

# La Real Armada

La Marine des Bourbons  
d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 · Annexes

ISBN : 979-10-231-3346-2



# LA REAL ARMADA



**histoire maritime**

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

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

tome I. *L'Instrument naval*

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

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

*La Maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours*

GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe*

*du XVI<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> - XXI<sup>e</sup> siècle*

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> siècle*

Bruno Marnot



# La Real Armada

## La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> 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>



# Annexes





## ANNEXE I

## CHRONOLOGIE NAVALE ESPAGNOLE

1713-1808

1700-1746	Règne de Philippe V
1713	Traité d'Utrecht
1714	Création du secrétariat de la Marine (supprimé en 1715, puis recréé en 1721)
	Le chantier de La Havane (Cuba) devient le plus actif de toute l'Amérique espagnole pour la Real Armada
1715	Conquête espagnole de Majorque sur les troupes de l'archiduc Charles
1716	Guarnizo (Cantabria) est le plus important chantier d'Espagne (jusqu'en 1732)
1717	Conquête espagnole de la Sardaigne
1717	Fondation de la Academia de Guardiamarinas à Cadix. Création du Cuerpo de Ministerio de Marina et Cuerpo de Artillería de la Armada
1717	Ordonnances navales
1717	Début de la construction de l'arsenal de La Carraca (Cadix)
1718-1720	<i>Guerre hispano-britannique</i>
1719-1720	<i>Guerre hispano-française</i>
1718	Débarquement espagnol en Sicile
1718	Combat naval du cap Passaro. Défaite espagnole
1719	Sac britannique de Vigo
1719	Sacs français de ports basques et cantabriques
1720	Secours de Ceuta (jusqu'en 1721)
1723	Ordonnance pour les arsenaux
1726-1727	<i>Guerre hispano-britannique</i>
1726	Création de la Matrícula de Mar (pour le recrutement des équipages)
1727	Échec du siège de Gibraltar
1728	Création du Cuerpo de Cirujanos de la Armada (chirurgiens)
1731	Début de la construction de l'arsenal de Carthagène (Murcia)
1731	Expédition espagnole à Parme
1731	Ordonnance (complémentaire) pour les arsenaux

1732	Reconquête espagnole d'Oran
1733	Conquête espagnole de Naples et de la Sicile (jusqu'en 1735)
1735	Début de l'expédition géodésique de Jorge Juan et Antonio de Ulloa en Amérique
1737	Début de la tenue de la Matrícula de Mar
1738	Ordonnance générale pour les arsenaux
1739-1748	<i>Guerre de l'Asiento (ou de l'Oreille de Jenkins) avec la Grande-Bretagne</i>
1739	Bombardement britannique de Carthagène-des-Indes (encore en 1740)
1739	Sac britannique de Portobelo (isthme de Panama)
1740	Échec des sièges espagnols de Gibraltar et de Mahón
1741	Expédition espagnole dans le Milanais. <i>Début de la guerre de Succession d'Autriche</i> Echecs britanniques à Carthagène-des-Indes et Santiago de Cuba
1743	Echecs britanniques à La Guaira et à Puerto Cabello (Venezuela)
1743	Capture du galion de Manille par le commodore Anson
1744	Combat naval indécis du cap Sicié entre Britanniques et Hispano-Français
1746-1759	Règne de Ferdinand VI
1748	Combat naval de La Havane. Défaite espagnole
1748	Ordonnances navales
1748	Le chantier de La Havana (Cuba) se transforme en arsenal
1748	Début de la construction de l'arsenal d'El Ferrol (Galice)
1748	Création du Real Colegio de Cirujanos de la Armada à Cadix
1753	Début de la construction de formes de radoub à l'arsenal d'El Ferrol (Galice)
1753	Création de l'Observatorio Astronómico de la Armada à Cadix
1756	Guerre de Sept Ans (franco-britannique). Les Français prennent Minorque.
1759-1788	Règne de Charles III
1759	Entrée en service des premières formes de radoub à l'arsenal de Carthagène
1759	L'Armada adopte le Code de signaux du marquis de la Victoria.
1761-1763	<i>Intervention espagnole dans la guerre de Sept Ans contre la Grande-Bretagne</i>
1762	Les Britanniques conquièrent la Floride, La Havane et Manille ; les Espagnols Sacramento.
1767	Prise de possession des Malouines par les Espagnols
1770	Création du Cuerpo de Ingenieros de Marina
1770	Création du Cuerpo de Ingenieros de la Armada et du Depósito Hidrográfico à Cadix
1772	Création de l'Escuela de Ingenieros de la Armada à Cadix

1773-1776	<i>Guerre hispano-portugaise pour les territoires du Rio de la Plata</i>
1773	Entrée en service, pour la première fois en Europe, d'une machine à vapeur à l'arsenal de Carthagène (Murcie)
1774-1775	<i>Guerre hispano-marocaine. Sièges de Melilla</i>
1775	Échec du débarquement espagnol à Alger
1776-1777	<i>Guerre hispano-portugaise au Rio de la Plata. Conquête espagnole de Santa Catalina et du Sacramento</i>
1776	Création des Compañías de Guardiamarinas de Carthagène et du Ferrol
1776	Ordonnance sur les arsenaux
1776	Le secrétariat de la Marine se sépare de celui des Indes.
1779-1783	<i>Guerre d'Indépendance américaine avec la France contre la Grande-Bretagne</i>
1779	Début du blocus et du siège hispano-français de Gibraltar (1782)
1779	Conquête de la basse vallée du Mississippi et expulsion des Britanniques du Honduras
1779	Première campagne hispano-française de la Manche
1780	Combat naval de Santa Maria (Portugal). Défaite espagnole
1780	Conquête espagnole de Mobile (Floride occidentale)
1780	Capture d'un convoi britannique de 51 voiles (à la latitude de Madère)
1781	Conquête espagnole de Pensacola (Floride occidentale)
1781	Deuxième campagne hispano-française de la Manche
1782	Reconquête espagnole de Minorque, avec un appui français
1782	Combat naval indécis du cap Spartel (détroit de Gibraltar)
1782	Conquête espagnole des Bahamas
1782	Troisième campagne hispano-française de la Manche
1783	Bombardement naval espagnol d'Alger (renouvelé en 1784)
1785	Adoption du pavillon rouge et jaune pour les navires de l'Armada (futur drapeau national)
1786	Première forme de radoub à l'arsenal de La Carraca (Cadix)
1787	Escadres espagnoles d'évolution pour se préparer au combat et tester les navires (jusqu'en 1789)
1788-1808	Règne de Charles IV
1787	Le secrétariat de la Marine en charge de la défense, de l'économie et des autres affaires des Indes. Celui des Indes est supprimé.
1790	Le secrétariat de la Marine chargé de la défense navale de l'Amérique
1790	Création de l'Observatoire astronomique de Madrid

1790	Évacuation d'Oran
1792	Bombardement espagnol de Tanger
1793-1795	<i>Guerra hispano-française (ou guerre de la Convention)</i>
1793	Occupation hispano-britannique de Toulon (jusqu'en 1794)
1793	Ordonnances navales
1793	Prise sur les Français des îles de San Pietro et Sant'Antioco (Sardaigne)
1794	Défense de la place maritime de Rosas (Catalogne)
1794	Conquête espagnole de Fort-Dauphin (Saint-Domingue)
1796-1802	<i>Guerre entre la Grande-Bretagne et l'alliance hispano-française</i>
1797	Combat naval du cap Saint-Vincent (Portugal). Défaite espagnole
1797	Début du blocus britannique de Cadix (jusqu'en 1802)
1797	Les Britanniques s'emparent de Trinidad mais échouent à San Juan de Porto Rico et Santa Cruz de Tenerife.
1798	Conquête britannique de Minorque
1800	Attaque britannique manquée du Ferrol
1801	Combat naval indécis d'Algésiras entre Britanniques et Hispano-Français
1804-1808	<i>Guerre entre la Grande-Bretagne et l'alliance hispano-française</i>
1804	Combat naval du cap Santa Maria (Portugal). Défaite espagnole
1805	Combat naval indécis du cap Finistère entre l'escadre combinée et la Navy
1805	Bataille navale de Trafalgar. Défaite hispano-française
1806	Attaques britanniques manquées contre Buenos Aires et Montevideo (et 1807)
1808-1814	<i>Guerre d'Indépendance espagnole contre Napoléon</i>

## NOTE

Dans cette chronologie navale ne figurent pas tous les combats livrés par la marine espagnole et ses alliés. On ne donne pas non plus de dates pour la totalité des différents corps et organismes de l'Armada. De même ne sont pas précisés les détails du spectaculaire cycle d'expéditions en Europe, en Amérique et aux Philippines, effectuées par les marins espagnols dans le dernier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle et les commencements du XIX<sup>e</sup> siècle, afin de ne pas rendre la lecture plus difficile.

Cette chronologie est commandée par deux perspectives, institutionnelle et opérationnelle. La première montre que, si l'on fait exception de l'absence d'une amirauté et du manque de marins et de bois, l'Armada avait un très haut degré de développement organisationnel et technologique, comparable à la Grande-Bretagne et à la France, ce qui correspondait à sa position de troisième puissance navale européenne avec différents corps militaires, des arsenaux, des observatoires, un Dépôt hydrographique, des académies, une Matrícula de Mar, des codes de signaux, des ordonnances navales, etc. La seconde perspective nous offre une image polyédrique des opérations navales. Lors de plusieurs d'entre elles, l'Armada obtint des succès stratégiques et tactiques : blocus, opérations amphibies de conquête, bombardements et défense de places maritimes, capture de convois, etc. Quant aux combats navals, tous ne furent pas des défaites, celles-ci étant à rapporter, entre autres, aux hasards de la guerre, à l'absence de leadership chez les commandants, à l'infériorité numérique, à la surprise, aux attaques lancées sans déclaration de guerre préalable, etc. D'autres combats eurent un résultat indécis, dû au bon comportement des commandants espagnols ou à leur bonne coopération avec leurs alliés français, au cap Sicié (1744), au cap Spartel (1782), à Algésiras (1800) et au cap Finisterre (1805).

## SOURCES

José María Blanco Núñez, *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, Bazán, Izar Construcciones Navales S. A., 2001.

—, *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bazán, Izar Construcciones Navales S. A., 2004.





## ESPACES COMMERCIAUX ET STRATÉGIQUES

LES ROUTES COMMERCIALES DE L'EMPIRE ESPAGNOL AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

Du xvi<sup>e</sup> au xviii<sup>e</sup> siècle, les routes de navigation unissant l'Europe à l'Amérique tropicale restent les mêmes, selon les vents et les courants. Au cours du xviii<sup>e</sup> siècle, le commerce officiel de l'Espagne avec ses colonies connaît, sans aucun doute, une croissance marquée par rapport à la majeure partie du siècle précédent.

Sur ses routes se maintient le système traditionnel des convois. D'une part, il y a les *flotas de la Nueva España*, reliant Cadix (jouissant du monopole du commerce espagnol depuis 1717) à Veracruz au Mexique, à travers les Petites Antilles qui forment l'entrée naturelle des Caraïbes. Depuis le Mexique, on est en lien avec les Philippines grâce au galion de Manille. En traversant les Caraïbes, les flottes envoient des navires à Porto Rico, Saint-Domingue et le Honduras. Leur périodicité est de deux à trois ans, voire davantage. D'autre part, les *galeones de Tierra Firme* se dirigent vers Cartagène, Portobelo et l'isthme de Panama, afin d'être en lien avec le Pacifique et la vice-royauté du Pérou et Callao, son port. Les deux convois se réunissent à La Havane, la sortie naturelle du golfe du Mexique, afin de regagner l'Europe par les Bahamas et les Açores. Des produits manufacturés et alimentaires sont envoyés vers l'Amérique d'où arrivent de l'argent et de l'or, secondairement des denrées tropicales, des matières premières et des cuirs. La grande artère transatlantique de la monarchie espagnole rend possible une rapide croissance mondiale dont elle détermine le volume.

Après le traité d'Utrecht (1713), l'Espagne cherche à récupérer le contrôle du commerce américain, dont elle jouissait dans les siècles précédents, en restaurant le système des flottes et galions. À Utrecht, la Grande-Bretagne a obtenu de la monarchie espagnole l'*asiento de Negros*, soit le monopole de l'approvisionnement des colonies de celle-ci en esclaves, en même temps qu'un *navío de permiso* annuel. Ces deux concessions, maintenues jusqu'en 1750, sont la porte ouverte à la contrebande.

Une série de changements majeurs affectent le commerce colonial au cours du xviii<sup>e</sup> siècle. Lors de la guerre de Succession d'Espagne (1702-1713), c'est la France qui a garanti les relations commerciales avec l'Amérique, par la défense

des convois et le commerce direct, principalement par le Pérou et le Chili, *via* Buenos Aires et le cap Horn. Les progrès technologiques navals rendent irréversible cette modification de l'orientation traditionnelle du commerce péruvien par l'isthme de Panama. En 1739, les *galeones de Tierra Firme* furent supprimés.

De fait, le système des convois s'était avéré inefficace. La manière de faire du commerce avait changé. Imitant les autres puissances coloniales, l'Espagne créa au cours du siècle diverses compagnies de commerce privilégiées, certaines étant de grande importance, telles la Guipuzcoana de Caracas (1728) et celle des Philippines (1786). Mais les navires hors convois navigant isolément, ou *registros sueltos a la América*, déjà en usage dans la première moitié du siècle, se généralisent à partir de 1748. Entre 1765 et 1778 est mis en place progressivement ce qu'on appelle *comercio libre* à l'intérieur du commerce colonial, permettant le trafic entre 13 ports en Espagne et 24 outre-mer. Ces liaisons connaissent une croissance spectaculaire pendant cette période. Les flottes de Nouvelle-Espagne parvinrent à se maintenir en dépit de nombreuses difficultés, connaissant des hauts et des bas jusqu'en 1776, les consulats de Cadix et de Mexico ayant intérêt au maintien du système monopolistique. Furent mis en oeuvre d'autres moyens pour stimuler le rétablissement du commerce interprovincial entre les ports les plus importants du Pacifique (1774), la suppression de la Compagnie de Caracas (1784), l'instauration du commerce libre pour la Nouvelle-Espagne et le Venezuela ainsi que la libéralisation de la traite des esclaves noirs, l'une et l'autre en 1789.

