

Revue d'histoire maritime

22
23

Dossier. Augustín González Enciso – 979-10-231-1379-2

L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au ^{xx}e siècle

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Charline,
Gérard Le Bouëdec
& Jean-Pierre Poussou

n° 22 - 23
L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité
au xx^e siècle

David Plouviez (dir.)

Depuis la parution en 1989 du célèbre ouvrage de John Brewer, *The Sineus of Power*, l'analyse de l'économie de la guerre navale est très présente chez les historiens britanniques. À travers ce numéro double, la *Revue d'histoire maritime* souhaite qu'elle prenne bonne place dans l'historiographie française. Le dossier présente ainsi tour à tour comment la piraterie de l'époque hellénistique doit être comprise comme une activité de prédation maritime et non pas seulement analysée en termes de guerre sur mer, quelles contraintes financières et quels enjeux politico-économiques ont présidé à l'activité navale fatimide en Égypte, ou bien encore comment le Parlement français, au début de la Troisième République, n'a cessé de chercher à imposer à la Marine son contrôle, notamment financier, par l'intermédiaire des budgets.

Six études, qui accompagnent le dossier, composent la rubrique *Varia* : les marins hollandais et la navigation en Méditerranée au xviii^e siècle ; la Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest à l'époque moderne ; les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au xix^e siècle : un regard intime et singulier ; naviguer en Normandie littorale vers 1660 ; de l'Ancien Régime au Premier Empire : les officiers et les équipages de la marine militaire française ; la Grande Guerre sur mer : la Marine et les marins en guerre.

Depuis vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Maquette de couverture : atelierpapier.fr

40 €
979-10-231-0568-1



**Revue
d'histoire
maritime**

**22
23**

**L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au xx^e siècle**

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 979-10-231-0568-1

PDF complet – 979-10-231-1371-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1372-3

Dossier. Introduction – 979-10-231-1373-0

Dossier. Jean-Marie Kowalski – 979-10-231-1374-7

Dossier. David Bramoullé – 979-10-231-1375-4

Dossier. Christophe Masson – 979-10-231-1376-1

Dossier. Isabelle Theiller – 979-10-231-1377-8

Dossier. Benjamin Darnel – 979-10-231-1378-5

Dossier. Augustín González Enciso – 979-10-231-1379-2

Dossier. Olivier Corre – 979-10-231-1380-8

Dossier. David Plouviez – 979-10-231-1381-5

Dossier. Patrick O'Brien – 979-10-231-1382-2

Dossier. Sébastien Noffcial – 979-10-231-1383-9

Dossier. Frédéric Staffroy – 979-10-231-1384-6

Varia. Thierry Allain – 979-10-231-1385-3

Varia. Youenn Le Prat – 979-10-231-1386-0

Varia. Patrick Louvier – 979-10-231-1387-7

Varia. Édouard Delobette – 979-10-231-1388-4

Varia. André Zysberg – 979-10-231-1389-1

Varia. Tristan Lecoq – 979-10-231-1390-7

Chroniques. Caroline Mougne – 979-10-231-1391-4

Chroniques. Thomas Vaisset – 979-10-231-1392-1

Comptes-rendus – 979-10-231-1393-8

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

**Revue dirigée par Olivier Chaline,
Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou**

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (21) était consacré aux *Nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine*.

Le prochain numéro (24) portera sur *La Gestion et l'exploitation des ressources de la mer de l'époque moderne à nos jours*.

Comité scientifique international

Nicholas Rodger (All Souls Oxford College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Christian Buchet, Gilbert Buti, commissaire général Vincent Campredon, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrière, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime
Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
F-75230 Paris cedex 05

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	9
---------------------------	---

I. DOSSIER

L'ÉCONOMIE DE LA GUERRE NAVALE, DE L'ANTIQUITÉ AU XIX^e SIÈCLE

Introduction

David Plouviez	17
----------------------	----

Économie des activités de prédation maritime à l'époque hellénistique

Jean-Marie Kowalski	27
---------------------------	----

Financer l'activité navale fatimide en Égypte (973-1171) : contraintes financières et enjeux politico-économiques

David Bramoullé	43
-----------------------	----

Financer les flottes de guerre : Administrations et usages français en Italie à l'époque du Grand Schisme d'Occident

Christophe Masson	63
-------------------------	----

Les salaires des ouvriers de marine au Clos des Galées de Rouen, chantier naval du roi au xiv^e siècle

Isabelle Theiller	77
-------------------------	----

Anatomie financière d'une défaite navale : coûts d'exploitation et gestion budgétaire de la Marine de Louis XIV pendant la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714)

Benjamin Darnell	95
------------------------	----

Mobilisation des ressources de guerre et logistique navale en Espagne (1717-1733)

Augustín González Enciso	117
--------------------------------	-----

Les fournisseurs locaux de l'arsenal de Brest au xviii^e siècle

Olivier Corre	137
---------------------	-----

Entre « l'État et le marché » : La fonderie de cuivre de Romilly-sur-Andelle et la Marine française, 1780-1823

David Plouviez	157
----------------------	-----

La puissance navale et la précoce industrialisation de l'économie de l'île de Grande-Bretagne, de l'époque de Cromwell au triomphe de Nelson

Patrick O'Brien	175
-----------------------	-----

Le Parlement français et le coût de sa flotte de guerre 1871-1914 Sébastien Nofficial	195
Défense des bases navales et crises économiques :Le Parlement au soutien de la Marine (1919-1931) Frédéric Saffroy.....	213

II

VARIA

Retour d'expérience maritimeLes marins hollandais et la navigation en Méditerranée au XVIII ^e siècle Thierry Allain	235
« Moi je distingue une galère/Au pavillon sicilien » La Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest (France, îles Britanniques) à l'époque moderne Youenn Le Prat	253
Les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au XIX ^e siècle : un regard intime et singulier ? Patrick Louvier	277
Naviguer en Normandie littorale vers 1660 Édouard Delobette	303
De l'Ancien Régime au Premier Empire:Les officiers et les équipages de la marine militaire française André Zysberg	345
La Grande Guerre sur mer. La Marine et les marins en guerre Tristan Lecoq	369

III

CHRONIQUES

Mémoires de masters, thèses et habilitations en histoire maritime soutenus en 2015	405
Exploitation et utilisation des invertébrés marins durant la protohistoire sur le territoire continental et littoral Manche-Atlantique français Caroline Mougne	409
L'Amiral Georges Thierry d'Argenlieu. La mer, la foi, la France Thomas Vaisset.....	415

IV
COMPTES RENDUS

Paolo Calcagno, <i>Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal quattrocento alla grande guerra</i>	425
David Plouviez, <i>La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle</i>	427
Jacques Péret, <i>Capitaine Rochelais. Joseph Micheau. Négrier, corsaire et marin de la République (1751-1821)</i>	431
Bernard Costagliola, <i>Darlan. La collaboration à tout prix</i>	434
Christian Borde et Éric Roulet (dir.), <i>Les Journaux de bord, XIV^e-XX^e siècle</i>	436

L'économie de la guerre navale

De l'Antiquité au xx^e siècle

MOBILISATION DES RESSOURCES DE GUERRE ET LOGISTIQUE NAVALE EN ESPAGNE (1717-1733)

Augustín González Enciso
Universidad de Navarra¹

À la fin de novembre 1733, une escadre de seize navires sous le commandement de Clavijo quitta Barcelone pour l'Italie². Une fois de plus, l'Espagne montra qu'elle était capable de mobiliser une force significative, cette fois pour prendre part à la guerre de Succession de Pologne. Fernández Duro indique qu'au départ de cette campagne depuis Barcelone, outre les seize navires, d'autres transportaient 25 000 hommes qui débarquèrent à Livourne et La Spezia de novembre à décembre³. Toutefois, ces seules données ne disent pas tout de cette histoire. Tout d'abord, ce ne sont pas seulement des navires chargés de troupes qui quittèrent Barcelone puisque de novembre à décembre de nombreux bâtiments permettant le transport de chevaux mirent également à la voile pour embarquer les animaux, qui avaient fait une partie de chemin par voie terrestre, d'Antibes vers Livourne ou La Spezia⁴. Pour rendre les choses plus complexes encore, Alderete quitta Alicante pour Livourne avec quatre navires et huit bataillons. Ce départ, initialement prévu le 25 octobre⁵, fut finalement remis au 9 novembre en raison de mauvaises conditions météorologiques⁶. Comment fut-il possible de faire affluer autant de navires, de soldats et de matériel de guerre au bon endroit et au bon moment ? Comment cette escadre arriva-t-elle là et de quoi était-elle constituée ?

