

La Real Armada

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



Agustín Guimerá
& Olivier Chaline (dir.)

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

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

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

Contenu de ce PDF :

HM_RA · Agustín González Enciso · Les infrastructures : le développement des chantiers navals et des arsenaux

ISBN : 979-10-231-3339-4

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>

LES INFRASTRUCTURES :
LE DÉVELOPPEMENT DES CHANTIERS NAVALS
ET DES ARSENAUX

Agustín González Enciso

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

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

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

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

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

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

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

100

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

LA PRÉDOMINANCE DES CHANTIERS NAVALS JUSQU'EN 1750

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guarnizo (Santander)

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

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

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

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

14 *Ibid.*

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

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

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

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

19 *Ibid.*, p. 231.

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

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

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

La Havane

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

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

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

24 *Ibid.*, p. 80.

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

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

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

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

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

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

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

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

104

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

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

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

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

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

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

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

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

La Havane

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

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

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

37 *Ibid.*

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

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

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

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

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

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

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

106

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

La Carraca (Cadix)

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

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

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

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

46 *Ibid.*, p. 771.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

55 *Ibid.*, p. 130.

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

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

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

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

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

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

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

Le Ferrol

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

61 *Ibid.*, p. 141 sq.

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

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

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

65 *Ibid.*, p. 141 sq.

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

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

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

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

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

110

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

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

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

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

73 Cette opinion n'était pas partagée par tous.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

112

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

90 *Ibid.*

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

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

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

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

114

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

116

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 aleman*, 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 (XVII^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.
- DESDEVEISES DU DÉZERT, Georges, *L'Espagne de l'Ancien Régime*, t. II, *Les Institutions*, chap. VI, « La Marine », Paris, Société française d'imprimerie et de librairie, 1899, p. 283-362.
- Diccionario de historia de España, desde sus orígenes hasta el fin del reinado de Alfonso XIII* [1952], Madrid, Revista de Occidente, rééd. augm. 1968.
- DÍEZ DE RIVERA CASARES, Pascual, *Historia de las organizaciones navales de España y Francia. Orgánica naval*, Madrid, Alhambra, 1900 ; rééd. 1945.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, *Política y hacienda de Felipe IV*, Madrid, Editorial de derecho financiero, 1960 ; rééd. Madrid, Pegaso, 1983.
- , *Carlos III y la España de la Ilustración* [1988], Madrid, Alianza, rééd. 2013.
- DUBET, Anne, *Les Finances royales dans la monarchie espagnole (XVII^e-XIX^e siècles)*, Rennes, PUR, 2008.
- DUFFY, Michael, « World-Wide War and British Expansion (1793-1815) », dans *The Oxford History of the British Empire*, t. II, MARSHALL, Peter James (dir.), *The Eighteenth Century*, Oxford University, 1998, p. 184-207.
- DULL, Jonathan R., *The French Navy and American Independence: a Study of Arms and Diplomacy (1774-1787)* [1975], Princeton, N.J., Princeton UP, 2015.
- DURÁN LÓPEZ, Fernando, *José Vargas Ponce (1760-1821) : ensayo de una bibliografía y crítica de sus obras*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1997.
- , « José Vargas Ponce y los archivos vasco-navarros : cuatro legajos sobre el centralismo borbónico (1803-1806) », dans LORENZO ÁLVAREZ, Elena de (dir.), *La época de Carlos IV (1788-1808) : actas del IV Congreso Internacional de la Sociedad Española de Estudios del siglo XVIII*, Gijón, Trea, 2009, p. 415-444.
- EGIDO, Teófanos, *Carlos IV*, Madrid, Arlanza, 2001.
- ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, María Dolores, *Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX*, Madrid, CSIC ; Barcelona, Casa Asia, 2003.
- , FRADERA, Josep Maria & ALONSO ÁLVAREZ, Luis (dir.) *Imperios y naciones en el Pacífico*, 2 tomes, Madrid, CSIC, 2001.

- ENSEÑAT CALDERÓN, Luis Ramón & VILLANUEVA TOLEDO, María Josefa, « Fuentes para la Historia Militar en el Archivo General de la Administración civil », *Boletín Informativo del Sistema Archivístico de la Defensa*, nº 8, 2003, p. 9-14.
- ESCUADERO, José Antonio, « La reconstrucción de la administración central en el siglo XVIII », dans MENÉNDEZ PIDAL, Ramón & ZAMORA, José María Jover (dir.), *Historia de España*, t. XXIX, *La época de los primeros Borbones*, vol. 1, *La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, Madrid, Espasa-Calpe, 1996, p. 79-175.
- FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor, *Política naval de la España moderna y contemporánea*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1946.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Disquisiciones náuticas* [Madrid, Imp. Aribau y Ca, 1876-1881, 6 tomes], Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996, 6 tomes.
- , *Los ojos en el cielo. Libro cuarto de las Disquisiciones náuticas*, Madrid, Impr. de Aribau y Ca, 1879.
- , *La marina de Castilla : desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española* [Madrid, El Progreso, 1894-1903], Madrid, Editmex, 1995 ; Valladolid, Maxtor, 2010, reprod. facs.
- , *Armada española*, éd. Julio F. Guillén Tato, t. I, *Desde la unión de los reinos de Castilla y de León*, t. II-IX, *Desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, t. VI, 1701-1758, t. VII, 1759-1788, t. VIII, 1789-1808 ; Madrid, Est. Tip. Sucesores de Rivadeneyra, 1895-1903, 9 tomes ; rééd. Madrid, Museo Naval, 1972-1973.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de documentos y manuscritos compilados por Fernández de Navarrete [Colección Navarrete]*, 32 tomes, préf. Julio F. Guillén Tato, Madrid/Nenden (Liechtenstein), Museo Naval/Kraus-Thomson Organization, 1971.
- , *Biblioteca marítima española. Obra póstuma*, 2 tomes, Madrid, Viuda de Calero, 1851 ; Valladolid, Maxtor, 2008.
- FERNÁN NÚÑEZ, Carlos Gutiérrez de los Ríos, comte de, *Vida de Carlos III*, 2 tomes, Madrid, Est. tip. Librería de de Ricardo Fé, 1898 ; éd. Alfred Morel-Fatio et A. Paz y Meliá, préf. de Juan Valera, Madrid, Fundación Universitaria Española ; Barcelona, Linkgua, 2007.
- FERRER DEL RÍO, Antonio, *Historia del reinado de Carlos III*, 4 tomes, Madrid, Imp. de Matute y Ca, 1856 ; Madrid, Consejería de Cultura de la Comunidad de Madrid, 1988.
- FONTENAY, Michel & TENENTI, Alberto, « Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen Âge au début du XIX^e siècle », dans *Course et piraterie. XIII^e colloque international d'histoire maritime (San Francisco, 1975)*, Paris, CNRS, 1975, p. 78-131 ; rééd. augm., *Revue d'histoire maritime*, nº 6, « Les Français dans le Pacifique », 2006, p. 173-238.
- FORTEA PÉREZ, José Ignacio, GELABERT, Juan E. & GUIMERÁ, Agustín, *La ciudad portuaria atlántica en la historia (siglos XVI-XIX)*, Santander, Autoridad Portuaria de Santander, Universidad de Cantabria, 2007.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo & MOLINA FRANCO, Lucas, *Sin perder el norte : tres siglos de historia en la zona marítima del Cantábrico*, Valladolid, Quirón/Real Academia de la Historia, 2003.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778) : el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2 tomes, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976 ; Cadiz, Diputación provincial, 1988.

