dir.), *Historia general de España y América*, t. XI-1, *América en el siglo XVIII : Los primeros Borbones*, Madrid, Rialp, 1989, p. 101-136.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, « Velas sin Cañones. La eficacia de las reformas artilleras tras la Guerra de los Siete Años », dans MORALES PADRÓN, Francisco (dir.), *Piratería, Corso y Guerra Marítima. XVII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2008, p. 1717-1728.
- , « Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII », *Studia Historica : Historia Moderna*, n° 35, 2013, p. 159-199.
- URTEAGA, Luis, LUCENA GIRALDO, Manuel, « La política forestal del reformismo borbónico », dans *El bosque ilustrado Estudios sobre la política forestal española en América*, Madrid, Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza, 1991, p. 17-43.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván, *Naval Power and State Modernisation : Spanish Shipbuilding Policy in the Eighteenth Century*, thèse de doctorat, Cambridge, University of Cambridge, 2005 ; Cambridge, University of Cambridge, 2006.
- , « War, Trade and Technology : The Politics of Spanish Shipbuilding Legislation (1607-1728) », *International Journal of Maritime History*, vol. 21, n° 2, 2010.
- , *Poder naval y modernización del Estado : política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas ; Madrid, Iberoamericana/Vervuert, 2011.

VELAMAZÁN, José Francisco González de Castejón, marqués de, *Don Pedro González de Castejón y Salazar : Marqués de González de Castejón : Ministro de Marina de Carlos III*, Borja (Zaragoza), Centro de Estudios Borjanos, 2003.

VIGODET, Casimiro, « Estudios históricos de la marina española en el siglo XVIII », dans Fernández Duro, Cesáreo, *A la mar madera : Libro quinto de las disquisiciones náuticas* [Madrid, Impr. de Aribau y Ca, 1880], Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996 ; Valladolid, Maxtor, 2007.

WALKER, Geoffrey J., *Spanish Politics and Imperial Trade (1700-1789)*, London, Basingstoke, Macmillan, 1979.

WILLIAMS, Patrick, « Desarrollo del poder naval », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 366-386.

INFRASTRUCTURES ET APPROVISIONNEMENTS

ACHÚTEGUI RODRÍGUEZ, Juan José, CASTANEDO GALÁN, Juan M. *et al.* (dir.), *La construcción naval y la navegación : I Simposio de historia de las técnicas* [Astillero, Cantabria, 1995], Santander, Universidad de Cantabria, 1996.

ALCALÁ-ZAMORA, José N., *Altos hornos y poder naval en la España de la edad moderna*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1999.

—, « La arquitectura naval entre 1660 y 1754 : aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 2, « La construcción naval en el País Vasco », 1998, p. 237-266.

ARANDA Y ANTÓN, Gaspar de, *Los bosques flotantes. Historia de un roble del siglo XVIII*, Madrid, Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza, 1992.

—, « Las maderas de América en la arquitectura naval del siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, vol. 10, n° 38, 1992, p. 7-32.

—, *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999.

ARTÍÑANO Y DE GALDÁCANO, Gervasio de, *La arquitectura naval española (en madera) : Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid, por el autor ; Barcelona, Imp. de Oliva de Vilanova, 1920.

BAUDOT MONROY, María, « Barcos para el rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval (1752-1759) », dans GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes (dir.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, p. 297-328.

BEREA MONTERO, Rosa María, *La construcción naval en Ferrol, durante el siglo XVIII*, Ferrol, Escuela Universitaria Politécnica, 2000.

- BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de, « El Real Astillero de Coatzacoalcos (1720-1735) », *Anuario de Estudios Americanos*, nº 15, 1958, p. 371-428.
- , « Arboladuras de Santa María de Chimalapa-Tehuantepec en las construcciones navales indianas (1730-1750) », *Revista de Indias*, vol. 20, nº 79, 1960, p. 65-101.
- , « Arsenales y astilleros de ultramar : La Habana », dans PALACIO ATARD, Vicente (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989, p. 119-130.
- BLANCA CARLIER, José María, « Los Colegios de Pilotos, la Academia de Guardiamarinas y otros centros docentes de la Armada », *Revista de Historia Naval*, vol. 11, nº 40, 1993, p. 41-58.
- BLANCO NÚÑEZ, José María, « Ferrol : poder marítimo, poder naval », *Militaria : Revista de cultura militar*, nº 8, 1996, p. 39-52.
- , « Preparation for Total War : the Industrial Development of North Spain, due to the Creation of the North Naval Base, Ferrol », dans PER, Iko, ERICSON, Lars, ÅSELIUS, Gunnar (dir.), *The Total War. The Total Defence (1789-2000). Proceedings of the XXVI International congress on Military History*, Stockholm, Svenska Militärhistoriska Kommissionen, 2001, p. 282-288.
- , *La Habana, base naval fundamental de la America Española*, Madrid, Universidad Complutense, Tesina, 2006.
- , *La construcción naval en Ferrol (1726-2011)*, Madrid, Navantia, 2011.
- CAPEL, Horacio, SÁNCHEZ, Joan-Eugeni & MONCADA, Omar, *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los Ingenieros militares en el siglo XVIII*, Barcelona/Madrid, Serbal/CSIC, 1988.
- CASADO SOTO, José Luis, « Política naval y tecnología en el mundo Mediterráneo », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 283-315.
- *et al.*, *Barcos y astilleros : la construcción naval en Cantabria*, Santander, Autoridad Portuaria de Santander, 1993.
- CASTANEDO GALÁN, Juan Manuel, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, Naval, 1993.
- , « Un asiento singular de Juan Fernández de Isla. La fábrica de ocho navíos y la reforma de un astillero », dans MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *El derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, p. 457-476.
- , « Astilleros y arsenales. La Superintendencia de fábricas y plantíos en Guarnizo, Santander », dans GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel, SANTANA, Alberto *et al.* (dir.), *Hierro al mar. Minas, bosques, ferreterías, astilleros y arsenales*, Noja, Instituto de Estudios Cántabros/Asociación Tajamar, 1999, p. 130-135.
- , « La construcción naval española en la transición de la dinastía de los Austrias a los Borbones », dans ALVAREZ LIRES, Mari (dir.), *Estudios de historia das ciencias e das técnicas*, Pontevedra, Diputación Provincial, 2001, t. I, p. 41-50.

- , « La Bahía santanderina a comienzos del siglo XVIII : desarrollo de la construcción naval y la función militar », dans FERNÁNDEZ IBÁÑEZ, Carmelo & RUIZ COBO, Jesús (dir.), *La arqueología de la bahía de Santander*, Santander, Fundación Marcelino Botín, 2003, t. III, p. 943-954.
- COOMBES, J. Bradshaw, « Spanish Shipbuilding in the Eighteenth Century: the Album of the Marques de la Victoria », dans VIEIRA DE CASTRO, Filipe & CUSTER, Katie (dir.), *Edge of Empire: Proceedings of the Symposium « Edge of Empire », Annual Meeting of the Society for Historical Archaeology (Sacramento, 2006)*, Casal de Cambra (Portugal), Caleidoscópio, 2008.
- CRUZ AGUILAR, Emilio de la, « El negociado de maderas de Segura en Sevilla », *Historia. Instituciones. Documentos*, n° 14, 1987, p. 225-274.
- DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel, *Amarrados al negocio : reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009.
- DIEGO GARCÍA, Emilio de, « Estructura de la organización naval : departamentos y arsenales peninsulares », dans *Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración : XXVI Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias, octubre 2002*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2002, p. 105-39.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Expediente sobre el régimen y administración de los Montes de Segura de la Sierra y de su provincia*, Madrid, Imp. de Ibarra, 1811.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *A la mar madera : Libro quinto de las Disquisiciones náuticas. Comprende : fábrica de naos, su armamento, aparejo y arqueamientos ; fabricantes, maestros, ingenieros, escritores ; legislación ; bibliografía* [Madrid, Impr. de Aribau y Ca, 1880], Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996 ; Valladolid, Maxtor, 2007.
- FERNÁNDEZ FLÓREZ, Ignacio, *El astillero del Ferrol* [El Ferrol, Establ. tip. de R. Pita, 1887], Valencia, Librerías París-Valencia, 1995.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, FRANCISCO, *Documentos para una historia de la construcción naval española y de las indias*, Madrid, Asociación de Ingenieros Navales de España, 1992.
- FORT Y ROLDÁN, Nicolás, *Defensa de Ferrol en 1800*, Ferrol, Embora, 2000.
- GARCÍA DEL PINO, César, « El arsenal de La Habana durante el siglo XVIII », dans GUIMERÁ, Agustín & MONGE, Fernando (dir.), *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII-XIX)*, Madrid, Fundación Portuaria, 2000, p. 157-182.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Nélica, « Bosques, maderas y barcos para la Armada durante el Ministerio de Antonio Valdés. Semejanzas y diferencias con Inglaterra », dans *Actas de la VIII Reunión científica de la Fundación española de historia moderna (Madrid, 2004)*, t. II, GUIMERÁ, Agustín & PERALTA RUIZ, Víctor (dir.), *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, p. 761-780.
- GARCÍA GARRALÓN, Marta, « Taller de mareantes ». *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*, 2 tomes, Sevilla, Fundación Cajasol, 2007.

- GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes (dir.), *Ferrol año cero. Una ciudad de la Ilustración*, Ferrol, Ediciones Embora, 2007.
- GARCÍA-PARREÑO, Jorge, *Las armas navales españolas*, Barcelona, Bazán, 1982 ; rééd. 1987.
- GÓMEZ RIVERO, Ricardo, « Superintendente de plantíos de montes en la provincia de Guipúzcoa (siglo XVIII) », *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, n° 18, 1984, p. 353-361.
- GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio, « El Departamento marítimo de Cartagena de Levante (1741-1750) y el Marqués de la Victoria », *Revista General de Marina*, vol. 253, n° 7, 2007, p. 19-27 ; *Cartagena Histórica*, n° 37, 2010, p. 64-79.
- GRANADOS LOUREDA, Juan A., « Un arsenal para el Rey. Ferrol (ss. XVI-XVIII) », dans FERNÁNDEZ SALVADOR, Naya (dir.), *Cátedra « Jorge Juan » : Ciclo de conferencias : curso 2013-2014*, A Coruña, Universidade da Coruña, 2015, p. 81-95.
- GRINÁN MONTEALEGRE, María & PALAZÓN BOTELLA, María Dolores, « El arsenal de Cartagena : patrimonio de la historia de la industria naval española », *Areas : Revista internacional de ciencias sociales*, n° 29, 2010, p. 164-168.
- GUIARD Y LARRAURI, Teófilo, *La industria naval Vizcaina : (anotaciones históricas y estadísticas desde sus orígenes hasta 1917)*, Bilbao, J. J. Rochelt, Bilbaína de Artes Gráficas, 1917 ; rééd. éd. Manuel Basas Fernández, Bilbao, Librería Villar, 1968.
- GUZMÁN RAJA, Isidoro, « Normativa contable en la Armada española durante el período 1700-1850 : especial referencia a la administración de provisiones », dans *De Computis : Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 3, n°5, 2006, p. 65-146.
- HELGUERA QUIJADA, Juan, « Las misiones de espionaje industrial en la época del marqués de la Ensenada y su contribución al conocimiento de las nuevas técnicas metalúrgicas y artilleras a mediados del siglo XVIII », dans ESTEBAN PIÑEIRO, Mariano (dir.), *Estudios sobre historia de la ciencia y de la técnica*, Valladolid, Junta de Castilla y Leon, 1988, t. II, p. 671-696.
- HERAS MILLÁN, José Antonio de las, « Cuando el Arsenal de Cartagena era dueño de todos los montes de las regiones mediterráneas », *Cartagena Histórica*, n° 16, 2006, p. 21-26.
- INGLIS, G. Douglas *The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century, New Aspects of Naval History*, Baltimore, The Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1985.
- JUAN, Jorge, *Examen marítimo teórico práctico, ó, Tratado de mecanica aplicado á la construccion, conocimiento y manejo de los navios y demas embarcaciones* [2 tomes, Madrid, Imp. de Manuel de Mena, 1771], Madrid, Instituto de España, 1968 ; Madrid, Colegio Oficial de Ingenieros Navales, 1992.
- KUETHE, Allan J. & SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel, « El astillero de La Habana y Trafalgar », *Revista de Indias*, vol. 67, n° 241, 2007, p. 763-776.

LOHMANN VILLENA, Guillermo, « Los astilleros del Pacífico », dans *Historia Marítima del Perú*. t. IV, *Siglos XVII y XVIII*, Lima, Instituto de Estudios Historico-Maritimos del Perú, 1977, p. 262-290.

MACIÁ SÁNCHEZ, Juan Francisco, PEÑALVER MARTÍNEZ, María Jesús, « Los diques de carena de Jorge Juan y Sebastián Feringán en el Real Arsenal de Cartagena. Una obra singular de la arquitectura hidráulica del siglo XVIII », dans HUERTA FERNÁNDEZ, Santiago (dir.), *Actas del IV Congreso Nacional de Historia de la Construcción (Cádiz, 2005)*, Madrid/Cádiz, Instituto Juan de Herrera/Colegio Oficial de Arquitectos Técnicos de Cádiz, 2005, t. II, p. 851-862.

MARTÍNEZ CERRO, Manuel, « La sanidad naval durante la guerra de Sucesión española (1701-1715) », dans *La guerra de Sucesión en España y América : Actas X Jornadas nacionales de historia militar (Sevilla, 2000)*, Madrid, Deimos, 2001, p. 451-460.

MARCOS ALONSO, Carmen (dir.), *El último viaje de la fragata Mercedes: la razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*, Madrid, Ministerio de Defensa/Ministerio de Educación, Cultura y Deporte/Acción Cultural Española, 2014, p. 217-227.

—, « El reformismo borbónico y el control de la industria estratégica : el traslado de la Real Fábrica de jarcia de Puerto Real a La Carraca », *Revista de Historia Naval*, vol. 20, n° 76, 2002, p. 59-73.

MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José, « Bosques y política naval atlántica : las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736) », *Revista Hispanoamericana*, n° 3, 2013.

—, *Las superintendencias de montes y plantíos (1574-1748) : derecho y política forestal para las armadas en la Edad Moderna*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2015.

MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Manuel, *Los forzados de marina en la España del siglo XVIII (1700-1775)*, Almería, Universidad de Almería, 2011.

MARTÍNEZ MERCADER, Juana, « La crisis del Arsenal de Cartagena durante el conflicto hispano-británico (1796-1801) », dans VILAR, Juan-Bautista (dir.), *Murcia y América*, Murcia, Bruguera 1992, p. 181-194.

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, « La Habana y su astillero », dans GARCÍA RAMÍREZ Susana et

MARTÍNEZ SHAW, Carlos & ALFONSO MOLA, Marina, « Los astilleros de la América colonial », dans CASTILLERO CALVO, Alfredo & KUETHE, Allan J. (dir.), *Historia general de América Latina*, t. III-2, *Consolidación del orden colonial*, Paris/Madrid, UNESCO/Trotta, 1999, p. 279-303.

—, « El arsenal de La Habana en el siglo XVIII », dans GARCÍA RAMÍREZ, Susana & MARCOS ALONSO, Carmen (dir.), *El último viaje de la fragata Mercedes : la razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*, Madrid, Ministerio de Defensa/Ministerio de Educación, Cultura y Deporte/Acción Cultural Española, 2014, p. 197-215.

MARZAL MARTÍNEZ, Amparo, « Cartagena, modelo de ingeniería militar del siglo XVIII », dans Julio Mas García (dir.), *Historia de Cartagena*, Murcia, Mediterraneo, 2000, t. VIII, p. 425-458.

- MEIJIDE PARDO, António, « Contribución a la historia de la industria naval de Galicia. Los arsenales de Ferrol en el siglo XVIII », dans *Actas do congreso internacional da história dos descubrimentos*, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do V centenario da morte do infante D. Henrique, 1961, t. II, p. 523-562.
- , *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*, Valladolid, Universidad de Valladolid, Departamento de Historia Moderna, 1971.
- MERCAPIDE COMPAINS, Nemesio, *Crónica de Guarnizo y su Real Astillero desde sus orígenes hasta el año 1800*, Santander, Institución Cultural de Cantabria, Centro de Estudios Montañeses, Diputación Provincial, 1974.
- , *Guarnizo y su real astillero*, Santander, Institución Cultural de Cantabria, Diputación Provincial, 1980.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, « Cartagena : El arsenal ilustrado del Mediterráneo español », *Areas : Revista Internacional de Ciencias Sociales*, n° 1, 1981, p. 39-52.
- , « Buques y arsenales de la Ilustración », dans *Temas de historia militar : Actas del primer congreso de historia militar (Zaragoza, 1982)*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1983, p. 313-326.
- MONTERO Y ARÓSTEGUI, José, *Historia y descripción de la ciudad y departamento naval del Ferrol* [Madrid, Imp. Beltran y Viñas, 1859], El Ferrol, Embora, 2003.
- O'DOHERTY SÁNCHEZ, Pascual, « La construcción naval en la Península », dans PALACIO ATARD, Vicente (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989, p. 93-118.
- , « La ciencia naval española en el siglo XVIII », *Ingeniería Naval*, août 1973, p. 383-391.
- , « Historia de la Escuela Naval Militar », dans *Temas de historia militar : Actas del primer congreso de historia militar (Zaragoza, 1982)*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1983, p. 629-644.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, *El álbum sobre construcción naval del Marqués de la Victoria*, 2 tomes, thèse sous la dir. de Carlos Martínez Shaw, Madrid, UNED, 1997.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes, *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII*, San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997.
- , *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX : evolución y análisis comparativo*, San Sebastián, Diputación Foral de Guipuzcoa, 2002 ; rééd. 2004.
- ORTEGA PEREYRA, Ovidio, *El Real Arsenal de La Habana : la construcción naval en La Habana bajo la dominación colonial española*, La Habana, Letras Cubanas, 1998.
- PALACIO RAMOS, Rafael, « La construcción naval para la corona en Santoña a lo largo del primer tercio del siglo XVIII », dans ACHÚTEGUI RODRÍGUEZ, Juan J. et al. (dir.), *La construcción naval y la navegación : I Simposio de historia de las técnicas (El Astillero, Cantabria, 1995)*, Santander, Universidad de Cantabria, 1996, p. 187-194.

- , « Cuatro siglos de construcción naval en Santoña », *Estudios Trasmeranos*, nº 1, 2002, p. 84-101.
- PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, María Teresa, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Naval, 1992 ; rééd. Madrid, Ministerio de Defensa, 2008.
- PIÑERA Y RIVAS, Álvaro de la, « El Ingeniero militar Sebastián Feringán, constructor del Real Arsenal de Cartagena », *Revista de Historia Naval*, vol. 3, nº 8, 1985, p. 111-140.
- , *Los diques de carenar en los arsenales de Carlos III*, Cádiz, Academia de San Romualdo de Ciencias, Letras y Artes, 1989.
- , « Los diques de carenar del Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII », dans FERNÁNDEZ PÉREZ, Joaquín & GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio (dir.), *Ciencia, técnica y estado en la España ilustrada*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, Secretaría de Estado de Universidades e Investigación, 1990, p. 517-546.
- PIÑERA Y RIVAS, Álvaro de la & THIAL BOISSIÈRE, Jacqueline, « La construcción naval en España durante el siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, vol. 20, nº 79, 2002, p. 17-34.
- PONS I GURI, Josep Maria, *Estudi dels Pilots. Ensayo monográfico sobre la Real Escuela de Náutica de Arenys de Mar*, Arenys de Mar, Archivo Histórico y Museo Fidel Fita, 1960.
- PRAT DE PÀDUA, María Mestre, « La construcción naval de guerra en la España del siglo XVIII. El marco legal de los procesos de financiación », dans MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *El derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, p. 299-322.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José, *El arsenal de La Carraca en el siglo XVIII*, thèse sous la dir. de Carlos Martínez Shaw, Madrid, UNED, Facultad de Geografía e Historia, 2002.
- , « La Carraca : un arsenal para la política naval de Felipe V », dans José Luis Pereira Iglesias (dir.), *Felipe V de Borbón (1701-1746) : actas del congreso (San Fernando, 2000)*, Córdoba, Universidad ; San Fernando, Ayuntamiento, Fundación Municipal de Cultura, 2002, p. 685-707.
- , *Jarcias y lonas : la renovación de la Armada en la Bahía de Cádiz (1717-1777)*, Cádiz, Publicaciones del Sur, 2003.
- , « La artillería naval : apuntes sobre el suministro al arsenal de la Carraca », *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, nº 16, 2003, p. 341-358.
- , « La madera en los pertrechos navales : provisión de motones, remos y bombas al arsenal de La Carraca », *Tiempos Modernos : Revista Electrónica de Historia Moderna*, vol. 4, nº 10, 2004.
- , *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2005.
- , « La Carraca y La Habana : aproximación al intercambio de pertrechos entre arsenales », *Revista de Historia Naval*, vol. 24, nº 93, 2006, p. 57-66.
- , « L'arsenal de La Carraca : contribution à l'étude de la construction navale espagnole au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, nº 7, « Les constructions navales dans l'histoire », 2007, p. 105-130.