- 1 Ce travail a été réalisé dans le cadre du projet HAR2011-23570, financé par le ministère espagnol de la Science et de l'Innovation. Je remercie Dave Langlois pour la traduction.
- 2 Archivo general de Simancas (ensuite AGS), Secretaría de Marina (ensuite SM), 430-1, Alicante, Campoflorido, intendant de Valence, à Patiño, 15 novembre 1733.
- 3 Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1973, t. VI, p. 203-204. Cette information avait déjà été donnée par Juan de Mariana dans *Historia general de España* (Madrid, Manuel Rodríguez y C.^{ia}, 1867, t. V, p. 168). Énumération des bataillons de ces troupes dans Marqués de la Mina, *Memorias militares y políticas*, Madrid, Imprenta Fortanet, 1898, t. II, p. 223.
- 4 Les archives de Simancas (AGS, SM, 430-1) fournissent de nombreuses informations sur cette activité au cours des mois de novembre et de décembre. Les informations concernant Barcelone viennent de l'intendant Sartine. L'opération a été supervisée par Pascali, un expert concernant les chevaux.
- 5 Il s'agit de la date de l'engagement ferme dans le pacte de Famille.
- 6 AGS, SM, 430-1, Alicante, Campoflorido à Patiño, 9 novembre 1733.

L'intervention espagnole dans la guerre de Succession de Pologne était motivée par deux raisons politiques : les revendications de l'infant Carlos sur les duchés de Parme, de Plaisance et de la Toscane, et la tentation qui fut la sienne de reconquérir Naples et la Sicile. Par ailleurs, il s'agissait, pour les monarques espagnols, de revenir sur les décisions d'Utrecht⁷, à une situation conforme au testament de Charles II⁸. La première tentative pour y parvenir, menée par Alberoni de 1717 à 1719, fut un échec et l'Espagne se retrouva seule contre tous les défenseurs de « l'ordre d'Utrecht ». En 1733, la situation avait changé. Dans le contexte d'un nouveau conflit européen, l'Espagne, alliée de la France dans le cadre du pacte de Famille, put désormais se permettre de déclarer la guerre à l'Autriche et envahir les territoires italiens. Le principe fut accepté par la France. En outre, la Grande-Bretagne resta neutre en Méditerranée et ne réagit pas à une croissance possible de l'influence espagnole en Italie. Ainsi, l'intervention de l'Espagne était motivée non seulement par la volonté farouche de revenir en Italie, qu'elle convoitait depuis 1719, mais également par la nouvelle situation politique de 1733.

Cette intervention correspondait-elle vraiment aux intérêts de l'Espagne ? En ce qui concerne son attachement à l'Italie, Jover a déjà souligné que la politique dynastique de la reine Elisabeth Farnèse suivait les intérêts de l'Espagne, faisant valoir de façon convaincante que cette politique dynastique « a eu la chance d'être, en même temps, une politique nationale⁹ ». Les gouvernements de l'époque ont évidemment ressenti le besoin de maintenir une stratégie à deux volets, dans l'Atlantique et en Méditerranée. Le contexte a certainement appelé à investir davantage dans le premier et il s'agissait de toute évidence de la principale préoccupation¹⁰, mais cela n'a pas empêché de se tourner de nouveau vers la Méditerranée chaque fois que l'occasion se présentait. Toutefois, l'une des questions était de savoir si les ressources disponibles de l'Espagne permettraient d'intervenir dans deux directions simultanément¹¹.

7 Les informations les plus complètes et à jour concernant la politique de Philippe V peuvent être trouvées dans Antonio de Béthencourt Massieu, *Relaciones de España bajo Felipe V*, Alicante, Asociación Española de Historia Moderna, 1998.

8 Les pertes territoriales au titre du traité d'Utrecht allaient à l'encontre des dispositions testamentaires du dernier roi Habsbourg comme de tout ce qu'il avait voulu au cours de son règne : la conservation de l'ensemble monarchique et le maintien des droits exclusifs sur le commerce des Indes ; Christopher Storrs, *La Resistencia de la monarquía hispánica, 1665-1700*, San Sebastián de los Reyes/Madrid, Actas, 2013, p. 27-29.

9 José María Jover Zamora, *España en la política internacional. Siglos XVIII-XX*, Madrid, Marcial Pons, 1999, p. 77.

10 Voir le travail important de Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de estudios hispanoamericanos, 1982.

11 Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño. El Inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, I. P. Bueno, 1998, p. 293.

Néanmoins, la Méditerranée présentait deux théâtres, l'Afrique et l'Italie, et dans ce dernier espace, l'Espagne avait deux options possibles, faire reconnaître ses droits sur le duché de Toscane ou reconquérir ses territoires perdus. Quelle option a guidé les préparatifs de l'action de novembre 1733 ? Avant de répondre à cette question, nous devons garder à l'esprit que, bien que l'infant Carlos ait gagné en Italie en 1731¹², Philippe V ordonna la reconquête d'Oran en 1732, perdue par l'Espagne lors de la guerre de Succession. En d'autres termes, aussi bien l'Afrique que l'Italie présentaient un intérêt pour l'Espagne. Le retour à Oran avait entraîné un surcroît de tension, dans la région qui était continuellement scrutée par des escadres espagnoles en 1732 et 1733¹³.

Au début de 1733, l'Afrique, et en particulier Alger, était une cible possible de l'Espagne. En fait, les préparatifs des escadres qui quittèrent l'Espagne en novembre 1733 avaient été réalisés à Cadix et El Ferrol en janvier de cette même année¹⁴. Selon l'ordre reçu dans les arsenaux, l'objectif de ces escadres était le bombardement d'Alger. Toutefois, si nous envisageons que la mort du roi de Pologne – prétexte qui a rendu possible l'intervention de l'Espagne en Italie – soit intervenue en février, il faut certainement envisager que l'escadre eût en janvier 1733 un double objectif : le bombardement d'Alger et une éventuelle intervention en Italie. Après la mort du roi de Pologne, les objectifs purent changer au regard de la nouvelle situation et en fonction des possibilités offertes par les négociations avec la France. Dans l'immédiat, l'intervention en Italie fut gardée secrète. Il convient donc de souligner que les préparatifs de 1733 laissaient aux forces espagnoles la possibilité de changer d'objectif si besoin était¹⁵.

LE RENOUVEAU ÉCONOMIQUE DE L'ESPAGNE ET SA RECONSTRUCTION NAVALE

Cette révision des objectifs reposait sur l'essor économique et les nouvelles capacités navales de l'Espagne à cette époque. Dans la première moitié du XVIII^e siècle, en dépit de la paix d'Utrecht, l'Espagne avait conquis une partie de l'Italie, même si elle n'avait pu le faire seule, et elle avait récupéré son monopole

12 Sur les modalités du voyage de l'infant en Italie : María Baudot Monroy, *La Defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012, p. 117-120.

13 Sous le commandement de Justiniani et, surtout, de Blas de Lezo. Documentation sur cette question dans AGS, SM, 429.

14 Voir Agustín González Enciso, « La escuadra de Ferrol, 1733 », dans María Baudot Monroy (dir.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 23-59.

15 Le choix de l'Italie est devenu définitif en février 1734 (Antonio de Béthencourt Massieu, *Relaciones de España bajo Felipe V, op. cit.*, p. 256-257).

commercial américain – par le traité Keene-Carvajal¹⁶ –, sans aucune perte territoriale. Elle était redevenue une grande puissance et sa situation en 1750 n'avait plus aucun rapport avec celle de 1713, date à laquelle un tel renouveau politique, économique et militaire eût été difficile à prévoir¹⁷. Les années 1730 sont un moment décisif pour expliquer ce décollage de l'Espagne et ce qui peut être considéré comme sa plus importante réussite du XVIII^e siècle : la conquête de Naples et de la Sicile. Au cours de cette période, la Marine espagnole a fait preuve d'une réelle efficacité opérationnelle, en se montrant capable de fournir le soutien nécessaire à cette entreprise¹⁸.