—, *La Carrera de Indias : suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, Algaida, 1992.

GLETE, Jan, *Navies and Nations: Warships, Navies, and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993.

GÓMEZ DE ARTECHE, José & CÁNOVAS DEL CASTILLO, Antónío (dir.), *Historia general de España*, t. XV-XVII, *Reinado de Carlos IV*, Madrid, El Progreso, 1892-1893.

GÓMEZ MOLLEDA, María Dolores, « El marqués de la Ensenada a través de su correspondencia íntima », *Eidos. Cuadernos de la Institución Teresiana*, n° 2, 1955, p. 48-90.

—, « El pensamiento de Carvajal y la política internacional española del siglo XVIII », *Hispania : Revista Española de Historia*, n° 57, 1955, p. 117-137.

GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis, *El proyecto reformista del marqués de la Ensenada*, Lérida, Milenio, 1996.

—, « Carvajal-Ensenada : un binomio político », dans DELGADO BARRADO, José Miguel & GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis (dir.), *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002, p. 65-92.

—, « El duque de Duras y el fin del ministerio de Ensenada », *Hispania : Revista Española de Historia*, vol. 59, n° 201, 1999, p. 217-249.

—, « La política española y la independencia de los Estados Unidos », *Cuadernos del Bicentenario*, n° 21, 2014, p. 71-82.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio, *España en la mar : una historia milenaria*, Barcelona, Lunwerg, 1998.

—, *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1996, n° 1, 2001, n° 2, 2003, n° 3 ; rééd. n° 3, 2007.

GOODMAN, David, *El poderío naval español : historia de la Armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001.

GRACIA RIVAS, Manuel, *La sanidad naval española. Historia y Evolución*, Madrid, Bazán, 1995.

GRADISH, Stephen F., *The Manning of the British Navy during the Seven Years' War*, thèse sous la dir. de Stephen Francis Gradish, Toronto, University of Toronto Press, 1971 ; rééd. London, Royal Historical Society, 1980.

GUARDIA, Ricardo de la, *La marina de guerra española : lo que ha sido, lo que es y lo que debería ser*, Palma, Est. tip. de Amengual y Muntaner, 1912.

- , *Datos para un Cronicón de la marina militar de España. Anales de trece siglos*, Ferrol, Impr. El Correo Gallego, 1914; 2^o éd. augm. Madrid, Impr. del Ministerio de Marina, 1921; Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2009.
- GUIMERÁ, Agustín & ROMERO, Dolores (dir.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del coloquio internacional el sistema portuario español (Madrid, 1995)*, Madrid, Ministerio de Fomento, 1996.
- HARDING, Richard, *Seapower and Naval Warfare (1650-1830)*, London, UCL Press, 1999.
- HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario, ALONSO BAQUER, Miguel *et al.* (dir.), *Las fuerzas armadas españolas : Historia institucional y social [La 2^a ed. y la 3^a ed. se presentan bajo el tit. : Historia social de las fuerzas armadas españolas]*, 8 tomes, Madrid, Alhambra, 1^o éd., 1986; 3^o éd., 1986; 4^o éd., 1987.
- HERRERO FERNÁNDEZ-QUESADA, María Dolores *et al.*, *La artillería española : al pie de los cañones*, Madrid, Tabapress, 1994.
- HIGUERAS RODRÍGUEZ, María Dolores, « La colección Fernández de Navarrete del Museo Naval », dans *Martín Fernández de Navarrete, el marino historiador (1765-1844) : XI Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 1994)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1995.
- , « Archivos para la Historia marítima de España en la edad moderna. Los archivos navales y las expediciones científicas », dans *Fuentes para la Historia Militar en los Archivos españoles : Actas VI Jornadas nacionales de historia militar (Sevilla, 1996)*, Madrid, Deimos, 2000, p. 57-94.
- HILLS, George, *Rock of Contention: A History of Gibraltar*, London, Hale, 1974.
- IBÁÑEZ DE IBERO, Carlos, marquis de Mulhacén, « El Marqués de la Ensenada y su política exterior », *Revista de Historia Militar*, vol. 9, n^o 18, 1865, p. 144-156.
- & CERVERA Y VALDERRAMA, Juan (dir.), *Historia de la marina de guerra española. Desde el siglo XIII hasta nuestros días*, Madrid, Espasa-Calpe, 1939.
- KAMEN, Henry, *La guerra de Sucesión en España (1700-1715)*, Barcelona, Grijalbo, 1974.
- , *Philip V of Spain: The King who Reigned Twice*, New Haven [Connecticut]/London, Yale University Press, 2001.
- LAFUENTE, Modesto, *Historia general de España: desde los tiempos primitivos hasta la muerte de Fernando VII*, 25 tomes, t. XIII (*Años 1703 a 1749*), Barcelona, Montaner y Simón, 1889.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio, *Miscelánea marinera*, Madrid, San Martín, 1984.
- LA PARRA LÓPEZ, Emilio, *Manuel Godoy. La aventura del poder*, Barcelona, Tusquets, 2002.
- LASSO DE LA VEGA, Jorge, *La Marina Real de España a fines del siglo XVIII y principios del XIX. Memorias de familia, tipos, escenas y cuadros de costumbres, apuntes y materiales para la historia de la marina española*, 2 tomes, Madrid, Impr. de la Viuda de Calero, t. I., 1856.