- , « La construcción naval española en el siglo XVIII. En busca del equilibrio en los sistemas constructivos », dans MARTÍNEZ SHAW, Carlos & ALFONSO MOLA, Marina (dir.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX) : quince estudios*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2009, p. 289-318.
- , « Les arsenaux espagnols », dans CHALINE, Olivier, BONNICHON, Philippe & VERGENNES, Charles-Philippe de (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. I, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013, p. 227-242.
- , « La introducción de los forros de cobre en el Sur », dans QUINTERO GONZÁLEZ, José, ALFONSO MOLA, Marina & MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *La economía marítima en España y Las Indias : 16 estudios*, San Fernando (Cádiz), Ayuntamiento de San Fernando, 2015, p. 255-280.
- RAHN PHILLIPS, Carla, « Guerra en el mar. Tecnología y armamento en el mundo atlántico », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 254-282.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel, *La construcción naval militar española (1730-1980) : la Empresa Nacional Bazán y sus antecedentes históricos*, Madrid, Bazán, 1980 ; rééd. 1987.
- RIAÑO LOZANO, Fernando, « Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración », dans *Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración : XXVI Jornadas de Historia Marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2002)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2002, p. 7-13.
- RODA ALCANTUD, Cristina, « La crisis del arsenal de Cartagena como precedente del desastre naval de Trafalgar (1801-1805) », dans GUTIÉRREZ ÁLVAREZ, Secundino José et al. (dir.), *Repercusiones de la Revolución francesa en España : actas del congreso internacional (1989, Madrid)*, Madrid, Universidad Complutense, 1990, p. 501-511.
- , « La crisis del Arsenal de Cartagena durante el conflicto hispano-francés (1793-1795) », dans VILAR, Juan Bautista (dir.), *Murcia y América*, Murcia, Bruguera, 1992, p. 165-179.
- , « El final del Antiguo Régimen y las primeras décadas de la España liberal en los arsenales de la Península », dans SÁNCHEZ-BAENA, Juan José, CHAÍN NAVARRO, Celia & MARTÍNEZ-SOLÍS, Lorena (dir.), *Estudios de Historia Naval : actitudes y medios de la Real Armada del siglo XVIII*, Madrid/Murcia, Ministerio de Defensa, Dirección General de Relaciones Institucionales/Editum, 2011, p. 91-124.
- RODRÍGUEZ VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio, *Tecnología y arte de la Ilustración : la arquitectura e ingeniería de Sánchez Bort en la obra pública, la industria y los arsenales de marina : aspectos funcionales, formales y técnicos del diseño...*, El Ferrol, Asamblea Amistosa Literaria, 1988.
- , *Las Reales Fábricas de Sargadelos y la Armada (1791-1861) : las fuentes documentales en los archivos navales militares*, Sada (A Coruña), Edición do Castro, 1994.

- , « Hierro para la Armada : el arsenal de Ferrol », dans GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel, SANTANA, Alberto *et al.* (dir.), *Hierro al mar. Minas, bosques, ferrerías, astilleros y arsenales*, Noja, Instituto de Estudios Cántabros, Asociación Tajamar, 1999, p. 136-143.
- , « El arsenal de Ferrol », *Revista General de Marina*, vol. 253, n° 8-9, 2007, p. 289-304.
- ROMERO FERNÁNDEZ DE LANDA, José, *Reglamento de maderas necesarias para la fábrica de los baxeles del rey y demás atenciones de sus arsenales y departamentos* [Madrid, J. Ibarra, 1784], Valladolid, Maxtor, 2008.
- SÁNCHEZ CARRIÓN, José María, « La defensa del “sistema inglés” desde el punto de vista de uno de sus protagonistas », *Ingeniería Naval*, n° 887, 2010, p. 70-73.
- , *De constructores a ingenieros de marina : salto tecnológico y profesional impulsado por Francisco Gautier*, Madrid, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, 2013.
- SANJURJO JUL, José Manuel, « La Artillería naval en el siglo XVIII », dans *Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración : XXVI Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2002)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2002, p. 131-180.
- SANTALLA LÓPEZ, Manuela, *Las Reales Fábricas de Ferrol. Gremios y barcos en el siglo XVIII*, Ferrol, Embora, 2003.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel, « Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana (1717-1740) », *Revista de Historia Naval*, vol. 24, n° 93, 2006, p. 7-32.
- , *El Astillero de La Habana y la construcción naval (1700-1750)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008.
- , « América como soporte de la actividad naval militar en el siglo XVIII », dans BAUDOT MONROY, María (dir.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 373-396.
- SUANZES, Angel, « La construcción del Arsenal del Ferrol », *Revista General de Marina*, vol. 88, n° 3, 1921, p. 355-361.
- TORREJÓN CHAVES, Juan, « Cádiz, La Habana y la construcción naval militar española en el siglo XVIII », *Cádiz e Iberoamérica*, n° 9, 1991, p. 6-11.
- , « Astilleros, arsenales y buques del rey : la industria naval de la Ilustración en Andalucía e Hispanoamérica », dans *Actas del encuentro Andalucía en América : América en Andalucía*, San Fernando, Fundación Municipal de Cultura, 1993, p. 55-79.
- , « Tecnología e innovación industrial : el ingeniero de marina Fernando Casado de Torres y la máquina de vapor de doble inyección en el real arsenal de La Carraca (1788-1804) », dans *VIII Congreso internacional para la conservación del patrimonio industrial [actas, septiembre 1992]*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Centro de Publicaciones, 1995, p. 465-474.

- , « La madera báltica, Suecia y Cádiz (siglo XVIII) », dans RAMOS SANTANA, Alberto, (dir.), *Comercio y navegación entre España y Suecia (siglos X-XX)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones, 2000, p. 163-222.
- , « La nueva tecnología de la máquina de vapor y su aplicación en los arsenales de la Marina Española del siglo XVIII », dans MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, PI CORRALES Magdalena de Pazzis & TORREJÓN CHAVES, Juan (dir.), *Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870) : V Encuentros históricos España-Suecia (San Fernando, 1999)*, Madrid, Fundación Berndt Wistedt, 2001, p. 319-354.
- , « Estructura y organización de la producción en los arsenales de la Marina española del siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, vol. 19, n° 74, 2001, p. 55-82.
- , « La construcción naval militar española en el siglo XVIII : tendencias, programas y constructores », dans *Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración : XXVI Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2002)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2002, p. 131-192.
- , « El cuartel de batallones de marina en la nueva población de San Carlos en la Isla de León (San Fernando) », *Revista General de Marina*, vol. 253, n° 8-9, 2007, p. 305-328.
- , RODRÍGUEZ VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio & VALVERDE, Isidoro, *La actividad naval militar : influencia en su entorno*, Madrid, Bazán, 1991.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, « Las deserciones de marinería en la Armada española del siglo XVIII : actores, cifras y escenarios », dans GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2016, p. 261-284.
- VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto, *El transporte de madera por flotación y carretería, desde los bosques de Sierra Segura hasta Sevilla y los arsenales de La Carraca (Cádiz) y Cartagena, durante los siglos XVIII y XIX (1734-1833)*, Madrid, Ente Público Puertos del Estado, 2002.
- VILA MIRANDA, Carlos, « Arsenales españoles de ultramar en el siglo XVIII », dans *Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración : XXVI Jornadas de Historia Marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2002)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2002, p. 41-57.
- VIVAS PINEDA, Gerardo, « Legiones de madera : la construcción naval al servicio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas », *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n° 2, « La construcción naval en el País Vasco », 1998, p. 267-295.
- ZURBANO MELERO, José Gabriel, « Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980) », *Itsas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n° 2, « La construcción naval en el País Vasco », 1998, p. 327-362.

LES NAVIRES

ALCALÁ-ZAMORA, José N., « Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos », *Estudios del departamento de historia moderna (Zaragoza)*, 1975, p. 177-224.

ALFONSO MOLA, Marina, « La procedencia de los barcos en la Carrera de Indias. El curso de la Armada (1778-1802) », dans *El comerç alternatiu : corsarisme i contraban (ss. xv-xviii) : VIII Jornades d'estudis històrics locals*, Palma de Mallorca, Conselleria de Cultura, Educació i Esports, Govern Balear, 1989, p. 231-257.

BASTERRA, Ramón de, *Los navios de la Ilustración : una empresa del siglo XVIII. Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y su influencia en los destinos de América* [Caracas, Imp. Bolívar, 1925], Madrid, Ministerio de Asuntos exteriores, Dirección General de Relaciones Culturales, 1987.

BLANCO NÚÑEZ, José María, *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, Madrid, Bazán, 2001.

344

—, *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Madrid, Bazán, 2004.

—, « Material naval en el siglo XVIII : las pruebas de Mazarredo », dans *X Jornadas de historia militar : De la Paz de París a Trafalgar (1763-1805). El acontecer bélico y sus protagonistas (Madrid, 2005)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2005, p. 81-107.

CABRERA DE AIZPURU, Fernando F., *Modelos teóricos y métodos de cálculo para el comportamiento estructural de los navíos construidos a la española y a la inglesa (1710-1760)*, thèse sous la dir. de Francisco Fernández González, Madrid, Universidad Politécnica de Madrid, 2003.

—, *Arquitectura naval europea en el siglo XVIII : navíos españoles, franceses e ingleses : modelo mecánico actual para la madera*, A Coruña, Universidade da Coruña, 2008.

CASADO SOTO, José Luis, « La invención del galeón oceánico de guerra español », dans RIBOT GARCÍA, Luis A. & ROSA, Luigi de (dir.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*, Madrid, Actas, 2002, p. 37-70.

—, « Barcos para la guerra : soporte de la monarquía hispánica », *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, n° 5, « Armar y marear en los siglos modernos (xv-xviii) », 2006, p. 15-53.

CASTANEDO GALÁN, Juan Manuel, *Una revisión de la construcción naval « a la inglesa » a través del modelo de navío aprobado por la junta de constructores de 1752*, thèse sous la dir. de Francisco Ballester Muñoz, Santander, Universidad de Cantabria, 1992.

— et al., *Veleros y vapores : barcos emblemáticos en el Puerto de Santander (siglo XVI-XIX)*, Santander, Autoridad Portuaria de Santander, 1995.

—, « El San Juan Nepomuceno : primer navío de la serie que modificó el diseño y estructura definido por Jorge Juan en 1752 », dans ACHÚTEGUI RODRÍGUEZ, Juan J. et al. (dir.), *La construcción naval y la navegación : I Simposio de historia de las técnicas (Cantabria, 1995)*, Santander, Universidad de Cantabria, 1996, p. 93-104.

DELGADO BAÑÓN, Luis M., *La cañonera 23*, Cartagena, Áglaya, 2002.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Naufraques de la Armada española : relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el archivo del Ministerio de Marina (2ª parte: 1767-1805)* [Madrid, Est. Tip. de Estrada, Díaz y López, 1867], A Coruña, Órbigo, 2010.

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco, « Gaztañeta y los grandes galeones de la Carrera de Indias », dans *Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajajes del Astillero de Guarnizo : (ciclo de conferencias con motivo de la Exposición del Real Astillero de Guarnizo)*, Astillero, Ayuntamiento, 1991, p. 45-91.

—, « Tres armadas enfrentadas entre 1789 y 1804. Navíos y fragatas que conoció la Mercedes », dans GARCÍA RAMÍREZ, Susana & MARCOS ALONSO, Carmen (dir.), *El último viaje de la fragata Mercedes : la razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*, Madrid, Ministerio de Defensa/Ministerio de Educación, Cultura y Deporte/Acción Cultural Española, 2014, p. 65-79.

FORT Y ROLDÁN, Nicolás, *La flota ferrolana* [Ferrol, El Correo Gallego, 1897], Ferrol, Impr. Paramés, 1980.

GARCÍA TORRALBA PÉREZ, Enrique, *La artillería naval española en el siglo XVIII. Su evolución técnica y su recíproca influencia con la arquitectura del buque*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010.

—, *Las fragatas de vela españolas de la Armada española, 1600-1850*, 2012, <http://www.spanishnavalhistory.blogspot.com.es>.

—, « Las líneas maestras de Jorge Juan para la construcción naval : el sistema inglés », *Revista General de Marina*, vol. 265, n° 8-9, « Jorge Juan y Santacilia (1713-2013). Tercer Centenario del nacimiento de Jorge Juan : su obra y su legado », 2013, p. 273-296.

—, *Navíos de la Real Armada (1700-1860)*, Madrid, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, 2016.

GAZTAÑETA YTURRIBALZAGA, Antonio de, *Proporciones de las medidas mas esenciales... para la fábrica de navíos y fragatas de guerra, que puedan montar desde ochenta cañones hasta diez, cuyas proporciones... se observen por regla general en todos sus astilleros de España, como en los de América...*, Madrid, Impr. Phelipe Alonso, 1720.

GAZTAÑETA YTURRIBALZAGA, Antonio de, *Arte de fabricar reales* [1688], 2 tomes, éd. Francisco Fernández González, Cruz Apestegui & Fernando Miguélez García, Barcelona, Lunwerg, 1992.

—, *Navíos de la Real Armada (1700-1860)*, Madrid, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, 2016.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio, « El navío de tres puentes en la Armada española », *Revista de Historia Naval*, vol. 3, n° 9, 1985, p. 45-76.

—, « Relación de buques de la Armada española en los siglos XVIII, XIX y XX », dans MANERA REGUEYRA, Enrique (dir.), *El buque en la Armada española*, Madrid, Sílex, 1999, 2^e éd., p. 454-497.

- , APESTEGUI CARDENAL, CRUZ, *et al.*, *Modelos de arsenal del Museo Naval. Evolución de la construcción naval española, siglos XVII-XVIII*, Barcelona/Madrid, Lunwerg, 2004.
- , APESTEGUI CARDENAL, CRUZ, *et al.*, *L'Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVII^e-XVIII^e siècle)*, préf. Rémi MONAQUE, Paris, Mengès, 2004.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Francisco José, « La marina y la ciencia en la España del XVIII : Jorge Juan, Vicente Tofiño y Alejandro Malaspina », dans GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2016, p. 11-28.
- JUAN Y FERRAGUT, Mariano, « El galeón de Manila », dans *España en Filipinas : XLV Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2012)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012, p. 31-44.
- JUAN-GARCÍA AGUADO, José María de, « Características operativas de los navíos y fragatas del siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, vol. 14, n° 55, 1996, p. 65-80.
- , « Las últimas grandes series de navíos y fragatas del siglo XVIII », dans ACHÚTEGUI RODRÍGUEZ Juan J. *et al.* (dir.), *La construcción naval y la navegación : I Simposio de Historia de las Técnicas (El Astillero, Cantabria, 1995)*, Santander, Universidad de Cantabria, 1996, p. 123-132.
- MANERA REGUEYRA, Enrique, « El apogeo de la Marina española (Carlos III y Carlos IV) », dans MANERA REGUEYRA, Enrique (dir.), *El buque en la Armada española*, Madrid, Sílex, 1981, p. 201-232.
- (dir.), *El buque en la Armada española*, Madrid, Sílex, 1981 ; rééd. 1999.
- MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos, « Constitución y organización de la Armada de Felipe V », dans *Temas de historia militar : Actas del primer congreso de historia militar (Zaragoza, 1982)*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1983, p. 263-312.
- MATAMOROS APARICIO, David & PRAT DE PÁDUA, María Mestre, « Navíos particulares para el "servicio del rey". Fletes, corsarios y secuestros, 1700-1750 », dans VILAR, Pierre & MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *Historia moderna, historia en construcción*, t. I, *Economía, mentalidades y cultura*, Leida, Milenio, 1999, p. 151-166.
- MAZARREDO, José de, *Informes y dictámenes sobre el estado del material de la Marina española a finales del siglo XVIII (Incluye: Dictamen del brigadier José de Mazarredo Salazar sobre el sistema de construcción de navíos de la marina militar...)*, Madrid, en la Biblioteca Nacional, ms. S. XVIII.
- MEJÍAS TAVERO, Juan Carlos, *Los navíos españoles de la batalla de Trafalgar : del astillero a la mar*, Móstoles (Madrid), Cultural, 2004.
- , *Navíos españoles del siglo de las luces. Diferencias básicas en navíos según el sistema de construcción realizados en el siglo XVIII*, Madrid, Humanes de Madrid [Publicep Libros Digitales], 2008.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, « Tipología naval de los siglos XVI a XVIII », dans RIBOT GARCÍA, Luis A. & ROSA, Luigi de (dir.), *Naves, puertos e itinerarios*

- marítimos en la época moderna*, San Sebastián de los Reyes (Madrid), Actas, 2002, p. 15-36.
- , « Nacimiento y desarrollo de la Armada naval », dans SERRANO MARTÍN, Eliseo (dir.), *Felipe V y su tiempo : congreso internacional (Zaragoza, 2001)*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2004, t. I, p. 683-700.
- OLIVERAS PARERA, Isidre, *Los navios de 74 cañones del siglo XVIII. Los reyes del mar*, Madrid, Ediciones del Hobby, 2006.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio et TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada del mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar, *Las armadas españolas de Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José, « Auxilio y compra de embarcaciones extranjeras en La Carraca del siglo XVIII », *Revista General de Marina*, vol. 249, n° 7, 2005, p. 67-76.
- RODGER, N. A. M., « Formes et fonctions des navires européens du milieu du XVII^e siècle au début du XIX^e siècle (1660-1815) », *Revue d'histoire maritime*, n° 7, « Les constructions navales dans l'histoire », 2007, p. 81-103.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón, « Barcos y cañones en Trafalgar », dans *El bicentenario de Trafalgar en el Ateneo de Cádiz*, Cádiz, Ateneo Literario, Artístico y Científico de Cádiz, 2008, p. 105-114.
- et COELLO, Juan Luis, *La fragata en la Armada española : cinco siglos de historia*, partie I, « Las fragatas, del remo a la vela (siglos XVI-XIX) », Madrid, Bazán, 2003.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio, *Nuestros barcos. Los buques y los hombres en la historia de la ría de Ferrol*, Ferrol, Ministerio de Defensa, Servicio de Publicaciones, Drisde, 1985.
- SAN JUAN, Víctor, *La Armada desconocida de Jorge Juan. La estirpe de navíos a vela que fueron la espina dorsal de la Real Armada española durante medio siglo*, Madrid, Nowtilus, 2015.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1981.
- & PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, « La flotte de la mer du Sud », dans ACERRA Martine, MERINO, José & MEYER, Jean (dir.), *Les Marines de guerre européennes (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Paris, PUPS, 1998, p. 307-344.
- VICTORIA, Juan José Navarro, marquis de la, *Album del Marqués de la Victoria* [manuscrit original : Madrid, Museo Naval, n° 231, 1719-1756], Barcelona, Lunweg, 1995.
- , *Diccionario demostrativo, con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna: donde se hallan delineados, con los nombres propios de nuestra marina todos los principales maderos y piezas de construcción que se emplean a formar un navío...*, [manuscrit original : Madrid, Museo Naval, MN PI 235, 1719-1756], Barcelona, Lunweg, 1995.

LA SCIENCE

LAFUENTE, Antonio, « Las expediciones científicas del setecientos y la nueva relación del científico con el estado », *Revista de Indias*, n° 47, 1987, p. 373-378.

—, « Institucionalización metropolitana de la ciencia española en el siglo XVIII » dans LAFUENTE ANTONIO & SALA CATALÁ JOSÉ (dir.), *Ciencia colonial en América*, Madrid, Alianza Universidad, 1992, p. 91-118.

— *et al.*, *Las dos orillas de la ciencia. La traza pública e imperial de la Ilustración española*, Madrid, Fundación Jorge Juan/Marcial Pons Historia, 2012.

— *et* MAZUECOS, Antonio, *Los caballeros del punto fijo. Ciencia, política y aventura en la expedición geodésica hispanofrancesa al virreinato del Perú en el siglo XVIII*, Madrid, Serbal/CSIC, 1987.

— *et* PESET, José Luis, « Militarización de las actividades científicas en la España ilustrada (1726-1754) », dans PESET, José Luis *et al.* (dir.), *La Ciencia moderna y el Nuevo Mundo*, Madrid, CSIC, 1985, p. 127-147.

— *et* SELLÉS, Manuel, *El Observatorio de Cádiz (1753-1831)*, Madrid, Ministerio de Defensa/Instituto de Historia y Cultura Naval, 1988.

—, SOTA, José de la & VILCHES, Jaime, « Dinámica imperial de la ciencia: los contextos metropolitano y colonial en la cultura española del siglo XVIII », dans GUIMERÁ, Agustín (dir.), *El reformismo borbónico. Una visión interdisciplinar*, Madrid, Alianza Editorial, 1996, p. 175-202.

— & VALVERDE PÉREZ, Nuria, *Los mundos de la ciencia en la Ilustración española*, Madrid, Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología, 2003.

— & VALVERDE PÉREZ, Nuria, « La producción de objetos y valores científicos: tecnología, gobierno e Ilustración », dans *Actas de la VIII Reunión científica de la Fundación española de historia moderna (Madrid, 2004)*, t. II, GUIMERÁ, Agustín & PERALTA RUIZ, Víctor (dir.), *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, p. 821-838.

PIMENTEL, Juan, *La física de la monarquía. Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*, Aranjuez, Doce Calles, 1998.

—, *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*, Madrid, 2003.

SELLÉS, Manuel A. *et* LAFUENTE, Antonio, « Sabios para la Armada : el curso de estudios mayores de marina en la España del siglo XVIII », dans PESET, José Luis, *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, Madrid, CSIC, 1989, t. III, p. 485-504.