120

L'Espagne avait-elle les ressources financières nécessaires ? Le programme de réforme permettait d'avoir des revenus importants avec un renforcement des recettes fiscales. La fin de la guerre de Succession avait amélioré la situation des finances espagnoles. La réduction des dépenses avait permis au pays de constituer un surplus financier avec les mêmes rentrées fiscales. Autrement dit, que Philippe V ait pu faire la guerre jusqu'au bout n'est guère étonnant puisque cette politique belliqueuse s'appuyait sur cet excédent et la réorientation des dépenses, en particulier vers la Marine. Les deux années de paix entre les expéditions de Majorque et de Sardaigne, à la fin de 1717, furent judicieusement gérées par Alberoni qui redéploya les ressources vers les buts qui l'intéressaient désormais.

Selon Henry Kamen, la guerre de Succession d'Espagne a pu être menée grâce à une amélioration substantielle de l'Hacienda Real, le revenu du Trésor royal passant de 120,3 millions de réaux en 1703 à 229,4 millions en 1713. À la fin de cette période, les recettes provenant des impôts ordinaires s'élevaient à 116,7 millions de réaux, de sorte que la partie restante des 229,4 millions vint d'une augmentation des expéditions d'argent américain et du soutien des financiers espagnols, sans qu'on soit en mesure d'établir précisément la répartition entre les deux¹⁹. La mobilisation de cette somme ne permettait pas d'effacer les créances de l'État mais elle était suffisante pour financer de

16 Le traité Keene-Carvajal, signé le 5 octobre 1750 entre la Grande-Bretagne et l'Espagne, rétablit les prérogatives commerciales de cette dernière telles qu'elles étaient sous le règne de Charles II (N.d.T).

17 Agustín González Enciso, *Philip V: Economic and Social Reform in Spain*, Saarbrücken, Lambert Academic Publishing, 2012, p. 29-30.

18 Pour une mise au point du rôle de la Marine et de la présence nouvelle de l'Espagne en Méditerranée : Agustín González Enciso, « L'occupation espagnole en Italie et le contrôle de la Méditerranée occidentale au XVIII^e siècle », dans Jean de Préneuf, Éric Grove et Andrew Lambert (dir.), *Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux*, Paris, Economica, 2014, p. 229-243.

19 Henry Kamen, *La Guerra de sucesión en España, 1700-1715*, Barcelona, Grijalbo, 1974, p. 237-238 ; Agustín González Enciso, « La Hacienda Real y la hacienda castellana en el siglo XVIII », dans Luigi De Rosa et Luis Antonio Ribot García (dir.), *Las Finanzas estatales en España e Italia en la época moderna*, San Sebastián de los Reyes/Madrid, Actas, 2009, p. 217-219.

nouveaux projets militaires, bien que la dette ait augmenté dans l'intervalle. Comme l'a souligné Ildefonso Pulido, les difficultés extrêmes de l'État de 1715 à 1722 ont pour origine les dettes accumulées pendant la guerre de Succession d'Espagne et les expéditions militaires menées au cours de la période suivante²⁰.

Il faut signaler ici deux nouvelles sources de financement : d'une part, le revenu tiré des nouvelles dispositions fiscales dans la Couronne d'Aragon, le Cadastre, qui, mis en place progressivement à partir de 1707, permit un accroissement de 14,7 % des recettes fiscales en 1722²¹ et, d'autre part, les recettes du tabac qui représentèrent 13,5 % des rentrées fiscales (9,2 % en 1702)²². De 116,7 millions de réaux en 1713, les recettes fiscales passèrent à 178,9 millions en 1722²³, même si elles étaient destinées aux dépenses de l'expédition de Sardaigne et de Sicile. À ces chiffres, il faut ajouter les rentrées américaines, qui ne sont pas comptabilisées ici mais qui ont crû tout au long de la période²⁴, et l'argent emprunté. Dans les décennies suivantes et au moins jusqu'en 1742, année pour laquelle nous disposons de données sûres, le revenu réel de l'Hacienda a continué d'augmenter atteignant alors 236,2 millions de réaux²⁵. Cette croissance, pour le revenu ordinaire, a été alimentée par le cadastre d'Aragon, bien qu'il ait atteint un plafond à cette période, et par les taxes sur le tabac qui devinrent alors une source de revenus fondamentale²⁶.

D'un point de vue global, la différence dans les revenus de l'État entre le xvii^e et le début du xviii^e siècle provient des ressources tirées du cadastre et des tabacs. La gestion des tabacs a été très rigoureuse, allant jusqu'à une administration directe à partir de 1731. En conséquence, son revenu a été multiplié par trois entre 1713 et 1742²⁷. Autant qu'une augmentation des revenus, il y eut un contrôle accru de la dépense : par des améliorations institutionnelles,

20 Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño, op. cit.*, p. 293.

21 Pablo Fernández Albaladejo, « El decreto de suspensión de pagos de 1739: análisis e implicaciones », *Moneda y Crédito*, n° 142, 1977, p. 54.

22 Agustín González Enciso, « La Hacienda Real y la hacienda castellana en el siglo xviii », *op. cit.*, p. 219. Les recettes du tabac n'étaient pas nouvelles mais elles augmentèrent au cours de ces années.

23 Fernández Albaladejo, « El decreto de suspensión de pagos de 1739 », art. cit., p. 54.

24 Antonio García-Baquero, *El Comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado. Problemas y debates*, Granada, Universidad de Granada, 2003, p. 55.

25 Fernández Albaladejo, « El decreto de suspensión de pagos de 1739 », art. cit., p. 77.

26 Agustín González Enciso, « La Hacienda Realy la hacienda castellana en el siglo xviii », *op. cit.*, p. 221.

27 *Id.*, « Tabaco y Hacienda, 1670-1840 », dans Luis Alonso Álvarez, Lina Gálvez Muñoz et Santiago de Luxán Meléndez (dir.), *Tabaco e historia económica. Estudios sobre fiscalidad, consumo y empresa (siglos xvii-xx)*, Madrid, Altadis, 2006, p. 43-70 ; José Manuel Rodríguez Gordillo, « Las estadísticas de la renta del tabaco en el siglo xviii : nuevas aportaciones », dans Santiago de Luxán Meléndez, Sergio Solbes Ferri et Juan José Laforet (dir.), *El Mercado de tabaco en España durante el siglo xviii. Fiscalidad y consumo*, Las Palmas, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria/Altadis, 2000, p. 53-104.

entreprises dès le xvii^e siècle²⁸, et par des économies pratiquées sur le train de vie de la cour. Il devint plus facile de dégager des ressources pour la guerre, ce qui, au vu des résultats, traduit une plus grande efficacité, au moins lors des décennies observées.

Engager des dépenses militaires supposait des fournisseurs. Nous avons déjà évoqué les prêteurs espagnols mais il va sans dire que l'Armée et la Marine avaient également besoin d'hommes d'affaires capables de fournir les moyens nécessaires à la guerre. Ces *asentistas* étaient une condition *sine qua non* pour que la Marine obtienne du bois, des vivres, des vêtements, des armes, de la poudre et des munitions. L'activité militaire de ces années a bénéficié des hommes idoines, la plupart originaires de Navarre, la région qui avait déjà le plus soutenu financièrement Philippe V au cours de la guerre de Succession. Ces financiers, qui avaient développé une influence significative, régèrent en maître dans la fourniture des munitions navales au cours de la première moitié du xviii^e siècle : Goyeneche-Valdeolmos, Mendinueta ou Arizcun, par exemple, étaient des financiers navarrais au service de la Couronne espagnole. Toutefois, ils n'étaient que la partie visible de l'iceberg financier de l'État²⁹.

122

LE DÉVELOPPEMENT DE LA POLITIQUE NAVALE

La réorganisation économique, fiscale et financière globale a accéléré la mise en œuvre d'une nouvelle Marine en Espagne. Un chiffre bien connu et souvent cité donne un total de cinquante-neuf bâtiments en 1737 – trente-quatre vaisseaux de ligne et neuf frégates notamment. C'était peu de choses par rapport à la force britannique au même moment, mais très méritoire en comparaison de la relative pauvreté de 1700 – dix-sept galions, huit frégates et sept galères – ou, pire encore, des vestiges de la flotte après la catastrophe de Vigo en 1702. La situation de 1713, après la guerre, n'était pas meilleure. Le fait est que la flotte espagnole était en nombre suffisant à la fin du xvii^e siècle³⁰ et la construction navale n'avait pas faibli ensuite³¹. Toutefois, pendant la guerre, certains facteurs

28 Juan Antonio Sánchez Belén, *La Política fiscal de Castilla durante el reinado de Carlos II*, Madrid, Siglo xxi, 1996, p. 63.