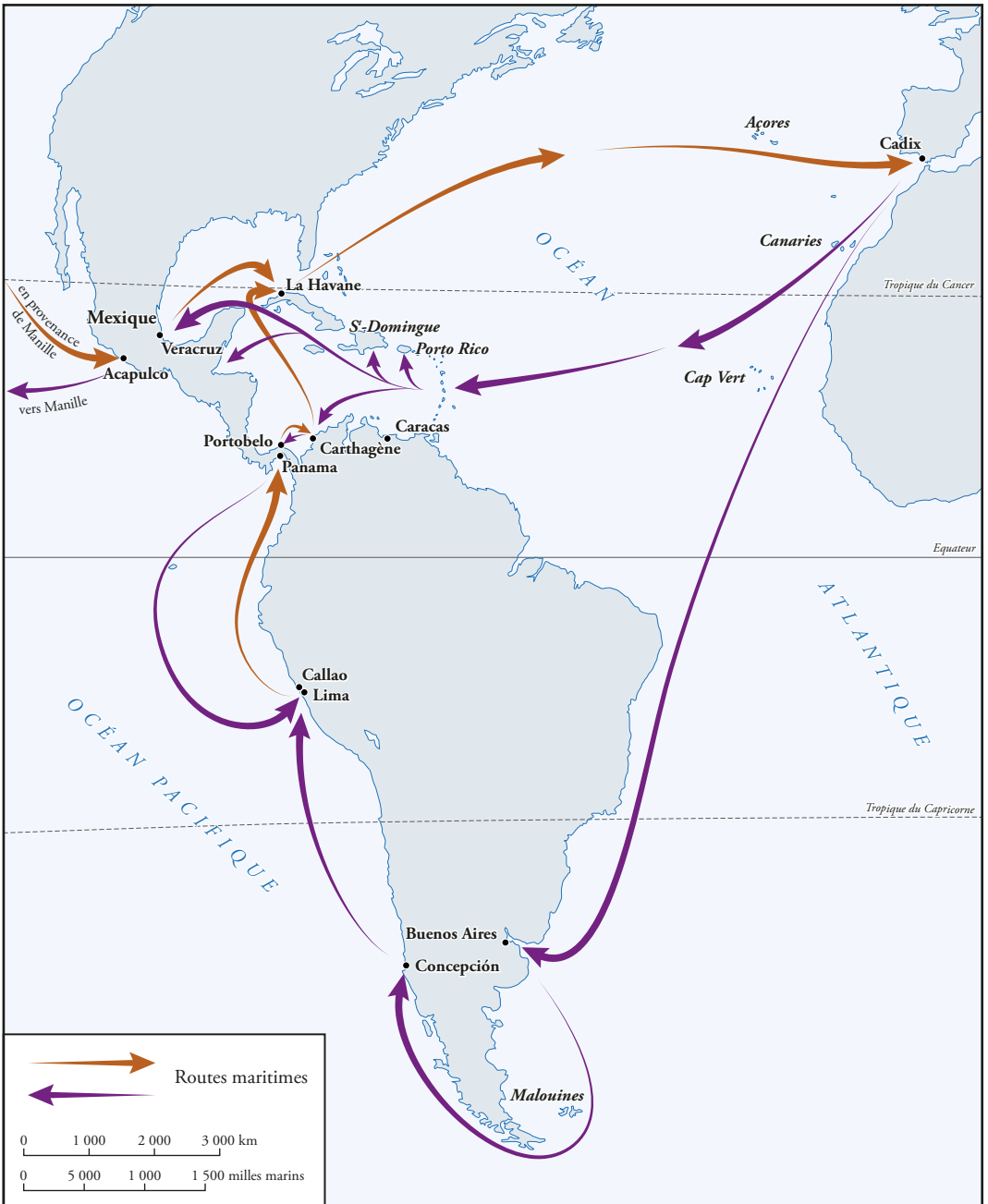
En Amérique du Sud, le processus général de différenciation régionale et les intérêts stratégiques de la monarchie conduisirent à la fondation de Montevideo (1726), à la création de la vice-royauté de Buenos Aires (1776) – qui devint un grand port d'exportation et de redistribution commerciale – ainsi qu'à l'instauration de la capitainerie générale du Chili, ces deux régions bénéficiant de l'essor du commerce atlantique et transpacifique.

Cette géographie du commerce américain est également stratégique puisqu'elle est le théâtre de combats, d'attaques corsaires, de conquêtes et d'opérations amphibies opposant la couronne d'Espagne et la Grande-Bretagne.

## SOURCES

Guillermo Céspedes del Castillo, *América Hispánica (1492-1898)*, Madrid, Fundación Jorge Juan/Marcial Pons, 2<sup>e</sup> éd., 2009.

José María Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales (1650-1796). España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Barcelona, Ediciones Bellaterra, 2007.



Carte 1. Les routes commerciales de l'Empire espagnol (xvii<sup>e</sup> siècle)

Dès le xvi<sup>e</sup> siècle, les Caraïbes et le golfe du Mexique, clés de la défense hispano-américaine, furent attaquées par les puissances maritimes disputant à l'Espagne son monopole commercial et sa souveraineté sur le Nouveau Monde. Depuis ce moment, ces régions ultramarines ne cessèrent d'être menacées. La défense des colonies reposait sur le système des convois (voir carte 1), la fortification des principaux ports de commerce et quelques patrouilles de garde-côtes.

252 Pendant une grande partie du xvii<sup>e</sup> siècle, compte tenu de la crise et de la décadence qui furent celles de la monarchie espagnole et de son commerce, les Caraïbes se trouvèrent mal protégées, l'autorité espagnole se concentrant sur le Pérou et le Mexique, afin de garantir les envois d'argent et d'or vers l'Espagne par les convois. À partir de 1630, Hollandais, Français et Anglais se mettent à occuper des îles et des côtes marginales de l'empire espagnol : les Bahamas, Saint-Domingue, les Petites Antilles, Belize, la côte des Moustiques, quelques îles du Venezuela et, surtout, la Jamaïque. Cette dernière, par sa position centrale, menaçait directement les routes commerciales et la navigation de l'empire. Les Caraïbes avaient cessé d'être une mer espagnole pour devenir internationale, soit une grande frontière maritime. Ces îles et ces rivages peu peuplés formaient autant de zones non défendues et vulnérables pour les Caraïbes qui, ruinées, étaient portées à s'isoler et à se refermer sur elles-mêmes. Le commerce direct avec les étrangers, la piraterie et la course représentèrent une triple menace pour la souveraineté espagnole en Amérique. Le gouvernement y répondit, au moins partiellement, en établissant des gardes-côtes et par la création effective de l'armada de Barlovento (1641).

Après Utrecht (1713), la couronne d'Espagne a essayé de récupérer le commerce colonial et d'expulser les intrus des Caraïbes et du golfe du Mexique. Les traditionnels « points noirs » des échanges font l'objet d'un intérêt renouvelé : les Petites Antilles, l'isthme de Panama et son cordon défensif centré sur Carthagène et Portobelo, le golfe du Mexique en incluant la Louisiane occidentale (1763-1800), le détroit de Floride et le canal des Bahamas, véritable cul de sac stratégique, avec La Havane pour quartier général.

En définitive, on créa la vice-royauté de Nouvelle-Grenade (1739), dont le centre se trouvait dans l'actuelle Colombie, et la capitainerie générale du Venezuela (1777). La défense des cités côtières et des ports reposait sur de nouvelles fortifications – surtout à La Havane, à partir de 1763 –, sur des garnisons métropolitaines et des milices locales.

D'un point de vue naval, en 1748 on supprima l'armada de Barlovento dont les énormes dépenses d'entretien n'avaient pas donné les résultats escomptés. La défense de l'Amérique se trouve désormais reposer sur l'Espagne elle-même, confié à une Armada renforcée qui envoie des escadres permanentes vers ses

colonies. De ce fait, les gardes-côtes gagnèrent en efficacité dans la lutte contre le commerce illégal. Celui-ci, qui, aux yeux des étrangers se confondait avec la course, donnait lieu à de vives tensions. Dans le cas de la Grande-Bretagne, ce conflit d'intérêts déboucha sur la guerre de l'*Asiento* (1739) et constituait une véritable guerre commerciale.

Comme on le sait, à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, il se produisit un changement d'échelle dans les conflits entre États européens. Pour la première fois, la guerre de 1739 eut pour théâtre les Caraïbes. De plus en plus les conflits devenaient mondiaux. Les Caraïbes et le golfe du Mexique furent les espaces privilégiés de ces luttes.

#### SOURCES

Jesús Salgado Alba, « Ideas estratégicas de la Marina de la Ilustración », dans *La marina de la Ilustración. II Jornadas de Historia Marítima*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, p. 33-48.

Juan Batista, *La Estrategia española en América durante el Siglo de las Luces*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992.

Guillermo Céspedes del Castillo, *América Hispánica (1492-1898)*, Madrid, Fundación Jorge Juan/Marcial Pons, 2<sup>e</sup> éd., 2009.

Pablo E. Pérez-Mallaína Bueno, « Los espacios marítimo del ultramar español a mediados del siglo XVIII », dans *La marina de la Ilustración. II Jornadas de Historia Marítima*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, p. 49-62.

Juan Manuel Zapatero, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Madrid, Servicio Histórico Militar y Museo del Ejército, 1990.



Carte 2. Les Caraïbes vers 1713





Océan Atlantique

Tropique du Cancer

Eleuthera  
Îles Bahamas

Îles Turques

Île de la Tortue

Santiago de Cuba

Hispaniola  
Santo Domingo

S. Domingue

Jamaïque

San Juan  
Porto Rico

Îles Vierges

Anguilla  
Barbuda  
Antigua

Guadeloupe

Dominique

Martinique

S. Lucie

S. Vincent

Barbade

Grenadines

Grenade

Tobago

Mer des Caraïbes

Aruba

Bonaire

Curaçao

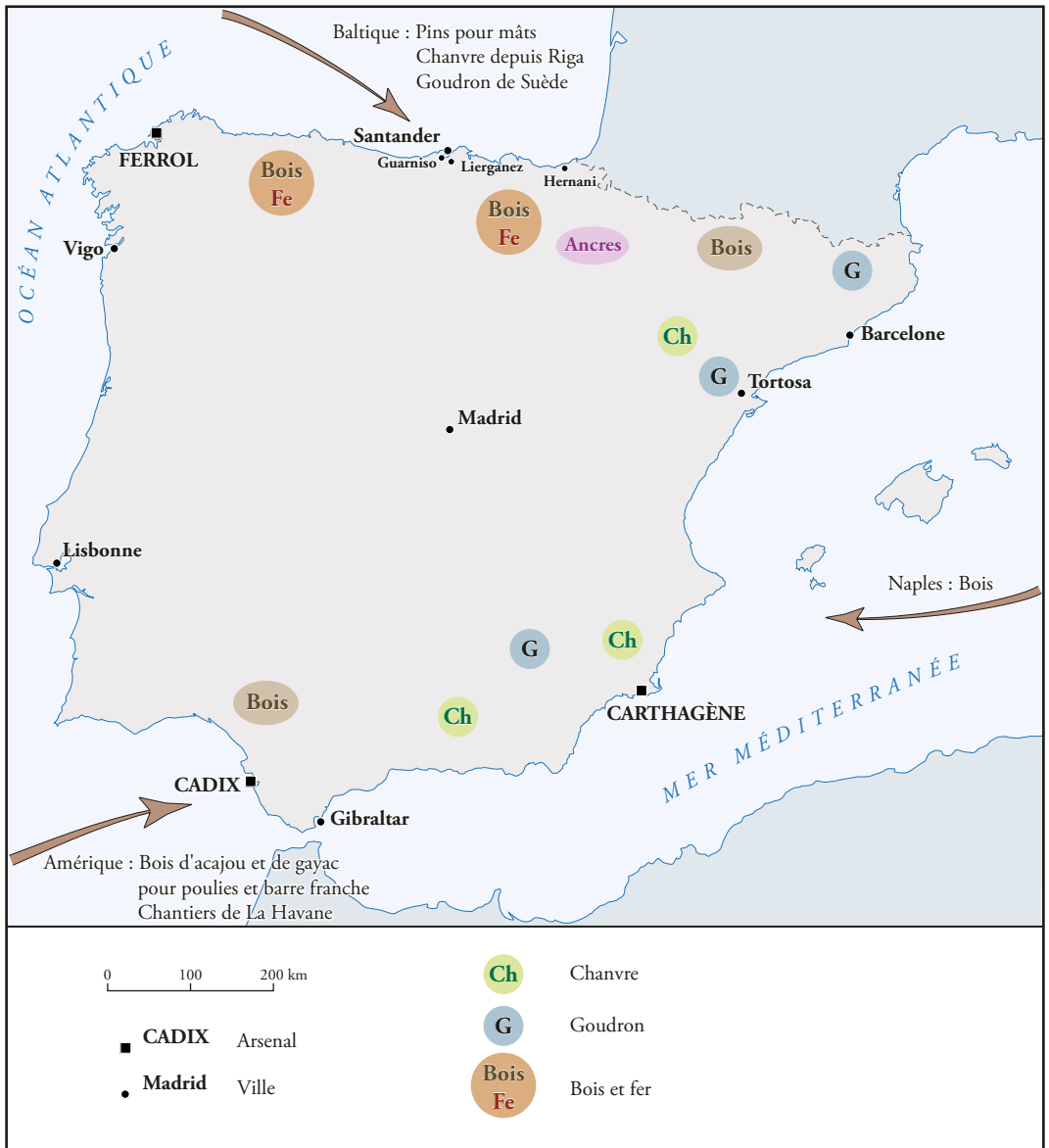
Trinidad

Carthagène

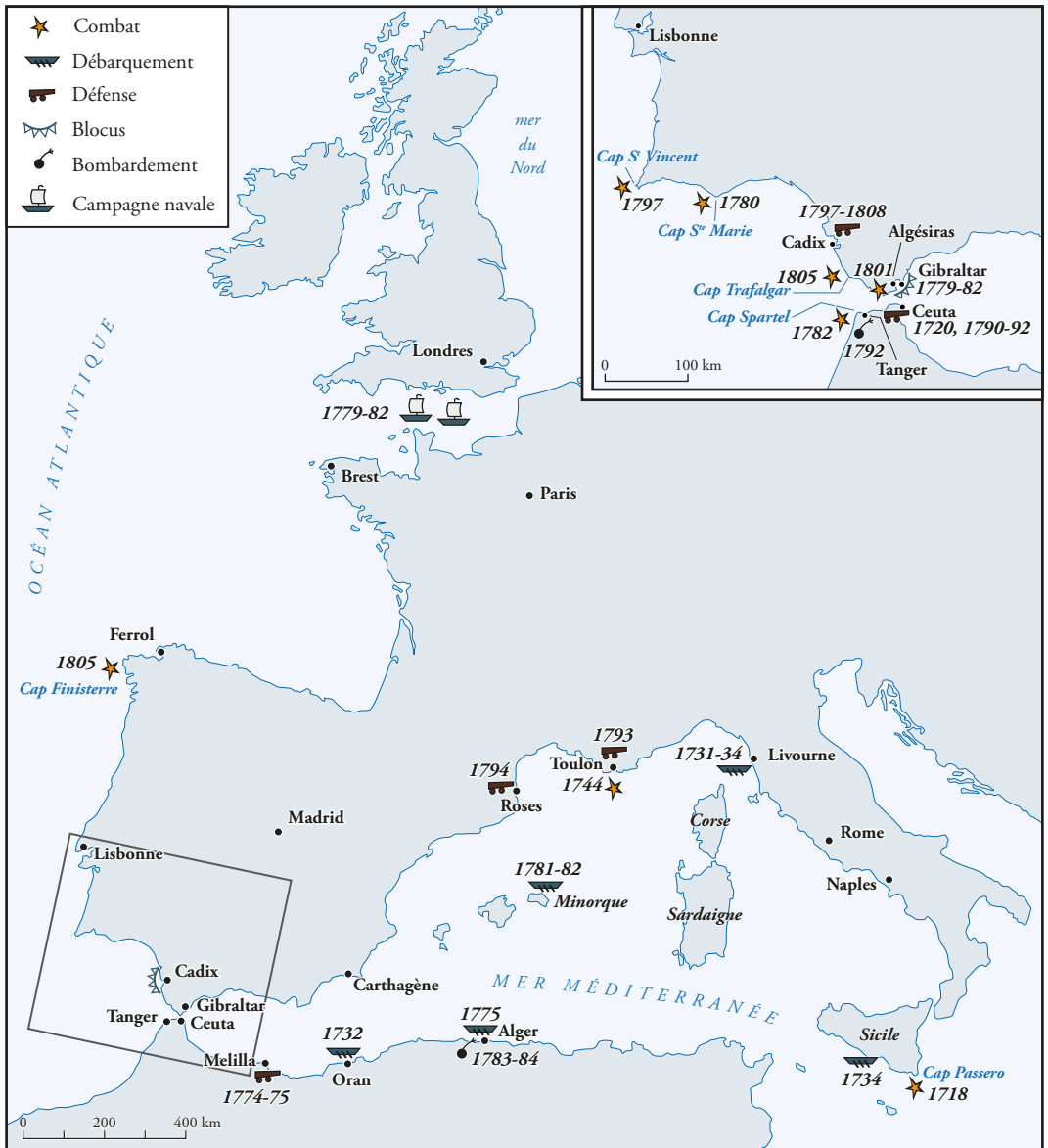
Caracas



Carte 3. L'Amérique espagnole en 1783



Carte 4. Les approvisionnements de la marine espagnole



Carte 5. Les opérations navales de la marine espagnole (1713-1808)



Carte 6. Projet d'arsenal du Ferrol, 1751

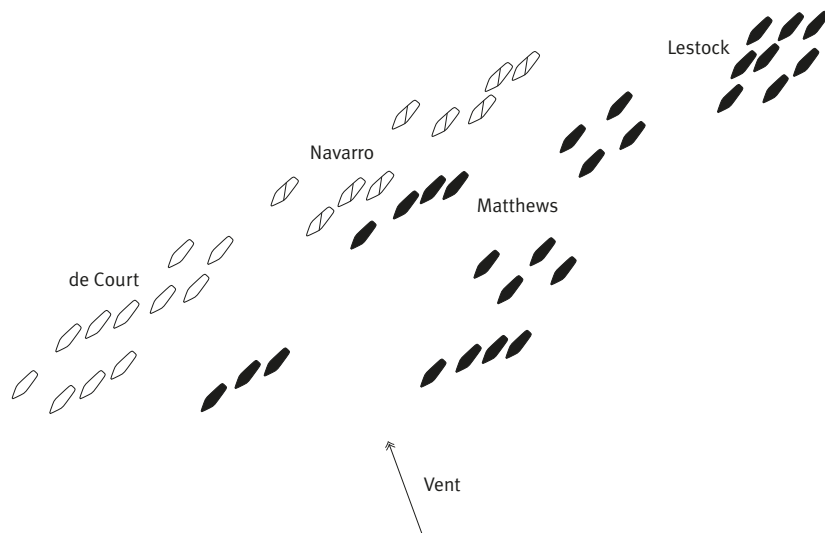
Le projet de 1751 visait à créer un arsenal et un chantier typiques des Lumières, grand et moderne, avec une distribution dans l'espace selon les fonctions, la sécurité de l'activité industrielle, la protection et le bon ordre de ses acteurs. La construction navale avait lieu dans le chantier d'Esteiro, séparé de l'Arsenal proprement dit. Celui-ci, protégé par des murs, des môles et des batteries d'artillerie avait pour tâche d'armer et désarmer les vaisseaux. Les activités à risque comme celles des forges (27) étaient situées dans un pavillon

environné d'eau et hors de l'enceinte, comme aussi la caserne d'artillerie (1) ou les tuileries et briqueteries (39). Le bain (28) était isolé et la caserne de l'Infanterie de Marine (37) était établie devant les murs de l'Arsenal, près de celle de la Maistrance et des chantiers afin d'y veiller au bon ordre. Terminé en 1772, l'Arsenal n'eut en définitive pas de corderie et seulement deux des quatre cales sèches prévues par le projet de 1751. Mais il disposait des douze cales d'Esteiro pour la construction navale.

