

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 · Rafael Torres Sánchez · La monarchie espagnole & le financement de la marine...

ISBN : 979-10-231-3337-0

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>

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 assimilons « *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 effectués, 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 & Zacarías Moutoukías (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 préfèrent 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

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.
- DESDEVISES 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 (XVI^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 Conmemoraciones 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, GUIMERÁ, 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*, n° 15, 1958, p. 371-428.
- , « Arboladuras de Santa María de Chimalapa-Tehuantepec en las construcciones navales indianas (1730-1750) », *Revista de Indias*, vol. 20, n° 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, n° 40, 1993, p. 41-58.
- BLANCO NÚÑEZ, José María, « Ferrol : poder marítimo, poder naval », *Militaria : Revista de cultura militar*, n° 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), Caleidoscópico, 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 mechanic aplicada 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-Marítimos 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 centenário 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*, n° 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, n° 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, n° 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*, n° 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, n° 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, n° 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*, n° 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 desercciones 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., *Véleros 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, *Naufragios 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^o 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 anfibia*s, 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, Antónío, *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.
- , *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.

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.
 Autrán, 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*