29 Deux nouveaux aperçus du thème des *asentistas* de Navarre dans Agustín González Enciso (dir.), *Navarros en la monarquía española en el siglo xviii*, Pamplona, EUNSA, 2007 et Rafael Torres Sánchez (dir.), *Volver a la « hora Navarra »*. *La contribución Navarra a la construcción de la monarquía española en el siglo xviii*, Pamplona, EUNSA, 2010.

30 José Patricio Merino Navarro indique 20 navires de guerre – de différents types – et 25 galères en 1700 : « La Armada en el siglo xviii », dans Mario Hernández Sánchez-Barba et Miguel Alonso Baquer (dir.), *Historia social de las fuerzas armadas españolas*, Madrid, Alhambra, 1986, p. 87, 91.

31 On pourrait à nouveau se référer à José Patricio Merino Navarro qui affirme que « la construction navale a continué à la fin du xviii^e siècle, surtout dans les chantiers navals

ont été défavorables tels que l'obsolescence de la flotte existante³² et, surtout, l'hostilité de Louis XIV à la construction de navires en Espagne. En conséquence, l'activité de construction navale s'effondra³³.

Cependant, au cours de la guerre, les projets ne manquèrent pas, bien qu'ils se soient heurtés en pratique à des obstacles significatifs. Le plus connu est le projet de Tinajero en 1713, qui visait à expédier de la toile, des gréements et des installations en Amérique pour amorcer un programme de reconstruction de la flotte sur place. À cette fin, des navires ont été réunis sous le commandement de López Pintado qui avait un intérêt financier dans l'opération. Ce programme fut interrompu lorsque les navires de López Pintado furent utilisés pour le siège de Barcelone en 1714³⁴. En 1713, Patiño, une figure de poids dans la future réforme de la Marine, fut nommé intendant de la Catalogne. Patiño prépara les escadres pour le blocus de Barcelone et l'expédition de Majorque, dont la prise a été le dernier acte militaire de la guerre de Succession d'Espagne. La flotte comprenait quatre vaisseaux de ligne, neuf frégates et six galères, ainsi que d'autres navires de plus petite taille³⁵. Elle utilisait des canons de La Cavada et des boulets d'Eugui, deux manufactures créées au XVII^e siècle, qui connurent une renaissance pendant la guerre de Succession d'Espagne.

Un second programme de construction navale, également à l'initiative de Tinajero et des conseillers français de Philippe V, fut le plan Gaztañeta pour la mise en œuvre de vaisseaux de soixante canons dans les chantiers de l'Orio et de Pasajes pour protéger la flotte des Indes. Ivan Valdez-Bubnov a souligné l'importance de ce projet pour l'élaboration d'un modèle établissant un compromis technologique en lien avec les intérêts politiques de l'Espagne³⁶. Les navires, lancés entre 1715 et 1717, ont pris part aux campagnes de 1717 d'Alberoni, qui duraient depuis 1716. En outre, un élément clé fut la création du poste d'intendant général de la Marine, dont le premier titulaire fut Patiño lui-même.

du nord de l'Espagne. » (*ibid.*, p. 87) ; Christopher Storrs, *La Resistencia de la monarquía hispánica, 1665-1700, op. cit.*, chap. 2.

- 32 La guerre de Succession d'Espagne n'a pas été courte. Un navire qui était neuf en 1695, par exemple, ne l'était plus dix ans plus tard, juste après le déclenchement de la guerre. Voir José Patricio Merino Navarro, « La Armada en el siglo XVIII », art. cit., p. 92.
- 33 En réalité, seulement quatre navires ont été construits et un seul d'entre eux était utilisable : *ibid.*, p. 94.
- 34 Deux travaux fondamentaux sur la reconstruction navale et sa portée : Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico, op. cit.* et Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado. Política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, Mexico, Universidad Nacional Autónoma, 2011.
- 35 Agustín Ramón Rodríguez González, *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, Madrid, Actas, 2005, p. 68.
- 36 Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado, op. cit.*

Sa politique s'inscrit sur la longue durée dans la mesure où il est nommé secrétaire d'État à la Marine et des Indes en 1726, poste qu'il cumule avec celui des Finances, ce qui lui permet ainsi de concentrer les leviers logistiques et économiques. Il conserve la tête de ces ministères pendant dix ans, jusqu'à sa mort en 1736³⁷. À partir de 1717, l'action de Patiño a porté sur trois domaines principaux : la formation des officiers, l'organisation administrative et la construction navale. Au titre des deux premiers domaines, il faut mentionner la création de la *Real Academia de Guardiamarinas* (Académie royale des élèves officiers) à Cadix et la réforme du *Cuerpo General de la Marina* (corps général de la Marine) en 1717, ainsi que la mise en place du régime de l'inscription maritime en 1718. Par ailleurs, cette même année, la Marine prit en charge l'hôpital royal à Cadix. Enfin, en 1726, afin d'organiser la défense des côtes, Patiño créa trois départements de la Marine à El Ferrol, Cadix et Carthagène³⁸, chacun étant associé à un arsenal et un chantier naval.

124

CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DE LA FLOTTE :

L'ACMÉ DES CHANTIERS NAVALS DANS LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XVIII^e SIÈCLE

Le développement de la construction navale militaire a fini par transformer des chantiers navals généraux en véritables arsenaux capables d'armer et d'entretenir les navires. Ce changement dépendait d'une volonté politique, poussée par la nécessité, dans la mesure où la flotte exigeait désormais des lieux adaptés. Mais ce processus a été lent, lourd et discontinu. Dans un premier temps, la construction militaire fut supportée par les petits chantiers navals de la Cantabrie et de la Méditerranée³⁹ tandis que le travail a progressivement débuté sur d'autres ports, destinés à devenir des arsenaux, comme La Carraca à Cadix⁴⁰.

37 Avec un bref temps de latence de 1719 à 1720 : il fut d'abord entraîné par la chute d'Alberoni puis fut rappelé en raison de son importance ; Roberto J. López, « José Patiño, un político al servicio del rey Felipe V », dans Secundo L. Perez Lopez (dir.), *Plenitudo Veritatis. Homenaje a Mons. Romero Pose*, Santiago de Compostela, Instituto Teológico Compostelano, 2008, p. 589-590.

38 Les premiers pas vers la création des départements remontent à 1720 ; Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño, op. cit.*, p. 192.

39 En Méditerranée, le chantier naval Sant Feliu de Guíxols a été réactivé pour une courte période ; Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, t. V, *A la mar maderá*, [Madrid, 1880], Valladolid, Maxtor, 2007, p. 235 ; Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño, op. cit.*, p. 134. Une remise à jour avec Pablo de la Fuente de Pablo, Marcel Pujol Hamelink, *La Reial Fàbrica de Vaixells de Sant Feliu de Guíxols, 1715-1721*, Girona, Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, 2010.

40 Les travaux de construction de ce qui allait devenir le chantier naval de La Carraca ont commencé en 1717 : José Quintero González, *El Arsenal de La Carraca (1717-1736)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2000, p. 61-64.

Bien que les différents départements du ministère de la Marine eussent travaillé activement en ce sens, la construction des arsenaux fut une affaire très lente et les navires continuèrent à être lancés dans les chantiers navals existants. Le passage aux nouveaux arsenaux s'est déroulé progressivement de la façon suivante⁴¹ : jusqu'en 1726, seuls les anciens chantiers navals étaient opérationnels et l'activité était concentrée à La Havane et Guarnizo. De 1726 à 1750, les travaux de construction commencèrent dans les arsenaux, mais les progrès étaient lents et la plupart des navires continuaient à être lancés dans les chantiers navals existants. Jusqu'en 1750, ceux des nouveaux arsenaux, à savoir La Carraca (le chantier d'El Puntal) et El Ferrol (chantier de La Grana), ne lancèrent qu'un seul navire. Enfin, à partir de 1750, les arsenaux complets purent assurer l'essentiel de la construction militaire.