#### **SOURCE**

*Plano del arsenal del Ferrol y astillero de Esteiro, aprobado por S.M. el año de MDCCLI.*  
Proyectado por el Capitán de Ingenieros José de la Croix (A.M.N., Plano E-23-28).

Croquis 1. La bataille de Toulon (cap Sicié), 1744

**BATAILLE DE TOULON (CAP SICIÉ), 1744**

- Date : 22 février 1744
- Lieu : à proximité du cap Sicié (Toulon)
- Escadre combinée alliée : 12 vaisseaux espagnols – dont un trois-ponts – et 16 français.
- Commandants alliés : amiral Court de La Bruyère, chefs d'escadre Juan José Navarro et Gabaret.
- Escadre britannique : 31 vaisseaux, dont 13 à trois ponts.
- Commandants britanniques : vice-amiral Matthews (contre-amiral Rowley et vice-amiral Lestock)
- Durée : 12 h 30-18 h 30.

**ACTION**

L'escadre combinée fut bloquée à Toulon par deux escadres britanniques pendant deux années (février 1742 à février 1744). Finalement, les alliés firent une sortie en mer le 19 février 1744 pour livrer bataille. Les Britanniques, situés au vent, coupèrent la ligne alliée, séparant l'arrière-garde commandée

par Navarro du centre placé sous les ordres de Court. Celui-ci maintint son cap, se trouvant dès lors séparé de l'action. Six heures durant, les 12 vaisseaux espagnols supportèrent la supériorité numérique ennemie, 19 ou 22 vaisseaux britanniques. Ceux-ci furent jusqu'à cinq à la fois contre le navire amiral de Navarro, le *Real Felipe*, trois-ponts qui se défendit avec fermeté, infligeant des pertes importantes à ses adversaires. Finalement, le centre et l'avant-garde française, ayant viré de bord, se dirigèrent en bon ordre sur les forces de l'amiral Mathews qui donna l'ordre de la retraite. Un vaisseau espagnol fut capturé, mais repris le lendemain par les Français. Après cet épisode, l'Armada imposa à ses alliés de faire alterner les vaisseaux des deux escadres dans la même ligne. En raison de la vigoureuse résistance espagnole, Navarro fut récompensé du titre de marquis de la Victoria. Le résultat de ce combat tactiquement indécis fut d'ordre stratégique puisque les alliés firent ainsi lever le blocus de Toulon, venant en aide à l'armée espagnole en Italie et dominant pendant quelque temps le théâtre d'opérations navales méditerranéen.

262

- Pertes espagnoles : 150 morts et 480 blessés, dont beaucoup décédèrent ensuite.
- Pertes britanniques : 300 morts et plus de 300 blessés, selon les Espagnols.

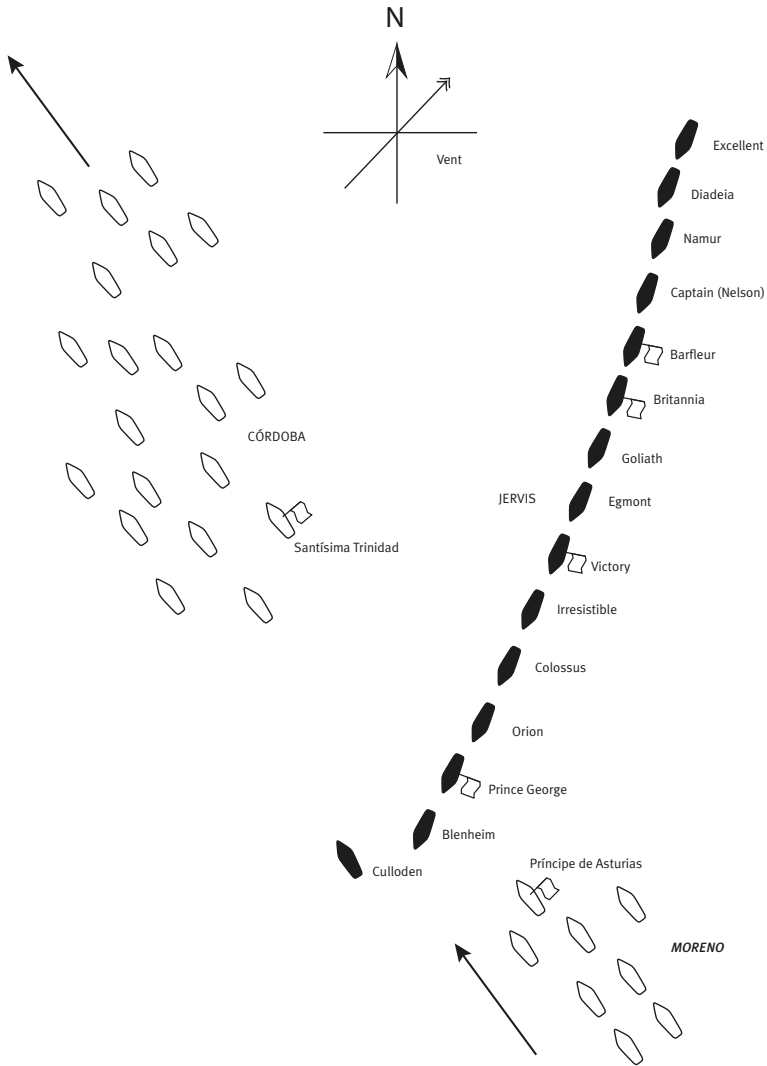
#### SOURCES

José María Blanco Núñez, *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, Bazán, Izar Construcciones Navales S. A., 2001, p. 188-223. Le croquis a été inspiré par un dessin qui mêle plusieurs moments différents du combat. Il faut donc le tenir pour une simple approximation.

*Batallas Navales de Portland a Jutlandia*, Madrid, Escuela de Guerra Naval, 1947, p. 18-19. Merci à José María Blanco Núñez.



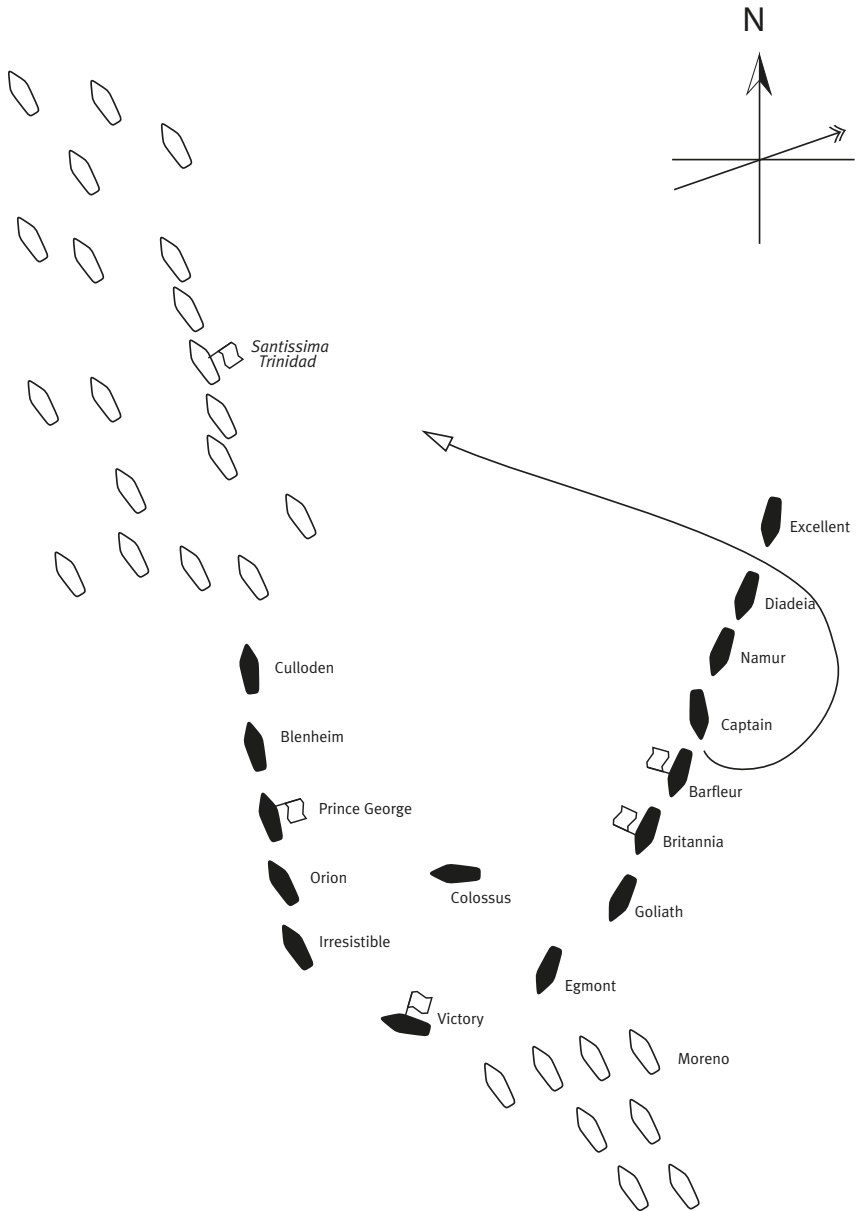
Croquis 2.1. Bataille de Saint Vincent, 1797  
L'engagement



**BATAILLE DU CAP SAINT-VINCENT, 1797**

- Date : 14 février 1797
- Lieu : à proximité du cap Saint-Vincent (Portugal)
- Escadre espagnole : 24 vaisseaux, 8 frégates, 4 hourques (transportant le mercure), 1 brigantin, sous le commandement du général José de Córdoba
- Escadre britannique : 15 vaisseaux, sous le commandement de l'amiral John Jervis
- Durée : 12 h-16 h 39.

Croquis 2.2. Bataille de Saint Vincent, 1797  
La manœuvre de Nelson



## ACTION

L'escadre espagnole partit de Carthagène, escortant 4 navires marchands transportant du mercure, cap sur Cadix (1<sup>er</sup> février). Une tempête l'empêcha d'y entrer et le vent la poussa jusqu'au cap Saint-Vincent et l'y maintint jusqu'au 14 février, date à laquelle il fut possible de revenir vers Cadix. Au point du jour, Córdoba, ignorant la présence de Jervis à proximité, ordonna la formation de l'escadre en trois colonnes.

Vers 10 h 30, l'escadre de Jervis, soit 15 vaisseaux dont 6 trois-ponts, apparut en ligne de bataille et parvint à couper celle désordonnée des Espagnols à 12 h 08, attaquant leur centre situé au nord, en virant en succession. Les efforts de la division espagnole de l'amiral Moreno, la plus puissante de l'escadre avec ses 5 vaisseaux dont le sien, le *Príncipe de Asturias*, contre l'avant-garde ennemie, empêchèrent un désastre complet (**croquis 2.1**).

C'est alors que le *commodore* Horatio Nelson manœuvra pour attaquer directement le centre de la ligne espagnole (13 h 10 **croquis 2.2**). Il fut appuyé par d'autres navires britanniques et, ultérieurement, par l'avant-garde de Jervis (**croquis 2.3**). Après quatre heures de combat, l'avant-garde espagnole et la division de Moreno vinrent au secours du centre espagnol, sauvant le navire amiral de Córdoba, le quatre-ponts la *Santísima Trinidad* qui avait à un moment amené son pavillon. Ayant fait quatre prises, Jervis ordonna la retraite à 16 h 39, allant se réfugier à Lagos, tandis que Córdoba gagnait Cadix.

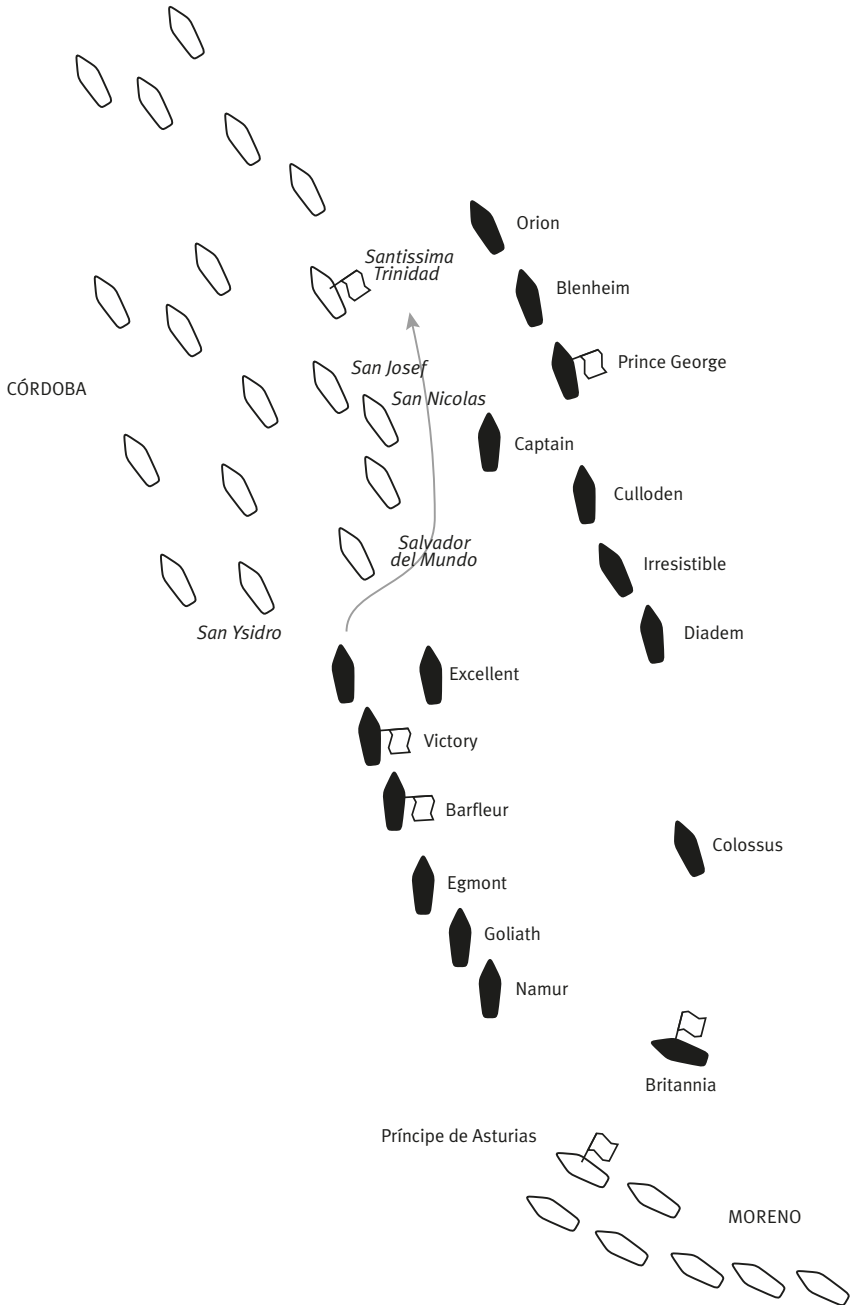
Pertes espagnoles : 1 284 morts et blessés, selon les Espagnols.