- LE BOUËDEC, Gérard & LINARES, Sylviane, « Les arsenaux face aux enjeux géostratégiques atlantiques (XVII^e-XIX^e siècles) », dans Christian Hermann (dir.), *Enjeux maritimes des conflits européens (XVI^e-XIX^e siècles)*, Nantes, Presses académiques de l'Ouest/Ouest Éditions, 2002, p. 149-167.
- LEVENE, Ricardo, *Las Indias no eran colonias*, Madrid, Espasa-Calpe, 1973.
- LÓPEZ-CORDÓN, María Victoria, « Carvajal y la política exterior de la Monarquía española », dans GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis & DELGADO BARRADO, José Miguel (dir.), *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, Servicio de Publicaciones, Universidad de Córdoba, 2002, p. 21-44.
- LYNCH, John, *El siglo XVIII*, Barcelona, Crítica, 1991.
- MADOZ, Pascual, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, 16 tomes, Madrid, Est. tip. de P. Madoz y L. Sagasti, 1845-1850.
- MARTÍNEZ HIDALGO, José María (dir.), *Enciclopedia General del Mar*, 6 tomes, Barcelona, Garriga, 1957 ; rééd. augm., 9 tomes Barcelona, Garriga, 1992.
- MARTÍNEZ RUÍZ, Enrique, « La historia de la economía marítima en España », dans BERNARDO ARES, José Manuel (dir.), *El hispanismo anglonorteamericano. Aportaciones, problemas y perspectivas sobre historia, arte y literatura españolas (siglos XVI-XVIII) : actas de la I Conferencia Internacional « Hacia un nuevo humanismo » (Córdoba, 2001)*, Córdoba, Obra Social y Cultural Cajasur, 2001, p. 381-392.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos et ALFONSO MOLA, Marina, *Felipe V*, Madrid, Arlanza, 2001.
- MARZAGALLI, Sylvia & MARMOT, Bruno (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2006.
- MINCHINTON, Walter E., « Piracy and Privateering in the Atlantic, 1713-1776 », dans *Course et piraterie. XIII^e colloque international d'histoire maritime (San Francisco, 1975)*, Paris, CNRS, 1975, p. 318-339.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, *La hacienda de Carlos IV*, Madrid, Ediciones 19, 2014.
- NAVARRETE Y ALCÁZAR, Adolfo, *Historia marítima militar de España : Armada española y marinas que le antecedieron en la Península ibérica*, préf. Cesáreo Fernández Duro, Madrid, Est. Tip. Sucesores de Rivadeneyra, 1901 ; 2^e éd. augm., Madrid, Impr. Alemana, 1907.
- NÚÑEZ DE OLAÑETA, Indalecio, *VI siglos de Tiro Naval*, Pontevedra, C. Peón, 1935.
- OLAECHEA, Rafael & FERRER BENIMELI, José A., *El Conde de Aranda : mito y realidad de un político aragonés*, 2 tomes, Zaragoza, Librería General, 1978 ; 2^e éd. augm. et corr., Huesca, Diputación Provincial de Huesca ; Zaragoza, Ibercaja, 1998.
- ORELLANA, Emilio J., *Historia de la Marina de guerra española desde sus orígenes hasta nuestros días*, [2 tomes Barcelona Manero Bayarri, 1886], 4 tomes, Barcelona, Valencia, Librerías París-Valencia, 1993.
- O'SCALAN, Timoteo, *Diccionario Marítimo Español* [Madrid, s. n., 1831], Madrid, Museo Naval, 2003.

- OZANAM, Didier, « Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751) », *Cuadernos de Investigación Histórica*, nº 4, 1980, p. 67-124.
- , « La diplomacia de los primeros Borbones (1714-1759) », *Cuadernos de Investigación Histórica*, nº 6, 1982, p. 169-193.
- , « Los instrumentos de la política exterior », dans MENÉNDEZ PIDAL, Ramón & JOVER ZAMORA, José María (dir.), *Historia de España*, t. XXIX, *La época de los primeros Borbones*, vol. 1, *La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, Madrid, Espasa-Calpe, 1985, p. 443-571.
- , *Les diplomates espagnols du XVIII^e siècle. Introduction et répertoire biographique (1700-1808)*, Madrid/Bordeaux, Casa de Velázquez/Maison des Pays ibériques, 1998.
- PALACIO ATARD, Vicente, *El tercer pacto de familia*, préf. Vicente Rodríguez Casado, Madrid, CSIC, 1945.
- PARKER, Geoffrey, *La revolución militar. Las innovaciones militares y el apogeo de Occidente (1500-1800)*, Barcelona, Crítica, 1990.
- , *The Cambridge Illustrated History of Warfare: The Triumph of the West* [1995], Cambridge/New York, CUP, 2009.
- PEZUELA, Jacobo de la, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, de la isla de Cuba*, 4 tomes, Madrid, Impr. de Mellado, 1863.
- PIMENTEL, Juan, *Malaspina y la Ilustración : (pensamiento político, utopía y realidad colonial en Alejandro Malaspina)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Ministerio de Defensa, 1989.
- , *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y libros de viajes en la Ilustración*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2003.
- PLACER CERVERA, Gustavo, « La Bahía de La Habana, apuntes para su historia militar : etapa colonial », *Rábida*, nº 20, 2001, p. 179-188.
- QUEVEDO CARMONA, Diego & ANCA ALAMILLO, Alejandro, *La Armada española y la Casa de Borbón : 300 años de historia*, Ferrol, Club de Prensa de Ferrol, 2003.
- RICART I GIRALT, Josep, *Potencialidad naval de España. Lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser*, Barcelona, Tip. L'Avenç, 1899.
- RÍOS, Juan Miguel de los, *Historia de la armada española*, Madrid, Impr. de Don Salvador Albert, 1839.
- RIVERA VÁZQUEZ, Evaristo, *Galicia y los jesuitas : sus colegios y enseñanza en los siglos XVI al XVIII*, A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza, 1989.
- ROBSON, Eric, « The Armed Forces and the Art of War », dans *The New Cambridge Modern History*, t. VII, *The Old Regime (1713-1763)*, Cambridge, CUP, 2008, chap. VIII, p. 163-190.
- RODGER, N. A. M., *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain (1649-1815)*, London, Allen Lane, 2004.

- SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen, « De la “Historia de Batallas” al “Impacto de la Guerra” : Algunas consideraciones sobre la actual historiografía militar española », *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 1, 1992, p. 207-222.
- SALAS, Francisco Javier de, *Cuestion vital de marina. Historia de la Matrícula de Mar y exámen de varios sistemas de reclutamiento marítimo* [Madrid, Impr. de Fortanet, 1870], Mairena del Aljarafe (Sevilla), Extramuros, 2007.
- SALAS LÓPEZ, Fernando de, *Ordenanzas militares en España e Hispanoamérica*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- SALAZAR, Luis María de Salazar, comte de, *Juicio critico sobre la Marina militar de Espana, dispuesto en forma de cartas de un amigo á otro*, 3 tomes, Madrid, M. de Burgos, 1814-[1815] ; rééd. éd. Leandro Saralegui y Medina, Ferrol, Est. tip. de R. Pita, 2 tomes, 1888.
- SAN PÍO ALADRÉN, María Pilar de & ZAMARRÓN MORENO, Carmen, *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval*, Madrid, Museo Naval, t. I-III, 1979-1986.
- SANTA CRUZ DE MARCENADO, Alvaro Navia Osorio, marquis de, *Reflexiones militares*, 12 tomes, Turin, por Juan Francisco Mairesse, 1724-1730 ; rééd. Madrid, Comisión Española de Historia Militar, 1984 ; rééd. Madrid, Ministerio de Defensa, 2004.
- SARALEGUI Y MEDINA, Leandro et PUZO, Nazario de, *Tratado de derecho marítimo español*, Madrid, Miguel Ginesta, Impresor de la Real Casa, 1887.
- SERRANO MANGAS, Fernando, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid, 1989.
—, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- SOLER CANTÓ, Juan, *La Historia de Cartagena*, Alcoy (Alicante), Impr. Gráf. Ciudad 1990.
- SOTTO, Serafín María de, comte de Clonard, *Historia orgánica de las armas de Infantería y Caballería españolas, desde la creación del Ejército permanente hasta el día*, 16 tomes, Madrid, Impr. de B. González-Castillo, 1851-1862.
- TAXONERA, Luciano de, *Felipe V, fundador de una dinastía y dos veces rey de España*, Barcelona, Juventud, 1942.
- TÉLLEZ ALARCIA, Diego, *D. Ricardo Wall : el ministro olvidado*, thèse sous la dir. de José Luis Gómez Urdáñez, Logroño, Universidad de La Rioja, 2005.
- THURSFIELD, James Richard, *La Guerra naval*, Barcelona, Imprenta Elzeviriana, 1914.
- TOFIÑO DE SAN MIGUEL, Vicente, *Derrotero de las costas de España* [Madrid, Impr. de Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía, 1789], Maireja del Aljarafe, Sevilla, Extramuros, 2008.
- TORRE GÓMEZ, Hipólito de la, « La península Ibérica y el poder del mar : de la hegemonía al naufragio (1580-1815) », dans MORALES MOYA, Antonio (dir.), *1802 : España entre dos siglos*, t. II, *Monarquía, Estado, Nación*, Madrid, Sociedad Estatal de Commemoraciones Culturales, 2003, p. 277-298.