Une poignée de chantiers navals étaient actifs autour de 1700. Les premiers étaient ceux d'Espagne avec Guarnizo, Santoña, San Sebastián et Pasajes, sans compter San Feliu et Barcelone pour les galères méditerranéennes. Mais les navires de guerre n'étaient lancés que dans les chantiers de Guarnizo. À l'étranger, dans les colonies, il y avait d'autres chantiers d'importance diverse, certains stratégiques mais d'une durée limitée, tels ceux de Coatzacoalcos⁴², San Blas et Guayaquil⁴³ sur la côte pacifique de l'Amérique⁴⁴ ou à Manille, qui construisirent des navires de faible tonnage. Le chantier naval ultra-marin le plus important du XVIII^e siècle est sans conteste celui de La Havane⁴⁵.

GUARNIZO ET LA HAVANE

Guarnizo et La Havane construisirent la plupart des navires espagnols au cours de la première moitié du XVIII^e siècle. Situé au fond de l'estuaire de Santander sur la ría de Solía, en face de la jetée de Tijero où était stockée l'artillerie fondue dans les proches usines de La Cavada, Guarnizo est devenu le chantier naval le plus important de Cantabrie et le plus actif d'Espagne vers 1730⁴⁶. L'activité de construction se déplaça progressivement en aval pour bénéficier des eaux

41 José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981, p. 343.

42 Antonio Bethencourt Massieu, « El Real astillero de Coatzacoalcos (1720-1735) », *Anuario de estudios americanos*, n° 15, 1958, p. 371-428.

43 María Luisa Laviana Cuetos, *Guayaquil en el siglo XVIII. Recursos naturales y desarrollo económico*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos, 1987.

44 Ils conservèrent une activité, en particulier dans la seconde moitié du siècle, mais sans exploiter leurs pleines possibilités ; José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII, op. cit.*, p. 342.

45 José Manuel Serrano Álvarez, *El Astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008.

46 Pour l'activité de Guarnizo avant 1700, voir Juan Manuel Castanedo Galán, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, Editorial Naval, 1993, p. 35-61.

plus profondes afin de lancer de plus gros vaisseaux. Vers le milieu du siècle, quatre cales y étaient en service. Gaztañeta, nommé surintendant des chantiers navals de Cantabrie en 1702⁴⁷, lui-même basé à Guarnizo à partir de 1717, était chargé « d'établir le bon ordre dans la construction⁴⁸ » de tous les navires. Après l'incendie de Santoña par les Français en 1719, l'activité de ce chantier, ainsi que celle de Pasajes et de San Sebastián, passa à Guarnizo. De nombreux administrateurs furent formés dans ce chantier, y compris des personnalités telles que Campillo et Ensenada⁴⁹. De 1716 à 1732, Guarnizo lança vingt-quatre vaisseaux de ligne et frégates⁵⁰. Son activité ralentit progressivement et il fut finalement remplacé par l'arsenal du Ferrol, bien qu'on ait assisté à une reprise de l'activité de ce chantier au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Le chantier de La Havane s'appuyait sur une longue tradition de construction⁵¹ mais son importance réelle débuta lorsqu'il fut inclus dans les plans de relance de la Marine à partir de 1710. Dès lors, il fut transformé en un « site de construction navale permanent⁵² ». La relance de ce chantier sur cette base préfigure sa conversion en un arsenal. Campillo était présent à La Havane de 1719 à 1725 en tant que commissaire de la Guerre avant de passer à Guarnizo⁵³. La restauration du chantier naval ne faisait pas l'unanimité car il existait des divergences d'opinions quant au bien-fondé de stimuler une activité de construction à La Havane. En définitive, en 1713, l'opinion de Bernardo Tinajero l'emporta, essentiellement en raison de la capacité d'approvisionnement en bois américain de l'arsenal. Le chantier devint rapidement très actif en lançant au moins neuf navires de ligne de 1714 à 1725⁵⁴. Son activité fut stimulée à l'occasion de l'ouverture d'un nouveau site de construction près du château de la Fuerza⁵⁵ et après l'obtention d'un financement plus important. Patiño apporta un soutien régulier à La Havane. Sous sa direction, treize navires de ligne y furent construits jusqu'en 1736.

47 Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, op. cit., p. 142.

48 *Ibid.*, p. 231.

49 Nemesio Mercapide, *Guarnizo y su Real Astillero*, Santander, Institución cultural de Cantabria, 1981, p. 51-54.

50 Juan Manuel Castanedo Galán, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, op. cit., p. 67, n. 90, et p. 100-101.

51 Roger Messegué, « ¿Existió un poder naval hispánico? La reciente historiografía sobre la Marina en tiempos de los Habsburgo (1516-1659) », *Revista de historia naval*, n° 91, 1999, p. 1-15.

52 José Manuel Serrano Álvarez, *El Astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, op. cit., p. 47.

53 Dionisio A. Perona Tomás, *Los Orígenes del ministerio de Marina. La secretaría de Estado y del despacho de Marina, 1714-1808*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura naval, 1998, p. 394.

54 Deux autres avaient été construits en 1700 et 1701 ; José Manuel Serrano Álvarez, *El Astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, op. cit. p. 48-50, 54.

55 *Ibid.*, p. 47.

En 1734, les infrastructures furent déplacées dans la baie, à La Tenaza, un site plus grand, notamment pour stocker les matières premières navales⁵⁶.

Bien que la gestion de l'arsenal fût exposée à des désaccords entre les constructeurs et les autorités politiques, l'activité de construction, permise par une attribution de fonds importante, ne fut pas affectée et répondit aux objectifs fixés. Au cours des années de Patiño, Juan de Acosta triompha de ses adversaires. Toujours soutenu par le ministre de la Marine, Acosta était un riche constructeur de navires local doublé d'un fournisseur. Tout en se soumettant aux règles de Gaztañeta, il réussit à prospérer. La mort de Patiño et le remaniement politique qui suivit affectèrent toute l'organisation de la Marine et provoquèrent un retard dans la production de navires. L'activité reprit de nouveau avec Ensenada sous la direction de la Compagnie de La Havane⁵⁷. Au cours des années 1740, La Havane était devenue le plus grand chantier de la monarchie espagnole. Le lancement de navires cessa pratiquement à Guarnizo au cours de ces années-là tandis que treize vaisseaux de ligne étaient construits dans l'arsenal colonial entre 1737 et 1749⁵⁸.

Seuls deux navires furent lancés à La Carraca et deux autres vaisseaux de ligne et une frégate au Ferrol entre 1728 et 1732⁵⁹. En termes de vaisseaux de ligne et de frégates, l'activité cumulée de Guarnizo et La Havane représenta la quasi-totalité de la construction navale espagnole jusqu'en 1750.

RÉVISIONNISME NAVAL AVANT 1733

Étant donné que la monarchie espagnole faisait de la Marine l'une des conditions pour remporter des conflits⁶⁰, il en découle que les principaux exploits militaires de l'Espagne au cours de la première moitié du XVIII^e siècle, et en particulier au cours des années 1730, correspondent à des prouesses navales. Le redressement politique de l'Espagne ne peut pas être expliqué sans prendre également en compte la refonte de sa Marine. Celle-ci fut une condition *sine qua non* des différentes actions outre-mer à partir de 1717. Tout dépendait

⁵⁶ *Ibid.*, p. 55, 57, 60, 74.

⁵⁷ Toute l'activité de la Compagnie de La Havane et ses contrats de construction dans María Montserrat Gárate Ojanguren, *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*, San Sebastián, Departamento de Cultura del Gobierno Vasco, 1993, p. 65 sq. ; José Manuel Serrano Álvarez, *El Astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, *op. cit.*, p. 94 sq.

⁵⁸ José Manuel Serrano Álvarez, *El Astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, *op. cit.*, p. 118-119, 135 sq.

⁵⁹ José Patricio Merino Navarro, « La città e l'arsenale di El Ferrol nel XVIII secolo », dans Ennio Concina (dir.), *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, Rome, La Nuova Italia Scientifica, 1987, p. 178.

⁶⁰ José Patricio Merino Navarro, « La armada en el siglo XVIII », art. cit., p. 94.

d'une nouvelle Marine, en termes de construction navale mais également de budget et de capacité opérationnelle.