Pertes britanniques : 73 morts et 227 blessés, selon les Britanniques.

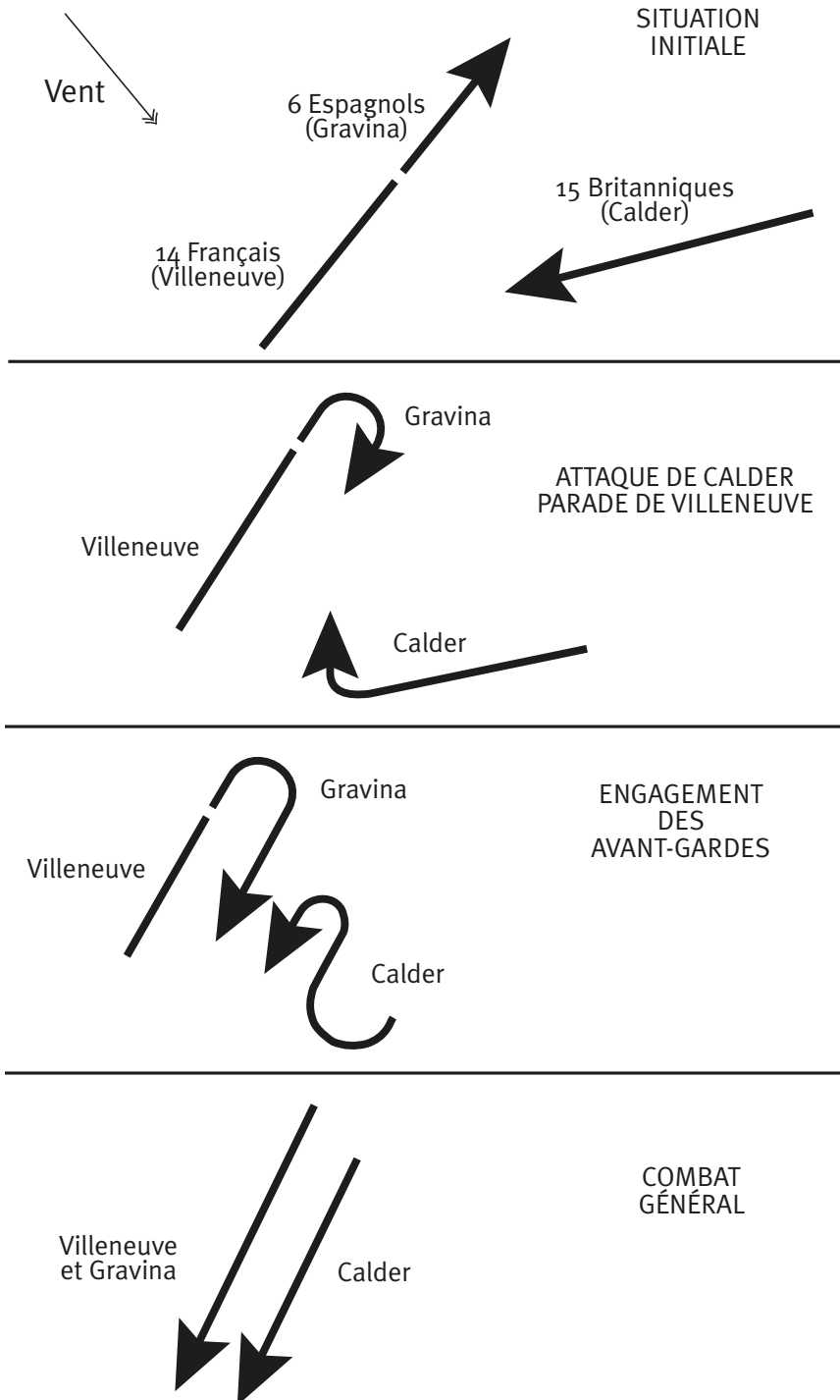
## SOURCE

Stephen Howarth (dir.), *Battle of Cape St. Vincent 200 Years. The Bicentennial International Naval Conference. Portsmouth, England. 15 February 1997*, Shelton, The 1805 Club/The Society for Nautical Research/The Nelson Society, 1998 ; voir en particulier les études de Colin White (p. 38-67) – auteur des croquis reproduits ici – et de José Ignacio González-Aller & Hugo O'Donnell (p. 67-83).

Croquis 2.3. Bataille de Saint Vincent, 1797  
L'action finale



Croquis 3. Bataille de Finisterre, 1805 (schéma)



## BATAILLE DE FINISTERRE, 1805

- Date : 22 juillet 1805
- Lieu : à proximité du cap Finisterre (Galice)
- Escadre combinée : 20 vaisseaux, tous des deux-ponts, sous le commandement de l'amiral Pierre Charles de Villeneuve et du lieutenant-général Federico Gravina
- Escadre britannique : 14 vaisseaux, dont 4 trois-ponts, sous le commandement de l'amiral Robert Calder
- Durée : de 5 heures du soir à la tombée de la nuit.

### ACTION

268

À son retour des Caraïbes, l'escadre combinée se heurte à celle britannique en plein brouillard. La première, qui se trouve au vent, est formée en ligne de bataille, cap au nord, avec les 6 vaisseaux de Gravina en avant-garde. Ayant remarqué que Calder, qui avance vers le sud, cherche à envelopper l'arrière-garde alliée pour la prendre entre deux feux, l'escadre combinée vire de bord tout net mettant le cap au sud. Calder se voit donc obligé de virer à son tour, d'abord vers le nord pour former une ligne parallèle à celle alliée à nouveau en sens opposé, puis au sud complet afin de combattre dans de meilleures conditions. Dans ce combat, le gros de l'engagement repose sur l'avant-garde de Gravina. Certains vaisseaux britanniques – dont un des trois-ponts – ont subi d'importantes avaries lors de l'efficace attaque alliée. Mais trois vaisseaux espagnols, endommagés dans leur gréement et leur gouvernail, tombèrent sous le vent. L'un d'eux fut secouru par un navire français commandé par le capitaine de vaisseau Cosmao Kerjulien, mais les deux autres, encerclés par l'ennemi, furent capturés. En définitive, Calder se retira avec ses prises. Les trois jours suivants, Villeneuve, incapable de profiter de sa position au vent lors du combat, ne se décida pas à reprendre la lutte, ne saisissant pas l'opportunité de reprendre les deux vaisseaux perdus.

– Pertes alliées : 158 morts et 331 blessés.

– Pertes britanniques : 41 morts et 331 blessés.

### SOURCES

José Ignacio González-Aller Hierro, *La campaña de Trafalgar (1804-1805)*. *Corpus Documental*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004, t. I, p. 83-88.

Rémi Monaque, *Trafalgar. 21 octobre 1805*, Paris, Tallandier, 2005, p. 123-127 (le **croquis** 3 reprend celui publié dans cet ouvrage).

## BATAILLE DE TRAFALGAR, 1805

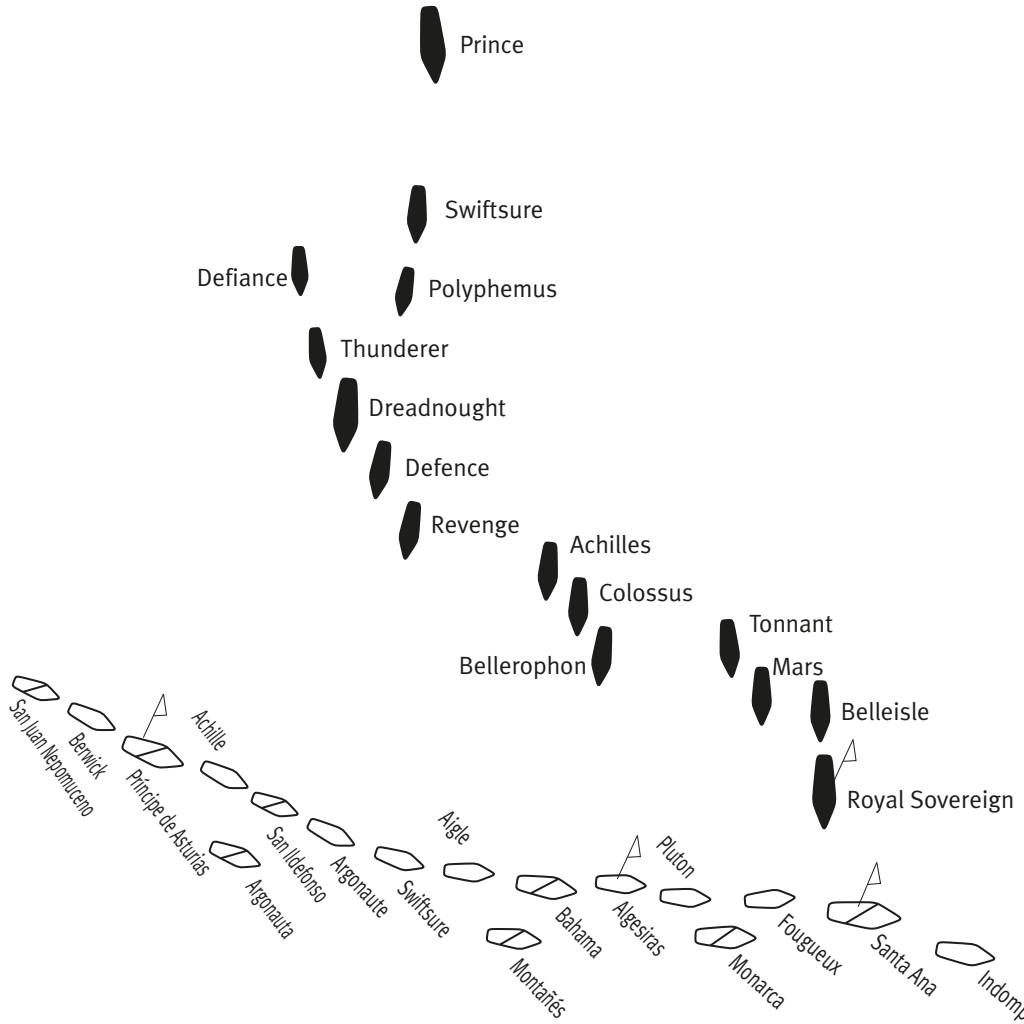
- Date : 21 octobre 1805
- Lieu : près du cap Trafalgar (Cadix)
- Escadre combinée : 33 vaisseaux (18 français et 15 espagnols), dont un quatre-ponts et trois trois-ponts, tous espagnols.
- Commandement : amiral Pierre Charles de Villeneuve et lieutenant-général Federico Gravina
- Escadre britannique : 27 vaisseaux, dont huit trois-ponts.
- Commandement : amiral Horatio Nelson et vice-amiral Cuthbert Collingwood
- Durée : 12 h 15-17 h 30.

### ACTION



L'armée navale combinée censée appuyer l'invasion napoléonienne de la Grande-Bretagne se réfugia à Cadix, le 20 août. Elle en ressortit deux mois plus tard, mettant le cap sur la Méditerranée, afin d'y accomplir la nouvelle mission qui lui avait été assignée par l'empereur des Français. En dépit du mauvais état des 33 vaisseaux, la sortie fut décidée par Villeneuve et approuvée par Gravina. L'armée navale combinée navigua en 5 colonnes, l'une d'elles étant la puissante escadre d'observation de Gravina, forte de 12 vaisseaux. Le même 20 octobre, Villeneuve mit le cap sur le détroit de Gibraltar, afin de passer en Méditerranée. La nuit venue, avant même d'avoir été avisé de la présence des Britanniques, Villeneuve donna l'ordre de former la ligne de bataille, sans avoir égard à la place de chaque bâtiment. C'est donc en grand désordre que l'armée navale se forma en une longue ligne de file, perdant l'avantage que pouvait représenter l'escadre d'observation de Gravina. Ainsi, au matin du 21 octobre, la ligne alliée était mal formée.

Ayant constaté que les Britanniques étaient au nombre de 27 vaisseaux, Villeneuve ordonna de former la ligne selon l'ordre naturel tel qu'il avait été défini à la sortie de Cadix (6 h 20). Mais, le calme qui se fit alors empêcha beaucoup de navires de reprendre leur poste. Plus tard, en cherchant à livrer bataille près de Cadix, Villeneuve donna l'ordre de virer tous à la fois (8 heures), la formation se trouvant par conséquent inversée, l'escadre d'observation devenant l'arrière-garde. L'avant-garde était en paquets et l'arrière-garde obligée de forcer de voiles pour ne pas se laisser distancer. Plusieurs navires tombèrent sous le vent, ce qui les rendit ensuite incapables de prendre part efficacement au combat. La ligne alliée se développait sur environ 6 kilomètres.

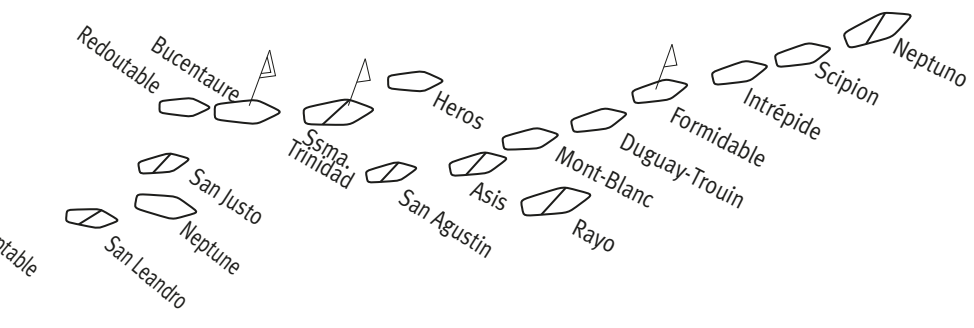
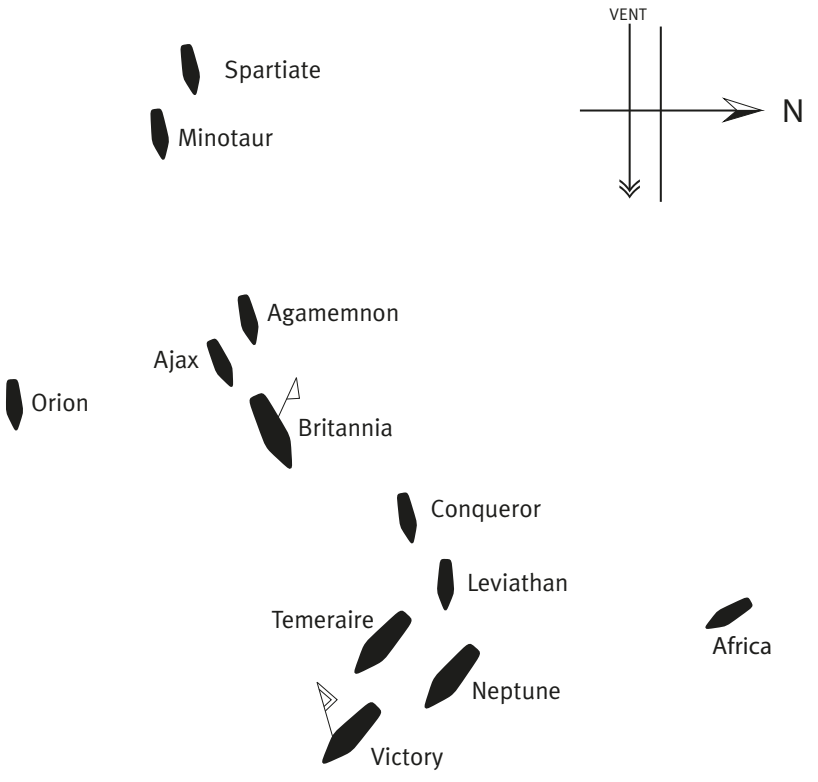
Croquis 4. Bataille de Trafalgar, 1805 (schéma)  
 Situation au moment de l'engagement






0 1 km

 Commandants en sous-ordre |
  Commandants en chef





 Bâtiments britanniques  
  Bâtiments français  
  Bâtiments espagnols

Ce fut le génie de Nelson que d'appliquer dans toutes ses conséquences la tactique déjà essayée par la Royal Navy : couper la ligne ennemie afin de l'écraser complètement. Perpendiculairement à elle, deux colonnes s'approchaient, celle, au vent, de Nelson et celle, sous le vent, de Collingwood. Toutes deux se dirigeaient vers son centre (11 h 45, **croquis 4**, pages précédentes). Selon Michael Duffy, seule une minorité des vaisseaux de Nelson, au nombre de cinq, et de ceux de Collingwood, huit, supportèrent tout le poids de l'attaque initiale, subissant, pour certains d'entre eux, d'importantes avaries et des pertes élevées. Collingwood coupa la ligne franco-espagnole entre la *Santa Ana* et le *Fougueux* (12 h 15), puis Nelson fit de même entre le *Bucentaure* – le navire-amiral de Villeneuve – et le *Redoutable* (vers 12 h 35), avant d'être mortellement blessé (à 13 h 25 environ).