URRUTIA Y MONTOYA, Ignacio José de, *Teatro histórico, jurídico y político militar de la isla Fernandina de Cuba y principalmente de su capital, La Habana*, 2 tomes, La Habana, Impr. El siglo XX, 1931 ; rééd. 1963, La Habana, Comisión Nacional Cubana de la Unesco.

VALDÉS, Antonio José, *Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana*, La Habana, Oficina de la Cena, 1813 ; rééd. La Habana, Comisión Nacional Cubana de la Unesco, 1964.

VARGAS PONCE, José, *Importancia de la historia de la marina española : precisión de que se confie a un marino ; y plan y miras con que de orden superior la emprende el Capitán de Fragata D. Josef de Vargas y Ponce...*, Madrid, Impr. Real, 1807.

VASALLO BORG, Carmel, *Corsairing to Commerce. Maltese Merchants in XVIII Century Spain*, Valletta (Malta), University of Malta, 1997.

VIGÓN SÁNCHEZ, Ana María, « Los manuscritos del Museo Naval », *Revista de Historia Naval*, vol. 2, n° 5, 1984, p. 65-88.

—, « Los Archivos de Marina », *Revista General de Marina*, vol. 211, 1986, p. 205-216.

—, *Colección Antonio de Mazarredo : [catálogo]*, Madrid, Museo Naval, 1987.

326

WARNER, Oliver, *Grandes batallas navales*, Barcelona, Plaza & Janes, 1964.

ZABALA Y LERA, Pío, *España bajo los Borbones*, Barcelona/Buenos Aires, Labor, 1926 ; rééd. Barcelona, Labor, 1936, 1955 ; rééd. Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2009.

ZALVIDE, Manuel de, *Historia marítima española*, préf. Carlos Ferrándiz Araújo, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1982.

LA MONARCHIE ET LA MARINE

Ordenanza de S.M. para el mejor metodo de conservar los pertrechos de los vageles de la real armada : y mando militar de los arsenales de marina, Madrid, Impr. Pedro Marin, Secretaría del Despacho Universal de Marina, 1772.

Ordenanzas de su Magestad para el Gobierno Militar, Politico y Económico de su Armada Naval. De Orden del Rey N.S., Madrid, Impr. de Juan de Zúñiga, 2 vols, 1748.

Ordenanzas generales de la Armada Naval sobre la gobernación militar y marinera de la armada en general, y uso de Sus fuerzas en la mar, Madrid, Impr. de la viuda de J. Ibarra, Impr. Real, 1793.

ABAD LEÓN, Felipe, *El Marqués de la Ensenada, su vida y su obra*, 2 tomes, Madrid, Naval, 1985.

ALBI DE LA CUESTA, Julio, *La defensa de las Indias (1764-1799)*, Madrid, Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1987.

ALFONSO MOLA, Marina, « La Marina mercante colonial en la legislación borbónica (1700-1828) », dans MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *El derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, p. 173-215.

- et MARTÍNEZ SHAW, Carlos, « Defensa naval de los reinos de Indias », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la Marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 121-142.
- ALÍA PLANA, José Miguel, *La Armada y la enseñanza naval (1700-1840) en sus documentos. Aproximación a las reales ordenanzas reguladoras, desde una perspectiva jurídico-administrativa y pedagógica*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1997.
- , *Historia del cuerpo jurídico de la Armada*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2011.
- ALÍA PLANA, Jesús María, « Los Estados generales y militares de la Armada : fuentes para el estudio de la marina de guerra española en los siglos XVIII y XIX », dans *Fuentes para la historia militar en los archivos españoles : Actas VI Jornadas nacionales de historia militar (Sevilla, 1996)*, Madrid, Deimos, 2000, p. 161-171.
- , SÁNCHEZ PRIETO, Ana Belén & ALÍA PLANA, José Miguel (dir.), *Ordenanzas fundacionales de la Armada española*, Madrid, Port Royal, 1997, t. I.
- ALONSO ACERO, Beatriz, « Defensa del Mediterráneo : escenarios, objetivos y estrategias », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & NÚÑEZ, Blanco (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad Moderna*, vol. 1, *Ultramar y la Marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 229-2530.
- ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo, « La defensa naval en ultramar », dans *La última progresión de las fronteras hispanas en ultramar y su defensa : XXVIII Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2003)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003, p. 105-124.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, « La reforma militar del Marqués de la Ensenada », dans *Actas de la VIII Reunión científica de la Fundación española de historia moderna (Madrid, 2004)*, t. II, GUIMERÁ, Agustín & PERALTA RUIZ, Víctor (dir.), *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, p. 519-536.
- BAAMONDE Y ORTEGA, Manuel, *La administración de la marina militar española durante el reinado de la Casa de Borbón y reformas que esta institución necesita*, El Ferrol, Imp. El Correo Gallego, 1899.
- BAUDOT MONROY, María, *La defensa del Imperio : Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Madrid/Murcia, Ministerio de Defensa/Editum, 2013.
- , « Asientos y política naval : el suministro de víveres a la Armada al inicio de la guerra contra Gran Bretaña (1739-1741) », *Studia historica. Historia moderna*, n° 35, « El negocio de la guerra : la movilización de recursos militares y la construcción de la monarquía española, XVII y XVIII », 2013, p. 127-158.
- , « Política naval y movilización de recursos para la defensa colonial al inicio de la guerra de la Oreja de Jenkins, (1739-1740) », dans *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII : XLVIII Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2014)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, p. 37-62.