—, PESET, José Luis & LAFUENTE, Antonio, *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*, Madrid, Alianza Editorial, 1989.

VALVERDE PÉREZ, Nuria, *Actos de precisión. Instrumentos científicos, opinión pública y economía moral en la Ilustración española*, Madrid, CSIC, 2007.

LES OPÉRATIONS

- ALBERT FERRERO, Julio, « La derrota de Nelson, el “manco de Tenerife” », *Revista de Historia Naval*, vol. 16, n° 60, 1998, p. 63-76.
- ALONSO AGUILERA, Miguel Angel, *La conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720). Introducción a la política española en el Mediterráneo posterior a la Paz de Utrecht*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1977.
- ALSINA TORRENTE, Juan, *Una guerra romántica (1778-1783). España, Francia e Inglaterra en el mar : trasfondo naval de la independencia de Estados Unidos*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006.
- ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo, « Análisis de la zona de operaciones y movimientos previos al combate, dans *El combate de Trafalgar : XXXI Jornadas de Historia Marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2005)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2005.
- & GAMUNDI INSUA, Abel Ángel, *Las Operaciones anfíbias*, Madrid, Bazán, 1994.
- BAUDOT MONROY, María, « La campaña de corso de 1748-1749 en el Mediterráneo. El intento del marqués de la Ensenada y Julián de Arriaga de destruir la flota argelina », dans *Actas del III congreso de Historia Marítima de Cataluña*, Museo Marítimo de Barcelona, 2006, CD-ROM.
- (dir.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014,
- BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de, « Las aventuras italianas de Felipe V », dans PALACIO ATARD, Vicente (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, p. 323-335.
- BLANCO NÚÑEZ, José María, « El desembarco de Orán, 1732 », *Revista General de Marina*, vol. 239, n° 8-9, 2000, p. 251-258.
- , « La Campaña de Trafalgar », dans CASTAÑEDA DELGADO, Paulino (dir.), *Las guerras en el primer tercio del siglo XIX en España y América : actas XII Jornadas Nacionales de Historia Militar (Sevilla, 2004)*, t. I, Madrid, Deimos, 2005, p. 183-208.
- , « La tragedia de las fragatas Bustamante y la declaración de guerra contra Inglaterra », *Revista General de Marina*, vol. 249, n° 8-9, « Bicentenario de Trafalgar », 2005, p. 263-273.
- , « Combate naval : táctica, buques, mando y organización », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 316-365.
- , « Algunas de las expediciones atlánticas de la Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII », dans SÁNCHEZ-BAENA, Juan José, CHAÍN-NAVARRO, Celia & MARTÍNEZ-SOLÍS, Lorena (dir.), *Estudios de Historia Naval : actitudes y medios de la Real Armada del siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa ; Murcia, Editum, 2011, p. 329-364.

- , « Escenario Europeo (Gibraltar, Menorca y el Canal) », dans *España y la Independencia norteamericana : XLIX Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias* (Madrid, 2014), Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2015.
- BLASCO LEANTE, José Enrique, GUZMÁN RAJA, Isidoro & MONTROYA CHINCHILLA, José Luis, « La Administración de la Armada española en el siglo XVIII : El caso de la expedición a Argel de 1768 para el canje de cautivos », *De Computis : Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 8, n° 15, 2011, p. 3-74.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel de, « La defensa de la Cristiandad : las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna », dans PI CORRALES, Magdalena de Pazzis (dir.), *Cuadernos de Historia Moderna*, n° 5, « Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII) », 2006, p. 77-99.
- CABRERA PABLO, Francisco Ramón, « La batalla naval de 1704 en aguas de Málaga », *Jábega*, n° 36, 1981, p. 34-43.
- CALLEJA LEAL, Guillermo Gonzalo et O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, 1762, *La Habana inglesa : la toma de La Habana por los ingleses*, Madrid, Cultura Hispánica, 1989 ; rééd. 2001.
- CALVO POYATO, Gaetano, « 1704 : Gibraltar en el marco de un conflicto europeo », *Almoraima : Revista de Estudios Campogibaltareños*, n° 34, « La pérdida de Gibraltar y el nacimiento de las nuevas poblaciones », 2007, p. 27-34.
- CASTAÑÓN, Franco, « El desembarco inglés y el fracaso del ataque a Ferrol en agosto 1800 », *Revista General de Marina*, vol. 239, n° 8-9, 2000, p. 259-278.
- CARRERO BLANCO, Luis, *Las Baleares durante la guerra de América en el siglo XVIII* [1933], Mahón, Museo Militar San Felipe, 1983 (posthume).
- CAYUELA FERNÁNDEZ, José G. & POZUELO REINA, Ángel Antonio, *Trafalgar : hombres y naves entre dos épocas*, Barcelona, Ariel, 2004 ; rééd. Barcelona, RBA, 2007.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo, « Despliegue de las escuadras y de la Armada de la monarquía hispánica a fines del siglo XVI y principios del siglo XVIII », dans *Temas de historia militar : II congreso de historia militar (Zaragoza, 1988)*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1988, p. 117-142.
- CERDÁ CRESPO, Jorge, *Conflictos coloniales : la guerra de los Nueve Años (1739-1748)*, Alicante, Universidad, 2010.
- CERVERA PERY, José, *La marina española en Guinea ecuatorial : (sentido y grandeza de una aportación histórica)*, Madrid/Santa Isabel [de Fernando Póo], Imp. del Ministerio de Marina, 1968.
- , *La marina española en la emancipación de Hispanoamérica*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- , « La guerra de Sucesión en el escenario americano : la actitud naval », dans *La guerra de Sucesión en España y América : actas X Jornadas nacionales de historia militar* (Sevilla, 2000), Madrid, Deimos, 2001, p. 361-370.
- , « La guerra naval en el siglo XVIII : aspectos sustanciales », dans MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, PI CORRALES, Magdalena de Pazzis & TORREJÓN CHAVES, Juan (dir.),

- Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870). V Encuentros históricos España-Suecia (San Fernando, 1999)*, Madrid, Fundación Berndt Wistedt, 2001, p. 399-412.
- CHARTRAND, René, *Gibraltar 1779-1783: The Great Siege*, Oxford, Osprey, 2006.
- CHALINE, Olivier, « Bilan naval de la guerre de Sept Ans », dans FONCK, Bertrand et VEYSSIÈRE Laurent (dir.), *La Fin de la Nouvelle-France*, Paris, Armand Colin/Ministère de la Défense, 2013, p. 83-105.
- , BONNICHON, Philippe & VERGENNES, Charles-Philippe de (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine, 1763-1783*, t. I, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013.
- EPAZLA, Mikel de, « La expedición de Alicante para la toma de Orán (1732) y su seguimiento en Túnez », *Sharq Al-Andalus : Estudios árabes*, n° 2, 1985, p. 11-18.
- ESDAILLE, Charles J., « El Enfrentamiento : disquisiciones tácticas », dans *El combate de Trafalgar : XXXI Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2005)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2005.
- ESTADO MAYOR CENTRAL DEL EJÉRCITO-SERVICIO HISTÓRICO MILITAR, *Dos Expediciones Españolas contra Argel 1541 y 1775*, Madrid, Impr. del Servicio Geográfico del Ejército, 1946.
- FEIJOO, Ramiro, *Corsarios berberiscos : el reino corsario que provocó la guerra más larga de la historia de España*, Barcelona, Belacqva/Carroggio, 2003.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada española*, éd. Julio F Guillén Tato, Madrid, Museo Naval, t. VI-VIII, 1972-1973.
- FERNÁN NÚÑEZ, Carlos Gutiérrez de los Ríos, comte de, *La expedición militar española contra Argel de 1775. según el Diario de un testigo ocular (Incluye reprod. fac-simil del ms. : Diario de la expedición contra Argel)*, éd. Juan Antonio López Delgado, Murcia, Juan Antonio López Delgado, 2001.
- FERRER DE COUTO, José, *Historia del combate naval de Trafalgar, precedida de la del renacimiento de la marina española durante el siglo XVIII* [Madrid, Impr. de W. Ayguals de Izco, 1851], Valencia, Librerías París-Valencia, 1993 ; Valladolid, Maxtor, 2008.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, *Los apostaderos y estaciones navales en ultramar*, Madrid, Bazán, 1996.
- , « Los apostaderos : factor esencial del apoyo naval », *Revista General de Marina*, vol. 257, n° 8-9, 2009, p. 237-245.
- GÁLVEZ, Bernardo de, *Diario de las operaciones de la expedición contra la plaza de Panzacola concluida por las armas de S.M. católica baxo las órdenes del Mariscal de Campo D. Bernardo de Galvez*, s. l., s. n., ms. 1781 ; Tallahassee (États-Unis), s. n., 1966.
- GARCÍA DEL PINO, César, « Cuba y las contiendas navales del siglo XVIII », *Arbor : Ciencia, pensamiento y cultura*, n° 567, 1993, p. 9-28.
- GARCÍA FLÓREZ, Dionisio, « El asedio de los 100 días. El sitio de Melilla (1774-1775) », *Ristre*, vol. 1, n° 1, avril-mai 2002.

GIL MUNILLA, Octavio, *Malvinas : el conflicto anglo-español de 1770*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1948.

GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, « La Marina a la conquista de Italia (1773-1735) », dans *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII : XLVIII Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2014)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, p. 15-35.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio, « Consideraciones sobre la táctica y comunicaciones navales en el siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, vol. 1, n° 3, 1983, p. 133-148.

—, « El combate de San Vicente y sus consecuencias », dans *Antecedentes bélicos navales de Trafalgar : XXX Jornadas de historia marítima (Madrid, 2004)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004.

—, *La campaña de Trafalgar (1804-1805) : corpus documental conservado en los archivos españoles*, 2 tomes, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004.

GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE, Santiago, *El ataque inglés a Ferrol en agosto de 1800*, Ferrol, Embora, 2000.

352

GUIMERÁ, Agustín, « La historia que lleva a Trafalgar, 1700-1805 », dans *Ciclo de conferencias « Trafalgar » (Santander, 2002-2005)*, Santander, Real Asamblea Española de Capitanes de Yate, Delegación Cantabria, 2005.

—, « Trafalgar y la marinería española », dans *Actas de la VIII Reunión científica de la Fundación española de historia moderna (Madrid, 2004)*, t. II, GUIMERÁ, Agustín et PERALTA RUIZ, Víctor (dir.), *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, p. 821-838.

—, « Napoleón y la Armada », dans *XXXI congreso internacional de historia militar (Madrid, 21-27 Agosto 2005)*, Madrid, Comisión Española de Historia Militar, 2006, p. 519-538.

—, « Imitando al enemigo : el plan de reforma naval de Antonio de Escaño (1807) », dans Martín-Merás, Luisa (dir.), *Navigare necesse est. Estudios de historia marítima en honor de Lola Higuera*, Gijón, Fundación Alvarogonzález, 2008, p. 315-335.

—, « Trafalgar: Myth and History », dans Richard Harding (dir.) *A Great and Glorious Victory. New Perspectives on the Battle of Trafalgar*, Barbsley, Seaforth Publishing, 2008, p. 41-57.

—, « Métodos de liderazgo naval en una época revolucionaria : Mazarredo y Jervis (1779-1808) », dans GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, GONZÁLEZ LOPO, David L. & MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, Enrique (dir.), *El mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 2009, t. II, p. 221-233.

—, « Bloqueo imperfecto, guerra anfibia y liderazgo : Cádiz, 1810 », dans GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, p. 207-232.

—, « La marine espagnole contre la piraterie nord-africaine (1750-1785) », dans BATESTI, Michèle (dir.), *La Piraterie au fil de l'histoire. Un défi pour l'État*, Paris, PUPS, 2014, p. 331-345.

- , « The Offensive Strategy of the Spanish Navy (1713-1808) », dans N. A. M. Rodger, DANCY, Jeremiah, DANCY, J. ROSS, DARNELL, Benjamin & WILSON, Evan (dir.), *Strategy and the Sea*, Woodbridge, The Boydell Press, 2016, p. 98-108.
- , « Historia de una incompetencia : el desembarco de Argel, 1775 », *Revista Universitaria de Historia Militar*, vol. 5, n° 10, « Logística anfibia: el poder naval del Imperio español en el Mediterráneo durante el siglo XVIII », Manuel Díaz-Ordóñez (dir.), 2016, p. 135-155.
- , « Un liderazgo compartido : la conquista de Panzacola, 1781 », *Revista de Historia Militar*, número extraordinario 1, « 270 Aniversario de Bernardo de Gálvez. Bernardo de Gálvez y su época » 2016, p. 141-166.
- , « Naval Leadership and the “Art of War”: John Jervis and José de Mazarrado Compared (1797-1799) », dans HARDING Richard & GUIMERÁ, Agustín (dir.), *Naval Leadership in the Atlantic World: The Age of Revolution and Reform (1700-1850)*, London, University of Westminster Press, 2017, p. 117-130.
- & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Guerra naval en la Revolución y el Imperio. Bloqueos y operaciones anfibias, 1793-1815*, préf. Sebastián Zaragoza Soto, Madrid, Marcial Pons Historia, 2008.
- , RAMOS SANTANA, Alberto & BUTRÓN PRIDA, Gonzalo (dir.) *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004.
- KAMEN, Henry, « The Destruction of the Spanish silver Fleet at Vigo in 1702 », dans *Bulletin of the Institute of Historical Research*, vol. 39, n° 100, novembre 1966, p. 165-173.
- , « Las ambiciones británicas en el Mediterráneo en el reinado de Felipe V », *Memòries de la Reial Acadèmia Mallorquina d'Estudis Genealògics, Heràldics i Històrics*, n° 12, 2002, p. 29-36.
- KUETHE, Allan J., « La crisis naval a finales del siglo XVIII », dans BAUDOT MONROY, María (dir.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 309-330.
- LUCENA SALMORAL, Manuel, « Organización y defensa de la Carrera de Indias », dans CARLOS BOUTET, Guiomar de (dir.), *España y América : un oceano de negocios : quinto centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003 (Sevilla, 2003-2004)*, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003, p. 131-146.
- MANERA REGUEYRA, Enrique, « La defensa del Imperio : Carlos III », dans PALACIO ATARD, Vicente (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989, p. 405-414.
- MARCH Y LABORES, José, FERRER DE COUTO, José & MANINI, Juan (dir.), *Historia de la Marina Real Española, desde el descubrimiento de las Américas hasta el combate de Trafalgar*, t. II-2, *Libro noveno. Sucesos marítimos durante el siglo XVIII*, Madrid, J. M. Ducazcal, 1854.

- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, « La marina española en torno a 1802 », dans MORALES MOYA, Antonio (dir.), *1802: España entre dos siglos*, t. II, *Monarquía, Estado, Nación*, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003, p. 263-276.
- , « La presencia Española en el Pacífico : de la ilustración al desastre », dans *España en Filipinas : XLV Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2012)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012, p. 161-180.
- , « Estudio introductorio », dans ALCALÁ GALIANO, Pelayo, *El combate de Trafalgar [1909]*, éd. Enrique Martínez Ruiz, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos, « Participación de la Armada española en la guerra de Independencia de los Estados Unidos », *Revista de Historia Naval*, vol. 3, n° 10, 1985, p. 75-80.
- et ALFONSO MOLA, Marina, « La Armada en Filipinas (1765-1784) », dans *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII : XLVIII Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2014)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, p. 93-116.
- MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos, « La campaña de don Juan José Navarro en el Mediterráneo y la batalla de Sicié (1742-1744) », *Revista de Historia Naval*, vol. 1, n° 2, 1983, p. 5-28.
- , « Sobre la dilatada y compleja batalla del Atlántico Española, en los siglos XVIII y XIX », *Revista de Historia Militar*, n° 64, 1988, p. 111-140.
- MEIJIDE PARDO, António, *La invasión inglesa de Galicia en 1719*, Santiago de Compostela, CSIC/Instituto P. Sarmiento de Estudios Gallegos, 1970.
- MOLINERO NAVAZO, José Luis, « La flota de Vigo y posteriores sucesos en el Archivo General de Indias », dans *La guerra de Sucesión en España y América : Actas X Jornadas nacionales de historia militar (Sevilla, 2000)*, Madrid, Deimos, 2001, p. 637-650.
- MONAQUE, Rémi, « La maniobra estratégica combinada que precede al combate de Trafalgar », dans *El combate de Trafalgar : XXXI Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2005)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2005.
- MORÓN GARCÍA, Juan José, « La Artillería en el sitio de La Habana, 1762 », *Militaria : Revista de Cultura Militar*, n° 10, 1997, p. 117-124.
- NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio & FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, *El Coloquio de Brión : veinticuatro horas de Ferrol en 1800*, Madrid, Museo Naval, 1977.
- & BLANCO NÚÑEZ, José María, *La diversión de Tolón*, 2 tomes, Madrid, Naval, 1982 ; rééd. 2 tomes, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, « Análisis de las fuerzas aliadas (buques, mandos y dotaciones) », dans *El combate de Trafalgar : XXXI Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2005)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2005.
- , *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2005.

- , « Función militar en las flotas de Indias », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 81-122.
- OCAMPO ANEIRO, José Antonio, « La Historia Marítima en el mundo : la Batalla de Trafalgar : síntesis bibliográfica », *Revista de Historia Naval*, n° 75-93, 2001-2006.
- ORTIZ SOTELO, Jorge, « El Callao y la Real Armada », dans GARCÍA RAMÍREZ, Susana & MARCOS ALONSO, Carmen (dir.), *El último viaje de la fragata Mercedes : la razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*, Madrid, Ministerio de Defensa/Ministerio de Educación, Cultura y Deporte/Acción Cultural Española, 2014, p. 81-91.
- OTERO LANA, Enrique, « Relación de presas de 1740 en la Biblioteca Nacional : un documento propagandístico », *Revista de Historia Naval*, vol. 17, n° 67, 1999, p. 63-75.
- , *La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, Madrid, Instituto de Historia Cultural y Naval, 2004.
- PI CORRALES, Magdalena de Pazzis, « Las expediciones científicas », dans *La Casa de Borbón : ciencia y técnica en la España ilustrada*, València, Conselleria de Cultura, Educació i Esport, 2006, p. 95-117.
- RIAÑO LOZANO, Fernando, « Conmemoración de la batalla de Trafalgar (2001-2005) », *Revista de Historia Naval*, vol. 19, n° 74, 2001, p. 7-12.
- RIVAS IBÁÑEZ, Ignacio, « La movilización de la información en tiempo de guerra : los sistemas de inteligencia de España y Reino Unido y las operaciones militares del Pacífico durante la guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1744) », dans BAUDOT MONROY, María (dir.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 61-84.
- RODGER, N. A. M., « La naturaleza de la victoria naval », dans GUIMERÁ, Agustín, RAMOS SANTANA, Alberto et BUTRÓN PRIDA, Gonzalo (dir.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004, p. 113-193.
- , « The Genesis of Trafalgar », dans *Actas de la VIII Reunión científica de la Fundación española de historia moderna (Madrid, 2004)*, t. II, GUIMERÁ, Agustín & PERALTA RUIZ, Víctor (dir.), *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, p. 781-794.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón, « Una derrota naval de Nelson en 1796 », *Revista General de Marina*, vol. 236, 1999, p. 795-799.
- , *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, San Sebastián de los Reyes (Madrid), Actas, 2005.
- , *Victorias por mar de los españoles*, Baracaldo, Grafite, 2006 ; Madrid, Sekotia, 2010.
- , *Otras victorias por mar de los españoles* Madrid, Sekotia, 2013.

—, « La Marina ilustrada : reflexiones sobre su efectividad combativa », dans GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2016, p. 183-205.

SANJURJO JUL, José Manuel, « La artillería naval en el siglo XVIII y en la batalla de Trafalgar », dans PAVÍA PARADEDA, José Julio (dir.), *Cátedra « Jorge Juan » : ciclo de conferencias : curso 2004-2005*, A Coruña, Universidade da Coruña, 2007, p. 19-52.

TÉLLEZ ALARCIA, Diego, « Ricardo Wall vs Georges Anson. El final del “Lago español” y el enfrentamiento colonial hispano-británico (1740-1762) », *2000 The European Journal*, 2004.

TERRÓN PONCE, José Luis, *La toma de Menorca (1781-1782) en los escritos autobiográficos y epistolario del Duque de Crillon*, Mahón, Institut Menorquí d'Estudis, Fundació Rubió Tudurí-Andrómaco, 1998.

—, *El gran ataque a Gibraltar de 1782 : análisis militar, político y diplomático*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2000.

356

—, *La fortaleza de San Felipe en el puerto de Mahón. Estudio arquitectónico y análisis táctico*, Es Castell, Museo Militar de Menorca, 2003.

TORRES SÁNCHEZ, Rafael, « Logística y abastecimiento en la conquista naval de Menorca (1781-1782) », dans *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII : XLVIII Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2014)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, p. 73-92.

VALDÉZ-BUBNOV, Iván, « La batalla del Cabo Sicié. Implicaciones administrativas y doctrinales del uso de mercantes armados en el servicio naval », dans BAUDOT MONROY, María (dir.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 117-146.

—, « Spanish Naval Strategy and the United States (1763-1819) », *The Mariner's Mirror: The International Quarterly Journal of The Society for Nautical Research*, vol. 101, n° 1, 2015, p. 4-20.