Sardaigne et Sicile, 1717-1718

La première étape de la politique de redressement d'Alberoni était de regagner la Sardaigne à partir de la Sicile toute proche⁶¹. En 1716, avec ce double objectif à l'esprit, il ordonna à Francisco de Varas y Valdés, le *oidor* (juge) de la *Casa de Contratación*, de préparer une escadre alors qu'il tentait de persuader l'Angleterre de soutenir sa cause en échange d'avantages commerciaux importants en Amérique, un arrangement concrétisé par le traité Bubb⁶². Afin d'écartier d'éventuels soupçons quant à la destination de l'escadre préparée à Cadix et dans d'autres ports de la Méditerranée, l'information officielle évoquait le soutien du Saint-Siège contre la pression turque. Cette histoire était d'autant plus plausible qu'une action contre les Turcs avait eu lieu à Corfou en 1716⁶³. Lorsque les ordres furent donnés pour la préparation de la flotte des Indes en 1716, le gouvernement insista sur la nécessité qu'elle soit escortée par les six nouveaux vaisseaux de ligne, alors en construction dans les chantiers qui redémarrèrent dans le nord de l'Espagne. Finalement, comme on l'a déjà souligné, ces navires furent incorporés à l'expédition de Sardaigne.

128

L'invasion de la Sardaigne et de la Sicile a donc été précédée par une réactivation de la construction navale dans le nord de l'Espagne, à Cadix et à Barcelone. En outre, des navires marchands ont également été rassemblés à partir de plusieurs ports de la côte est, y compris certains bâtiments étrangers. De janvier à mai 1718 par exemple, cinquante-huit navires marchands, anglais et français, furent réquisitionnés pour le service royal sur un total de deux-cent cinquante, affrétés dans tous les ports espagnols de Méditerranée. Patiño profita donc du trafic maritime de l'Espagne pour constituer la grande flotte qui devait faire voile vers la Sicile⁶⁴. Mais la construction navale ne fut pas le seul secteur à être réactivé : les fonderies ont également été rétablies. À Valence, une nouvelle fonderie avait déjà reçu une commande pour la fabrication de trente canons de 24 à l'occasion de l'expédition de Majorque en 1715⁶⁵. Ces canons furent également disponibles pour les campagnes suivantes. La

61 Miguel Ángel Alonso Aguilera, *La Conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1977, p. 55.

62 Geoffrey J. Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979, p. 115-119.

63 Rodríguez González, *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, op. cit., p. 69.

64 Armando Alberola Romá, « Los fletamentos de buques extranjeros en el puerto de Alicante y su empleo en la expedición a Sicilia del año 1718 », *Revista de Historia Moderna*, n° 10, 1991, p. 263-285.

65 Fernando Gil Ossorio, *Organización de la artillería española en el siglo XVIII*, t. I, *La época de los artilleros empíricos de las guerras de Felipe V*, Madrid, Servicio Histórico Militar, 1981, p. 84.

production fut également renforcée dans la fonderie de canons en bronze de Séville, au moins à partir de 1717⁶⁶. À en juger par l'augmentation du prix payé au fournisseur à partir de 1715, la production a également augmenté à la fonderie de La Cavada. On estime que la phase d'expansion de toutes ces infrastructures a débuté en 1716⁶⁷. Si toute l'activité se trouva concentrée dans des ports à proximité de Barcelone, c'est dans cette ville que les troupes furent embarquées⁶⁸. Selon une estimation récente, la flotte qui mit finalement à la voile depuis Barcelone comprenait neuf vaisseaux de ligne, six frégates, trois galères ainsi que d'autres navires de faible tonnage et quatre-vingts autres de transport dans lesquels furent embarqués 9 000 hommes⁶⁹.

Une fois l'île prise, la plupart des navires retournèrent en Espagne, après avoir chargé des vivres à Cagliari. À Barcelone, les navires de transport furent réquisitionnés pour des entreprises futures⁷⁰. L'expédition de l'année suivante contre la Sicile était en partie déjà préparée par cette première mobilisation. Cette expédition de 1718 comprenait douze vaisseaux de ligne, dix-sept frégates et galères, plus sept autres embarcations plus petites. Les navires de transport étaient au nombre de 276, plus 123 tartanes, afin d'embarquer les 36 000 hommes⁷¹ nécessaires pour prolonger l'invasion de l'année précédente. Les navires utilisés en 1718 peuvent servir de point de repère pour nous aider à estimer les ressources navales minimales de l'Espagne à cette époque. La flotte totalisait trente-six navires, dont des vaisseaux de ligne, des frégates et des galères. Il s'agit sans doute d'une estimation basse mais elle reste plus élevée qu'au moment de l'expédition de Majorque en 1715. En outre, d'autres bâtiments opéraient au même moment en Atlantique. De 1716 à 1725, les chantiers navals espagnols lancèrent quinze vaisseaux⁷², un effort important compte tenu des possibilités de l'époque si on le compare avec les douze vaisseaux disponibles en 1730⁷³.

66 La production moyenne de canons entre 1717 et 1728 était de vingt-huit (sans qu'il soit possible d'indiquer la production par année), légèrement supérieure à la moyenne des années précédentes ; Antonio Aguilar Escobar, *Cañones de bronce para el ejército. Historia de la Real Fundición de Sevilla en el siglo XVIII*, Madrid, Colección Adalid, Ministerio de Defensa, 2010, p. 235.

67 José Alcalá-Zamora, *Liérganes y La Cavada. Historia de los primeros altos hornos españoles (1622-1834)*, [1974], Estvdio, Santander, 2004, p. 106, 109.

68 Miguel Ángel Alonso Aguilera, *La Conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720)*, *op. cit.*, p. 58.

69 Agustín Ramón Rodríguez González, *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, *op. cit.*, p. 70. Les chiffres peuvent varier, y compris dans les sources contemporaines : Alonso Aguilera, *La Conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720)*, *op. cit.*, p. 63-65.

70 *Ibid.*, p. 101.

71 Agustín Ramón Rodríguez González, *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, *op. cit.*, p. 70.

72 José Alcalá-Zamora, *Liérganes y La Cavada*, *op. cit.*, p. 63.

73 José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, *op. cit.*, p. 357.

Bien que le potentiel naval de l'Espagne ait augmenté à cette époque, tous les navires n'étaient pas encore d'un tonnage suffisamment important pour une bataille d'escadre. La défaite à la bataille de Cap Passaro en août 1718 ne rend pas compte de la puissance de l'Espagne à cette époque car, dans ce cas précis, un petit groupe de bâtiments espagnols qui n'étaient pas rangés en ordre de bataille – la Grande-Bretagne n'avait pas déclaré la guerre – se trouva en nette infériorité face à une escadre britannique beaucoup plus puissante. La plupart des vaisseaux de ligne espagnols de l'époque n'étaient que des soixante canons tandis que presque toute la flotte britannique était composée de quatre-vingts ou quatre-vingt-dix canons⁷⁴. La Marine espagnole s'améliorait constamment mais les résultats n'étaient pas encore à la hauteur des efforts consentis.

Les années 1730

130

La période qui suivit les années 1720 permit aux gouvernants de renforcer la Marine. Les succès espagnols furent bien plus importants au cours des années 1730, avant même l'ouverture du nouveau chantier naval du Ferrol. Bien que les tensions internationales subsistassent – avec une brève escarmouche contre la Grande-Bretagne en 1727-1728 –, ces années peuvent être considérées comme un moment de paix. Pour autant, l'activité de construction navale ne faiblit pas pendant cette période, préparant les interventions ultérieures. Trois moments clés peuvent être identifiés au cours des années 1730 : 1731, 1732 et 1733. La première année est celle de l'arrivée de l'infant don Carlos en Italie. À cette époque, les bâtiments espagnols étaient d'une taille sensiblement accrue ; des bâtiments de soixante canons existaient toujours mais il y avait de plus en plus de soixante-dix et quatre-vingts canons⁷⁵. Cette fois-ci, le contrôle de la mer se trouva assuré, surtout lorsque la Grande-Bretagne eut apporté son amitié et son soutien. L'année 1732 nous emmène en Afrique. Profitant d'une situation diplomatique favorable, l'Espagne décida de reprendre Oran⁷⁶. Cette année-là, une importante expédition fut préparée, illustrant la puissance et la capacité militaire et navale nouvelles de l'Espagne. Cette campagne avait été précédée par un armement continu dans les ports espagnols. Navires et troupes, vivres et armes furent rassemblés à Barcelone, Carthagène, Malaga et Alicante. Philippe V ne fit pas mystère que ces préparatifs étaient destinés à reprendre Oran. La flotte était composée de 611 voiles. Les

74 Agustín Ramón Rodríguez González, *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, op. cit., p. 71-73.

75 Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, op. cit., p. 198.