La ligne alliée était désormais coupée en deux endroits, puis entra en action le reste des unités britanniques. Toujours selon Duffy, 12 vaisseaux ouvrirent le feu avec plus ou moins de retard, entre 50 et 170 minutes. Tous traversèrent la ligne ennemie à différents endroits si bien que la lutte se fragmenta en une série de combats ponctuels.

De part et d'autre, beaucoup de navires se battirent avec acharnement. Mais les vaisseaux alliés se trouvaient aux prises avec des forces qui les surclassaient par leur artillerie et leur capacité de manœuvre. Il leur fallait aussi subir le feu adverse sur leurs deux bords. Dans les heures qui suivirent, beaucoup d'entre eux durent se rendre l'un après l'autre, même si la résistance de quelques-uns fut proprement héroïque.

Avec ses six vaisseaux à l'avant-garde, l'amiral Dumanoir conserva son cap. À la demande de Villeneuve, il vira finalement de bord et se trouva au vent, défilant devant le centre de l'action (vers 15 h). Certains de ses bâtiments échangèrent un feu nourri avec leurs adversaires. Dumanoir continua sa route vers le sud, sauf un navire français et un espagnol qui furent pris. Les quatre autres furent capturés à leur tour lors d'un combat qui eut lieu le 4 décembre au cap Ortegal (Galice).

Le vaisseau amiral de Gravina, le *Príncipe de Asturias*, tint tête à 5 bâtiments britanniques qui l'attaquèrent simultanément, jusqu'à ce qu'il fût secouru par trois unités alliées. Gravina fut blessé dans ce combat. Lorsque la lutte prit fin (17 h 30), huit autres vaisseaux les avaient rejoints. Le soir venu, ce groupe put mouiller à Rota, à l'entrée de la baie de Cadix. Il fut renforcé par trois autres bâtiments français, dont deux repris par leurs propres équipages. Aussitôt après se leva une violente tempête qui causa de fortes pertes aux alliés.

Le 23 octobre, cinq vaisseaux et autant de frégates franco-espagnoles, sous le commandement du capitaine de vaisseau Cosmao Kerjulien, tentèrent de reprendre deux bâtiments espagnols. Mais la tempête ne cessait pas, jetant

six unités à la côte. Si nous faisons le total des pertes aux combats, des naufrages et de la capture de la division Dumanoir, nous arrivons à 17 vaisseaux pour l'armée combinée. La victoire de Nelson fut donc décisive. Gravina décéda de ses blessures en février 1806.

- Pertes françaises (estimées) : 3 701 morts et disparus, 1 556 blessés.
- Pertes espagnoles (estimées) : 1 056 morts et 1 385 blessés.
- Pertes britanniques : 458 morts (dont Nelson) et 1 214 blessés.

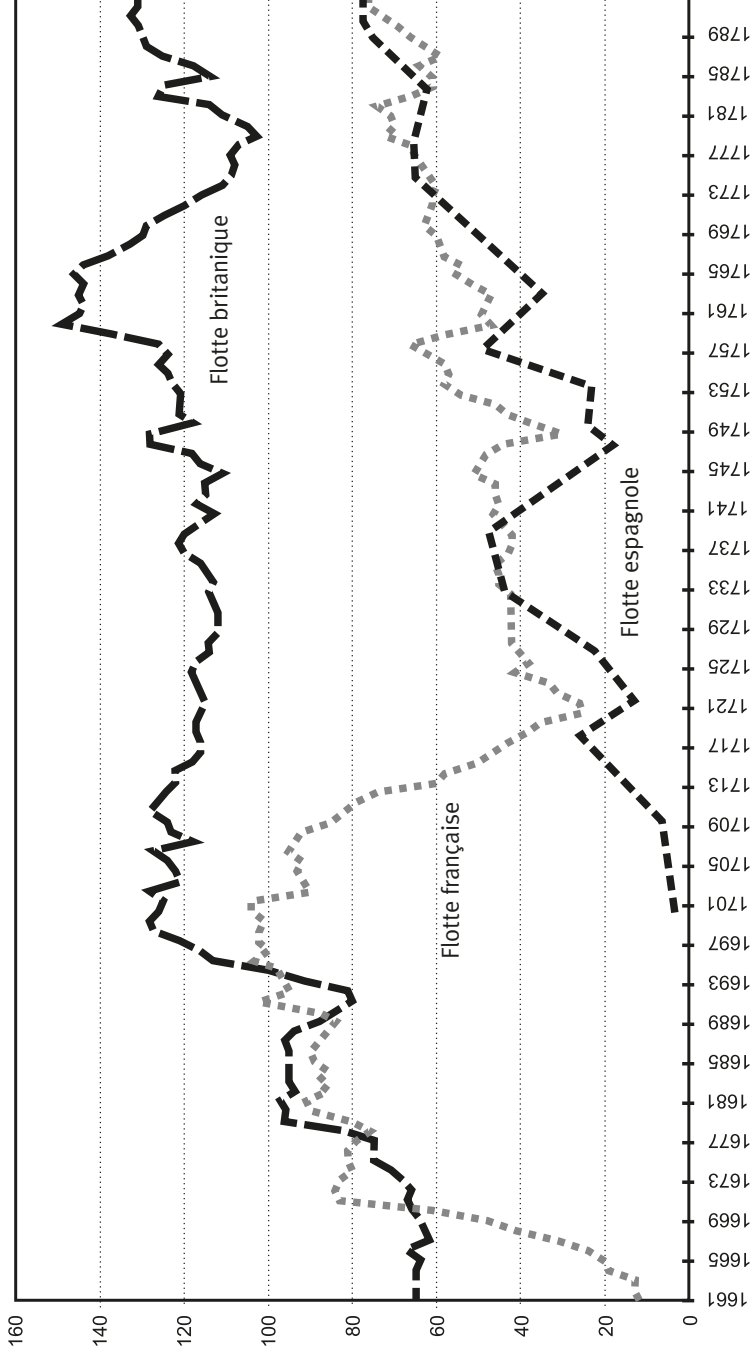
## SOURCES

José Ignacio González-Aller Hierro, *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus Documental*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004, t. I, p. 113-145.

Rémi Monaque, *Trafalgar. 21 octobre 1805*, Paris, Tallandier, 2005, p. 221-275 (le croquis 4 en est extrait).

Michael Duffy, *Touch and Take. The Battle of Trafalgar. 21 October 2005*, Shelton, The 1805 Club, 2005.

Graphique 1. Flottes de guerre de la Grande Bretagne, la France et l'Espagne (vaisseaux seuls)



Sources : Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerres européennes (vers 1680-vers 1790)*, Condé-sur-Noireau, Sedes, 1997, p. 102 ; José María Blanco Núñez, *La Armada española en la primera mitad de siglo XVIII*, Barcelona, Izar Construcciones Navales S.A., 2001, p. 138.

## ANNEXE 4

## SECRÉTAIRES DE LA MARINE, 1713-1808\*

	Entrée en fonction	Cessation de fonction
Bernardo Tinajero de la Escalera	3 décembre 1714	28 avril 1715
Miguel Fernández Durán y Fernández de la Casa	1 <sup>er</sup> mai 1717	8 janvier 1721
Andrés Matías del Pes y de Malzarraga	8 janvier 1721	10 janvier 1724
Antonio Sopeña y Mioño	10 janvier 1724	février 1726
José Patiño y Rosales	21 mai 1726	4 novembre 1736
Mateo Pablo Díaz Labandero	4 novembre 1736	7 mars 1739
José de la Quintana	7 mars 1739	11 octobre 1741
José del Campillo y Cosío	11 octobre 1741	9 mai 1743
Cenón de Somodevilla y Bengoechea marqués de la Ensenada	9 mai 1743	20 juillet 1754
Julián de Arriaga y Ribera	22 juillet 1754	31 janvier 1776
Pedro González de Castejón y Salazar	31 janvier 1776	20 mars 1783
Antonio Joaquín de Valdés Bazán Quirós y Ocio	20 mars 1783	11 novembre 1795
Pedro Varela y Ulloa	11 novembre 1795	21 octobre 1796
Juan de Lángara y Huarte	21 octobre 1796	22 octobre 1799
Antonio Cornel y Ferraz	22 octobre 1799	15 février 1801
José Antonio Caballero marqués de Caballero	15 février 1801	3 avril 1802
Domingo Pérez de Grandallana y Sierra	3 avril 1802	22 avril 1806
Francisco Antonio Gil de Taboada Lemus de Villamarín y Rois	22 avril 1806	2 juin 1808

(\*) Lorsque la date de cessation de fonctions est inconnue, a été retenue celle d'entrée en charge du successeur.

En 1714 furent créés quatre secrétariats (ou ministères) afin de moderniser la monarchie et de rationaliser le travail administratif : d'État, de la Guerre, des Finances, de la Marine et des Indes (Amérique et Philippines). Le secrétariat de la Marine et des Indes se trouva consolidé en 1721, en charge des deux espaces, espagnol et américain jusqu'en 1776, date de la séparation de la Marine et des Indes. Hormis une parenthèse lors de laquelle la Marine assumait beaucoup de responsabilités aux Indes – notamment la Guerre et les Finances – on revint au modèle unique en 1790. Celui-ci était une bonne preuve de l'importance reconnue de l'Armada dans la défense et l'administration d'un empire de dimensions quasi planétaires. Comme en Grande-Bretagne, le secrétaire espagnol de la Marine et des Indes était en général un marin ou du moins quelqu'un de lié à cet organisme.

La complexité de celui-ci, en ce qui concernait la marine, se traduisait par la multiplicité des champs d'action liés à lui directement ou non, incluant les ports, les montagnes, les côtes, la pêche, les tours de signalisation maritime et la fabrication des munitions navales. À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le secrétariat de la Marine et des Indes regroupait nombre d'individus et d'institutions. L'Armada était un véritable colosse.

Jusqu'en 1795, beaucoup de secrétaires de la Marine réalisèrent un travail spectaculaire, tout particulièrement Pes, Patiño, Ensenada, Arriaga, Castejón et Valdés. En développant l'Armada, la monarchie espagnole devint la troisième puissance navale européenne. Au même degré que celles de la France et de la Grande-Bretagne, la marine espagnole se caractérisait par une organisation très moderne, une constante innovation technologique, une recherche de l'autonomie nationale pour les matières premières stratégiques, le développement des arsenaux à l'intérieur d'un système intégré de manufactures d'État au service de la Marine, l'augmentation de l'effectif de ses bâtiments de guerre, l'accroissement du nombre d'officiers, la formation maritime, militaire et scientifique de l'encadrement et un plus grand nombre de marins. Ainsi, l'Armada fut en mesure d'accomplir sa fonction de dissuasion dans les relations internationales tout au long du siècle. Il est certain qu'en suivant le système de patronage propre à cette époque, en pratiquant le népotisme et en favorisant les officiers liés à la Cour, on laissait de côté des personnalités plus méritantes.

Mais, à partir de 1795, l'Armada subit une décadence irréversible, correspondant à la crise financière et politique de la monarchie espagnole. Il n'y avait pas au secrétariat de la Marine l'autorité politique et navale nécessaire pour faire face aux grandes convulsions vécues par l'Europe au temps de la Révolution française et de Napoléon. Les secrétaires qui furent alors nommés se montrèrent peu efficaces, usant de procédés arbitraires et ayant une gestion

néfaste pour les intérêts de la marine et du roi. On ne cessait de parler dans ces années du mauvais état des forces navales.

Pendant le ministère de Pedro Varela, on s'avisa de faire des économies en retranchant dans l'indispensable, au détriment des capacités opérationnelles de l'Armada et en accroissant paradoxalement les dépenses au-delà des prévisions. Puis Juan de Lángara qui lui succéda, grand marin mais très mauvais à ce poste, fit preuve de la plus grande inaction, cumula les responsabilités navales et modifia l'administration économique de l'Armada. Il en résulta de graves dommages.

Le ministère d'Antonio Cordel, un militaire devenu secrétaire de la Marine, fut aussi dépourvu de peine que de gloire, l'armée navale demeurant inactive à Brest. Mais il fut l'instigateur de l'exil de son prédécesseur Antonio Valdés. Quant à son successeur, José Antonio Caballero, grande figure du courant réactionnaire espagnol, il ne cumula pas moins de trois secrétariats sur cinq. Il fit marginaliser les meilleurs marins de son temps, tels le lieutenant-général José de Mazarredo (1745-1812) – sans doute l'officier le plus accompli du XVIII<sup>e</sup> siècle espagnol – et Antonio de Escaño (1752-1814), alors brigadier, grand tacticien et futur héros de Trafalgar.

La gestion de Domingo Pérez de Grandallana, vaillant marin et bon théoricien, fut particulièrement controversée. Il mit en œuvre une nouvelle réglementation sur les arsenaux, les gardes-côtes, les courriers, la matricule maritime, les ordonnances navales, etc. Il fit beaucoup pour le service des unités et les instructions tactiques données aux commandants, imitant en cela les Britanniques après leur victoire au combat du cap Saint-Vincent (1799). Il prit d'importantes mesures pour assouplir l'administration de l'Armada. En outre, il fit payer les soldes en retard aux marins et aux officiers, réglant un problème devenu pressant. Mais il procéda de manière arbitraire, tenant notamment à distance Mazarredo. Il s'attira les critiques d'officiers de valeur, parmi lesquels le fameux brigadier Cosme Churruca (1761-1805), futur héros de Trafalgar.

Après la défaite de 1805, le nouveau secrétaire, Francisco Gil de Lemus, ne put faire grand-chose pour éviter à l'Armada une décadence que la guerre d'Indépendance espagnole contre Napoléon (1808-1814) rendit définitive.

En conclusion, l'état de guerre quasi permanente à partir de 1796 et le manque de volonté du gouvernement espagnol provoquèrent l'effondrement de l'Armada qui devint incapable de remplir sa fonction de défense de l'empire, voulue par les ministres antérieurs.

**SOURCE**

Dionisio A. Perona Tomás, *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (1714-1808)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1998, p. 389-404.

Traduit de l'espagnol par le CF(R)  
Jean-Pierre Castier



LA « NOUVELLE MARINE D'ESPAGNE »  
 VUE PAR LES FRANÇAIS  
 1734-1735

*Pierre Le Bot*

On sait peu que c'est au cours de la guerre de Succession de Pologne (1733-1738), certainement l'un des conflits du XVIII<sup>e</sup> siècle les moins étudiés aujourd'hui, qu'il fut pour la première fois question pour les marines française et espagnole d'opérer conjointement contre la Royal Navy. Après quinze années environ de brouille diplomatique, les deux branches de la maison de Bourbon s'étaient en effet réconciliées par le pacte de Famille, dont la signature, le 7 novembre 1733, entérinait la dissolution de l'alliance franco-britannique, sur laquelle avait reposé jusque là tout l'équilibre européen<sup>1</sup>, en échange de quoi la France avait reçu l'appui de l'Espagne pour attaquer les possessions de l'empereur en Italie l'année suivante. On pouvait dès lors s'attendre à une vigoureuse réaction de la part de la Grande-Bretagne. Celle-ci prendrait vraisemblablement la forme d'une intervention navale en Méditerranée, sur le modèle de celle de 1718-1720, qui avait été particulièrement réussie et qui restait dans toutes les mémoires, mais il n'était pas impossible non plus qu'on fût à la veille d'un conflit maritime et colonial de grande ampleur. Cette menace, envisagée à Versailles dès l'automne 1733, fut adroitement entretenue par les Britanniques au cours des deux années suivantes, au moyen de puissants préparatifs navals, destinés en fait à appuyer les manœuvres politiques et diplomatiques de Robert Walpole, qui n'avait d'ailleurs nulle envie de voir la Grande-Bretagne entrer en guerre<sup>2</sup>. Ces gesticulations ne furent pas sans effet, puisqu'elles obligèrent la France à renoncer, au printemps 1734, au projet d'envoyer une puissante escadre dans la Baltique pour secourir le roi Stanislas, assiégé par les Russes à Dantzic. Duguay-Trouin, qui devait la commander, fut informé dès le début du mois de juin qu'il resterait finalement dans la rade de

1 Jeremy Black, *The Collapse of the Anglo-French Alliance (1727-1731)*, Gloucester, Palgrave MacMillan, 1987.

2 *Id.*, *British Politics and Foreign Policy (1727-1744)*, Farnham/Burlington, Ashgate, 2014, p. 139-161.