ZABALA URIARTE, Aingeru, « La guerra de Sucesión en el mar Cantábrico », *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n° 5, « Guerra marítima, corso y piratería », 2006, p. 325-356.

ZAPATERO, Juan Manuel, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, San Juan de Puerto Rico, Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1964 ; rééd. Madrid, Museo del Ejército, Servicio Histórico, 1990.

Cahier photo



1. Zenón de Somodevilla (1702-1781), marquis de la Ensenada, Secrétaire de la Marine, de la Guerre, des Finances et des Indes



2. Blas de Lezo, marquis de Oviedo, lieutenant-général de la Real Armada



3. Maquette du vaisseau le *Real Carlos*





4. Défense du Morro de La Havane, attaque britannique du 1^{er} juillet 1762



EL EX.^{MO} O R.^N S. D. JOSE SOLANO Y BOTE MARQUES DEL SOCORRO, CABALLERO DEL ORDEN DE SANTIAGO, Y TENIENTE GENERAL DE LA REAL ARMADA: ASCENDIÓ A ESTA CLASE DE LA PLAZA DE GUARDIA MARINA EN EL AÑO DE 1780 SE DIGNÓ EL REY ENCARGARLE EL MANDO DE UNA ESCUADRA Y CONDUCCION DE UN EJERCITO DESTINADAS AMBAS FUERZAS A LA DEFENSA DE LAS YNDIAS OCCIDENTALES; YA SU LLEGADA SALVO DE MUY SUPERIORES FUERZAS NAUALES ENEMIGAS QUE LE ESPERABAN, EL COMBOY MILITAR Y EL RICO MERCANTIL QUE ESCOLTABA: EN SU CON LA ESCUADRA COMBINADA ESPAÑOLA Y FRANCESA DE SU MANDO SOCORRIÓ AL EJERCITO QUE ESTABA EN EL CAMPO DE PANZACOLA Y CON LOS REFUERZOS QUE LE DIÓ DE LAS GAVANIONES DE LA ESCUADRA Y OTROS AUXILIOS, SE PRINCIPIARON LOS ATAQUES Y CONSIGUIÓ LA RENDICION DE DHA PLAZA Y CON ELLA SE HIZO DUEÑO S. M. DE TODA LA FLORIDA OCCIDENTAL CON FUERZAS DE SU MANDO SE BATIERON Y RINDIERON LA YSLA DE ROATAN Y LOS ESTABLESÍMIENTOS INGLESES EN LA COSTA DE HONDURAS Y CON ELLAS IMPIDIÓ QUE ESTOS EN LA GUERRA TOMASEN POSESION NUESTRA: HECHA LA PAZ BOLVIÓ A ESPAÑA CON LA ESCUADRA CARGADA DE UN RICO TESORO, POR CUYOS SERVICIOS Y SUS CIRCUNSTANCIAS SE DIGNÓ S. M. CONFERIRLE EL TITULO DE MARQUES DEL SOCORRO. EN LOS TIEMPOS DE PAZ; COMISIONADO A SEÑALAR LIMITES DE LOS DOMINIOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL EN LA AMERICA MERIDIONAL, PAZIFICÓ VARIAS NACIONES DE YNDIOS CARIBES Y OTROS BARBAROS DE LAS INTERNAS PROVINCIAS DE GUYANA, Y MARGENES DEL RIO ORINOCO; SIRVIÓ LOS GOBIERNOS Y CAPTANIAS GENERALES DE LAS PROVINCIAS DE VENEZUELA, Y DE LA YSLA LA ESPAÑOLA EN ESTA CON LOS PLENOS PODRES DEL REY, HIZO EL PRIMER TRATADO DE LIMITES DE LAS POSESIONES FRANCESAS Y FIJO SUS TERMINOS TODO A PLENA SATISFACCION DE S. M.

5. José Solano, premier marquis del Socorro (1726-1806), capitaine général de la Real Armada



6. Jorge Juan (1713-1773), chef d'escadre de la Real Armada

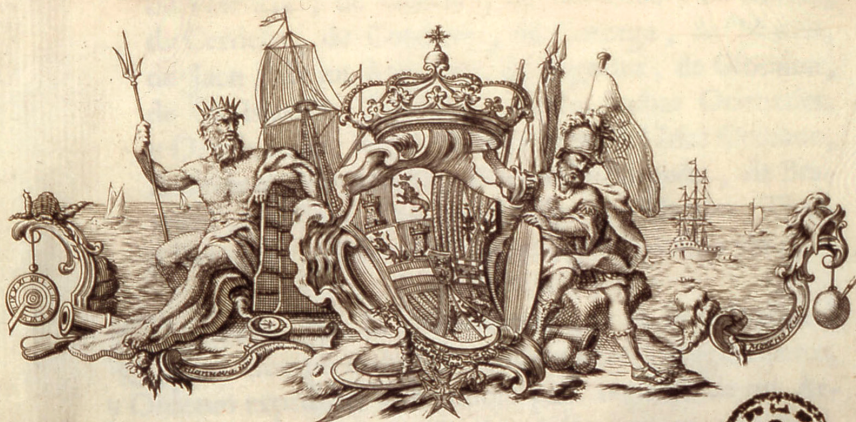
ORDENANZAS
DE SU Magestad

PARA
EL GOBIERNO MILITAR,
Politico, y Económico de su Armada
Naval.

PARTE PRIMERA.

Que contiene los Assumptos pertenecientes al Cuerpo
General de la Armada.

Ent.ª 5. 3



DE ORDEN DEL REY N. S.

En MADRID: En la Imprenta de JUAN de ZUÑIGA.
Año de M DCC XLVIII.





8. Antonio Barceló (1716-1797), lieutenant-général de la Real Armada





9. Reconquête d'Oran. Débarquement à Las Aguadas (29 juin 1732)



El Excmo. S.^{to} B.^{to} F. D. Antonio Valdés Fernández Bazán. Gran Cruz, y Comendador del Orden de S. Juan, del Consejo de Estado, Cefe de Esquadra, y Secretario de Estado, y del Despacho Universal de Marina. Obtubo este Empleo en 2^o de Marzo de 1783 habiendo seguido todos los grados de su Carrera Militar desde 26 de Octubre de 1752 e q. sentó plaza de Guardia Marina. Mandó varios buques y Divisiones de la Armada. fue sub Inspector de Arsenales Inspe^{or} Gral de Marina. desempeñó importantes Comis.^{as} del R. Servicio, y entre ellas la de restablecer en el año de 1782 la fundición de Artillería de hierro de las fabricas de la Cavada. Nació en Burgar á 25 de Marzo de 1744

10. Antonio Valdés y Fernández-Bazán (1744-1816), capitaine général de la Real Armada, secrétaire de la Marine



11. José Mazarredo Salazar (1745-1812), lieutenant-général de la Real Armada





12. Bataille du cap Saint-Vincent

RELACION HISTORICA
DEL VIAGE
A LA AMERICA MERIDIONAL
HECHO
DE ORDEN DE S. MAG.

PARA MEDIR ALGUNOS GRADOS DE MERIDIANO
Terrestre, y venir por ellos en conocimiento de la verdadera Figura,
y Magnitud de la Tierra, con otras varias Observaciones
Astronomicas, y Phificas:

Por **DON JORGE JUAN**, Comendador de Aliaga, en el Orden de San
Juan, Socio correspondiente de la Real Academia de las Ciencias de Paris,
y **DON ANTONIO DE ULLOA**, de la Real Sociedad de Londres:
ambos Capitanes de Fragata de la Real Armada.

PRIMERA PARTE, TOMO PRIMERO.



IMPRESSA DE ORDEN DEL REY NUESTRO SEÑOR

EN MADRID

Por **ANTONIO MARIN**, Año de M.DCC.XLVIII.



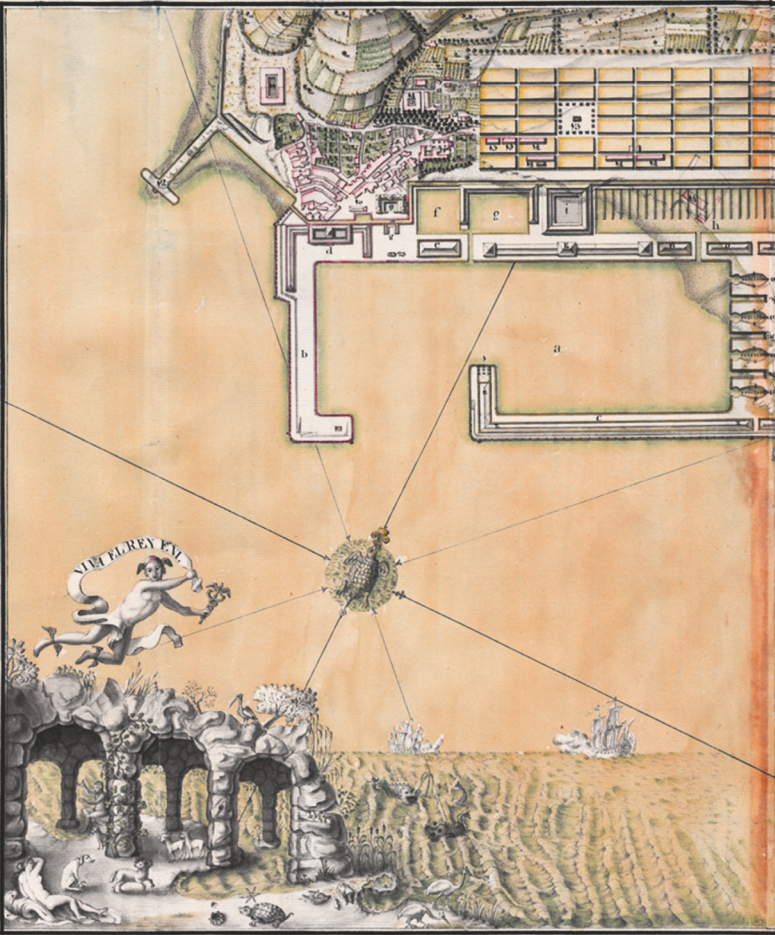
14. Federico Gravina (1756-1806), capitaine général de la Real Armada

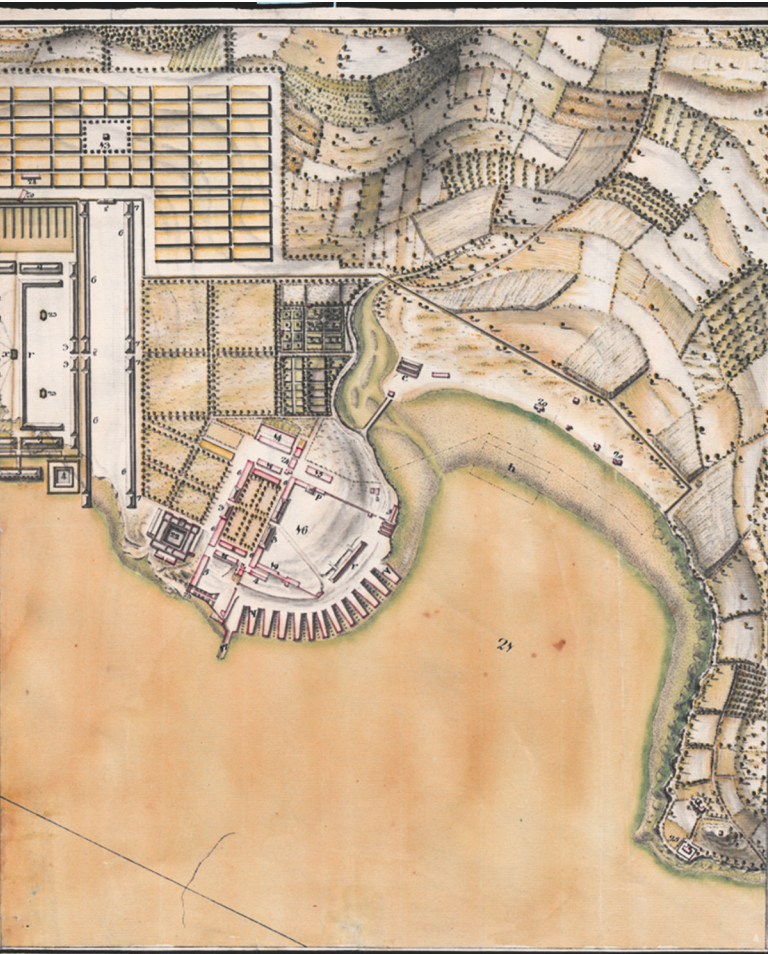


**PLANO DEL ARSENAL DEL
FERROL Y ASTILLERO DE ESTEIRO**
APROVADO P. S.M. EN EL AÑO DE M.D.C.C.L.I.
EXPLICACION

a, Oarsena
 b, Muelle sobre caovinos.
 c, Muelle sobre esollora
 d, Parque, almacenes gene-
 rales y sala de armas
 e, Finglado de arboladura
 f, Dique p.^a la arboladura
 g, Dique p.^a canciar embar-
 caciones menores.
 h, Dique p.^a muderos de cons-
 truccion
 i, Almacenes p.^a la cordeleria
 k, Cordeleria
 l, Almacenes de caudido
 m, Almacenes generales
 n, Teneduria
 o, Acorradors a la inglesa
 p, Finglado de masticaria
 y patio de galibos
 q, Diques p.^a canciar en se-
 co nabios h.^a cancañones
 x, Maquina p.^a sacar el agua
 de los diques.

y, Grutas p.^a construir nabios
 1, Almacenes de comercio
 2, Maquina p.^a arbolar y des-
 arbolar los nabios
 3, Almacenes de labloneria
 y demas perteneciente a la
 construccion
 4, Rebloneros y edificios p.^a la
 intendencia, contaduria y
 demas compleados
 5, Quartel de deserrados
 6, Herrerias
 7, Mixamientos p.^a la mas-
 taria
 8, Rebloneros p.^a coxidos y
 acambias
 9, Puertas del arsenal con
 sus cuerpos de guardias
 10, Casa del command.^{te}
 11, Oulla del Ferrol
 12, Quartel de brigadas
 13, Muelle p.^a el occidario
 14, Ciudad proyectada

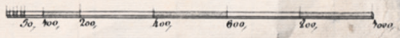




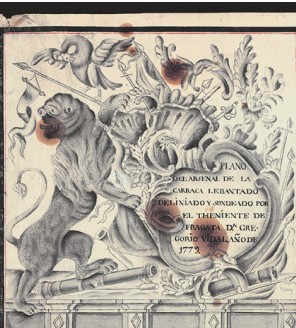
- | | |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 14, Cuarteles provisionales | 19, Cobertizos para la maquina |
| 15, Almacenes provisionales de vivero | 20, Hornos de coque y ladrillo |
| 16, Asiteros de Escoria | 21, Escocada de Caranza |
| 17, Muelle que cubre las grutas | 22, Cuartel de batallones de marina |
| 18, Cuarteles de maestranza | 23, Puertos |
| 24, Hospitales | 25, N.º 5.º de Camina |

Proyectado y delineado por el capitán y ingeniero ordinario D.ⁿ Joseph de la Cruz el qual tiene el honor de dedicarlo al Ex.^{mo} S.^{or} CONDE DE ARANDA Director general de los R.^{os} cuerpos de artilleria e ingenieros.

Escala de 1000, Paris



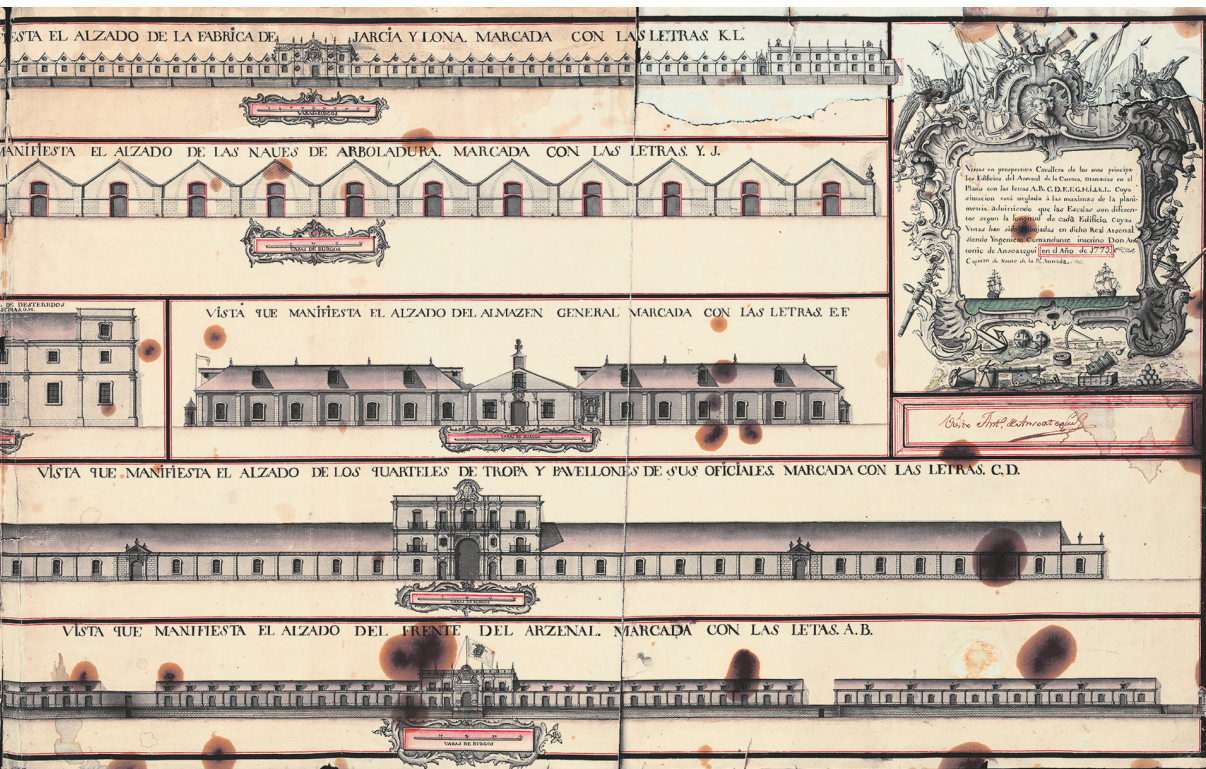
15. Plan de l'arsenal royal de Ferrol et des chantiers navals d'Esteiro (1751)



EXPLICACION DEL PLANO.