76 Pour Oran, voir Luis Fe Canto, « Oran (1732-1745). Les horizons maghrébins de la monarchie hispanique », *L'Atelier du Centre de recherches historiques*, 2011, en ligne, disponible à l'adresse <http://acrh.revues.org/4592>, mis en ligne le 4 décembre 2012, consulté le 24 mai 2017.

navires de guerre n'étaient pas nombreux : douze vaisseaux de ligne, sept galères et d'autres navires plus petits⁷⁷. Après un succès initial et une contre-attaque berbère, un renfort de six vaisseaux et vingt-cinq navires de transport dut être envoyé pour mener à bien la conquête⁷⁸.

En tout cas, la force navale de l'Espagne à cette époque était plus importante que les chiffres précédents pourraient le suggérer. En 1732, la Marine espagnole avait certainement cinquante-et-un vaisseaux de ligne, et on dénombre plus de 3 000 canons, des données représentant le maximum connu pour le XVIII^e siècle⁷⁹. Toutefois, au cours de ces années, il n'y a pas eu d'augmentation significative de la production. En 1735, vingt navires furent construits, huit de plus qu'en 1730⁸⁰, mais la fonderie de canons de bronze de Séville conservait un rythme de production identique à celui de la décennie précédente⁸¹. De même, il n'y a pas eu de changements significatifs dans la fonderie de La Cavada. Les réussites navales des années 1730 ont été rendues possibles par la production de la décennie précédente et la réutilisation des navires et des équipements, dès lors que les pertes avaient été faibles. À n'en pas douter, la période de paix a été décisive dans la construction de la puissance espagnole telle qu'elle se manifesta à partir de 1732.

La logistique de 1733

Comment toutes ces expéditions ont-elles été organisées ? Nous connaissons des détails de la fin de l'expédition de 1733 qui permettent de comprendre la gestion de l'ensemble. La flotte, qui est partie de Barcelone, a été constituée par des bâtiments qui étaient déjà amarrés dans ce port et par quelques autres venus d'Alicante. Parmi les navires disponibles à Alicante en août 1733, certains ont navigué directement pour l'Italie et d'autres sont d'abord allés à Barcelone. Les provenances de cette flotte étaient variées. Les premiers mouvements ont été réalisés à partir du Ferrol où une escadre de quatre vaisseaux de ligne et une frégate a navigué vers Cadix, rejoignant une escadre plus importante sous les ordres de Serrano⁸². Après cette première jonction, un navire s'est rendu à Ceuta pour embarquer le régiment de Navarre. Ensuite, tous les navires ont avancé vers Malaga pour se joindre à l'escadre de Justiniani (six autres bâtiments) et, jugeant inutile de se rendre à Carthagène, la flotte se dirigea vers Alicante. Comme

77 Cent-neuf autres « navires de transport » étaient mentionnés qu'on ne peut pas identifier comme des vaisseaux de ligne ; Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, *op. cit.*, p. 199-200.

78 *Ibid.*, p. 203.

79 José Alcalá-Zamora, *Liérganes y La Cavada*, *op. cit.*, p. 109.

80 José Patricio Merino, *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, *op. cit.*, p. 357.

81 Aguilar Escobar, *Cañones de bronce para el ejército*, *op. cit.*, p. 236.

82 Sur l'escadre du Ferrol voir González Enciso, « La escuadra de Ferrol, 1733 », *op. cit.*, p. 23-59.

au moment de l'expédition vers Oran⁸³, ce port est devenu un des lieux de rassemblement de la flotte espagnole, un site d'avitaillement et une zone d'attente. Le choix d'Alicante correspond à un impératif stratégique évident. Au moment de l'arrivée de l'escadre en août, la destination italienne n'était pas encore révélée et la guerre de Succession de Pologne n'avait pas encore éclaté. L'Espagne pouvait jouer la carte de la surprise, ou du moins essayer, en feignant un mouvement vers Alger pour bombarder la ville. Le calendrier de tous les mouvements des navires jusqu'à leur arrivée à Alicante s'est décomposé de la façon suivante : les préparatifs ont débuté au Ferrol et à Cadix en janvier 1733 ; le 14 juin, l'escadre a quitté El Ferrol et est arrivée le 30 juin à Cadix ; le 15 août, l'escadre a levé l'ancre à Cadix et est arrivée à Alicante le 22. Dix vaisseaux de ligne étaient dans ce port, dont quatre venaient du Ferrol, deux autres de Malaga, et les quatre derniers de Cadix. Tous étaient pratiquement au complet (tableau 1).

Tableau 1. Navires stationnés à Alicante en août 1733, avec leurs équipages⁸⁴

Navire	Type ⁸⁵	Équipage effectif	Reste à enrôler	Équipage total prévu
Príncipe	Vaisseau	717		717
Reyna	id.	657		657
Santa Ana	id.	637		637
San Isidro	id.	586		586
Santiago	id.	572		572
San Felipe	id.	677		677
León	id.	484	66	550
Galicia	id.	382	168	550
Constante	id.	463	87	550
Real Familia	id.	403	117	520
Conquistador	Galion	434	106	520
Fuerte	id.	365	155	520
Paloma	Frégate	275		275
Vulcano	Canonnière	86		86
Storope	id.	87		87
Relámpago	id.	28		28
Trueno	id.	29		29
Total des équipages		6 882	699	7 581

⁸³ Luis Fe Canto, *Oran (1732-1745). Les horizons maghrébins de la monarchie espagnole*, thèse sous la direction de Bernard Vincent, Paris, EHESS, 5 décembre 2011.

⁸⁴ AGS, SM, 430, *Estado de las tripulaciones y guarniciones efectivas en los bageles que componen la armada del mando del Teniente General D. Antonio Serrano según revista pasada a sus bordos en 23 del presente mes, con expresión de las plazas que faltan para el completo de sus equipages y de las que estos se deben componer*. Le tableau initial donne des informations plus détaillées sur le nombre d'officiers à bord de chaque navire qui n'ont pas été enregistrées ici.

⁸⁵ La liste conservée à Simancas, citée dans la note précédente, ne permet pas d'identifier individuellement chaque navire. Ils l'ont été à partir de deux listes, l'une de 1731 et l'autre de 1737, élaborées par Fernández Duro dans *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (op. cit., p. 198, 224-225).

La frégate *Hermiona*, qui venait du Ferrol, doit également être ajoutée à cette liste. La raison de son absence dans ce tableau est probablement liée à son utilisation pour convoier les navires marchands entre Alicante et Barcelone. La liste montre que six navires n'avaient pas encore complété leurs équipages tandis que les autres étaient prêts. Les mois d'août à octobre furent occupés aux préparatifs, y compris le stockage des vivres en tonneaux et fûts et, surtout, la construction d'écuries de bord pour le transport des chevaux nécessaires au débarquement. Certains des régiments qui faisaient partie de l'armée furent cantonnés autour d'Alicante et de Valence. Au cours de cette période, le général Antonio Serrano mourut à Alicante et fut remplacé par Clavijo.

Aucun mouvement n'eut lieu ensuite jusqu'au 25 octobre. Le retard était de nature politique car toutes les dispositions logistiques étaient prises. Le 25 octobre, le pacte de Famille fut conclu avec la France – même s'il ne fut officiellement signé qu'en novembre. À ce moment-là, des ordres imposèrent aux escadres de se déplacer dans deux directions. Le 9 novembre, une partie de la flotte, sous le commandement d'Alderete, comprenant quatre vaisseaux, huit bataillons et un minimum de bâtiments de transport, s'engagea pour Livourne, ce qui n'eut lieu que. Avec le reste de la flotte (six vaisseaux seulement) et tous les bâtiments de transport, Clavijo eut ordre d'appareiller pour Barcelone selon le plan suivant : il attendrait à Alicante jusqu'au moment où seraient embarquées toutes les troupes stationnées à Barcelone et une fois parvenu dans ce port il n'y resterait que le temps d'y faire sa jonction avec les bâtiments présents qu'il y trouverait (probablement au nombre de dix) ayant les troupes à leur bord. Cet embarquement eut lieu le 15 novembre et ce même jour Clavijo reçut l'ordre d'appareiller pour Barcelone. Quelques jours de plus furent nécessaires pour que les navires quittent Barcelone. Ensuite l'expédition de Clavijo fut à son tour divisée en deux. Les navires transportant les soldats firent route pour l'Italie, où les attendait Alderete, tandis que les navires de transport naviguèrent vers Antibes pour embarquer les chevaux, arrivés par voie terrestre avec Montemar, avant de passer à Gênes ou à La Spezia. En décembre, toutes les troupes étaient en Italie.