- BLACK, Jeremy, « Anglo-Spanish Naval Relations in the Eighteenth Century », *The Mariner's Mirror*, vol. 77, n° 3, 1991, p. 235-258.
- BLANCO NÚÑEZ, José María, « Los apostaderos navales de ultramar », dans *Temas de historia militar : II congreso de historia militar (Zaragoza, 1988)*, t. II, *Ponencias, Los ejércitos de la emancipación*, Madrid, Estado Mayor del Ejército, 1998, p. 505-556.
- , « La Marina de la Ilustración y Cádiz », dans *Estudios superiores en Cádiz desde 1748 : Armada e Ilustración*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2009, p. 53-72.
- , « El baylío Valdés y la reforma de la Armada », dans *Actas de las Aulas del Mar de Cartagena (1993)*, Murcia, Universidad de Murcia, 1994, t. I, p. 179-190.
- , CASTRO MARTÍN, Pablo de et GARCÍA HERNÁN, Enrique (dir.), *El poder terrestre y poder naval en la época de la batalla de Trafalgar : Actas del XXXI congreso Internacional de Historia Militar (Madrid, 2005)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006.
- BLAS DOMÍNGUEZ, Juan, « Patiño y Ensenada », *Revista General de Marina*, vol. 123, n° 7, 1942, p. 25-34.
- BOADO Y GONZÁLEZ-LLANOS, Leopoldo, « Reglamento General de Marina », *Revista de Historia Naval*, vol. 1, n° 3, 1983, p. 47-66.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de, « El poder marítimo en la concepción política del Marqués de la Ensenada », dans *La marina de la Ilustración : II Jornadas de historia marítima (Madrid, 1988)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, p. 5-22.
- , *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- , « El inmovilismo táctico militar en el siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, vol. 14, n° 52, 1996, p. 45-66.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, « La politique des Bourbons et la marine espagnole », dans CHALINE, Olivier, BONNICHON, Philippe & VERGENNES, Charles-Philippe de (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. I, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013, p. 107-127.
- CASADO SOTO, José Luis, « Política naval y tecnología en el mundo Mediterráneo », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 283-315.
- CASTILLO MANRUBIA, Pilar, *La marina de guerra española en el primer tercio del siglo XIX : organización, dotaciones, buques, arsenales y presupuestos*, Madrid, Naval, 1992.
- CASTRO FRESNADILLO, Javier de, « Un obstáculo añadido a la política naval reformista ilustrada : pérdidas navales de la Armada Real en las rutas de Indias entre 1700 y 1778 », dans VILAR, Pierre & MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *Historia moderna, historia en construcción*, Sociedad, política e instituciones, Lleida, Milenio, 1999, t. II, p. 427-456.
- CEPEDA GÓMEZ, José, « La Marina en Indias en el siglo XVIII », dans BORREGUERO GARCÍA, Epifanio (dir.), *II Jornadas de Artillería en Indias : celebradas en Segovia los días*

- 18, 19 y 20 de febrero de 1987 para la conmemoración del V centenario del descubrimiento de América, Segovia, Archivo General Militar, 1987.
- , « La Marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII », dans *Actas de la VIII Reunión científica de la Fundación española de historia moderna (Madrid, 2004)*, t. II, GUIMERA, Agustín & PERALTA RUIZ, Víctor (dir.), *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, p. 447-182.
- CERVERA PERY, José, *La marina de la Ilustración : resurgimiento y crisis del poder naval*, Madrid, San Martín, 1986.
- , *El poder naval en los reinos hispánicos*, Madrid, San Martín, 1992.
- CORRALES ELIZONDO, Agustín, « Las ordenanzas de la Armada », dans *Trafalgar : marco doctrinal y científico : XXI Jornadas de historia marítima (Madrid, 2001)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, p. 83-103.
- CRESPO SOLANA, Ana, *La acción de José Patiño en Cádiz y los proyectos navales de la Corona del siglo XVIII*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1995.
- , *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones, 1996.
- CUENCA TORÍBIO, José Manuel, « La política exterior de la España dieciochesca. Sus instrumentos : marina, ejército, diplomacia », *Archivo Hispalense*, vol. 50, n° 153, 1969, p. 135-150.
- ENSENADA, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la, *Exposición del marqués de la Ensenada al rey sobre fomento de la Marina*, Madrid, Biblioteca del Palacio Real, ms. II/2890, f° 153v-155r, 1748.
- FERNÁNDEZ BASTARRECHE, Fernando, « La organización del Ejército y de la Armada en España (1750-1870) », dans MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, PI CORRALES, Magdalena de Pazzis & TORREJÓN CHAVES, Juan (dir.), *Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870). V Encuentros históricos España-Suecia (San Fernando, 1999)*, Madrid, Fundación Berndt Wistedt, 2001, p. 45-68.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Biografía de Patiño*, Madrid, Estado General de la Armada, 1830.
- FERNÁNDEZ IZQUIERDO, Francisco, « La España de Carlos III en su dimensión marítima », dans *La marina de la Ilustración : II Jornadas de historia marítima (Madrid, 1988)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989.
- FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, « Ordenanzas en prólogo » ; « Ordenanzas en comentario » ; « Ordenanzas en sabiduría » ; « Ordenanzas en discusión » ; « Ordenanzas en comparación » ; « Ordenanzas en declive » ; « Ordenanzas en conclusión », *Revista General de Marina*, 1973-1974.
- FRANCO RUBIO, Gloria Ángeles, « Reforma administrativa y nuevas instituciones : las Secretarías de Guerra y Marina en la España del siglo XVIII », dans ANES ÁLVAREZ, Gonzalo, *El mundo hispánico en el siglo de Las Luces*, Madrid, Editorial Complutense, 1996, t. II, p. 643-654.

- , « Reformismo institucional y élites administrativas en la España del siglo XVIII : Nuevos oficios, nueva burocracia. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (1721-1808) », dans CASTELLANO, Juan Luis, DEDIEU, Jean-Pierre & LÓPEZ-CORDÓN, María Victoria (dir.), *La pluma, la mitra y la espada. Estudios de historia institucional en la Edad Moderna*, Madrid, Marcial Pons, 2000, p. 95-129.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, « La recuperación desde el atraso : política de fomento », dans ORTIZ, Antonio Domínguez (dir.), *Historia de España*, t. VII, *El reformismo borbónico (1700-1789)*, Barcelona, Planeta, 1989, p. 80-109.
- GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, « El pensamiento naval español en el siglo XVIII », dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, p. 121-181.
- GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique, « El Ejército y la Marina en la expulsión de los Jesuitas de España », *Hispania Sacra : Revista de Historia Eclesiástica*, vol. 45, n° 92, 1993, p. 577-630.
- GUIMERÁ, Agustín, « Naval Leadership and Naval Expenditure in Spain (1783-1795) », dans CONWAY, Stephen, TORRES SÁNCHEZ, Rafael (dir.), *The Spending of the States. Military Expenditure During the Long Eighteenth Century : Patterns, Organisation and Consequences, 1650-1815*, Saarbrücken, VDM Verlag Dr. Muller, 2011, p. 201-211.
- , « Estado, administración y liderazgo naval : Antonio Valdés y Lord Barham (1783-1808) », dans GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, *Un Estado militar : España, 1650-1820*, Editorial ACTAS, San Sebastián de los Reyes, Madrid, 2012, p. 181-209.
- , « Teoría y práctica del imperio : el Secretario de Marina e Indias Antonio Valdés en la Junta de Estado (1787-1792) », dans MARTÍNEZ SHAW, Carlos, TEDDE DE LORCA, Pedro & TINOCO RUBIALES, Santiago (dir.), *Andalucía, España, India : Pasión por la historia. Homenaje al profesor Antonio-Miguel Bernal*, Sevilla, Universidad de Sevilla-Marcial Pons, 2015, p. 513-543.
- HIGUERAS RODRÍGUEZ, María Dolores, « El Cuerpo de Ingenieros », *Revista General de Marina*, 1952.
- , « Desarrollo de la Armada española en el siglo XVIII : institucionalización de la ciencia náutica », *Revista de Historia Naval*, vol. 6, n° 21, 1988, p. 19-36.
- , « La modernización de la marina en el reinado de Fernando VI (1746-1759) », dans BONET CORREA, Antonio & BLASCO ESQUIVIAS, Beatriz (dir.), *Fernando VI y Bárbara de Braganza : un reinado bajo el signo de la paz (1746-1759)*, Madrid, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2002, p. 341-357.
- JURADO SÁNCHEZ, José, « The Spanish National Budget in a Century of War. The Importance of Financing the Army and the Navy during the Eighteenth Century », dans TORRES SÁNCHEZ, Rafael (dir.), *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, EUNSA, 2007, p. 201-229.
- KUETHE, Allan J. & ANDRIEN, Kenneth J., *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms (1713-1796)*, New York/Cambridge, CUP, 2014.