Brest<sup>3</sup>, où on l'assura cependant qu'il n'était pas « inutilement armé, puisque les circonstances qui l'exigent intéressent particulièrement l'État, [il] rend[ait] au roi d'aussi bons services que [s'il] ét[ait] employé a la mer<sup>4</sup> ». À l'exemple des Espagnols, qui armaient ostensiblement l'essentiel de leurs forces à Cadix, à l'entrée du détroit de Gibraltar, pour couvrir les opérations d'une dizaine de leurs vaisseaux dans la Méditerranée<sup>5</sup>, Versailles avait en effet manifestement choisi d'exercer sur la Grande-Bretagne une forme de « dissuasion navale », en gardant l'escadre de Brest au mouillage, mais prête à l'emploi, sous les ordres d'un chef prestigieux et rompu à la guerre de course.

Ce faisant, les deux marines opéraient encore séparément, chacune avec des effectifs insuffisants pour s'opposer seule au passage en force d'une puissante armée navale britannique, telle que celle qui s'assemblait au mouillage des Dunes sous les ordres de l'amiral Norris. C'est pour s'opposer à son éventuelle entrée dans la Méditerranée qu'une seconde escadre, forte de cinq vaisseaux et trois frégates, avait été dépêchée depuis Toulon, avec ordre de se rendre à Alger, puis à Cadix<sup>6</sup>. Dès le 8 juin, le comte de Maurepas, secrétaire d'État à la Marine, y avait envoyé la lettre suivante, adressée à M. de Court<sup>7</sup>, qui commandait cette petite escadre :

Monsieur,

[...] Comme j'ai lieu de présumer que vous ne tarderez point à vous rendre à Cadix, j'estime qu'il est à propos de vous expliquer à l'avance les intentions du roi par rapport au séjour que vous devez y faire avec l'escadre que vous commandez. Sa Majesté désire que vous y restiez jusqu'à ce que vous receviez de nouveaux ordres. Dans l'incertitude où l'on est encore du parti auquel l'Angleterre se déterminera, il a paru que cette disposition était la plus convenable, parce que si elle vient à se déclarer, votre escadre, se trouvant à Cadix, sera à portée de se joindre plus aisément aux vaisseaux d'Espagne pour disputer, si vous vous trouvez supérieurs, le passage à l'escadre anglaise qui pourra être envoyée dans la Méditerranée ou, si vous étiez inférieurs, et que vous ne pussiez vous opposer au passage de l'escadre anglaise, dans ce cas Sa Majesté pourra destiner une partie des vaisseaux armés à Brest pour aller joindre votre escadre avec les vaisseaux du roi, au moyen de quoi, vous trouvant par cette jonction supérieurs

3 Lettres de Maurepas à Duguay-Trouin, 3 et 23 juin 1734 (Archives nationales, désormais « AN », Marine B<sup>2</sup> 295, f<sup>o</sup> 664-666 ; 811-813) et réponse, 11 juin 1734 (B<sup>4</sup> 42, f<sup>o</sup> 31-32).

4 Lettre de Maurepas à Duguay-Trouin, 19 juillet 1734 (AN, Marine B<sup>2</sup> 296, f<sup>o</sup> 70-71).

5 Agustín González Enciso, « La Marina a la conquista de Italia (1734-1735) », dans *XLVIII Jornadas de Historia Marítima : Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuaderno Monográfico, n<sup>o</sup> 69, 2014, p. 15-35.

6 « Mémoire du roi pour servir d'instruction au sieur de Court, lieutenant général de ses armées navales », 3 mai 1734 (AN, Marine B<sup>2</sup> 297, f<sup>o</sup> 230-237).

7 Claude-Élisée de Court de La Bruyère (1666-1752), futur vice-amiral du Ponant.

en nombre et en force à la flotte anglaise, vous seriez en état de la suivre et de la combattre partout où vous la trouveriez. Je vous fais part de ces vues par ordre de Sa Majesté, qui cependant se remet à vous donner des ordres précis sur ce que vous aurez à faire suivant les occurrences. J'aurai attention à vous informer de ce qui se passera par rapport aux Anglais ; en attendant, Sa Majesté compte que, vous trouvant dans la rade de Cadix, vous serez d'ailleurs à portée de favoriser le retour des vaisseaux des Indes. Je vous prie d'avoir soin de votre part de me faire savoir ce qui se passera, tant par rapport aux armements que le roi d'Espagne aura fait faire dans ses ports de l'Océan, que par rapport au nombre et à la force des vaisseaux qui auront été armés.

Quoique je sois persuadé que vous aurez une attention particulière, pendant le temps que vous y resterez, à ordonner aux officiers et équipages qui seront envoyés à terre de n'avoir aucune sorte de discussion avec les Espagnols, et d'entretenir au contraire avec eux une bonne intelligence, je vous prie de vouloir bien y tenir la main et d'y faire veiller aussi par les capitaines des vaisseaux de votre escadre<sup>8</sup>.

L'envoi de vaisseaux à Cadix avait certes été envisagé à Versailles dès l'automne 1733<sup>9</sup>, mais il semble bien qu'il s'agisse là de la toute première trace pour le XVIII<sup>e</sup> siècle d'un projet de combinaison des forces navales française et espagnole – ou, pour reprendre les mots de Maurepas dans une lettre ultérieure, d'« union des forces maritimes des deux couronnes<sup>10</sup> ». Si l'objectif de cette jonction paraît, pour une fois, très clair – c'est la destruction de l'ennemi, ni plus ni moins –, il n'y a pas lieu de s'étonner outre mesure du caractère lapidaire de cette lettre, qui ne fait qu'annoncer l'envoi d'éventuelles d'instructions, qui eussent sans doute été plus contraignantes, et plus détaillées. Notons par ailleurs que l'épineuse question du commandement d'une hypothétique armée navale combinée franco-espagnole n'y est pas véritablement tranchée, même si M. de Court, lieutenant général depuis 1728, estima – ou feignit de croire – qu'il en aurait été chargé le cas échéant. Si cela est vrai, le choix de cet officier général presque septuagénaire, qui n'avait plus navigué depuis 1710, pose d'autant plus question qu'il fut de nouveau tiré de sa retraite en 1741 pour opérer de concert avec les Espagnols en Méditerranée puis à Toulon et qu'il fut, pour son malheur, chargé de commander l'armée navale combinée au combat du cap Sicié en février 1744. Il est difficile en l'état de savoir à quoi attribuer cette préférence, et la question reste ouverte. Tout juste peut-on noter qu'il avait été, trente ans plus tôt, le capitaine de pavillon du comte de Toulouse sur le

8 Lettre de Maurepas à M. de Court, 8 juin 1734 (AN, Marine B<sup>2</sup> 297, f<sup>o</sup> 317).

9 Minute d'une « feuille du roi », octobre 1733 (AN, Marine B<sup>1</sup> 59, f<sup>o</sup> 48-49).

10 Lettre de Maurepas à M. de Court, 26 juillet 1734 (AN, Marine B<sup>2</sup> 297, f<sup>o</sup> 395).

*Foudroyant*, au combat de Vélez-Malaga, et qu'il dut par conséquent avoir alors sous ses ordres un jeune garde de la marine nommé don Blas de Lezo... lequel, repassé depuis au service de l'Espagne, venait tout juste d'être fait lieutenant général et commandait justement l'escadre de Cadix ! C'était peut-être là, du point de vue de Versailles, le meilleur moyen de s'assurer qu'en cas de jonction des deux escadres, le commandement serait bien donné à un Français – mais c'était aussi, sans aucun doute, le plus sûr pour blesser l'amour-propre de ce charismatique officier général espagnol, et pour empoisonner les relations entre les deux marines.

282

Les choses commençaient d'ailleurs assez mal de part et d'autre, puisque M. de Court, de son propre aveu, était entré sans le moindre enthousiasme à Cadix le 11 juillet : « J'ai grand regret, écrivit-il au ministre, de voir entrer pour si longtemps [dans ce port] une escadre de huit vaisseaux aussi bons voiliers, et dont les capitaines et officiers, pleins de zèle et de bonne volonté, mériteraient ce me semble une autre destination<sup>11</sup>. » Comme Duguay-Trouin, il eût préféré, semble-t-il, être envoyé dans la Baltique au secours de Dantzig, où le roi Stanislas, beau-père de Louis XV, était assiégé par les Russes, plutôt que de rester pendant toute la campagne au mouillage, qui plus est en compagnie des Espagnols – ce à quoi les officiers français, tout aussi déçus, ne tardèrent pas à comprendre qu'ils étaient destinés : « Nous avons appris peu de temps après notre arrivée que M. Duguay[-Trouin] était avec 15 vaisseaux de son escadre en observation de la démarche des Anglais, en rade de Brest, comme nous ici ; qu'on [n']avait envoyé au secours de Dantzig, quelque pressé qu'il fût par les ennemis, que 5 vaisseaux de son escadre sur le nombre des 20 qu'on a armés sous ses ordres, l'objet de contenir les Anglais paraissant le capital à la Cour<sup>12</sup>. » Les lettres de Maurepas ne laissaient, de fait, aucune illusion à ce sujet : « Je regarde comme une grande marque de votre zèle pour le service ce que vous me marquez de l'envie que vous auriez de passer dans le Nord avec votre escadre, et je n'ai pas oublié d'en rendre compte au roi pour lui en faire votre cour. Mais les circonstances n'ont pas permis jusqu'ici de rien changer à la destination qui vous a été donnée<sup>13</sup>. »

La perspective d'un séjour prolongé de l'escadre à Cadix s'accompagnait donc d'un véritable sentiment de frustration parmi ses officiers. Au moment de nouer ou de renouer des relations avec leurs alliés, qu'ils considéraient de toute évidence avec une certaine hauteur, les marins français n'étaient donc assurément pas dans les meilleures dispositions. Comme on pouvait s'y attendre, ils supportèrent

11 Lettre de M. de Court à Maurepas, 11-12 juillet 1734 (AN, Marine B<sup>4</sup> 42, f<sup>o</sup> 126-127).

12 Journal de bord du *Léopard*, 1734 (AN, Marine B<sup>4</sup> 42, f<sup>o</sup> 138-176).

13 Lettre de Maurepas à M. de Court, 30 août 1734 (AN, Marine B<sup>4</sup> 42, f<sup>o</sup> 463-464).

très mal le manque d'empressement pourtant habituel des Espagnols à leur accorder une préséance qu'ils estimaient leur être due : ils s'offusquèrent que don Blas de Lezo refusât obstinément de saluer le premier le pavillon français, et semblent l'avoir soupçonné de feindre une indisposition pour pouvoir se dispenser de rendre à son ancien supérieur la première visite<sup>14</sup>. Les rapports entre les deux marines ne furent pourtant pas uniformément mauvais et on sut aussi, de toute évidence, faire preuve de ménagements de part et d'autre. Bon courtisan et conscient des enjeux de sa mission, M. de Court lui-même semble d'ailleurs avoir essuyé assez stoïquement les affronts dont il faisait l'objet, allant jusqu'à les passer sous silence dans sa correspondance avec le ministre :

Étant venu ordre ici de la part de la cour d'Espagne de faire des réjouissances publiques pour les prises de Gaëte, Capoue, Pesquaire et autres places du royaume de Naples, aussi bien que pour celles de Sicile qui se sont soumises au prince don Carlos, et ce jour-là se trouvant le même que celui de la naissance du prince des Asturies, qu'on a coutume de célébrer aussi, j'ai cru bon de faire joindre le feu de l'artillerie de mon escadre à celui de la place, pour mieux marquer aux Espagnols la parfaite union des deux Couronnes, et il m'est revenu que le peuple y avait été aussi sensible que les gens en place. [...] Je continue de vivre avec les gens en place dans la plus parfaite correspondance, [ce] dont je vous ai informé, et cet esprit est si fort répandu dans mon escadre, que j'espère partir d'ici sans qu'il y ait eu la moindre discussion entre un seul Français et les Espagnols, qui paraissent tous très contents de notre conduite, et qui y répondent par la leur<sup>15</sup>.

C'est en revanche assez froidement qu'il reçut enfin, avec près de quatre mois de retard et vers la fin de son séjour – car l'original s'était curieusement « égaré » quelque part entre Versailles et Cadix – le *duplicata* de la lettre déjà citée du comte de Maurepas, qui l'informait du projet de jonction entre les vaisseaux de France et ceux d'Espagne :

Je reçois, Monseigneur, dans le moment que le courrier va partir, votre lettre du 1<sup>er</sup> septembre, avec le *duplicata* de celle du 8 [juin], qui ne m'était point parvenue. Il eût été à désirer que je l'eusse plus tôt reçue, et que j'eusse été informé qu'en cas de rupture avec l'Angleterre, le roi comptait qu'au moyen du renfort que je recevrais de Brest et celui des vaisseaux du roi d'Espagne, je fusse en état de disputer à une flotte anglaise le passage du détroit, ou de la suivre pour la combattre dans la Méditerranée. J'aurai sur cela l'honneur de vous dire que, tout flatté que je suis d'une pareille destination, je suis fort aise pour le service du

14 Journal de bord du *Léopard*, 1734 (AN, Marine B<sup>4</sup> 42, f<sup>o</sup> 138-176).

15 Lettre de M. de Court à Maurepas, 28 septembre 1734 (AN, Marine B<sup>4</sup> 42, f<sup>o</sup> 128-130).

roi et pour ma réputation que le cas ne soit pas arrivé, à cause du faible secours que j'aurais pu attendre de l'apparence de marine que le roi d'Espagne a ici. Elle consiste actuellement en dix-neuf vaisseaux, compris les deux qui partent pour [le] Ferrol et sans compter les onze qui sont dans la Méditerranée. Ces vaisseaux sont presque tous de 60 à 70 canons et plus, ils paraissent beaux et les Espagnols les disent bons ; leur soldatesque est passable et leurs gardes de la marine sont bien instruits, mais on ne peut nullement compter dans une occasion sur le reste de leurs équipages, formés de vagabonds de tous métiers, enlevés et retenus par force, gens qu'on ne paie point depuis vingt-deux mois, nus, accablés de misère et de la servitude où on les retient, de crainte qu'ils ne s'échappent. Je ne sais d'ailleurs quel fond on pourrait faire sur des officiers qui n'ont jamais vu ni ouï parler de combat, si ce n'est de leur déroute en Sicile<sup>16</sup>. C'est sur quoi je m'étais réservé, Monseigneur, de vous faire un plus ample détail à mon arrivée à Toulon, pour ne pas exposer une pareille lettre au risque d'être interceptée ; mais la vôtre du 8 juin ne me permet plus d'user de cette précaution, et je crois devoir vous écrire la vérité, au hasard de ce qui pourra en arriver<sup>17</sup>.