1. Obispo y su casa	21. Obispo	41. Calle de la Reina
2. Calle de la Reina	22. Obispo y su casa	42. Calle de la Reina
3. Calle de la Reina	23. Obispo y su casa	43. Calle de la Reina
4. Calle de la Reina	24. Obispo y su casa	44. Calle de la Reina
5. Calle de la Reina	25. Obispo y su casa	45. Calle de la Reina
6. Calle de la Reina	26. Obispo y su casa	46. Calle de la Reina
7. Calle de la Reina	27. Obispo y su casa	47. Calle de la Reina
8. Calle de la Reina	28. Obispo y su casa	48. Calle de la Reina
9. Calle de la Reina	29. Obispo y su casa	49. Calle de la Reina
10. Calle de la Reina	30. Obispo y su casa	50. Calle de la Reina
11. Calle de la Reina	31. Obispo y su casa	51. Calle de la Reina
12. Calle de la Reina	32. Obispo y su casa	52. Calle de la Reina
13. Calle de la Reina	33. Obispo y su casa	53. Calle de la Reina
14. Calle de la Reina	34. Obispo y su casa	54. Calle de la Reina
15. Calle de la Reina	35. Obispo y su casa	55. Calle de la Reina
16. Calle de la Reina	36. Obispo y su casa	56. Calle de la Reina
17. Calle de la Reina	37. Obispo y su casa	57. Calle de la Reina
18. Calle de la Reina	38. Obispo y su casa	58. Calle de la Reina
19. Calle de la Reina	39. Obispo y su casa	59. Calle de la Reina
20. Calle de la Reina	40. Obispo y su casa	60. Calle de la Reina





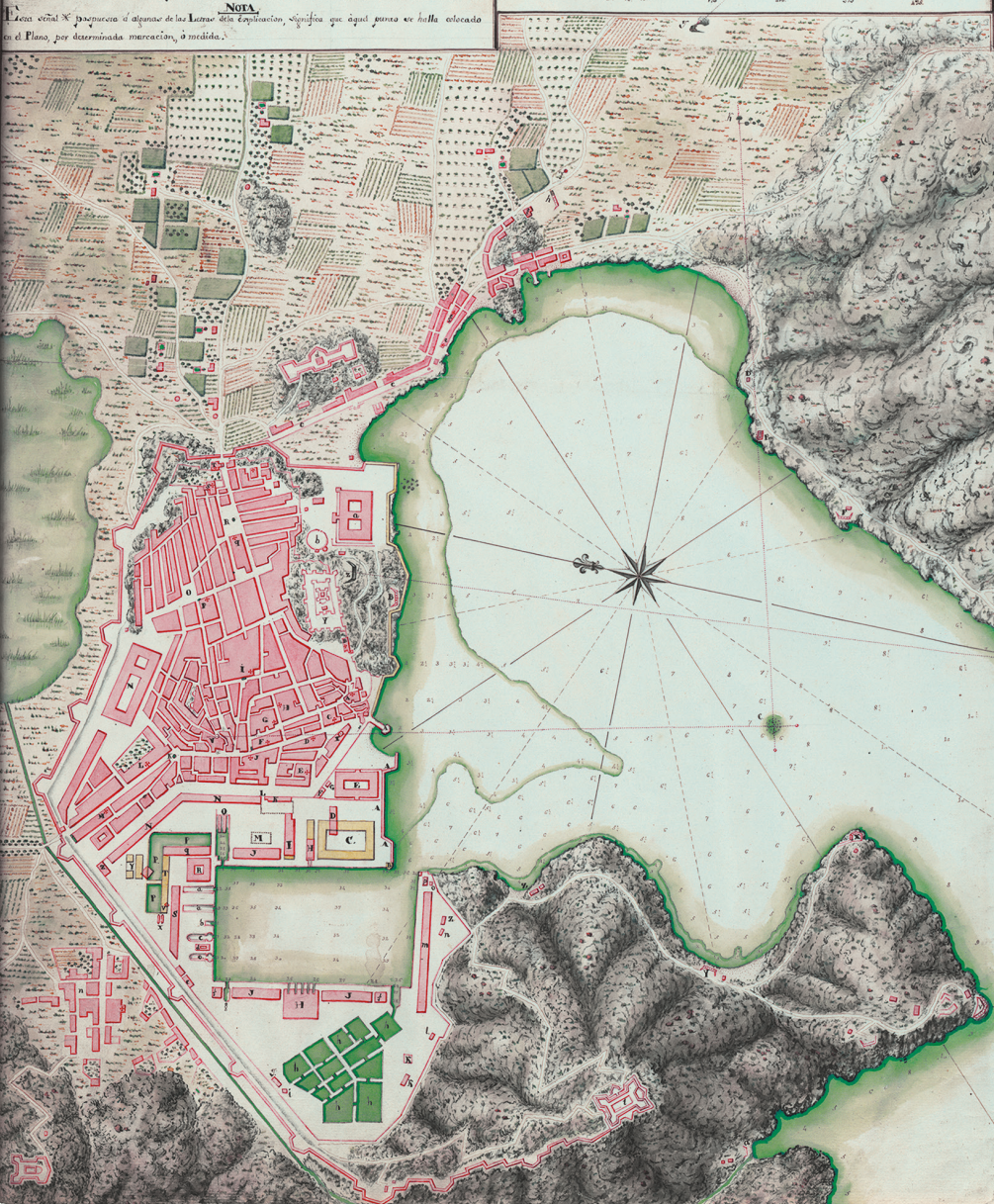
16. Plano de l'arsenal de La Carraca à Cadix (1779)

PLANO DE LA CIUDAD, ARCELAL, Y PUERTO DE CARTAGENA, NUEBAMIENTOS DE 1779. POR EL COMISARIO PROVINCIAL DE ARTILLERIA Y DIRECTOR INTENDENTE DE LA REAL FORTIFICACION DE CARTAGENA, DON JUAN YLLASCAS, SEGUNDO MAESTRO DE LA ESCUELA DE ARTILLERIA. CON ASISTENCIA DE DON NICOLAS BERLINGUERO MAESTRO DE LA ESCUELA DE ARTILLERIA.



DESCRIPCION DE LA CIUDAD Y SUS INMEDIACIONES		DESCRIPCION DEL PUERTO Y ANSEENADA DE ESCOMBRAERA.
A. Ylesia Mayor.	R. Plaza de la Merced.	R. Capilla y Casa de Recreacion.
B. Casa de la guerra de 1756.	S. San Diego.	S. Capilla de San Juan que edificó en 1540.
C. Casa de la Merced.	T. San Juan.	S. Capilla de San Martin que edificó en 1540.
D. San Juan de Dios.	V. Torre del Reloche.	T. Casa de la Merced.
E. San Agustín.	X. Zona del Cabildo, cuyos dos Terrenos que determinan la situacion de la Plaza del Puerto.	V. Plaza de San Juan.
F. Nueva Ciudad de 1779.	Y. Plaza de la Ciudad.	X. Plaza de San Juan.
G. San Miguel.	Z. Caserío de la Plaza, cuyos seis solares edificó en el tiempo de su fundacion.	Y. Plaza de San Juan.
H. Plaza de la Plaza de Murcia.	a. Puerto de la Plaza de Murcia.	Z. Plaza de San Juan.
I. Caserío de Murcia.	b. Calle de Murcia.	a. Plaza de San Juan.
J. Caserío de Murcia.	c. Calle de Murcia.	b. Plaza de San Juan.
K. Plaza de Murcia.	d. Calle de Murcia.	c. Plaza de San Juan.
L. Caserío de Murcia.	e. Calle de Murcia.	d. Plaza de San Juan.
M. San Roque.	f. Calle de Murcia.	e. Plaza de San Juan.
N. Plaza de Murcia.	g. Calle de Murcia.	f. Plaza de San Juan.
O. Plaza de Murcia.	h. Calle de Murcia.	g. Plaza de San Juan.
P. Plaza de Murcia.	i. Calle de Murcia.	h. Plaza de San Juan.
Q. Plaza de Murcia.	j. Calle de Murcia.	i. Plaza de San Juan.
R. Plaza de Murcia.	k. Calle de Murcia.	j. Plaza de San Juan.
S. Plaza de Murcia.	l. Calle de Murcia.	k. Plaza de San Juan.
T. Plaza de Murcia.	m. Calle de Murcia.	l. Plaza de San Juan.
U. Plaza de Murcia.	n. Calle de Murcia.	m. Plaza de San Juan.
V. Plaza de Murcia.	o. Calle de Murcia.	n. Plaza de San Juan.
W. Plaza de Murcia.	p. Calle de Murcia.	o. Plaza de San Juan.
X. Plaza de Murcia.	q. Calle de Murcia.	p. Plaza de San Juan.
Y. Plaza de Murcia.	r. Calle de Murcia.	q. Plaza de San Juan.
Z. Plaza de Murcia.	s. Calle de Murcia.	r. Plaza de San Juan.
a. Plaza de Murcia.	t. Calle de Murcia.	s. Plaza de San Juan.
b. Plaza de Murcia.	u. Calle de Murcia.	t. Plaza de San Juan.
c. Plaza de Murcia.	v. Calle de Murcia.	u. Plaza de San Juan.
d. Plaza de Murcia.	w. Calle de Murcia.	v. Plaza de San Juan.
e. Plaza de Murcia.	x. Calle de Murcia.	w. Plaza de San Juan.
f. Plaza de Murcia.	y. Calle de Murcia.	x. Plaza de San Juan.
g. Plaza de Murcia.	z. Calle de Murcia.	y. Plaza de San Juan.
h. Plaza de Murcia.	aa. Calle de Murcia.	z. Plaza de San Juan.
i. Plaza de Murcia.	ab. Calle de Murcia.	aa. Plaza de San Juan.
j. Plaza de Murcia.	ac. Calle de Murcia.	ab. Plaza de San Juan.
k. Plaza de Murcia.	ad. Calle de Murcia.	ac. Plaza de San Juan.
l. Plaza de Murcia.	ae. Calle de Murcia.	ad. Plaza de San Juan.
m. Plaza de Murcia.	af. Calle de Murcia.	ae. Plaza de San Juan.
n. Plaza de Murcia.	ag. Calle de Murcia.	af. Plaza de San Juan.
o. Plaza de Murcia.	ah. Calle de Murcia.	ag. Plaza de San Juan.
p. Plaza de Murcia.	ai. Calle de Murcia.	ah. Plaza de San Juan.
q. Plaza de Murcia.	aj. Calle de Murcia.	ai. Plaza de San Juan.
r. Plaza de Murcia.	ak. Calle de Murcia.	aj. Plaza de San Juan.
s. Plaza de Murcia.	al. Calle de Murcia.	ak. Plaza de San Juan.
t. Plaza de Murcia.	am. Calle de Murcia.	al. Plaza de San Juan.
u. Plaza de Murcia.	an. Calle de Murcia.	am. Plaza de San Juan.
v. Plaza de Murcia.	ao. Calle de Murcia.	an. Plaza de San Juan.
w. Plaza de Murcia.	ap. Calle de Murcia.	ao. Plaza de San Juan.
x. Plaza de Murcia.	aq. Calle de Murcia.	ap. Plaza de San Juan.
y. Plaza de Murcia.	ar. Calle de Murcia.	aq. Plaza de San Juan.
z. Plaza de Murcia.	as. Calle de Murcia.	ar. Plaza de San Juan.
aa. Plaza de Murcia.	at. Calle de Murcia.	as. Plaza de San Juan.
ab. Plaza de Murcia.	au. Calle de Murcia.	at. Plaza de San Juan.
ac. Plaza de Murcia.	av. Calle de Murcia.	au. Plaza de San Juan.
ad. Plaza de Murcia.	aw. Calle de Murcia.	av. Plaza de San Juan.
ae. Plaza de Murcia.	ax. Calle de Murcia.	aw. Plaza de San Juan.
af. Plaza de Murcia.	ay. Calle de Murcia.	ax. Plaza de San Juan.
ag. Plaza de Murcia.	az. Calle de Murcia.	ay. Plaza de San Juan.
ah. Plaza de Murcia.	ba. Calle de Murcia.	az. Plaza de San Juan.
ai. Plaza de Murcia.	bb. Calle de Murcia.	ba. Plaza de San Juan.
aj. Plaza de Murcia.	bc. Calle de Murcia.	bb. Plaza de San Juan.
ak. Plaza de Murcia.	bd. Calle de Murcia.	bc. Plaza de San Juan.
al. Plaza de Murcia.	be. Calle de Murcia.	bd. Plaza de San Juan.
am. Plaza de Murcia.	bf. Calle de Murcia.	be. Plaza de San Juan.
an. Plaza de Murcia.	bg. Calle de Murcia.	bf. Plaza de San Juan.
ao. Plaza de Murcia.	bh. Calle de Murcia.	bg. Plaza de San Juan.
ap. Plaza de Murcia.	bi. Calle de Murcia.	bh. Plaza de San Juan.
aq. Plaza de Murcia.	bj. Calle de Murcia.	bi. Plaza de San Juan.
ar. Plaza de Murcia.	bk. Calle de Murcia.	bj. Plaza de San Juan.
as. Plaza de Murcia.	bl. Calle de Murcia.	bk. Plaza de San Juan.
at. Plaza de Murcia.	bm. Calle de Murcia.	bl. Plaza de San Juan.
au. Plaza de Murcia.	bn. Calle de Murcia.	bm. Plaza de San Juan.
av. Plaza de Murcia.	bo. Calle de Murcia.	bn. Plaza de San Juan.
aw. Plaza de Murcia.	bp. Calle de Murcia.	bo. Plaza de San Juan.
ax. Plaza de Murcia.	bq. Calle de Murcia.	bp. Plaza de San Juan.
ay. Plaza de Murcia.	br. Calle de Murcia.	bq. Plaza de San Juan.
az. Plaza de Murcia.	bs. Calle de Murcia.	br. Plaza de San Juan.
ba. Plaza de Murcia.	bt. Calle de Murcia.	bs. Plaza de San Juan.
bb. Plaza de Murcia.	bu. Calle de Murcia.	bt. Plaza de San Juan.
bc. Plaza de Murcia.	bv. Calle de Murcia.	bu. Plaza de San Juan.
bd. Plaza de Murcia.	bw. Calle de Murcia.	bv. Plaza de San Juan.
be. Plaza de Murcia.	bx. Calle de Murcia.	bw. Plaza de San Juan.
bf. Plaza de Murcia.	by. Calle de Murcia.	bx. Plaza de San Juan.
bg. Plaza de Murcia.	bz. Calle de Murcia.	by. Plaza de San Juan.
bh. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	bz. Plaza de San Juan.
bi. Plaza de Murcia.	cb. Calle de Murcia.	ca. Plaza de San Juan.
bj. Plaza de Murcia.	cc. Calle de Murcia.	cb. Plaza de San Juan.
bk. Plaza de Murcia.	cd. Calle de Murcia.	cc. Plaza de San Juan.
bl. Plaza de Murcia.	ce. Calle de Murcia.	cd. Plaza de San Juan.
bm. Plaza de Murcia.	cf. Calle de Murcia.	ce. Plaza de San Juan.
bn. Plaza de Murcia.	cg. Calle de Murcia.	cf. Plaza de San Juan.
bo. Plaza de Murcia.	ch. Calle de Murcia.	cg. Plaza de San Juan.
bp. Plaza de Murcia.	ci. Calle de Murcia.	ch. Plaza de San Juan.
bq. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ci. Plaza de San Juan.
br. Plaza de Murcia.	cb. Calle de Murcia.	ca. Plaza de San Juan.
bs. Plaza de Murcia.	cc. Calle de Murcia.	cb. Plaza de San Juan.
bt. Plaza de Murcia.	cd. Calle de Murcia.	cc. Plaza de San Juan.
bu. Plaza de Murcia.	ce. Calle de Murcia.	cd. Plaza de San Juan.
bw. Plaza de Murcia.	cf. Calle de Murcia.	ce. Plaza de San Juan.
bx. Plaza de Murcia.	cg. Calle de Murcia.	cf. Plaza de San Juan.
by. Plaza de Murcia.	ch. Calle de Murcia.	cg. Plaza de San Juan.
bz. Plaza de Murcia.	ci. Calle de Murcia.	ch. Plaza de San Juan.
ca. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ci. Plaza de San Juan.
cb. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cb. Plaza de San Juan.
cc. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cc. Plaza de San Juan.
cd. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cd. Plaza de San Juan.
ce. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ce. Plaza de San Juan.
cf. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cf. Plaza de San Juan.
cg. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cg. Plaza de San Juan.
ch. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ch. Plaza de San Juan.
ci. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ci. Plaza de San Juan.
ca. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ca. Plaza de San Juan.
cb. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cb. Plaza de San Juan.
cc. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cc. Plaza de San Juan.
cd. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cd. Plaza de San Juan.
ce. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ce. Plaza de San Juan.
cf. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cf. Plaza de San Juan.
cg. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cg. Plaza de San Juan.
ch. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ch. Plaza de San Juan.
ci. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ci. Plaza de San Juan.
ca. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ca. Plaza de San Juan.
cb. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cb. Plaza de San Juan.
cc. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cc. Plaza de San Juan.
cd. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cd. Plaza de San Juan.
ce. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ce. Plaza de San Juan.
cf. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cf. Plaza de San Juan.
cg. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cg. Plaza de San Juan.
ch. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ch. Plaza de San Juan.
ci. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ci. Plaza de San Juan.
ca. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ca. Plaza de San Juan.
cb. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cb. Plaza de San Juan.
cc. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cc. Plaza de San Juan.
cd. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cd. Plaza de San Juan.
ce. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ce. Plaza de San Juan.
cf. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cf. Plaza de San Juan.
cg. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	cg. Plaza de San Juan.
ch. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ch. Plaza de San Juan.
ci. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ci. Plaza de San Juan.
ca. Plaza de Murcia.	ca. Calle de Murcia.	ca. Plaza de San Juan.

Escala de 473 Toesas, o medio Chilo Arriano.



NOTA.

En esta señal X se hace referencia a algunas de las Lomas de esta ciudad, significando que aquel punto se halla situado en el Plano, por determinada marcacion, à medida.

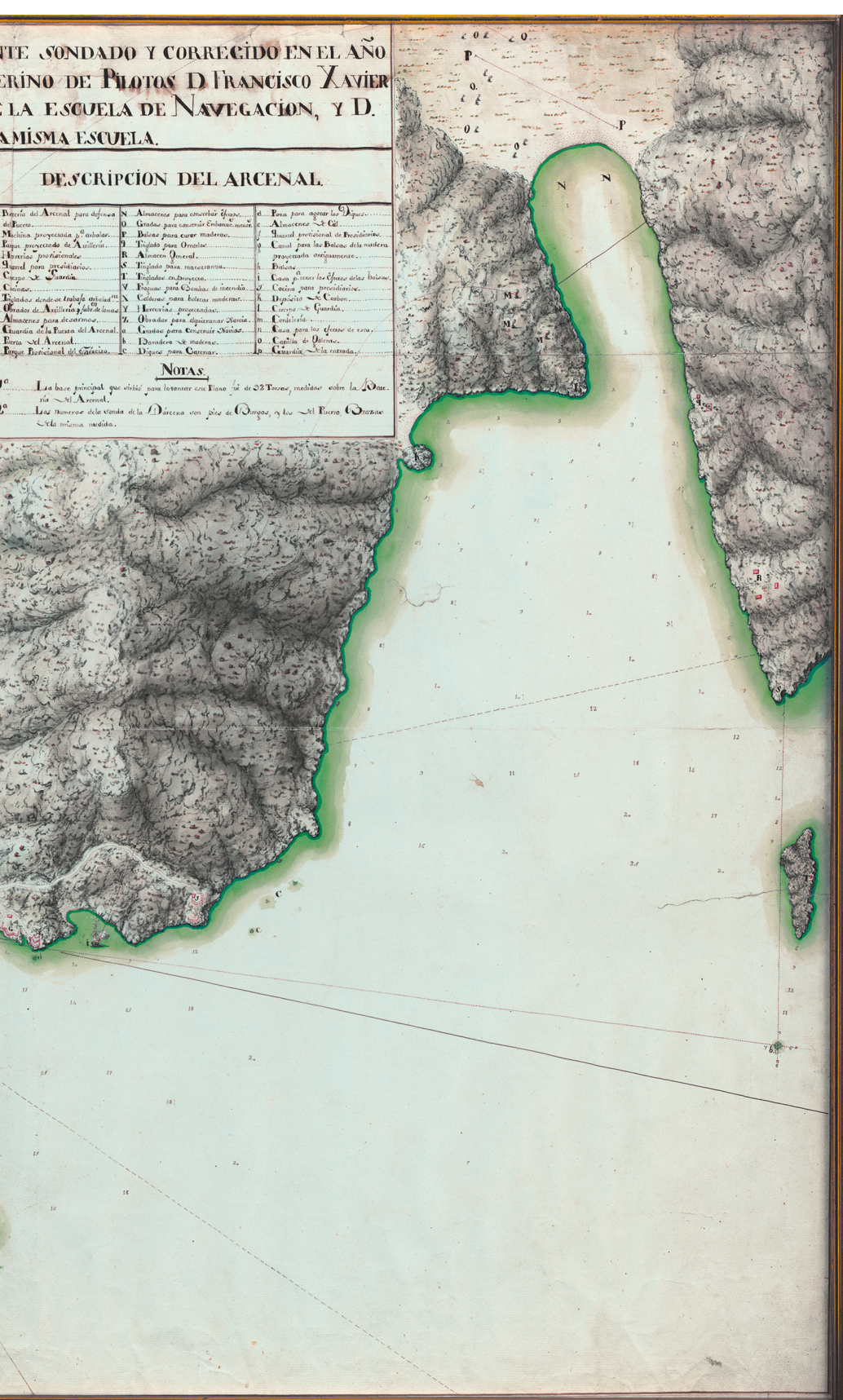
TE SONDADO Y CORREGIDO EN EL AÑO
 ERINO DE PILOTOS D FRANCISCO XAVIER
 LA ESCUELA DE NAVEGACION, Y D.
 AMISMA ESCUELA.

DESCRIPCIÓN DEL ARCNAL.

Barraca del Arsenal para defensas	N. Almacenes para conservar el agua.	d. Pena para agotar los vapores.
Muchina propulsora y molienda	O. Gratas para conservar el agua.	e. Almacenes de sal.
Español propulsora de Artillería	P. Bodega para conservar el agua.	f. Arsenal propulsora de Fabricación.
Horario propulsora	Q. Tránsito para conservar el agua.	g. Canal para los Botes de la marina propulsora conjuntamente.
Guard para propulsora	R. Almacenes de sal.	h. Bodega.
Campo de guerra	S. Tránsito para conservar el agua.	i. Casa para los Oficiales de la Marina.
Calle	T. Tránsito para conservar el agua.	j. Casa para propulsora.
Calle	V. Puente para conservar el agua.	k. Depósito de sal.
Calle	X. Calle para conservar el agua.	l. Calle para conservar el agua.
Oficina de Artillería y Fabricación	Y. Herramientas propulsoras.	m. Calle para conservar el agua.
Almacenes para conservar el agua.	Z. Obrador para conservar el agua.	n. Calle para conservar el agua.
Guardia de la Puerta del Arsenal	a. Guardas para conservar el agua.	o. Calle para conservar el agua.
Barra del Arsenal	b. Dársena para conservar el agua.	p. Calle para conservar el agua.
Puente Real de la Puerta del Arsenal	c. Dique para conservar el agua.	q. Calle para conservar el agua.

NOTAS.

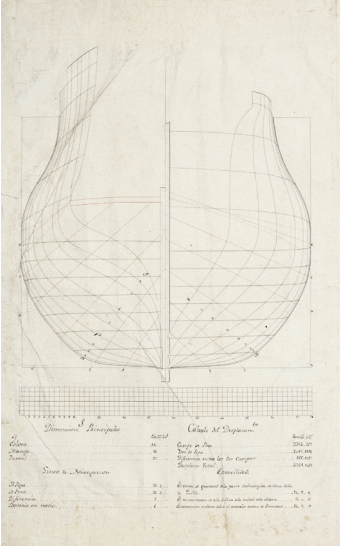
1. La base principal que sirve para levantar con Plano de 22 Toises, mediana sobre la Puerta del Arsenal.
 2. Los números de la vinda de la Dársena con plaza de Cascos, y los del Puerto de Cascos se la misma medida.