- MARTÍNEZ CARDÓS, José, « Don José del Campillo y Cossío », dans *Homenaje a Ciriaco Pérez-Bustamante*, Madrid, CSIC, Instituto Gonzalo Fernández Oviedo, 1969, t. II, p. 503-542.
- MARURI VILLANUEVA, Ramón, « Ensenada y el Real Astillero de Guarnizo », *Brocar : Cuadernos de Investigación Histórica*, n° 25, 2001, p. 123-136.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- , « La Armada en el siglo XVIII », dans HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario et ALONSO BAQUER, Miguel *et al.* (dir.), *Las Fuerzas Armadas Españolas. Historia Institucional y Social*, Madrid/Bilbao, Alhambra/Asuri, 1986, t. II, p. 85-147.
- , « Organización del Ejército y la Armada en España y las Indias », dans *Carlos III y la Ilustración*, Madrid, Ministerio de Cultura, 1988, t. I, p. 123-132.
- MIRABET I CUCALA, Magda & LÓPEZ MIGUEL, Olga, « La institucionalización de la Matrícula de Mar : textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza », dans MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *El derecho y el mar en la España moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, p. 217-239.
- NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio [pseudo : HARDY, C.], « La constante de los Pactos », *Revista General de Marina*, vol. 131, n° 7, juillet 1946.
- MÜHLMANN, Rolf, *Die Reorganisation der Spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert*, Köln-Wien, Böhlau Verlag, 1975.
- O'DOGHERTY, Angel, *Política naval de Carlos III : la organización y el personal*, thèse, Universidad de Madrid. Facultad de Filosofía y Letras, 1952.
- , « La Real Armada y el Ejército en el siglo XVIII. La equiparación militar », *Revista General de Marina*, vol. 143, 1952, p. 119-126.
- , « La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III », *Anuario de Estudios Americanos*, n° 9, 1952, p. 347-370.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, « Las reformas de la Armada », dans *Temas de historia militar : Actas del primer congreso de historia militar (Zaragoza, 1982)*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1983, p. 341-374.
- , « La Orgánica naval », dans PALACIO ATARD, Vicente (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989, p. 347-387.
- , « La Marina durante el primer reinado de Felipe V (1700-1724) », dans *La guerra de Sucesión en España y América : Actas X Jornadas nacionales de historia militar (Sevilla, 2000)*, Madrid, Deimos, 2001, p. 439-449.
- , « Nacimiento y desarrollo de la Armada naval », dans SERRANO MARTÍN, Eliseo (dir.), *Felipe V y su tiempo : congreso internacional (Zaragoza, 2001)*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2004, t. I, p. 683-700.
- PANDO VILLARROYA, José Luis de, *La administración en la Armada española*, Madrid, Instituto Nacional de Administración Pública, 1977 ; Madrid, Pando, 1985.
- , *La Intendencia de la Armada*, Madrid, Pando, 1982.

- PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos, « La Secretaría del Despacho de Marina y la fundación del Arsenal de Cartagena : (1728-1736) », *Murgetana*, n° 97, 1998, p. 63-72.
- , « La fiscalización económica en la Marina española del siglo XVIII », dans *La hacienda militar : 500 años de Intervención en las Fuerzas Armadas*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2002, p. 303-422.
- , « El Almirantazgo del Infante don Felipe (1737-1748) : conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del despacho de Marina », *Anuario de Historia del Derecho Español*, n° 74, 2004, p. 409-476.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, « La marina de guerra española en los comienzos del siglo XVIII », *Revista General de Marina*, vol. 199, n° 8, 1980, p. 137-155.
- , *Política Naval Española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, 1982.
- , « Los espacios marítimos del ultramar español a mediados del siglo XVIII », dans *La marina de la Ilustración : II Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 1988)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989.
- , « La Guerra de Sucesión y la reforma del sistema español de comunicaciones con América », dans *La guerra de Sucesión en España y América : Actas X Jornadas nacionales de historia militar (Sevilla, 2000)*, Madrid, Deimos, 2001, p. 347-360.
- PERONA TOMÁS, Dionisio Antonio, *Los orígenes del Ministerio de Marina : la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (1714-1808)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999.
- RIBOT GARCÍA, Luis Antonio, « Las reformas militares y navales en tiempos de Felipe V », dans MAZA, Elena, CONCEPCIÓN, Marcos & SERRANO, Rafael (dir.), *Estudios de historia. Homenaje al profesor Jesús María Palomares*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2006, p. 129-161.
- RODRIGUEZ CASADO, Vicente, « El ejército y la marina en el reinado de Carlos III », *Boletín del Instituto Riva Agüero*, n° 3, 1956, p. 129-156.
- , « La política del reformismo de los primeros Borbones en la marina de guerra española », *Anuario de Estudios Americanos*, n° 25, 1968, p. 601-618.
- , « La Marina », dans CORONA BARATECH, Carlos E. & ARMILLAS VICENTE, José A. (dir.), *Historia general de España y América*, t. X-2, *La España de las reformas hasta el final del reinado de Carlos IV*, Madrid, Rialp, 1989, p. 187-200.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón, *Política mediterránea y política atlántica en la España de Feijoo*, Oviedo, Universidad/Cuadernos de la Cátedra Feijoo, 1956.
- , « Les objectifs de la marine espagnole », dans CHALINE, Olivier, BONNICHON, Philippe & VERGENNES, Charles-Philippe de (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. I, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013, p. 129-150.

- RODRÍGUEZ VILLA, Antonio, *Don Cenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada. Ensayo biográfico, formado con documentos en su mayor parte originales, inéditos y desconocidos* [Madrid, Librería de M. Murillo, 1878], A Coruña, Órbigo, 2012.
- , *Patiño y Campillo. Reseña histórico-biográfica de estos dos ministros de Felipe V, formada con documentos y papeles inéditos y desconocidos en su mayor parte*, Madrid, Impr. Sucesores de Rivadeneyra, 1892.
- RODRÍGUEZ VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio, *La Intendencia en la Armada. Historia de la gestión económica, financiera y de material*, Madrid, Bazán, 1996.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio, « La política naval », dans PALACIO ATARD, Vicente (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989, p. 21-51.
- SALGADO ALBA, Jesús, « Ideas estratégicas de la marina de la Ilustración », dans *La marina de la Ilustración : II Jornadas de historia marítima (Madrid, 1988)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989.
- SALVÁ, Jaime, *Patiño*, Madrid, Naval, 1945.
- SARALEGUI Y MEDINA, Leandro de, *Historia del cuerpo administrativo de la Armada*, Ferrol, Impr. de Ricardo Pita, 1867.
- TORMO, Miguel, *La Armada en el reinado de los Borbones*, Barcelona, Argos, 1949.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano, « Política exterior : la guerra », dans SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis & NAVARRO GARCÍA, Luis (dir.), *Historia general de España y América*, t. XI-1, *América en el siglo XVIII : Los primeros Borbones*, Madrid, Rialp, 1989, p. 101-136.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, « Velas sin Cañones. La eficacia de las reformas artilleras tras la Guerra de los Siete Años », dans MORALES PADRÓN, Francisco (dir.), *Piratería, Corso y Guerra Marítima. XVII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2008, p. 1717-1728.
- , « Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII », *Studia Historica : Historia Moderna*, n° 35, 2013, p. 159-199.
- URTEAGA, Luis, LUCENA GIRALDO, Manuel, « La política forestal del reformismo borbónico », dans *El bosque ilustrado Estudios sobre la política forestal española en América*, Madrid, Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza, 1991, p. 17-43.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván, *Naval Power and State Modernisation : Spanish Shipbuilding Policy in the Eighteenth Century*, thèse de doctorat, Cambridge, University of Cambridge, 2005 ; Cambridge, University of Cambridge, 2006.
- , « War, Trade and Technology : The Politics of Spanish Shipbuilding Legislation (1607-1728) », *International Journal of Maritime History*, vol. 21, n° 2, 2010.
- , *Poder naval y modernización del Estado : política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas ; Madrid, Iberoamericana/Vervuert, 2011.