Un jugement aussi expéditif n'était évidemment pas fait pour rassurer les artisans d'une bonne et solide alliance avec l'Espagne, mais il n'aurait bien sûr pas dû être pris pour argent comptant, indépendamment des compétences reconnues à M. de Court et de la confiance que, de toute évidence, on lui accordait à Versailles. Maurepas semble pourtant l'avoir pris à la lettre, et l'avoir par conséquent rapporté tel quel au roi et au cardinal de Fleury :

M. de Court écrit de Cadix du 28 du mois dernier, qu'il est fort aise pour le service du roi et pour sa réputation que l'occasion ne se soit pas présentée de joindre son escadre aux vaisseaux d'Espagne pour disputer aux Anglais le passage du détroit, comme il lui avait été ordonné en cas qu'il fût survenu une rupture avec l'Angleterre. Il observe qu'il n'aurait pu tirer qu'un faible secours des vaisseaux espagnols, qui sont beaux en apparence et qui passent aussi pour bons, mais qui sont mal armés, les équipages étant formés de vagabonds de tous métiers, enlevés et retenus par force et qui ne sont point payés depuis 22 mois ; on ne peut compter sur des gens de cette sorte, accablés de misères et de la servitude où on les retient. On ne saurait faire plus de fond sur des officiers qui n'ont jamais vu ni ouï parler de combat naval, si ce n'est de leur déroute en

16 Allusion à la bataille du cap Passaro, le 11 août 1718, qui s'acheva par une victoire totale de l'escadre britannique commandée par l'amiral George Byng.

17 Lettre de M. de Court à Maurepas, 28 septembre 1734 (AN, Marine B<sup>4</sup> 42, f<sup>o</sup> 128-130).

Sicile ; il n'y a que la soldatesque qui est passable et les gardes de la marine qui sont bien instruits<sup>18</sup>.

On ignore si le monarque et son principal ministre firent preuve de plus de circonspection que le jeune secrétaire d'État, mais il est indéniable que la lettre de M. de Court reflétait bien l'état d'esprit d'une partie au moins du corps de la marine. On ne peut d'ailleurs qu'être frappé de constater à quel point son témoignage, pourtant rédigé « à chaud », s'accorde bien avec les « Observations sur la marine d'Espagne » qui furent présentées quelques mois plus tard au ministre par le chevalier d'Albert. Cet officier très expérimenté<sup>19</sup> venait d'être nommé, à l'âge de 48 ans, directeur du Dépôt de la marine, mais à la seule condition qu'il continuerait de naviguer. C'est pourquoi il avait pris part à la campagne de M. de Court et séjourné à Cadix en tant que capitaine en second du vaisseau le *Léopard*<sup>20</sup>. Peu de temps après avoir repris ses fonctions à Paris, il écrivit cette lettre à Maurepas :

Monseigneur,

J'avais porté hier au Dépôt, avec tous les autres papiers que j'eus l'honneur de vous montrer, quelques observations sur l'état présent de la marine d'Espagne, que j'ai fait copier et extraire du journal de ma dernière campagne. J'ai tâché, étant sur les lieux, de m'instruire à fond et des détails de cette nouvelle marine, qui par son union avec la nôtre, m'a paru mériter une curiosité exacte et même rigoureuse. Je comptais en vous présentant mes remarques avec confiance, vous donner des preuves de mon zèle et de mon attachement, qui est au point qu'il doit être. Le travail du Dépôt me fit oublier mon mémoire, dont je ne me suis ressouvenu qu'aujourd'hui. Je le laisse avec cette lettre au sieur Buache, pour qu'au cas que vous ayez le loisir ou la curiosité de le lire, il ait l'honneur de vous le présenter, après quoi si vous l'approuviez, il restera au Dépôt avec l'historique et le détail des forces navales des nations voisines<sup>21</sup>.

On ne peut s'empêcher de penser que cet « oubli » pouvait venir fort à propos pour éviter au chevalier d'avoir à subir de vive voix le désaveu du ministre, puisqu'il s'apprêtait à repartir pour Toulon, où il devait prendre le commandement de la frégate l'*Aquilon* qu'on armait pour une campagne de

18 « Feuille du roi », octobre 1734 (AN, Marine B<sup>1</sup> 59, f<sup>o</sup> 134).

19 Charles-Antoine d'Albert du Chesne (1686-1751) avait déjà en effet une longue carrière derrière lui : entré au service en 1703, promu lieutenant de vaisseau en 1707, il avait servi quelques années dans la Compagnie des Indes après la paix, avant de réintégrer la Marine royale et d'être successivement promu lieutenant de vaisseau en 1727, puis capitaine de vaisseau en 1731.

20 Il est vraisemblablement l'auteur du journal de bord du *Léopard* conservé aux AN, daté de 1734 (Marine B<sup>4</sup> 42, f<sup>o</sup> 138-176).

21 Lettre de M. d'Albert du Chesne à Maurepas, 26 mars 1735 (CUL, Maurepas collection, 2.015).

six mois dans le Levant : cela donnait à Maurepas, qui n'était pas rancunier, tout le temps nécessaire pour oublier la contrariété que M. d'Albert prévoyait peut-être qu'il manifesterait à la lecture de son mémoire. Il n'est pas impossible en effet que le ministre, encore tenu à l'écart du Conseil, ait alors senti la nécessité de se montrer plus prudent à l'égard de l'alliance espagnole, qui de toute évidence était chère au cœur de Louis XV et du cardinal de Fleury, et qu'il se soit par conséquent montré beaucoup moins réceptif aux critiques formulées dans le corps à l'encontre de la marine de Philippe V. Il est d'autant plus permis de le penser que, si l'on prend au mot les dernières lignes de la lettre d'accompagnement du chevalier d'Albert, la présence des « Observations sur la marine d'Espagne » dans les papiers privés de Maurepas<sup>22</sup> signifierait qu'il les désapprouva, ou du moins qu'il préféra les garder par-devers lui, plutôt que de les faire enregistrer au Dépôt de la Marine, où elles eussent dès lors été consultables. Une telle censure n'aurait rien de bien étonnant car, à côté d'observations méticuleuses sur l'aménagement des arsenaux, la situation des ports, la construction navale et l'organisation administrative et militaire de la marine espagnole, ce mémoire est rempli d'attaques *ad hominem* et de récriminations à l'égard de ces alliés qu'on s'irrite fort de découvrir aussi fiers et pleins de préjugés que soi ! Il faut donc prendre ce document pour ce qu'il est. Sans doute s'agit-il d'un témoignage à charge, et qui s'en défend mal, mais en cela, précisément, il est représentatif du regard porté par la majorité des officiers du corps sur cette « nouvelle marine d'Espagne » qu'il leur faut maintenant envisager comme une alliée dans l'hypothèse de plus en plus probable d'une nouvelle guerre avec la Grande-Bretagne. D'un autre côté cependant, c'est le fruit, non d'une dissertation érudite, rédigée dans un bureau, mais d'une véritable « enquête de terrain », menée avec sérieux et minutie par un homme du métier, expérimenté et instruit, dont les talents avaient été distingués par un ministre qui s'y connaissait en la matière.

22 Longtemps conservés par ses descendants, les archives privées du comte de Maurepas ont été vendues aux enchères à New York en 1962. La majorité du fonds fut alors acquise par l'université de Cornell, où ces documents, au nombre de 694, sont depuis conservés au Rare & Manuscript Department de l'Olin Library, sous le nom de « Maurepas collection » ou de « Maurepas papers ».



On peut juger par le détail de ce qui s'est passé pendant notre séjour à Cadix avec les divers commandants de terre et de mer, et par celui des refus de salut si souvent répétés, que l'ancienne prévention des Espagnols contre les Français n'est pas encore éteinte. Le déni du salut, dans les rades comme à la mer, de la part des officiers de moindre grade, commandant les plus petits vaisseaux d'Espagne, a été poussé même au point de ne pas vouloir saluer de la voix en passant à portée et sous notre pavillon de contre-amiral, quoique l'usage ait établi comme un droit cette politesse qu'on ne refuse qu'aux nations ennemies. Sans entrer dans l'examen des raisons politiques du gouvernement présent d'Espagne, de sa jalousie, ou prévention peut-être, contre notre nation, malgré l'inclination toute française de son roi, il n'est pas possible de ne pas s'apercevoir sur les lieux que les Français y sont peu favorisés, quoiqu'ils y soient employés dans tous les différents établissements, par terre et par mer, et surtout dans ceux qui demandent du détail ou de l'industrie.

Nous avons eu lieu de croire que des intérêts différents causaient cette méfiance des Espagnols, et nous avons été témoins aussi qu'occupés uniquement des conquêtes en Italie, on a dégarni l'Espagne de ses troupes et de son argent, la plupart de ses côtes et de ses frontières restant sans défense et presque abandonnées, et que ceux qui gouvernent paraissent ne vouloir suppléer à ces manquements que par un ton de hauteur et de confiance extrême en leurs propres forces, qui est trop du goût de la nation, pour qu'elle ne soit pas par ce moyen contenue dans le devoir ; quoique dans le fond les grands et les petits nous aient parus également outrés et mécontents.

Leur nouvelle marine, commencée par le cardinal Alberoni, mais l'ouvrage seul de M. Patiño, à présent ministre, qui y était dès lors employé dans la place d'intendant des vaisseaux à Cadix, nous fournit un exemple de leur confiance peu fondée. Ils la regardent aujourd'hui comme jadis Philippe II sa prétendue Invincible [*sic*], et paraissent persuadés que les Anglais, maîtres des mers depuis plusieurs années, n'osent plus y paraître, depuis l'apparence d'armement de leurs vaisseaux ; ils content [*sic*] en être à présent la plus redoutable puissance.

Ce nouveau corps est établi sur le modèle du nôtre. Il se conforme, quoique très imparfaitement, à nos usages, et a ordre de suivre nos seules ordonnances. Devenu notre émule, presque avant que de naître, ceux qui le composent nous ont marqué leur jalousie, au lieu de chercher à s'instruire. On ne saurait cependant soupçonner que nous ayons conçu d'eux de la jalousie, non plus

23 « Observations sur la marine d'Espagne, extraites du journal de la campagne de 1734 », M. d'Albert du Chesne, 1735 (Cornell University Library, Maurepas collection, 9.016).

que les autres puissances maritimes, de la crainte ; ainsi je déduirai, sans que mon témoignage doive paraître suspect, tout ce dont j'ai pu m'instruire sur l'existence, l'ordre et l'état de ce nouvel établissement, dans lequel il paraît en général que son fondateur a cherché à s'éblouir, ou à imposer aux autres par l'apparence du grand, plutôt qu'à jeter les fondements solides pour sa durée et sa force réelle.

En commençant par leurs [*sic*] corps d'officiers, il n'en reste plus aujourd'hui de leur ancienne marine, qui consistait autrefois en quelques étrangers, gens du métier, et très peu d'Espagnols naturels qui, sans goût ni expérience de la mer, sacrifiaient quelques années dans le commandement des galions, pour y faire une prompte fortune, s'établir quelquefois dans les Indes, ou revenir en jouir dans leur pays.

Les principales charges ou commandements étaient donnés à des particuliers qui n'exerçaient point le métier ; leur crédit les y avait placés, pour jouir des honneurs, émoluments considérables, et souvent par extorsions sur ceux qui revenaient des Indes. Telle était la charge de capitaine général de la mer, dont défunt don Pedro de Losrios Fernanougués<sup>24</sup>, grand d'Espagne, chevalier de la Toison, mort depuis 2 ans, avait hérité de son père ; charge que les Espagnols regardaient au niveau des nôtres de vice-amiraux, et qui était unique. Quoique ce dernier eût servi sous M. le comte de Toulouse, sur nos vaisseaux, qu'il y eût obtenu le grade de capitaine, lorsqu'on voulut mettre en exécution le projet nouveau d'établissement de marine, sur le pied d'un service réglé dans lequel on ne parviendrait aux honneurs et au commandement que par les grades et par le mérite, on crut [ne] devoir conserver à don Pedro, qui exerçait cette ancienne charge, que les honneurs militaires, les émoluments et droits pécuniaires, sans qu'il se pût mêler en rien de la nouvelle marine, qui n'est commandée, depuis qu'elle a pris une forme certaine, que par ses généraux, dont elle foisonne déjà. On prit dans le commencement quelques officiers de la marine de France, qui commandèrent des vaisseaux espagnols avec la permission du roi, pour aller dans la mer du Sud, ou sur les côtes de Carraque, tant pour escorter les flottes d'argent que pour agir contre les interlopes ; ceux de ma connaissance étaient MM. de Martinet, de La Jonquière, etc. Ils parvinrent aux grades d'Espagne, le premier y ayant eu le grade de chef d'escadre, en même temps que celui de simple lieutenant en France. On leur associa un nombre d'officiers espagnols, dont plusieurs gens de qualité, qu'on désira d'y placer dès ces temps-là, et tout

24 Ici, M. d'Albert semble faire une confusion entre don Francisco Fernández de la Cueva y de la Cueva (1666-1733), capitaine général de la mer, et don Pedro de los Rios, comte de Fernán-Nuñez (1677-1734), capitaine général des galères (Francisco de Paula Pavía [dir.], *Galería biográfica de los Generales de Marina*, Madrid, Imp. F. García y D. Caraver, 1873-1874, t. I, p. 541 sq.)

ce qu'on put rencontrer de sujets de toute nation, qui commencèrent ce premier établissement.

Le cardinal Alberoni l'avait si fort enflé en 4 jours, qu'il le crut en état de soutenir son entreprise de Sicile, et de prêter le collet en 1718 aux vaisseaux anglais, projet qui eut le succès tel qu'on devait l'attendre de gens sans expérience, sans équipages ameutés, enfin d'un corps formé de pièces rapportées, et très mal cousues ensemble. L'honneur de ces marins reçut, par leur misérable défense, un échec aussi considérable que la perte du roi d'Espagne fut grande, puisque tous ses vaisseaux furent pris devant Syracuse, et conduits par les Anglais au Port-Mahon ; M. de Cartagnette<sup>25</sup>, ancien marin, qui les commandait, voulut se défendre, mais il fut très mal secondé, et presque abandonné par la pluralité des capitaines et des équipages.

Le marquis Mari<sup>26</sup>, Génois de nation, qui s'était engagé et avait fait son marché avec l'Espagne en 1713 aux conditions qu'il aurait le grade de chef d'escadre, dont il faisait les fonctions en commandant 4 vaisseaux espagnols au siège de Barcelone en 1714, se trouva dans cette déroute, de laquelle il ne sauva que sa vaisselle ; il n'en est pas moins devenu l'ancien lieutenant général et a commandé longtemps le corps, il y a gagné de grandes sommes dans ses voyages des Indes, ou par ses appointements, il partit il y a deux ans pour son pays, d'où on compte qu'il ne reviendra plus, quoiqu'il conserve son rang ; il a peu de réputation, point de connaissance de métier, qu'il a commencé tard et qu'il n'a pas appris depuis.

Le second et le troisième lieutenants généraux sont MM. Corneço<sup>27</sup> et Pintao<sup>28</sup>, l'un et l'autre retournés depuis peu vers les côtes de Galice ou de Biscaye, leur patrie à ce que je crois, l'un marin ancien, assez bon à ce qu'on dit, mais dans la caducité ; l'autre n'ayant de connaissance que du commerce des galions, fut transporté d'emblée chef d'escadre, sans mérite et sans naissance, et fut au retour de son voyage des Indes fait lieutenant général ; on m'a assuré que M. Corneço et lui étaient revenus très riches de pareils voyages, mais que l'un et l'autre étaient regardés aujourd'hui comme hors de service ; on ne compte plus sur eux, non plus que sur M. Mari, quoiqu'ils occupent encore les 3 premières places.

La Cour a fait depuis peu trois autres lieutenants généraux, dont M. Don Blas de Lesso<sup>29</sup> se trouve l'ancien, et celui qu'ils regardent comme le meilleur marin, et le plus capable, il est né dans la Biscaye espagnole, de naissance commune et

25 Don Antonio Gaztañeta (1656-1728), lieutenant général (*ibid.*, t. II, p. 2 sq.).

26 Le marquis de Mary (1680-1742), lieutenant général (*ibid.*, t. II, p. 423 sq.).

27 Don Francisco Javier Cornejo (1669-1750), lieutenant général (*ibid.*, t. I, p. 377 sq.).

28 Don Manuel Lopez Pintado y Almonacid, plus tard marquis de Torre-Blanca (1677-1745), lieutenant général (*ibid.*, t. III, p. 555 sq. ; t. IV, p. 329 sq.).