17. Plan de la ville, de l'arsenal et du port de Carthagène (1779)

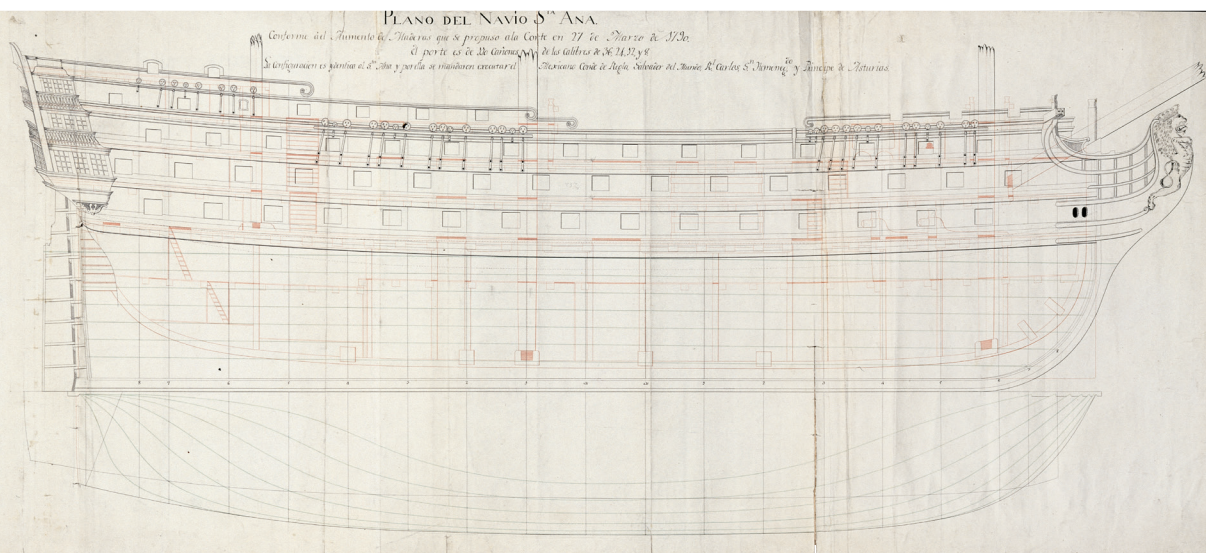


18. Maquette d'arsenal du vaisseau la *Santa Ana*

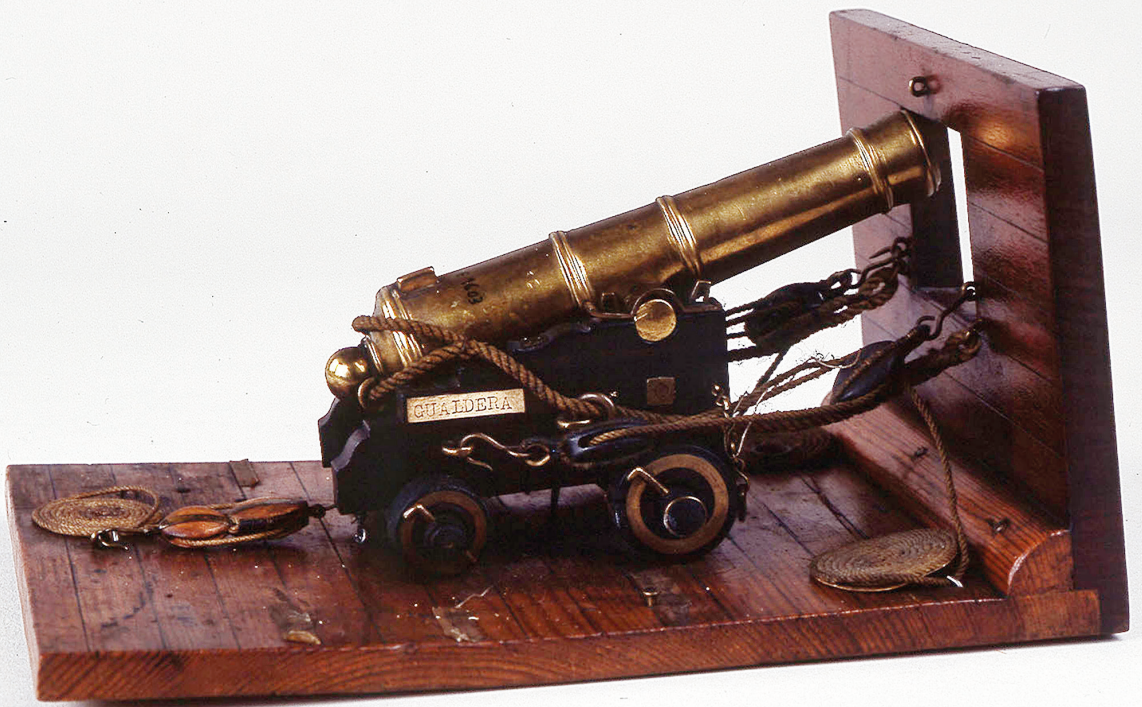




20. Maquette de frégate espagnole de quarante canons (xviii^e siècle)



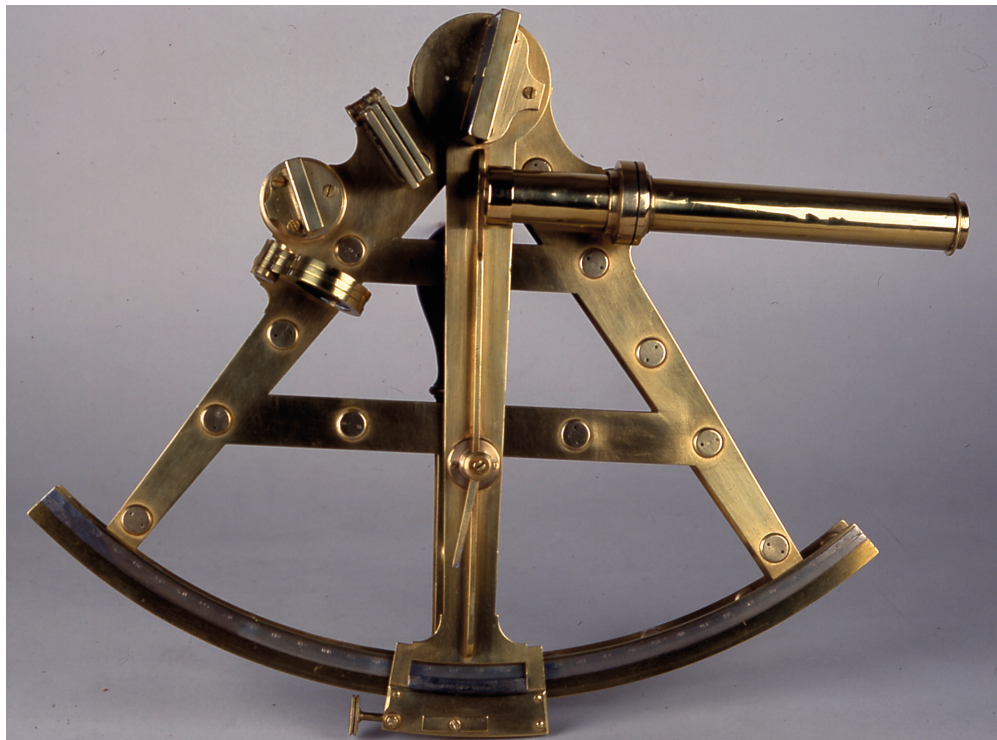
19. Plan du vaisseau la Santa Ana



21. Maquette de canon espagnol du système Rovira (xviii^e siècle)



22. Habitable de navire pour compas de chambre
(xviii^e siècle)



23. Sextant espagnol (fin du XVIII^e siècle)



24. La frégate de Blas de Lezo combattant le *Stanhope*





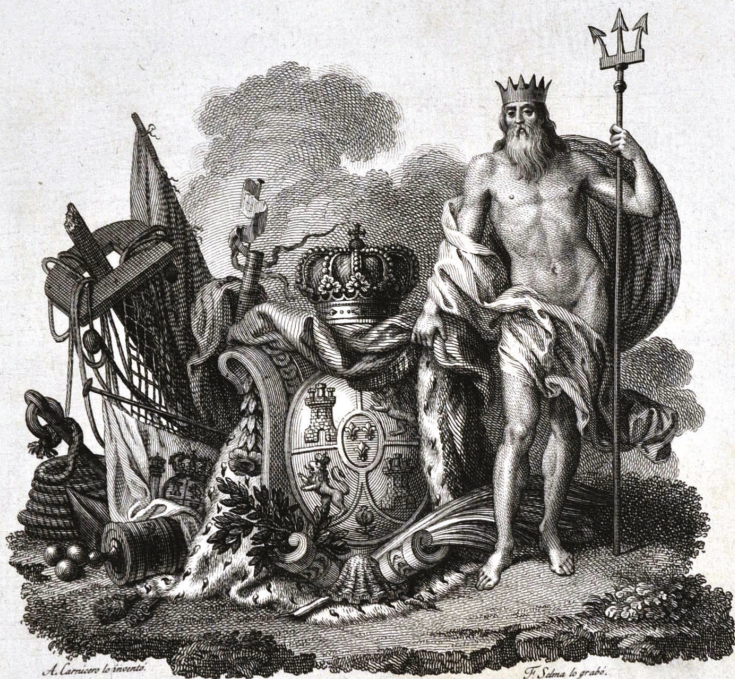
25. Bataille de Trafalgar. Vue générale (21 octobre 1805)

ORDENANZAS GENERALES DE LA ARMADA NAVAL.

PARTE PRIMERA.

SOBRE LA GOBERNACION MILITAR Y MARINERA
DE LA ARMADA EN GENERAL,
Y USO DE SUS FUERZAS EN LA MAR.

TOMO I.



EN MADRID
EN LA IMPRENTA DE LA VIUDA DE DON JOACHÍN IBARRA.
MDCCLXXXIII.



27. Image de la Sainte Trinité qui se trouvait à bord de la *Santisima Trinidad*

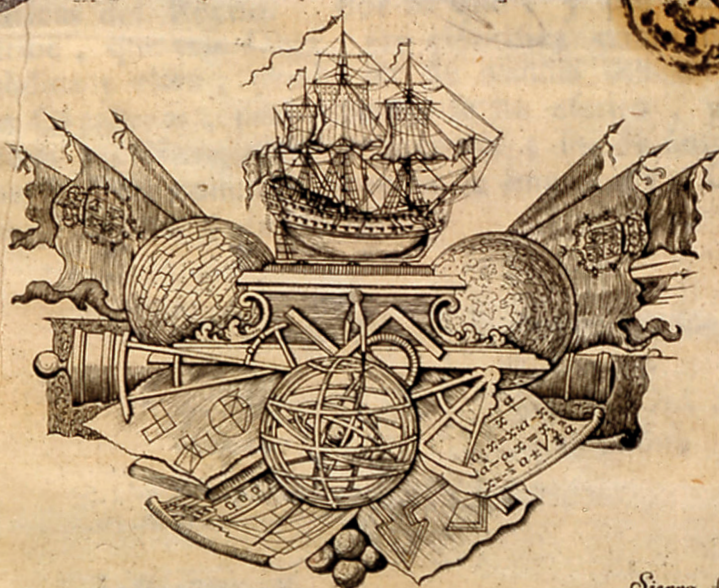


28. Plan et vue de la du port et de la baie de Cadix (1839)

COMPENDIO
DE
NAVEGACION

PARA EL USO
de los
CAVALLEROS GUARDIAS-MARINAS.

Por D. JORGE JUAN,
Comendador de *Aliaga* en la Orden de San Juan,
del Consejo de S. M. en su Junta de Comercio,
Moneda, &c. Capitán de Navio de la R. Armada,
y de la Compañía de Guardias-Marinas,
de la Real Sociedad de Londres,
de la R. Acadèmia de Berlín,
y Corr. de la de Paris,



Sierra. f.

EN CADIZ: En la Acadèmia de los mismos Cavalleros,
M.DCC.LVII.



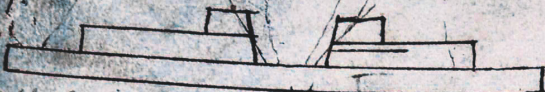
30. Étui d'instrument astronomique de Tobías Volckmer



31. Niveau géodésique (XVIII^e siècle)



32. Horloge de poche pour déterminer la longitude (c. 1788)

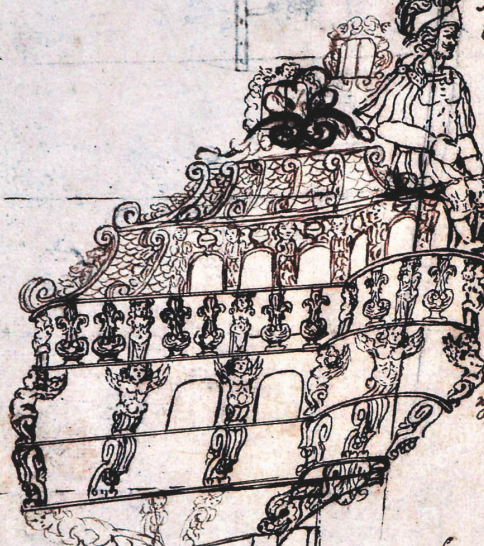


El farol mas alto con la pira que mas alta como
 alto del florin que es de 12
 y el que de dentro tres veces y de fuera $3 \frac{2}{3}$
 ancho de dentro adentro $2 \frac{3}{4}$

En do fonde de las bandes a altura $3 \frac{3}{4}$
 de do lo alto $2 \frac{10}{24}$
 ancho de mas y menos 2 medio $\frac{1}{8}$

chigo

Alcacer



Encima del toldete al
 acento del farol en
 como en costado hai los
 gresca $1 \frac{1}{3}$ esto de aqui
 de fuera segunda vez ha mayor
 de la que ha en el ve
 nete de la toldete me
 de do de gresca $2 \frac{1}{2}$
 esto la real a lo de dentro
 de la de 2

La pira de la con mar
 Tira a $2 \frac{1}{2}$

La pira $3 \frac{1}{2}$ (S) chigo

Y la pira ancho en
 la pira $2 \frac{1}{2}$ de do
 la pira
 de do de do $2 \frac{1}{2}$

Y los corredores de
 la pira de do los
 de do de do que
 de do $1 \frac{1}{2}$
 de do $2 \frac{1}{2}$
 de do 3
 largo el dardo
 la mitad de la
 de do 12 - c.

f 191 = pira de la pira de la pira

La pira de la pira de la pira de la pira

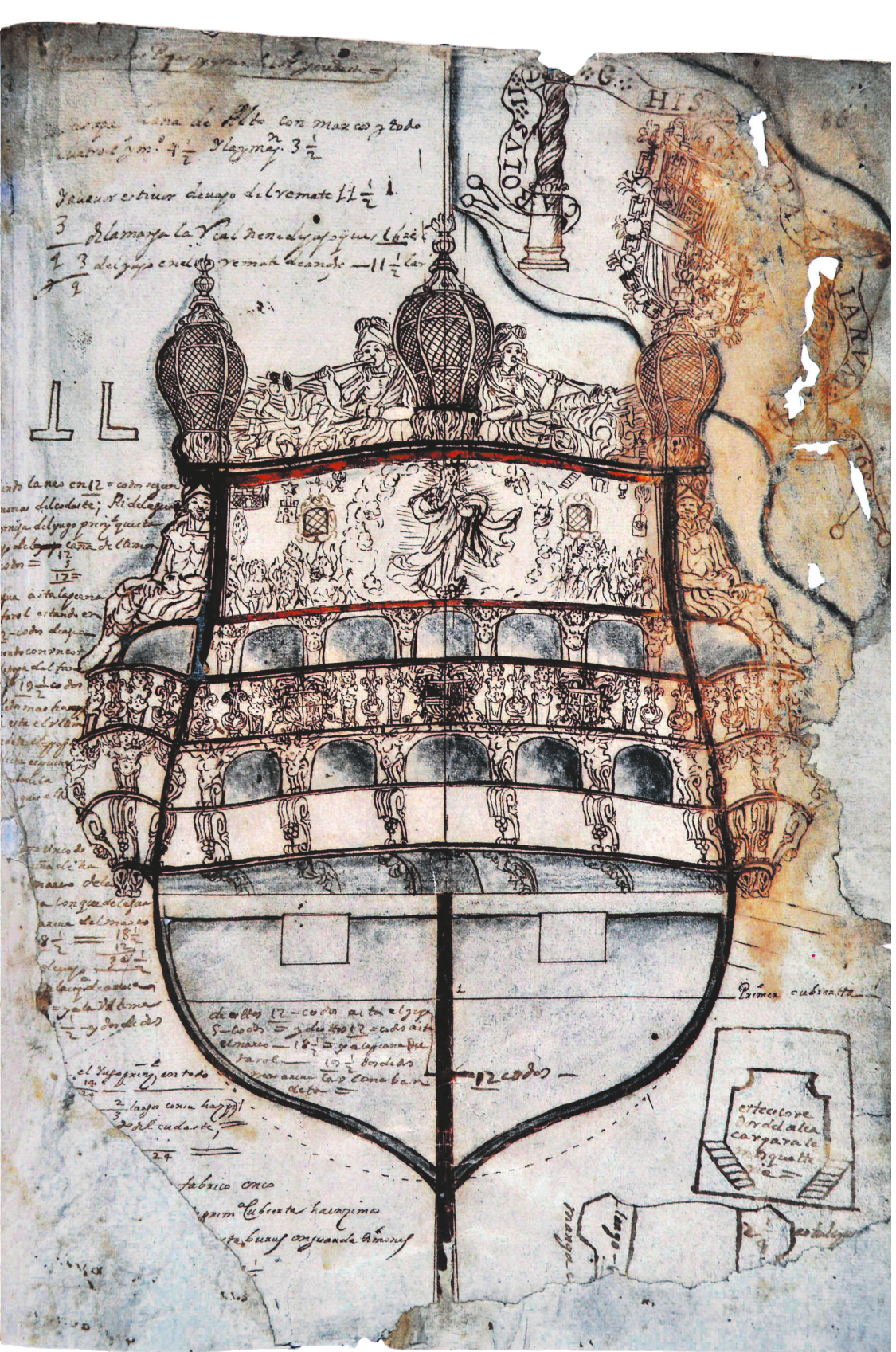
El pira de la pira de la pira de la pira
 de do $2 \frac{1}{2}$ de do 2 de do 3
 de do $2 \frac{1}{2}$ de do 2 de do 3

El pira de la pira de la pira de la pira
 de do $2 \frac{1}{2}$ de do 2 de do 3

Y los pira de la pira de la pira de la pira
 de do $2 \frac{1}{2}$ de do 2 de do 3
 de do $2 \frac{1}{2}$ de do 2 de do 3
 de do $2 \frac{1}{2}$ de do 2 de do 3

La pira de la pira de la pira de la pira
 de do $2 \frac{1}{2}$ de do 2 de do 3
 de do $2 \frac{1}{2}$ de do 2 de do 3
 de do $2 \frac{1}{2}$ de do 2 de do 3

El pira de la pira de la pira de la pira
 de do $2 \frac{1}{2}$ de do 2 de do 3
 de do $2 \frac{1}{2}$ de do 2 de do 3
 de do $2 \frac{1}{2}$ de do 2 de do 3



... de 110 con max co y todo
... m. 7 1/2 y la may. 3 1/2

Jaqueo exterior de abajo del remate 11 1/2

3 de la may. la y caí de n. d. y q. u. l. o. c. e.

7 3 de abajo en el remate de arriba 11 1/2

7 9

L L

... la no con 12 = cada se que

... de cordate; si de la que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

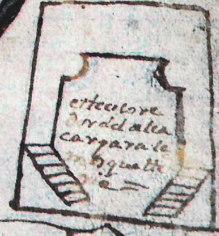
... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que

... de la que p. n. i. y que



Primer cubierta



corte de la
cordada
cargada de
biquete

largo

2

TABLE DES ILLUSTRATIONS

-1-

Zenón de Somodevilla (1702-1781), marqués de la Ensenada, Secretario de Marina, Guerra, Hacienda e Indias, anonyme, huile sur toile, copie de la seconde moitié du XVIII^e siècle d'un original de Jacopo Amiconi (1675-1752)

Musée du Prado

MNM - inv. 420

Durant son ministère (1743-1754), Ensenada donna à la Real Armada un élan extraordinaire, la dotant des moyens (arsenaux et navires) nécessaires à sa mission, dotant ainsi de l'Espagne la troisième marine européenne.

41

LA REAL ARMADA Table des illustrations

-2-

Portrait de Blas de Lezo (1689-1741), marqués de Ovieco, Teniente General de la Real Armada, copie anonyme (école espagnole), huile sur toile, 1853

MNM - inv. 431

Blas de Lezo fut un des amiraux espagnols les plus importants du XVIII^e siècle. Déjà grièvement blessé pendant la guerre de Succession d'Espagne, à la bataille de Vélez-Málaga (1704), à Toulon (1706) puis lors du siège de Barcelone (1714). À 25 ans, il avait déjà perdu la jambe gauche, l'œil gauche et la mobilité du bras droit. Il n'en fit pas moins une splendide carrière navale, dans la course et lors de la reconquête d'Oran (1732). Il fut, de fait, l'âme de la défense de Carthagène-des-Indes contre la puissante escadre de l'amiral Vernon en 1741. Il périt à cette occasion.