Hommes, vivres et chevaux

Pour terminer, quelques mots concernant les problèmes du rassemblement des marins, des vivres et des chevaux. En ce qui concerne les marins, nous disposons d'informations précises sur l'escadre du Ferrol. Les marins enrôlés venaient de Galice, de Cantabrie, de Biscaye, et probablement de l'autre province basque de Guipúzcoa. Pour les rassembler, le capitaine général du Ferrol, Cornejo, dut demander aux agents du roi de les recruter dans les différentes provinces de la région. Des problèmes sont apparus dans le seul cas de la province de

Guipúzcoa, où l'opération a dû être sanctionnée par le conseil provincial. Dans les autres provinces, les problèmes se résument plutôt à la disponibilité des hommes et leur transport, dans la mesure où la navigation sur la mer cantabrique était difficile en hiver. Enfin, l'escadre du Ferrol leva l'ancre en juin avec un équipage d'environ 2 850 hommes⁸⁶. Le processus semble identique à Cadix et Malaga bien qu'il restât à fournir encore 699 hommes (**tableau 1**). Les équipages finirent d'être constitués à Alicante puisqu'ils étaient au complet quand les navires partirent pour Livourne ou Barcelone.

134

Quant aux vivres, l'escadre du Ferrol, au moins pour le voyage jusqu'à Cadix, a été approvisionnée à partir des stocks de l'arsenal fournis par le munitionnaire général. Pour le reste du voyage et la Marine dans son ensemble, les fournitures provenaient de deux sources principales : d'une part, les fournitures de l'arsenal de Cadix et d'autres ports ; d'autre part, le recours *ad hoc* à des commerçants locaux lorsqu'elles venaient à manquer, soit parce qu'elles périssaient vite, ou simplement parce que le séjour de l'escadre était plus long que ce qui avait été prévu initialement. Chaque fois que ces circonstances se produisaient, la Marine puisait dans les ressources locales. Des problèmes d'avitaillement n'ont pas manqué de se poser dans le contexte de l'approvisionnement d'une flotte de 7 500 hommes sans compter les bataillons de soldats à bord des navires. Cette « population flottante » a représenté une charge significative pour les ressources locales. Par ailleurs, toutes ces provisions ont dû être payées, ce qui a représenté un casse-tête supplémentaire. Le munitionnaire était rétribué conformément aux contrats qui le liaient à ses fournisseurs, afin d'éviter aux intendants d'avoir à supporter eux-mêmes ces coûts, mais ceux-ci devaient payer les factures pour les achats locaux. Dans ces conditions, les intendants eurent été contraints de demander davantage de fonds au trésorier général⁸⁷. Cet argent est finalement arrivé mais non sans difficultés administratives. Les délais ne furent pas le problème parce que dans ce cas, l'argent est arrivé avant même que le processus de prise de décision politique ne démarre.

La tâche qui réclamait le plus de temps était la préparation des navires destinés au transport des chevaux. Ce qui est intéressant c'est que ce problème n'avait pas été soulevé avant le mois d'août⁸⁸, à la grande surprise des intendants Campoflorido et Sartine, ce qui reflète le degré de secret sur la destination réelle de cette flotte car des chevaux auraient été inutiles pour prendre Alger. En revanche, leur présence aurait attiré l'attention sur les buts réels de l'expédition. Pourquoi n'avoir pris aucune disposition appropriée pour ce

⁸⁶ González Enciso, « La escuadra de Ferrol, 1733 », art. cit., p. 41.

⁸⁷ L'intendant qui a organisé toute l'opération à Alicante était Campoflorido, l'intendant de Valence. À Barcelone, c'est l'intendant Sartine qui s'est occupé de l'opération.

⁸⁸ La documentation pour ces mois est conservée dans AGS, SM, 430-1.

transport, même en secret ? Il y a deux réponses possibles à cette question : soit parce que l'on considérait avoir assez de temps soit parce que l'intervention en Italie n'était pas encore certaine, et dépendait d'un accord définitif avec la France qui n'eut lieu que le 25 août. En d'autres termes, l'absence de dispositions pour le transport des chevaux pourrait montrer que les options opérationnelles étaient encore ouvertes. En outre, Alger et l'Italie n'étaient pas des objectifs incompatibles. Jusqu'à l'escale à Alicante, n'importe quelle décision pouvait être prise, la flotte stationnant plusieurs mois dans ce port avant de se diriger vers Barcelone.

La préparation réelle du transport des chevaux est également intéressante. Conserver le secret impliquait de travailler dans une certaine improvisation. Deux mille chevaux ont été demandés, soit un effort considérable. Cela nécessitait de trouver non seulement les navires de transport nécessaires mais également de rester à quai le temps de construire des écuries à bord. Il fallait alors rechercher des charpentiers qualifiés, en particulier à Alicante où la plupart des mangeoires ont été réalisées. De là, les bâtiments de transport, désormais convenablement équipés, ont fait route vers Barcelone où des dispositions semblables avaient été prises. Patiño garda un œil très attentif sur l'ensemble de l'opération. Le ministre s'enquêrait régulièrement du progrès de l'entreprise notamment lorsque les délais devinrent très serrés à la fin du mois d'août. Campoflorido informa régulièrement Patiño sur le nombre de navires prêts à partir à Barcelone avec des écuries à bord. Ces échanges permettent de préciser la nature des navires employés. Il s'agissait de tartanes, de saètes et d'autres navires similaires. Ils vinrent d'une zone assez large, non seulement d'Espagne mais également de France, d'Angleterre et d'Italie. Leur tonnage variait d'environ soixante-dix tonnes pour les plus petits jusqu'à deux-cents tonnes pour les plus grands. Le tonnage médian aurait été d'environ cent à cent-vingt tonnes. Le nombre de chevaux embarqués par chaque navire était peu important : de vingt à trente, en fonction du tonnage. Une centaine de navires de transport furent donc nécessaires pour transporter les deux mille chevaux. Ces bâtiments auraient été envoyés à Barcelone non seulement pour leur contrôle et l'enregistrement mais aussi pour être équipés des éléments nécessaires, notamment de sangles et de selles. Mais les chevaux eux-mêmes, comme nous l'avons déjà souligné, furent embarqués à Antibes. Les chevaux étant sujets au mal de mer, le trajet maritime devait être le plus court possible.

La participation à la guerre nécessite une préparation à long terme. D'un point de vue technique, les opérations étaient toujours les mêmes avec la préparation des navires, leur équipement, la formation de l'équipage, etc.,

mais, au XVIII^e siècle, l'ampleur de ces opérations était devenue si importante qu'elle obligeait l'État à faire appel à toutes ses ressources : hommes, navires, vivres, armes, argent. Aucune de ces ressources n'a été prélevée sur un seul lieu ; elles ne pouvaient pas être tirées seulement là où étaient préparées les escadres et c'est finalement tout le territoire espagnol qui fut concerné, en métropole comme dans les colonies. Selon toute probabilité, la plupart des navires qui ont participé à des expéditions vers l'Italie avaient été construits à La Havane et une bonne partie de l'argent dépensé par la Marine venait des revenus du tabac ou des produits américains, tandis que les marins étaient originaires de toutes les régions d'Espagne. Ce qui frappe à l'analyse de cet effort, c'est la capacité de coordination du gouvernement – dans ce cas particulier Patiño et ses collaborateurs – qui a permis de lever aussi rapidement les moyens nécessaires à l'entrée en guerre.

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 de Sorbonne Université Presses :

<https://sup.sorbonne-universite.fr/>

*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 thaloassocratie
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*
1798-1800
Michel Jangoux

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. *L'Instrument naval*
Philippe Bonnichon, Olivier Chaline et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne*
XV^e-XXI^e
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e siècle*
Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*

Philippe Gardey
préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956*

Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours*

Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine

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

*Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894*

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane

1745-1805

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

Robert Larin

La Mer, la France et l'Amérique latine

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer

Le sixième continent

Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères*

Renée Burlet

La Grande maîtresse, nef de François I^{er}

Recherches et documents d'archives

Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Prix de l'Académie de marine, 2000
Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000
Olivier Chapuis

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

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-XXI^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 amiraux*
- 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*

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