VELAMAZÁN, José Francisco González de Castejón, marqués de, *Don Pedro González de Castejón y Salazar : Marqués de González de Castejón : Ministro de Marina de Carlos III*, Borja (Zaragoza), Centro de Estudios Borjanos, 2003.

VIGODET, Casimiro, « Estudios históricos de la marina española en el siglo XVIII », dans Fernández Duro, Cesáreo, *A la mar madera : Libro quinto de las disquisiciones náuticas* [Madrid, Impr. de Aribau y Ca, 1880], Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996 ; Valladolid, Maxtor, 2007.

WALKER, Geoffrey J., *Spanish Politics and Imperial Trade (1700-1789)*, London, Basingstoke, Macmillan, 1979.

WILLIAMS, Patrick, « Desarrollo del poder naval », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 366-386.

INFRASTRUCTURES ET APPROVISIONNEMENTS

ACHÚTEGUI RODRÍGUEZ, Juan José, CASTANEDO GALÁN, Juan M. *et al.* (dir.), *La construcción naval y la navegación : I Simposio de historia de las técnicas* [Astillero, Cantabria, 1995], Santander, Universidad de Cantabria, 1996.

ALCALÁ-ZAMORA, José N., *Altos hornos y poder naval en la España de la edad moderna*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1999.

—, « La arquitectura naval entre 1660 y 1754 : aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 2, « La construcción naval en el País Vasco », 1998, p. 237-266.

ARANDA Y ANTÓN, Gaspar de, *Los bosques flotantes. Historia de un roble del siglo XVIII*, Madrid, Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza, 1992.

—, « Las maderas de América en la arquitectura naval del siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, vol. 10, n° 38, 1992, p. 7-32.

—, *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999.

ARTÍÑANO Y DE GALDÁCANO, Gervasio de, *La arquitectura naval española (en madera) : Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid, por el autor ; Barcelona, Imp. de Oliva de Vilanova, 1920.

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

BEREA MONTERO, Rosa María, *La construcción naval en Ferrol, durante el siglo XVIII*, Ferrol, Escuela Universitaria Politécnica, 2000.

- BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de, « El Real Astillero de Coatzacoalcos (1720-1735) », *Anuario de Estudios Americanos*, 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 mecanica aplicado á la construccion, conocimiento y manejo de los navios y demas embarcaciones* [2 tomes, Madrid, Imp. de Manuel de Mena, 1771], Madrid, Instituto de España, 1968 ; Madrid, Colegio Oficial de Ingenieros Navales, 1992.
- KUETHE, Allan J. & SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel, « El astillero de La Habana y Trafalgar », *Revista de Indias*, vol. 67, n° 241, 2007, p. 763-776.

LOHMANN VILLENA, Guillermo, « Los astilleros del Pacífico », dans *Historia Marítima del Perú*. t. IV, *Siglos XVII y XVIII*, Lima, Instituto de Estudios Historico-Maritimos del Perú, 1977, p. 262-290.

MACIÁ SÁNCHEZ, Juan Francisco, PEÑALVER MARTÍNEZ, María Jesús, « Los diques de carena de Jorge Juan y Sebastián Feringán en el Real Arsenal de Cartagena. Una obra singular de la arquitectura hidráulica del siglo XVIII », dans HUERTA FERNÁNDEZ, Santiago (dir.), *Actas del IV Congreso Nacional de Historia de la Construcción (Cádiz, 2005)*, Madrid/Cádiz, Instituto Juan de Herrera/Colegio Oficial de Arquitectos Técnicos de Cádiz, 2005, t. II, p. 851-862.

MARTÍNEZ CERRO, Manuel, « La sanidad naval durante la guerra de Sucesión española (1701-1715) », dans *La guerra de Sucesión en España y América : Actas X Jornadas nacionales de historia militar (Sevilla, 2000)*, Madrid, Deimos, 2001, p. 451-460.

MARCOS ALONSO, Carmen (dir.), *El último viaje de la fragata Mercedes: la razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*, Madrid, Ministerio de Defensa/Ministerio de Educación, Cultura y Deporte/Acción Cultural Española, 2014, p. 217-227.

—, « El reformismo borbónico y el control de la industria estratégica : el traslado de la Real Fábrica de jarca 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 deserciones de marinería en la Armada española del siglo XVIII : actores, cifras y escenarios », dans GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2016, p. 261-284.
- VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto, *El transporte de madera por flotación y carretería, desde los bosques de Sierra Segura hasta Sevilla y los arsenales de La Carraca (Cádiz) y Cartagena, durante los siglos XVIII y XIX (1734-1833)*, Madrid, Ente Público Puertos del Estado, 2002.
- VILA MIRANDA, Carlos, « Arsenales españoles de ultramar en el siglo XVIII », dans *Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración : XXVI Jornadas de Historia Marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2002)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2002, p. 41-57.
- VIVAS PINEDA, Gerardo, « Legiones de madera : la construcción naval al servicio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas », *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n° 2, « La construcción naval en el País Vasco », 1998, p. 267-295.
- ZURBANO MELERO, José Gabriel, « Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980) », *Itsas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n° 2, « La construcción naval en el País Vasco », 1998, p. 327-362.

LES NAVIRES

ALCALÁ-ZAMORA, José N., « Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos », *Estudios del departamento de historia moderna (Zaragoza)*, 1975, p. 177-224.

ALFONSO MOLA, Marina, « La procedencia de los barcos en la Carrera de Indias. El curso de la Armada (1778-1802) », dans *El comerç alternatiu : corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII) : VIII Jornades d'estudis històrics locals*, Palma de Mallorca, Conselleria de Cultura, Educació i Esports, Govern Balear, 1989, p. 231-257.

BASTERRA, Ramón de, *Los navios de la Ilustración : una empresa del siglo XVIII. Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y su influencia en los destinos de América* [Caracas, Imp. Bolívar, 1925], Madrid, Ministerio de Asuntos exteriores, Dirección General de Relaciones Culturales, 1987.