-3-

Maquette du vaisseau le Real Carlos (1766) et projet initial de la Santísima Trinidad (1769-1805), réalisé à l'arsenal de La Carraca (Cadix), 1766-1767

MNM - inv. 546

Après divers essais, l'Armada réussit à construire entre 1784 et 1796 une série de vaisseaux de deux et trois ponts, qui furent tenus pour les meilleurs de leur temps en Europe. Ce ne fut pourtant pas le cas de celui de quatre

ponts et 114 canons, la *Santísima Trinidad*. Achevé à La Havane en 1769, il fut bien le plus gros navire du monde en son temps mais ses qualités nautiques étaient limitées. Il prit part aux combats du cap Espartel (1782) et du cap Saint-Vincent (1797), avant d'être capturé – malgré une pugnace résistance – puis coulé à Trafalgar (1805).

-4-

Défense du Morro de La Havane, attaque britannique du 1^{er} juillet 1762, Rafael Monleón y Torres, huile sur toile, 1873

MNM - inv. 348

42 Lors du siège de La Havane (de juin à août 1762) les Britanniques bombardèrent sévèrement le fort El Morro, clef de la défense espagnole, par terre comme par mer. C'est le bombardement du 1^{er} juillet réalisé par 4 vaisseaux qui est représenté ici. La forteresse – commandée par le capitaine de vaisseau Luis de Velasco, qui y perdit la vie – résista énergiquement pendant cette période du siège.

-5-

Portrait de José Solano, premier marquis del Socorro (1726-1806), capitaine general de la Real Armada, anonyme, huile sur toile, fin du XVIII^e siècle

MNM - inv. 437

L'amiral Solano se distingua pendant la guerre d'Indépendance américaine en commandant un convoi destiné à La Havane en 1780. L'année suivante, son action lors de l'attaque de Pensacola en Floride s'avéra décisive pour la prise de cette place maritime.

-6-

Portrait de Jorge Juan (1713-1773), jefe de escuadra de la Real Armada, Rafael Tegeo, huile sur toile, 1828

MNM - inv. 757

Jorge Juan fut un des grands marins scientifiques du XVIII^e siècle. Conjointement avec Antonio de Ulloa (1716-1795), autre figure scientifique de l'Armada, il représenta son monarque lors de l'expédition franco-espagnole dans la vice-royauté du Pérou de 1735 à 1742. Il est notamment l'auteur avec Ulloa des *Noticias secretas de América* (1747) et de la *Relación histórica del viaje a la América meridional... para medir algunos grados del meridiano terrestre* (1748), qui lui valut une renommée internationale. Les deux officiers furent l'un et l'autre membres de la Royal Society de Londres et de l'Académie royale des

sciences de Paris. Jorge Juan joua en outre un grand rôle d'impulsion pour les arsenaux, les académies des gardes marines, l'observatoire astronomique de Cadix et la méthode de construction navale dite anglaise. Il fut également envoyé en ambassade au Maroc en 1767, obtenant la paix avec le sultan.

-7-

Ordenanzas de Su Majestad para el Gobierno militar, político y económico de su Armada Naval, Madrid, Juan de Zúñiga, 1748

BMN-CF.56-57

Placées sous les auspices du marquis de la Ensanada, ces *Ordonnances*, rédigées par un marin, Joaquín Aguirre y Oquendo, furent très importantes pour la bonne marche de l'Armada.

-8-

Antonio Barceló (1716-1797), teniente general de la Real Armada, anonyme, huile sur toile s.d.

MNM - inv. 466

Barceló, qui avait commencé modeste patron de navire acheminant le courrier, s'éleva par son mérite jusqu'aux plus hauts rangs. Il remporta bien des succès contre les corsaires nord-africains. Il commanda les forces légères lors du blocus de Gibraltar (1779-1782) et dirigea le bombardement naval d'Alger (1783-1784).

-9-

Reconquête d'Oran. Débarquement à Las Aguadas (29 juin 1732), d'après un original de Domenico Maria Sani (1690-c.1772), copie réalisée en 1994 par Manuel Calderón, huile sur toile

MNM - inv. 4798

Ce préside espagnol sur la côte nord-africaine avait été perdu en 1708. Elle fut reprise en 1732 par une impressionnante opération amphibie commandée par l'amiral Francisco Cornejo et, pour l'armée, le comte de Montemar, alignant 711 navires de tous types et 26 000 fantassins et cavaliers.

Antonio Valdés y Fernández-Bazán (1744-1816), Capitán General de la Real Armada, Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, d'après un original de Francisco Goya [c. 1788], copie attribuée à Rafael Tegeo, huile sur toile, 1828

MNM - inv. 416

Pendant son ministère (1783-1795), la Real Armada parvint à son apogée, comptant son plus grand nombre d'unités. Il se soucia des arsenaux, des officiers et des équipages, de science et de technologie. Il faut aussi à l'origine de nouvelles *Ordonnances navales* publiées en 1793 et il acheva le grand cycle des voyages de découverte espagnols.

44

Portrait de José Mazarredo Salazar (1745-1812). Teniente General de la Real Armada, Jean François Marie Bellier (1745-1836), paysagiste et portraitiste de la reine de France Marie-Antoinette, huile sur toile

MNM-inv. 351

Tenu pour le meilleur officier de l'Armada du XVIII^e siècle, Mazarredo est l'exemple accompli du vrai chef de guerre à la mer. Ayant reçu une formation maritime, militaire et scientifique poussée, il fut un bon tacticien et un excellent organisateur. Il se distingua particulièrement lors du débarquement d'Alger (1775) et pendant les campagnes espagnoles de la guerre d'Indépendance américaine (1779-1783) comme chef d'état-major de l'escadre de l'amiral Luis de Córdoba. Il fut chargé de la rédaction des nouvelles *Ordonnances navales* (1793) qui eurent valeur d'exemple dans l'Europe du temps. Il écrivit en outre cinq ouvrages sur la construction navale, la tactique et la navigation. Il fut le principal artisan de la paix avec Alger (1785). Il réalisa un gros travail à la tête de l'escadre de l'Océan, à Cadix (1797-1799) puis à Brest (1799-1801), chargé d'une mission diplomatique auprès du Premier consul Bonaparte afin d'améliorer la coopération entre alliés.

Bataille du cap Saint-Vincent. Le Pelayo vient en aide à la Santísima Trinidad (14 février 1797), Antonio Brugada (1804-1863), huile sur toile, 1858

MNM-inv. 346

À la hauteur du cap Saint-Vincent, l'amiral Jervis, avec 15 vaisseaux, surprend les 24 bâtiments de l'escadre espagnole du lieutenant-général José de Córdoba en désordre après une tempête. Après avoir coupé la ligne adverse, Jervis en

attaque le centre et prend 4 vaisseaux. Le navire amiral de Córdoba, la *Santísima Trinidad*, est sauvé de justesse par l'intervention d'autres unités espagnoles venues à son secours – ce que montre le tableau de Brugada –, qui obligent les Britanniques à se retirer.

-13-

Jorge Juan & Antonio de Ulloa, *Relación histórica del viaje a la América Meridional hecho de orden de S. Mag. Para medir algunos grados de meridiano terrestre*, Madrid, Antonio Main, 1748

BMN-DUPL. 144-145

Les deux marins scientifiques publièrent cet ouvrage après l'expédition franco-espagnole de Godin et La Condamine à la vice-royauté du Pérou (1735-1742) pour y mesurer la longueur d'un arc de méridien d'un degré à proximité de l'équateur.

45

-14-

Buste de Federico Gravina (1756-1806), capitaine general de la Real Armada, Cayetano Merchi (Madrid), terre cuite, 1799

MNM-inv. 453

Gravina aussi fut un remarquable chef naval. Appartenant à la haute noblesse napolitaine et espagnole, il fit une carrière extrêmement rapide puisqu'en seulement dix ans il passa de garde-marine à lieutenant-général, obtenant en outre les plus grands honneurs du royaume. Mais il s'appliqua toujours à s'en montrer digne. Habile marin et bon chef de guerre, il sut aussi s'entourer des meilleurs officiers de son temps. Son héroïsme lui valut l'admiration de ses contemporains, notamment celle de Napoléon. Il prit part aux principales campagnes de son époque, contre Alger (1775), Minorque (1781-1782), Gibraltar (1782), Toulon (1793-1794), Rosas (1794) et Saint-Domingue (1801). Il fut le commandant en second de l'escadre de l'Océan (1797-1802), sous les ordres de l'amiral Mazarredo, très efficace à Cadix puis à Brest où il se lia d'amitié au fameux amiral Latouche. Nommé chef de l'escadre espagnole pour la campagne de 1805, il fit preuve d'une grande loyauté envers l'amiral de Villeneuve et l'alliance franco-espagnole, endurant de ce fait nombre de frustrations professionnelles. Il se comporta brillamment à la bataille du cap Finisterre (22 juillet), mais dut obéir et permettre la sortie de Cadix de l'escadre combinée (19 octobre), ce qui entraîna la bataille de Trafalgar (21 octobre), lors de laquelle il reçut la blessure dont il mourut à Cadix l'année suivante.

Plano del Arsenal de Ferrol y astillero de Esteiro : aprobado por SM en el año de 1751. Projectado y delineado por el Capitán Ingeniero D. Joseph de la Croix, manuscrit sur lavis coloré, 1751

AMN-E-23-38

Dans la ria du Ferrol, l'arsenal royal commence son existence en 1748, avec une bonne situation stratégique par rapport aux routes maritimes de l'Atlantique nord. Ses installations et la population qu'elles attiraient connurent une vertigineuse croissance. Achevé en 1772, il comportait douze cales pour la construction et deux bassins pour le carénage des vaisseaux. Il fut un des plus importants arsenaux européens du temps des Lumières, par ses dimensions comme par ses installations qui suscitaient l'admiration des voyageurs. Dans la seconde moitié du siècle, on y construisit 45 vaisseaux – dont 5 trois-ponts – et 33 frégates.

46

Plano del arsenal de La Carraca levantado, delineado y sondado por el Teniente de Fragata D. Gregorio Vidal, año de 1779, manuscrit sur lavis coloré, 1779

AMN-P-2F-6

Les travaux de construction de l'arsenal de La Carraca à Cadix commencèrent en 1717, à l'initiative de l'intendant José Patiño, futur secrétaire de la Marine (1726-1736). Cadix avait une situation privilégiée sur les routes atlantiques et pour la défense de l'empire espagnol : tête du commerce avec l'Amérique et les Philippines, siège de la première Académie des gardes-marine et future localisation de l'Observatoire de l'Armada. À partir des années 1740, ce fut presque exclusivement un centre de réparations et de maintenance des escadres. On y trouvait en outre un magasin d'artillerie et une fabrique de cordages, de voiles et d'autres équipements. On y comptait sept cales et trois bassins de carénage. Le chantier ne construisit que peu de navires au cours du siècle.

Plano de la ciudad, arsenal y puerto de Cartagenal nuevamente sondeado y corregido en el año 1779 por el comisario provincial de artillería D. Francisco Xavier Rovira con asistencia de Nicolás Berlinguero, delineador de la Escuela de Navegación y D. Juan Yllescas, segundo maestro de la misma escuela, manuscrit sur lavis coloré, 1779

AMN-E-43-13

Carthagène fut la base de l'escadre des galères jusqu'à la disparition de celle-ci en 1748. Les travaux du nouvel arsenal n'y commencèrent qu'en 1731. À partir de 1749, celui-ci, avec tout l'appui du marquis de la Ensenada, connut un important développement : darses, ateliers, magasins, corderie, parc d'artillerie, chantier de construction. Petit, l'arsenal était bien organisé, remplissant ainsi efficacement sa fonction de base pour l'escadre de la Méditerranée. Les premières constructions de navires débutèrent dans les années 1750, avec surtout des chébecs, une spécialité locale : de petits bâtiments, avec rames et voiles, très utiles pour les gardes-côtes, le courrier et la course. En 1759 furent mis en service les deux bassins de carénage, les premiers existant en Espagne et dans toute la Méditerranée. On les dota ensuite d'une machine à vapeur Newcomen, véritable innovation technologique. Elle fut construite par le marin et scientifique Jorge Juan mais ne fonctionna qu'en 1773, après sa mort. Carthagène fut donc le premier arsenal européen à bénéficier d'un tel dispositif, ce qui fut ultérieurement le cas du Ferrol et de Cadix.

47

-18-

Maquette d'arsenal du vaisseau la Santa Ana (1784-1817)

MNM-inv. 923

Ce navire à trois-ponts et 112 canons construit au Ferrol en 1784, sur les plans de l'ingénieur José Romero Landa, fut la synthèse des systèmes de construction navale antérieurs. Sept autres vaisseaux de la même classe furent mis à flot entre 1784 et 1794 et tenus comme les meilleurs de leur temps.

-19-

Plan du vaisseau la Santa Ana

MNM-PB-7

-20-

Maquette de frégate espagnole de 40 canons, XVIII^e siècle

MNM-4873

L'Espagne construisit un nombre de frégates plus réduit, celles-ci étant en outre d'une moindre puissance de feu que la Grande-Bretagne et la France, ce qui impliqua pour elle de nets désavantages stratégiques et tactiques.

Maquette de canon espagnol du système Rovira, XVIII^e siècle

MNM-inv. 1603

Pour contrecarrer la capacité de destruction des caronades britanniques, l'Armada chargea le commissaire général de l'artillerie Francisco Javier Rovira de concevoir une série d'obusiers en bronze, essayés dès 1785 et produits en petit nombre. Ils envoyaient en tir direct – avec plus de sécurité que les caronades – des projectiles pleins ou creux et de la mitraille. Ils équipaient les vaisseaux espagnols à Trafalgar mais, jusqu'à présent, personne n'a étudié ce qu'ils y donnèrent.

Habitacle de navire pour compas de chambre, XVIII^e siècle

MNM-459

48

De tels habitacles étaient installés dans la chambre de l'amiral ou du capitaine du vaisseau et lui permettaient de vérifier le cap sans avoir à monter sur le pont.

Sextant espagnol, Baleato, Ferrol, fin du XVIII^e siècle

MNM-1264

La frégate de Blas de Lezo combattant le Stanhope, anonyme de l'école espagnole, huile sur toile, vers 1710

MNM-inv. 436

Blas de Lezo prend en tir d'enfilade la poupe de son adversaire, le contraignant à amener son pavillon. Le peintre a toutefois donné aux deux navires des caractéristiques qui sont davantage celles de la seconde moitié du XVIII^e siècle que de son début.

Bataille de Trafalgar. Vue générale (21 octobre 1805), Rafael Monleón y Torres (1853-1900), huile sur toile, 1870

MNM-inv. 424

Sont représentés ici les débuts de la bataille, lorsque le HMS *Royal Sovereign*, vaisseau amiral de Collingwood, coupe la ligne alliée entre la *Santa Ana* et le *Fougueux*, leur causant d'importants dommages dès sa première bordée. On voit au premier plan

des navires alliés sous le vent. Dans ces peintures navales du XIX^e siècle s'unissent l'histoire, le mythe et aussi la construction d'un sentiment national espagnol.

-26-

Ordenanzas generales de la Armada Naval sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar, Madrid, chez la veuve de D. Joaquín Ibarra, 1793, 2 volumes

BMN-1194-1195

Rassemblées par l'amiral Mazarredo et un groupe d'officiers, ces ordonnances furent considérées comme étant au nombre des meilleures d'Europe et restèrent en usage jusqu'à la fin du XX^e siècle.

-27-

La Santísima Trinidad, huile sur toile, 1803

MNM-inv. 425

Cette peinture était accrochée dans la chambre du vaisseau la *Santísima Trinidad* et fut récupérée par un officier britannique alors que le bâtiment était sur le point de couler, après la bataille de Trafalgar lors de laquelle il avait reçu de la mitraille dont on voit l'impact dans l'angle inférieur gauche. L'amiral Collingwood la remit à Francisco J. de Uriarte, brigadier de la Real Armada et commandant du bâtiment, blessé et prisonnier de guerre à Gibraltar.

-28-

Plano y vista del Puerto y Bahía de Cádiz, ejecutado por D. Mariano Calvo y Pereyra. Madrid, 6 de enero de 1839, manuscrit aquarellé

AMN-E-52-40

-29-

Jorge Juan, *Compendio de Navegación para el uso de los cavalleros guardias marinas*, Cadix, Academia de los mismos cavalleros, 1757

BMN-616

-30-

Étui d'instrument astronomique de Tobías Volckmer, 1596

MNM-1223

Niveau géodésique, XVIII^e siècle

MNM-787

C'est celui qu'utilisa Jorge Juan lors de l'expédition scientifique au Pérou entre 1735 et 1744.

Horloge de poche pour déterminer la longitude, vers 1788

MNM-1276

Elle fut achetée à Londres, ainsi que d'autres instruments, pour les corvettes *Descubierta* et *Atrevida* qui devaient partir outre-mer. Mais en septembre 1788, elle fut cédée par Alejandro Malaspina à Cosme Churruca désormais chargé de la campagne de reconnaissance du détroit de Magellan.

50

Arte de fabricar reales, de José Antonio de Gaztañeta, 1688

AMN-1280

Gaztañeta fut la figure la plus éminente de la construction navale tout au long du premier tiers du XVIII^e siècle. Son manuscrit a été déposé par Enrique de Areilza y Churruca, actuel comte de Motrico.

Crédits

© Museo Naval de Madrid, ill. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 30, 31, 32.

© Biblioteca del Museo Naval de Madrid, ill. 7, 13, 26, 29.

© Archivo del Museo Naval de Madrid, ill. 15, 16, 17, 28, 33.

© Sorbonne Université Presses, Véronique Lahaye/Centro de Ciencias Humanas y Sociales, CSIC, Andrés Rodríguez, cartes 1, 2, 3, 4, 5, 6.

© Sorbonne Université Presses/Centro de Ciencias Humanas y Sociales, CSIC, Andrés Rodríguez, croquis 1, 2.1, 2.2, 2.3, 3, 4.

LES AUTEURS

CARLOS ALFARO ZAFORTEZA

Chercheur au Department of War Studies du King's College de Londres. Il a travaillé sur l'État espagnol et la puissance navale en 1833-1868. Il est notamment l'auteur de « The Moderado Party and the Introduction of Steam Power in the Spanish Navy, 1844-1854 », 2006 ; « Trafalgar, el marqués de Molíns y el renacimiento de la Armada en 1850 », 2007 ; « El legado de las guerras de la Revolución y del Imperio: operaciones anfibias y bloqueos navales en la España post napoleónica, 1815-1844 », 2008 ; « Sea Power and Technology Transfer: The Spanish Navy and the Thames Shipyards, 1844-1850 », 2012 ; « Medium Powers and Ironclad Construction: The Spanish Case, 1861-1868 », 2012 ; « From Trafalgar to Santiago: The Navy and National Identity in Nineteenth-century Spain », 2014 ; « Gunboat Diplomacy and Nationalism: The Origins of the Pacific War of 1865-1866 », 2015 ; « Latin American Naval Strategy and Policy in the South Atlantic: Collaboration or Confrontation ? », 2016 ; et « Luis María de Salazar, Ángel Laborde and the Defence of Cuba, 1825-29: A Study in Combined Leadwship », 2017.

MARÍA BAUDOT MONROY

Professeur d'histoire moderne à l'Universidad Nacional a Distancia, Madrid. Elle a étudié le secrétaire de la Marine Julián Arriaga (1700-1776) publiant divers travaux sur ce thème, ainsi « La imagen de Julián de Arriaga como Secretario de Marina. Algunos testimonios », 2009 ; « La espada y el escudo. El éxito del modelo de gestión de la marina maltesa y su relación con la Real Armada española del siglo xviii », 2012 ; « Barcos para el rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval (1752-1754) », 2012 ; « Julián de Arriaga y las Indias : defensa del Imperio y política colonial (1700-1754) », 2012 ; *La Defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, 2013 ; « La política naval y la movilización de recursos para la defensa colonial al inicio de la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1740) », 2014 ; et « El regreso de Felipe V a Italia después de la Guerra de Sucesión: la expedición de desembarco hispano-inglesa de 1731 en la Toscana », 2016. Elle a dirigé en 2014 *El Estado en guerra. Las expediciones navales españolas en el siglo xviii*.

JOSÉ GREGORIO CAYUELA FERNÁNDEZ

Professeur d'histoire contemporaine à l'Universidad de Castilla La Mancha. Ses travaux ont porté sur la marine des années 1792 à 1814. Citons notamment *Trafalgar. Hombres y Naves Entre dos Épocas*, en collaboration avec Ángel Pozuelo Reina, 2004, ainsi que *La Guerra de la Independencia. Historia Bélica, Pueblo y Nación (1808-1814)*, en collaboration avec José Ángel Gallego Palomares, 2008.

MARTA GARCÍA GARRALÓN

52 Professeur d'histoire moderne à l'Universidad Nacional a Distancia, Madrid. Ses travaux se sont concentrés sur l'histoire maritime des XVI^e-XVIII^e siècles, spécialement sur les pilotes de la marine, les officiers et le monde des ports. Citons notamment « *Taller de Mareantes* » : *el Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)* ; *La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793)*, 2007 ; « Los centros de enseñanza de la náutica en la monarquía hispana del siglo XVIII », 2016 ; « Ciencia e Ilustración en la Armada Española del fines del siglo XVIII. La educación de la oficialidad », 2017 ; et « Maritime Empire and Portuary System: the Implementation of the Offices of the Harbour-Master in Hispanic América », 2017.

AGUSTÍN GONZÁLEZ ENCISO

Professeur d'histoire moderne à l'Universidad de Navarra. Membre du Contractor State Group, qui rassemble 17 universités de différents pays (www.unav.es/centro/contractorstate/). Il travaille sur l'histoire économique de l'Espagne (industrie, commerce et finance aux XVII^e et XVIII^e siècles). Il a publié *Estado e industria en el siglo XXVIII : la fábrica de Guadalajara* (1996, 2^e éd.) ; *Felipe V : La renovación de España. Sociedad y economía en el reinado del primer Borbón* (2003), traduit en anglais. Il a coordonné avec Juan Manuel Matés le volume *Historia económica de España* (2006). Il est le codirecteur, avec H. V. Bowen, de *Mobilising Resources for War: Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, 2006 ; et le directeur de l'ouvrage *Un Estado militar : España (1650-1820)*, 2012. Son dernier livre, *War, Power and the Economy. Mercantilism and State Formation in 18th-century Europe*, est paru en 2017.

AGUSTÍN GUIMERÁ

Chercheur à l'Instituto de Historia du Consejo Superior de Investigaciones Científicas, à Madrid. Ses travaux ont porté sur l'histoire maritime et navale de l'Atlantique du XVI^e au XX^e siècle. Citons notamment : « Napoleón y la Armada », 2006 ; « Trafalgar: Myth and History », 2008 ; « Métodos de liderazgo naval en una

época revolucionaria: Mazarredo y Jervis (1779-1808) », 2009 ; « Naval Leadership and Naval Expenditure in Spain, 1783-1795 », 2011 ; « Estado, administración y liderazgo naval : Antonio Valdés y Lord Barham (1783-1808) », 2012 ; « From Cádiz to Tenerife: The Account of Captain Ralph W. Miller », 2013 ; « La marine espagnole contre la piraterie nord-africaine (1750-1785) », 2014 ; « Teoría y práctica del imperio: el Secretario de Marina e Indias Antonio Valdés en la Junta de Estado (1787-1792) », 2015 ; « The Offensive Strategy of the Spanish Navy (1713-1808) », 2016 ; « Un liderazgo compartido: la conquista de Panzacola, 1781 », 2016 ; ainsi que « Naval Leadership and the 'Art of War': John Jervis and José de Mazarredo Compared (1797-1799) », 2017. Il a codirigé, avec Alberto Ramos y Gonzalo Butrón, *Trafalgar y el mundo atlántico*, 2004 ; avec Víctor Peralta Ruiz, *El equilibrio de los imperios. De Utrecht a Trafalgar*, 2005 ; et avec José María Blanco Núñez, *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, 2008.

ALEXANDRE JUBELIN

Ancien élève de l'ÉNS (Lyon), agrégé d'histoire, il prépare une thèse de doctorat à la faculté des Lettres de Sorbonne Université, « *Qui tire de loin ferait mieux d'économiser sa poudre* », *Pratiques de l'abordage et du combat rapproché face au développement de l'artillerie embarquée (début du XVIII^e siècle-1652)*, sous la direction d'Olivier Chaline. Articles et communications : « Les plus barbares des hommes. Portraits français de la course barbaresque (1586-1661) », dans Michèle Battesti (dir.), *La Piraterie au fil de l'histoire. Un défi pour l'État*, Paris, PUPS, 2015 ; « 1588, l'Armada invaincue », série Chronique uchronique, nonfiction.fr, 2016 ; « Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'Atlantique du début de l'époque moderne », *Revue d'histoire maritime*, n° 25, « Le navire à la mer », à paraître en 2018 ; et « L'abordage : une technique en mutation face à l'innovation technologique », *Revue d'histoire maritime*, n° 26, « Mer et techniques », à paraître en 2018.

PIERRE LE BOT

Agrégé d'histoire, il prépare une thèse de doctorat à la faculté des Lettres de Sorbonne Université, intitulée *Dans le cabinet de Neptune. Le comte de Maurepas et la conduite de la guerre sur mer (1739-1748)*, sous la direction d'Olivier Chaline. « La bataille de Minorque (20 mai 1756) : anatomie comparée de deux escadres », *Chronique d'histoire maritime*, Paris, SFHM, n° 72, juin 2012 ; « 'Beaucoup de mal et peu d'honneur' : la Marine royale en guerre contre Tunis et Tripoli, 1727-1729 », *Revue d'histoire maritime*, Paris, PUPS, n° 21, 2015/2, p. 389-406 ; « Bilan opérationnel des marines française et britannique, 1778-1783 », dans Philippe Bonnichon, Charles-Philippe de Vergennes & Olivier

Chaline (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. II, *La Mise en œuvre opérationnelle*, Paris, PUPS, à paraître en 2018.

AGUSTÍN RAMÓN RODRÍGUEZ GONZÁLEZ

Membre correspondant de la Real Academia de la Historia à Madrid, spécialiste de l'histoire navale espagnole du XVIII^e siècle au XX^e siècle. Parmi ses publications récentes : « Los españoles en Trafalgar : navíos, cañones y hombres para una alianza problemática », 2004 ; *Trafalgar y el conflicto naval anglo español del siglo XVIII*, 2005 ; « Las innovaciones técnicas y tácticas españolas en la época de Trafalgar », 2005 ; « La marina Ilustrada : reflexiones sobre su eficacia combativa », 2012 ; « Les objectifs de la marine espagnole », 2013 ; ainsi que « Admiral Antonio Barceló (1716-1797). A Self-Made Naval Leader », 2017.

54

CARMEN TORRES LÓPEZ

Membre titulaire supérieure du Ministerio de Defensa, Órgano de Historia y Cultura Naval, Área Cultural y Educativa, à Madrid. Notons, parmi ses publications sur les musées, bibliothèques et archives, « La Acción Educativa en los museos », 2003 ; « El fondo bibliográfico del Museo Naval de Madrid: un tesoro escondido », 2006 ; « La Casa de Contratación de Sevilla (1503-1790) : centro de investigación náutica » ; « Las Bibliotecas del siglo XXI como recurso de aprendizaje e investigación », 2008 ; « Los archivos y sus nuevas funciones » (2010) ; « La enseñanza naval ante el siglo XIX », 2012 ; « Fuentes documentales en búsqueda de pecios: el manuscrito de Ledesma », 2015 ; « El Galeón de Manila: viejo sueño colombino », 2016 ; et « La enseñanza naval, ayer y hoy », 2017.

RAFAEL TORRES SÁNCHEZ

Professeur d'histoire moderne à l'Universidad de Navarra, membre du Contractor State Group et coordinateur de recherche sur ce thème de l'État fiscal et militaire à l'époque moderne, qui réunit dix-sept universités espagnoles et étrangères (www.unav.es/centro/contractorstate/), ses travaux les plus récents sont *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*, 2013 ; *La Llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*, 2012 ; *Constructing a Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Spain*, 2015 ; et *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, 2016. Il a dirigé *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, 2007 et codirigé avec Stephen Conway *The Spending of the States. Military expenditure during the long Eighteenth Century: Patterns, Organisation and Consequences (1650-1815)*, 2011.

INDEX DES NOMS DE PERSONNES

A

- Abreu, Felix Joseph de 36.
 Aguirre y Oquendo, Joaquín de 219, 359, **ill. 8.**
 Alberoni, Giulio 31n., 107, 117, 289.
 Alcalá Galiano, Dionisio 145.
 Almansa, José d' 155.
 Álvarez de los Rios, Cosme 111, 217.
 Anson, George 84, 225.
 Aranda, Pedro Pablo Abarca de Bolea, comte d' 27.
 Arriaga, Julián de 34, 36, 39-44, 47-51, 128, 275.
 Atrarán, Cyprien 108, 109, 124, 232.

B

- Barceló, Antonio 222, 223, 359, **ill. 8.**
 Bausset, Antoine Hilarion, chevalier de 235.
 Bonaparte, Napoléon 29, 91, 92 n., 230, 235, 236.
 Bort, Sánchez 109, 112.
 Bryant, Edward 114, 126.

C

- Cagigal de la Vega, Francisco 38, 46.
 Calder, Robert 267, 268.
 Campillo y Cosío, José del 102, 103, 275.
 Carvajal, José de 39-41, 45.
 Castejón y Salazar, Pedro González de Castejón, marquis de 73, 75, 76, 275.
 Charles III, roi d'Espagne 10, 26, 54 n., 82, 120, 177, 214, 223, 226, 227, 229, 238, 239, 244, 245.

Charles IV, roi d'Espagne 27, 54 n., 150, 181, 187, 214, 230, 245, 246.

Chesne, Charles Antoine d'Albert, marquis du, *dit* Chevalier d'Albert 285-300.

Chevalier d'Albert *Voir* Chesne, Charles Antoine d'Albert, marquis du.

Chevers, Tomas 162.

Choiseul, Étienne François, duc de 10, 128, 164, 214, 220, 234, 236.

Churruca, Cosme Damián de 30, 145, 237, 277, 366, **ill. 32.**

Císcar, Gabriel 145, 191.

Collingwood, James Cuthbert 269-273, 364, 365, **ill. 25, 27.**

Córdoba, José de 234, 235, 263-265, 360, 361, **ill. 12.**

Court de La Bruyère, Joseph 261, 262, 280-284.

E

- Élisabeth Farnèse, reine d'Espagne 223.
 Ensenada, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marquis de la 7, 21, 31-52, 55, 88, 93-95, 102-104, 110-111, 114, 117, 125-127, 165, 175, 180-183, 186, 187, 190, 191, 193, 213, 232, 275, 357, **ill. 1.**
 Escaño, Antonio de 135, 144, 146-150, 223, 236, 277.
 Eslava, Sebastián de 36, 40, 43, 44.

F

- Ferdinand VI, roi d'Espagne 10, 21, 31-52, 213, 227, 229, 231, 244.
 Feringan, Sebastián 113, 114, 238.

Fernández Duro, Cesareo 176, 178, 180, 182-187, 208.

Fernández Molinillo, Francisco 36, 37.

Floridablanca, José Moñino y Redondo, comte de 19, 27, 78, 84 n., 90, 118, 235.

Fort, Luis 165, 166.

G

Gálvez, Bernardo de 10, 124, 228, 235.

Gautier, François 128, 220, 228, 233.

Gaztañeta, Antonio de 102, 124, 366.

Gerbaut, Juan 108, 109.

Godin, Louis 193, 232, 233, 361, **ill. 13**.

Godoy, Manuel Pereira de 19, 27-30, 147, 150, 229, 230, 235, 236.

Gravina, Federico Carlos 129, 145, 146, 180, 223, 230, 236, 267-273, 361, **ill. 14**.

Grimaldi, Pablo Jerónimo, marquis de 128, 220, 233, 234, 236.

Guillén Tato, José 198, 200, 208.

H

Howell, David 126.

J

Jenkins 224.

Jervis, John *Voir* Saint Vincent, John Jervis, comte de.

Juan, Jorge 21 n., 108, 111, 112, 114, 125-128, 144, 190, 191, 193, 217, 220, 232, 233, 244, 358, 359, 361, 365, 366, **ill. 6, 13, 29, 31**.

K

Keene, Benjamin 34, 36, 39, 40, 42.

L

Lafuente, Modesto 178, 179.

Lage de Cueilly, de 232.

Langara, Juan de 46, 96, 158, 275.

Lezo, Blas de 22 n., 237, 357, 364, **ill. 2, 24**.

M

Malaspina, Alejandro 220, 303, 305, 366.

Marliani, Manuel de 178-180.

Martinet, Jean Nicolas 231.

Martínez, Juan José 166.

Maurepas, Jean Frédéric Phélypeaux, comte de 228, 280-286.

Mazarredo Salazar, José de 85, 88-92, 96, 97, 142-150, 195, 219, 220, 234, 235, 277, 360, 365, **ill. 11**.

Mendoza y Ríos, José de 195, 200, 204, 301-311.

Messía de la Cerda, Pedro 35.

Mullan, Matteo *ou* Matthew 109, 126, 232, 233.

Muñoz, Tomás 109.

N

Navarrete, Martín Fernández de 176, 181-183, 195-197, 204, 205, 301-311.

Navarrete, Melchor de 38, 39.

Navarro, Juan José *Voir* Victoria, Juan José Navarro, marquis de la.

Nelson, Horatio, Lord 230, 236, 264, 265, 269-273.

O

Ormay, Louis d' 231.

Orvilliers, Louis Guillouet, comte d' 234, 235.

P

Patiño, José 55, 103, 104, 107, 114, 117, 124, 190, 192, 213, 231, 275, 362.

Pérez Galdós, Benito 178-180.

Philippe V, roi d'Espagne 11, 20, 190, 192, 211, 223, 243, 244.

R

Retamosa, Julián 129.

Revillagigedo, comte de 36.

Ríos, Álvarez de los 111.

Robinson, Thomas 41, 42.

Rodney, George Bridges 214.

Romero y Fernández de Landa, José
Joaquín 27, 112, 127, 129, 216, 233.

Root, Richard 126.

Rovira, Francisco Javier 133, 364.

S

Saint Vincent, John Jervis, comte de 97,
230, 263-265, 360, **ill. 12.**

Sanz de Barutell, Juan 195, 204, 205, 310.

Solano y Bote, José marqués del Socorro
65, 68, 95, 358, **ill. 5.**

T

Tinajero de la Escalera, Bernardo 103, 211,
275.

Tofiño de San Miguel, Vicente 191, 220.

Torres, Rodrigo 32.

U

Ulloa, Antonio de 99, 107 n. 53, 114, 136,
190, 191, 193, 233, 358, 361, **ill. 13.**

Uriarte, Francisco J. de 145, 365.

Urquijo, Mariano de 19.

V

Valdés y Fernández-Bazán, Antonio 117,
145, 189-190, 195, 275, 301-311, 360, **ill. 10.**

Valdés, Cayetano 145.

Vargas Ponce, Juan de 195, 204, 205, 310.

Vázquez Prego, José 38.

Veitia Linaje, José 156-157, 160, 161.

Vergennes, Charles Gravier, comte de
214.

Vernon, Edward 21.

Victoria, Juan José Navarro, marquis de
la 32, 105, 110, 113, 127, 164, 165, 261, 262.

Villeneuve, Pierre-Charles de 236, 267-273.

W

Wall, Ricardo 31-52.

INDEX DES NOMS DE NAVIRES

C _____

Concepción (96 canons) 123.

Conde de Regla 26.

F _____

Flora (frégate) 38, 39.

G _____

Glorioso 124.

H _____

Hercules 107.

M _____

Mejicano 26.

Monarca 133.

Montañés (74 canons) 129.

N _____

Neptuno (80 canons) 129.

P _____

Paz (frégate) 145.

Princesa (70 canons) 124.

Príncipe de Asturias (112 canons) 27, 129, 265, 272.

Purísima Concepción (112 canons) 216.

R _____

Rayo 129.

Real Carlos 26.

Real Felipe (114 canons) 124, 262.

S _____

San Ildefonso (74 canons) 128, 233.

San Juan Nepomuceno (70 canons) 233.

San Salvador 26.

Santa Ana (112 canons) 26, 129, 216, 363, **ill. 18, 19.**

Santísima Trinidad (120 canons) 129, 216, 265, 357, 358, 365, **ill. 3, 27.**

T _____

Trinidad (96 canons) 123.

TABLE DES MATIÈRES

Abréviations	8
Introduction	9
<i>Agustín Guimerá & Olivier Chaline</i>	9
La marine espagnole & les relations internationales	
<i>José G. Cayuela Fernández</i>	17
L'architecture politique de la nouvelle marine	17
La marine, les changements internationaux et l'Indépendance des États-Unis	23
La marine dans les relations internationales entre le XVIII ^e et le XIX ^e siècles	26
Un difficile épilogue : l'épuisement de la marine et la faillite de la monarchie espagnole	29
Le « changement de cap » après la politique navale d'Ensenada, ou comment la politique de Ricardo Wall a affaibli la défense des Indes (1754-1759)	
<i>María Baudot Monroy</i>	31
Neutralité et projet défensif	33
La mise en œuvre et la disgrâce du ministre	37
Ricardo Wall contrôle l'envoi d'escadres aux Indes	41
Cesser toute hostilité envers les anglais	44
Une politique infructueuse	47
Neutralité et vigilance	50
La monarchie espagnole & le financement de la marine au XVIII ^e siècle	
<i>Rafael Torres Sánchez</i>	53
Le régime financier de la marine	54
Négocier le budget : la dotation	57
La gestion de l'argent de la marine par les départements	60
La Havane	62
Départements péninsulaires : Cadix, Le Ferrol, Carthagène	69

Principes stratégiques et défense de l'empire espagnol

<i>Agustín Guimerá</i>	77
Frontière maritime et défense de l'empire	79
Le théâtre des opérations	81
Objectifs stratégiques.....	82
Principes stratégiques.....	85
Guerre défensive	86
Guerre offensive.....	89
Stratégie défensive	92

Les infrastructures : le développement des chantiers navals et des arsenaux

<i>Agustín González Enciso</i>	99
La prédominance des chantiers navals jusqu'en 1750.....	100
Guarnizo (Santander)	102
La Havane	103
L'époque des arsenaux.....	105
La Havane	105
La Carraca (Cadix).....	106
Le Ferrol	109
Carthagène	113
L'arsenal, grand complexe industriel.....	115
Vers un équilibre.....	116

Navires et canons

<i>Agustín Ramón Rodríguez González</i>	119
Le rapport de force au XVIII ^e siècle	119
Autres facteurs de supériorité.....	121
La construction navale espagnole au début du XVIII ^e siècle.....	123
La Ensenada, Jorge Juan et le système anglais	125
De la construction à la française à la synthèse espagnole.....	128
La question des frégates	130
Canons et obus.....	132

Matelots et officiers face à la mer

<i>Agustín Guimerá</i>	135
Des marins au service du roi	136
La Real Armada possible : les navires qu'on pouvait armer.....	143

Compétence maritime.....	144
Épilogue : le plan de réforme navale d'Antonio de Escaño (1807).....	147
Pilotes et conduite des navires sur les routes maritimes espagnoles du XVIII^e siècle	
<i>Marta García Garralón</i>	151
Devenir pilote.....	152
Des pilotes pour la Real Armada.....	159
Recourir aux étrangers ?.....	161
Formation sur le tas ou selon une formation scientifique mathématique ?	
Le contrôle de la navigation par le secrétariat de la marine.....	166
La marine espagnole du XVIII^e siècle : histoire, mémoire et politique (1805-1905)	
<i>Carlos Alfaro Zaforteza</i>	175
L'impact de Trafalgar.....	177
Le marquis de la Ensenada et la reconstruction de l'escadre.....	180
Fernández Duro et <i>L'armada española</i>	183
Musées, bibliothèques & archives	
<i>Carmen Torres López</i>	189
Activité éducative et scientifique de l'armada au XVIII ^e siècle.....	190
La compagnie royale des chevaliers gardes-marine, l'observatoire astronomique et le dépôt hydrographique.....	192
Le projet d'un centre dédié à la navigation (1792-1796).....	195
Le musée naval de Madrid.....	196
Les bibliothèques navales.....	200
Les archives navales.....	203
La Real Armada des Bourbons de Madrid	
<i>Olivier Chaline & Agustín Guimerá</i>	211
Un siècle d'efforts.....	212
Quelle efficacité ?.....	222
La France, alliée ou fatalité ?.....	227
France ou Grande-Bretagne ? Choix ou synthèse ?.....	231
L'ambition d'une marine Bourbon combinée.....	234
L'héritage de la Real Armada des premiers Bourbons.....	237

ANNEXES

Chronologie navale espagnole (1713-1808).....	243
Note.....	247
Sources.....	247
Espaces commerciaux et stratégiques.....	249
Les routes commerciales de l'empire espagnol au XVIII ^e siècle.....	249
Les Caraïbes vers 1713.....	252
Bataille de Toulon (cap Sicié), 1744.....	261
Bataille du cap Saint-Vincent, 1797.....	263
Bataille de Finisterre, 1805.....	268
Bataille de Trafalgar, 1805.....	269
Secrétaires de la Marine (1713-1808).....	275
Source.....	278
La « nouvelle marine d'Espagne » vue par les Français (1734-1735)	
<i>Pierre Le Bot</i>	279
De l'entreprise scientifique et mémorielle au trésor historique : la collection de copies Fernández de Navarrete et son époque	
<i>Alexandre Jubelin</i>	301
Un projet scientifique devenu historique.....	302
Une entreprise de longue haleine.....	304
La conscience d'une tâche importante.....	306
Épilogue et prolongements d'une grande entreprise.....	309
Remerciements.....	313

Bibliographie	315
<i>Anny Gruska</i>	315
Ouvrages généraux	315
La monarchie et la marine.....	326
Infrastructures et approvisionnements.....	334
Les navires.....	344
La science	348
Les opérations	349
Table des illustrations.....	357
Les auteurs.....	367
Index	371
Cahier photo.....	I - XL

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
 19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e - XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e - XX^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des animaux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e - XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e - XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