BLANCO NÚÑEZ, José María, *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, Madrid, Bazán, 2001.

344

—, *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Madrid, Bazán, 2004.

—, « Material naval en el siglo XVIII : las pruebas de Mazarredo », dans *X Jornadas de historia militar : De la Paz de París a Trafalgar (1763-1805). El acontecer bélico y sus protagonistas (Madrid, 2005)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2005, p. 81-107.

CABRERA DE AIZPURU, Fernando F., *Modelos teóricos y métodos de cálculo para el comportamiento estructural de los navíos construidos a la española y a la inglesa (1710-1760)*, thèse sous la dir. de Francisco Fernández González, Madrid, Universidad Politécnica de Madrid, 2003.

—, *Arquitectura naval europea en el siglo XVIII : navíos españoles, franceses e ingleses : modelo mecánico actual para la madera*, A Coruña, Universidade da Coruña, 2008.

CASADO SOTO, José Luis, « La invención del galeón oceánico de guerra español », dans RIBOT GARCÍA, Luis A. & ROSA, Luigi de (dir.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*, Madrid, Actas, 2002, p. 37-70.

—, « Barcos para la guerra : soporte de la monarquía hispánica », *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, n° 5, « Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII) », 2006, p. 15-53.

CASTANEDO GALÁN, Juan Manuel, *Una revisión de la construcción naval « a la inglesa » a través del modelo de navío aprobado por la junta de constructores de 1752*, thèse sous la dir. de Francisco Ballester Muñoz, Santander, Universidad de Cantabria, 1992.

— et al., *Veleros y vapores : barcos emblemáticos en el Puerto de Santander (siglo XVI-XIX)*, Santander, Autoridad Portuaria de Santander, 1995.

—, « El San Juan Nepomuceno : primer navío de la serie que modificó el diseño y estructura definido por Jorge Juan en 1752 », dans ACHÚTEGUI RODRÍGUEZ, Juan J. et al. (dir.), *La construcción naval y la navegación : I Simposio de historia de las técnicas (Cantabria, 1995)*, Santander, Universidad de Cantabria, 1996, p. 93-104.

DELGADO BAÑÓN, Luis M., *La cañonera 23*, Cartagena, Áglaya, 2002.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Naufraques de la Armada española : relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el archivo del Ministerio de Marina (2ª parte: 1767-1805)* [Madrid, Est. Tip. de Estrada, Díaz y López, 1867], A Coruña, Órbigo, 2010.

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco, « Gaztañeta y los grandes galeones de la Carrera de Indias », dans *Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajajes del Astillero de Guarnizo : (ciclo de conferencias con motivo de la Exposición del Real Astillero de Guarnizo)*, Astillero, Ayuntamiento, 1991, p. 45-91.

—, « Tres armadas enfrentadas entre 1789 y 1804. Navíos y fragatas que conoció la Mercedes », dans GARCÍA RAMÍREZ, Susana & MARCOS ALONSO, Carmen (dir.), *El último viaje de la fragata Mercedes : la razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*, Madrid, Ministerio de Defensa/Ministerio de Educación, Cultura y Deporte/Acción Cultural Española, 2014, p. 65-79.

FORT Y ROLDÁN, Nicolás, *La flota ferrolana* [Ferrol, El Correo Gallego, 1897], Ferrol, Impr. Paramés, 1980.

GARCÍA TORRALBA PÉREZ, Enrique, *La artillería naval española en el siglo XVIII. Su evolución técnica y su recíproca influencia con la arquitectura del buque*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010.

—, *Las fragatas de vela españolas de la Armada española, 1600-1850*, 2012, <http://www.spanishnavalhistory.blogspot.com.es>.

—, « Las líneas maestras de Jorge Juan para la construcción naval : el sistema inglés », *Revista General de Marina*, vol. 265, n° 8-9, « Jorge Juan y Santacilia (1713-2013). Tercer Centenario del nacimiento de Jorge Juan : su obra y su legado », 2013, p. 273-296.

—, *Navíos de la Real Armada (1700-1860)*, Madrid, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, 2016.

GAZTAÑETA YTURRIBALZAGA, Antonio de, *Proporciones de las medidas mas esenciales... para la fábrica de navíos y fragatas de guerra, que puedan montar desde ochenta cañones hasta diez, cuyas proporciones... se observen por regla general en todos sus astilleros de España, como en los de América...*, Madrid, Impr. Phelipe Alonso, 1720.

GAZTAÑETA YTURRIBALZAGA, Antonio de, *Arte de fabricar reales* [1688], 2 tomes, éd. Francisco Fernández González, Cruz Apestegui & Fernando Miguélez García, Barcelona, Lunwerg, 1992.

—, *Navíos de la Real Armada (1700-1860)*, Madrid, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, 2016.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio, « El navío de tres puentes en la Armada española », *Revista de Historia Naval*, vol. 3, n° 9, 1985, p. 45-76.

—, « Relación de buques de la Armada española en los siglos XVIII, XIX y XX », dans MANERA REGUEYRA, Enrique (dir.), *El buque en la Armada española*, Madrid, Sílex, 1999, 2^e éd., p. 454-497.

- , APESTEGUI CARDENAL, CRUZ, *et al.*, *Modelos de arsenal del Museo Naval. Evolución de la construcción naval española, siglos XVII-XVIII*, Barcelona/Madrid, Lunwerg, 2004.
- , APESTEGUI CARDENAL, CRUZ, *et al.*, *L'Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVII^e-XVIII^e siècle)*, préf. Rémi MONAQUE, Paris, Mengès, 2004.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Francisco José, « La marina y la ciencia en la España del XVIII : Jorge Juan, Vicente Tofiño y Alejandro Malaspina », dans GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2016, p. 11-28.
- JUAN Y FERRAGUT, Mariano, « El galeón de Manila », dans *España en Filipinas : XLV Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2012)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012, p. 31-44.
- JUAN-GARCÍA AGUADO, José María de, « Características operativas de los navíos y fragatas del siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, vol. 14, n^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.
- EPALZA, 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 anfibas, 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.

356

—, *La fortaleza de San Felipe en el puerto de Mahón. Estudio arquitectónico y análisis táctico*, Es Castell, Museo Militar de Menorca, 2003.

TORRES SÁNCHEZ, Rafael, « Logística y abastecimiento en la conquista naval de Menorca (1781-1782) », dans *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII : XLVIII Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2014)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, p. 73-92.

VALDÉZ-BUBNOV, Iván, « La batalla del Cabo Sicié. Implicaciones administrativas y doctrinales del uso de mercantes armados en el servicio naval », dans BAUDOT MONROY, María (dir.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 117-146.

—, « Spanish Naval Strategy and the United States (1763-1819) », *The Mariner's Mirror: The International Quarterly Journal of The Society for Nautical Research*, vol. 101, n° 1, 2015, p. 4-20.

ZABALA URIARTE, Aingeru, « La guerra de Sucesión en el mar Cantábrico », *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n° 5, « Guerra marítima, corso y piratería », 2006, p. 325-356.

ZAPATERO, Juan Manuel, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, San Juan de Puerto Rico, Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1964 ; rééd. Madrid, Museo del Ejército, Servicio Histórico, 1990.

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 XVII^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*