29 Don Blas de Lezo y Olavarrieta (1689-1741), lieutenant général (*ibid.*, t. II, p. 365 sq.).

sans bien de patrimoine, il a commencé à servir en France, garde de la marine en 1703, eut la jambe emportée au combat de 1704 sur le vaisseau de M. le comte de Toulouse, fut fait enseigne en 1705, et y a servi jusques au temps qu'il s'offrit et fut présenté par nos officiers qui s'engagèrent comme je l'ai dit, avec permission du roi, au service d'Espagne, [ce qui] lui attira une espèce de confiance, qui lui facilita un prompt avancement, ses voyages dans les îles occidentales et surtout à Pérou, où il a resté commandant 3 ou 4 navires contre les interlopes à la fin de la dernière guerre, lui ont donné les moyens de s'enrichir, et d'épouser à Lima une femme encore plus riche ; son opulence l'a enhardi à prendre avec la Cour à son retour, le ton de quelqu'un qui se croit nécessaire, il a fait en conséquence son marché avec le Premier ministre, qu'il a obligé de le joindre et de le mettre comme l'ancien à la tête des 2 lieutenants généraux qu'il avait nommés.

290

Ce premier ou quatrième officier général se trouve par là commandant de la marine, qu'il gouverne despotiquement, ayant accoutumé la Cour à lui mettre le marché à la main, il prend sur lui d'en exécuter ou suspendre les ordres, il est peu aimé dans son corps, et garde peu de mesure avec le gouverneur de Cadix, et autres commandants de terre, qu'il ne voit point ; on croit devoir le ménager, avantage qu'on peut avoir acquis à bon marché, lorsqu'on n'a que des compétiteurs qui n'ont rien fait, et peu vu ; celui-ci au combat naval près, n'a trouvé aucune occasion au service d'Espagne, qui ait pu le faire connaître, il a presque toujours navigué dans les Indes espagnoles, il passa les troupes et commandait l'armée navale à l'expédition d'Oran, il commande aujourd'hui celle qui sert à ce que disent les Espagnols d'épouvantail aux Anglais, dans leur Pontal ; le souvenir de son service en France le blesse, quoiqu'il doive sa fortune à cette circonstance, il parle en termes magnifiques de la force des vaisseaux, équipages, et de tout ce qui regarde la nouvelle marine qu'il commande, il soutient la dignité de son grade sur le même ton. C'est à lui que nous avons attribué avec justice, tous les dénis de saluts que nous avons ordre de demander et qu'on nous avait toujours rendus, sans que nous les eussions demandés, du grade inférieur au supérieur, aussi bien que le manquement de politesses dues en passant devant le pavillon de notre général. Nous avons cru aussi qu'il avait inspiré son esprit avantageux au plus grand nombre de ceux de son corps. Notre général et nous tous l'avons cependant prévenu lui et les siens et avons vécu avec les égards et apparences d'amitié qu'exige l'union des Couronnes, et la fraternité d'officiers de marine ; comme ils n'ignorent pas la façon de penser de leur roi, ils n'ont pas négligé de leur côté de paraître y répondre, et de remplir du moins la plupart des devoirs d'éclat ; plusieurs malgré leurs usages nous ont donné à manger, et ont vécu en société avec nous.

M. de Clavico<sup>30</sup>, qui commandait les 7 vaisseaux revenus de Naples, suit M. de Lesso dans le grade de lieutenant général. Il a servi par terre, où il a commandé un régiment. Il était chevalier de Malte, il a de l'esprit à ce qu'on dit, beaucoup de présomption, se donne pour un général en attendant qu'il en ait fourni des preuves, ses camarades assurent qu'il n'a d'autre exploit que d'avoir fait saluer un marchand malouin nommé Dugué, qu'il fit là-dessus la méprise de ce négociant avec notre lieutenant-général de ce nom<sup>31</sup>, pour lequel il ne doit avoir qu'un respect infini ; méprise plus digne de compassion que de colère, si comme on nous en a assuré, il en a fait part à sa Cour sur ce ton-là. J'ai parlé de sa conduite à notre égard en faisant mention de son arrivée dans le port. M. le chevalier Torrès<sup>32</sup> est le dernier lieutenant général, il nous a paru que c'était l'un de ceux contre lequel on parle le moins dans son corps. Il eut affaire il y a quelques années, commandant trois vaisseaux, contre trois vaisseaux anglais, ils se battirent puis se quittèrent, faisant leur route chacun de leur côté ; on nous parla diversement d'un combat aussi équivoque ; c'est du moins le seul parmi ces généraux qu'on nous ait dit s'être battu. Il commandait les galions qui se sont perdus l'hiver passé ; comme il a été fait lieutenant général à son retour, il y a lieu de croire qu'il n'y avait pas eu de sa faute, nous ne l'avons point trouvé ici, mais sur les relations qu'on nous en a fait, c'est peut-être le sujet duquel ils peuvent le plus espérer.

Le nombre des chefs d'escadre n'est pas à proportion des six lieutenants généraux, puisqu'il n'y en a que deux, l'un nommé M. Alderette<sup>33</sup>, qui commande les vaisseaux qui sont restés à Naples, il a servi longtemps par terre, où il est parvenu de soldat, et a été mis dans la marine depuis peu ; ce doit être un brave homme, qui ne peut être habile dans le métier de la mer : M. de Regio<sup>34</sup>, chevalier de Malte, est le second chef d'escadre, son frère aîné se nomme prince d'Elcampo Fiorito et grand d'Espagne, capitaine général par terre et fort bien à la Cour, son second frère<sup>35</sup> commande les galères d'Espagne, ils sont du royaume de Sicile, se sont attachés dès le commencement au roi Philippe V, qui les a tous comblés d'honneurs et de biens ; celui d'environ 40 ans est homme doux et sage, il a commencé à servir sur les vaisseaux en 1714 ou 15 ; il paraît s'attacher à son métier, dans lequel il peut

30 Don Miguel de Sada y Antillón, comte de Clavijo (1676-1764), lieutenant général (*ibid.*, t. I, p. 421 sq.).

31 Il s'agit bien sûr de Duguay-Trouin (1673-1736).

32 Don Rodrigo de Torres, plus tard marquis de Matallana (1687-1755), lieutenant général (*ibid.*, t. II, p. 427 sq.).

33 Don Gabriel Pérez de Alderete, marquis de Casinas (?-1739), chef d'escadre (*ibid.*, t. I, p. 297 sq.).

34 Don Andrés Reggio y Branciforte Saladino y Colonna (1692-1780), plus tard lieutenant général (*ibid.*, t. III, p. 263 sq.).

35 Don Miguel Reggio, frère du précédent (?-1737), lieutenant général des galères (*ibid.*, t. III, p. 259 sq.).

espérer d'y remplir longtemps les premières places, c'est le seul qui fasse quelque dépense et qui sauve les apparences de vivre selon son rang.

La diminution des chefs d'escadre sur 6 lieutenants généraux, prépare à la réduction des places de capitaines de vaisseaux, dont il n'y a que 8 ou 9 en tout, en comptant même M. le chevalier Pizarro<sup>36</sup>, M. Giraldin<sup>37</sup>, et un 3<sup>e</sup> qui en a reçu les commissions pendant notre séjour.

La plupart de leurs plus gros vaisseaux sont par conséquent commandés par des capitaines de frégate, dont le nombre peut aller de 45 à 50 ; épargne d'hommes et d'appointements peu décente dans un corps que l'on veut rendre si brillant ; le surplus de leurs officiers sont lieutenants de vaisseau, lieutenants de frégate, enseigne de vaisseau, enseigne de frégate, en beaucoup plus grand nombre et en conséquence de l'esprit d'épargne du ministre. Ces officiers de tous grades sont au nombre de 300, généraux compris, dont plusieurs gens de condition, quelques-uns de noms connus et surtout plusieurs chevaliers de Malte, qui ont appris leur métier sur les vaisseaux de la Religion, c'est ce qu'ils ont de meilleur, qui fait leur principale force et se rendra vraisemblablement dans peu le parti dominant dans ce corps, même sur les Biscayens (qui ont pour chef M. Don Blas, dont la partie fournit à l'Espagne les meilleurs matelots et presque les seuls marins sur lesquels elle puisse compter), ils ont plusieurs étrangers, français, irlandais, dont la plupart ne doivent pas espérer d'avancer, et quelques gens de fortune, dont peu du métier.

L'établissement de 36 compagnies d'infanterie pour servir sur les vaisseaux ou à terre dans les ports, ou dans leur parc, de 100 hommes chacune en temps de paix, et de 120 hommes présentement, sont d'une grande ressource pour eux, les lieutenants de vaisseau en sont capitaines, comme chez nous, et les enseignes, lieutenants, chaque compagnie n'a que ces deux officiers ; mais par ce moyen, il s'est introduit du moins la moitié de ces officiers, c'est-à-dire 36, qui ont suivi leurs compagnies, et n'avaient servi que par terre ; quelques autres officiers de terre se sont par crédit ou par adresse introduits parmi le nombre de ces nouveaux marins, ce qui n'a pas été nuisible au bien du service, puisque la plupart des officiers de terre avaient du moins l'avantage sur les autres de connaître un peu la guerre et l'ordre du service ; les premiers ne sauraient même se plaindre qu'on leur ait fait injustice dès qu'on a été forcé d'augmenter aussi promptement leur nombre ; ils sont presque tous à présent au niveau pour la science du métier.

<sup>36</sup> Don José Pizarro (1689-1762), plus tard lieutenant général (*ibid.*, t. III, p. 187 sq.).

<sup>37</sup> Il s'agit d'un officier français passé au service de la marine d'Espagne, nommé « Girardin », « Gérardin » ou « Giraldin », dont le patronyme semble avoir été hispanisé en « Don Nicolás Gerardino ». Il était le capitaine de pavillon de don Navarro et commandait le *Real Felipe*, armé de 114 canons, lorsqu'il fut mortellement blessé au combat du cap Sicié, le 22 février 1744.

Leurs soldats mêmes, qui sont depuis quelques années toujours embarqués, sont devenus à demi matelots, plusieurs des leurs montent aux voiles, vont prendre des ris, et suppléent en quelque façon au manquement des matelots ; ce secours monte aujourd'hui à 4 320 hommes, et suffit presque avec les officiers marinières pour caréner leurs vaisseaux et les mettre en rade ; cette soldatesque a pour inspecteur un maréchal de camp des armées de terre, homme de réputation, ils ont une compagnie de bombardiers sur le modèle des nôtres.

La compagnie des gardes de la marine est de 150, fort belle jeunesse, dont la plupart de la meilleure noblesse, et grand nombre de chevaliers de Malte, on a grand soin de les instruire pour la guerre et pour la marine, ils ont des maîtres et sont à l'instar de nos compagnies des gardes de la marine, leur commandant est lieutenant général par terre, et est à la Cour. Le lieutenant nommé M. Marin, homme d'esprit et de mérite, est brigadier des armées par terre, il reste à Cadix aussi bien que l'enseigne, qui est capitaine de vaisseau, nommé M. Navarre<sup>38</sup>, homme de mérite et habile ; cette troupe est peut-être ce qu'il y a de mieux établi et de mieux soutenu, leur école est à ce qu'on nous a dit plus forte pour la géométrie et science de la guerre que pour la marine, qu'ils n'apprennent guère mieux lorsqu'ils sont embarqués, par la négligence des capitaines, ou bien par la difficulté de pouvoir suffire à tout, sur des navires où le bon ordre ne saurait être encore établi, et dans lesquels ceux qui obéissent aussi bien que ceux qui commandent sont pour ainsi dire encore dans l'enfance ; la confiance de la nation, qui croit tout savoir, pourrait être un obstacle qui retarderait leur progrès dans la science de la mer. Les appointements de tout grade sont à peu près comme chez nous, hors pour leurs tables à la mer, qui ne sont payées aux capitaines que suivant notre ancien usage.

On les paye peu régulièrement, il leur est souvent dû plus de deux années ; lorsqu'ils sont nommés pour aller à la mer, on leur paye communément ce qui est dû du vieux, raison pour ne pas employer ceux auxquels on doit le plus, lorsqu'ils ne sont point appuyés. On nomme pour les voyages de l'Amérique ceux qu'on veut favoriser, récompenser ou enrichir ; aussi n'ont-ils tous que ce seul point de vue, un capitaine gagne ses 50 et 100 mille piastres dans un seul voyage, aux dépens souvent du service, et des particuliers allant et revenant des Indes ; se peut-il qu'ils ne courent pas après cette faveur ; que la Cour accorde suivant son bon plaisir ; moyennant quoi ceux qui en sont favorisés, revenant trop gras, négligent le métier, et bravent la Cour, qu'ils payent d'ingratitude. Les autres meurent de faim, et ne sont occupés que du but d'obtenir un voyage,

38 Don Juan José Navarro, plus tard marquis de la Victoria (1687-1772), devenu capitaine-général de la marine (*ibid.*, t. III, p. 871 sq.).

pour pouvoir se passer d'un service injuste ou ingrat. Ces deux extrémités de misère ou d'opulence pour l'officier général étant très préjudiciables au service. Leurs armements dans la Méditerranée ont été fréquents depuis quelques années, à cause de l'entreprise d'Oran, et des divers projets en Italie, mais ils n'y vont qu'avec répugnance, et point du tout contre les Algériens et Barbaresques, leurs ennemis perpétuels, qui font journellement des prises et des esclaves sur leurs côtes, et presque sous leurs yeux ; dégoût qu'ils souffrent avec une patience qui leur fait peu d'honneur, parce qu'il n'y a rien à gagner ; il faut croire que l'émulation les fera agir à l'avenir, jusqu'à présent il n'est que trop certain qu'ils les ont évités, et n'en ont pas pris un seul vaisseau.

Le nombre de leurs navires est aujourd'hui de 38 vaisseaux de ligne, dont un à trois ponts, de 114 canons, le plus grand peut-être qui ait été construit, très beau vaisseau, auquel on [n']a rien épargné ; ils ont deux autres vaisseaux de 76 ou 80 canons, dont celui nommé l'*Élisabeth* est l'un des plus grands et des plus beaux de son rang[<sup>7</sup>], de 70 canons, 28 de 66 à 50, dont tous peuvent entrer en ligne, 8 frégates, la plupart petites et mauvais bâtiments, et 4 galiotes à bombes, construites cette année.

Leurs navires en général sont forts de bois, percés un peu près, plusieurs sont beaux et bons, ils les disent bons voiliers, ils ont trois ou quatre constructeurs français, bons, et deux du pays, qui se sont acquis de la réputation, plusieurs de ces navires ont été construits à La Havane, où les bois sont très bons et en quantité, ils les ont eus par là à grand marché ; ils en ont construit aussi dans leurs ports, sur les côtes de Galice et de Biscaye, comme St. Andero, le Passage, le Ferrol : les bois de construction sont dans ces pays abondants et bons, aussi bien que ceux des environs de Cadix, depuis cette ville jusqu'à celle de Grenade, ces bois ont été employés à la construction de tous les navires faits ou raccommodés dans ce port ; les Espagnols content que les seules forêts d'Andalousie et de Grenade suffiraient pour la construction de 100 vaisseaux de ligne.

Suivant leur projet, Cadix doit être leur principal port et département de marine, leur dessein est d'en avoir deux moindres, l'un au Ferrol, côte de Galice, port qu'ils disent admirable, quoiqu'il leur ait été inconnu pour ainsi dire jusques aujourd'hui ; on peut l'aborder avec sûreté par toute sorte de vents, hors par un seul, pour lequel leur port de La Corogne sert d'abri. Il y a quelques magasins de finis dans ce département, et d'autres commencés, aussi bien que quelques ouvrages pour sa défense ; plusieurs de leurs navires doivent y aller désarmer à la fin de cette année, pour en ramener leurs matelots de ces cantons ; leur troisième département doit être à Carthagène, dans la Méditerranée, port très bon aussi, dont la situation heureuse pourrait fournir de quoi en faire, et sans grands frais, l'un des meilleurs de cette mer, il n'y a dans ce dernier aucun vaisseau encore.



Celui de Cadix est le seul par conséquent où résident aujourd'hui leur marine et tous leurs navires, quoique leur parc ou arsenal soit à peine commencé ; le séjour d'une ville comme Cadix est peu convenable pour un département de marine, il est dangereux pour l'éducation de la jeunesse, extrêmement incommode et coûteux pour tous en général ; séjour [qui] ne peut que fournir matière à des disputes fréquentes, dans une ville aussi importante, où dans les temps ordinaires il y a 10 mille hommes de garnison ; on remédierait pourtant avec facilité à cet inconvénient en établissant département au village de Port Réal, et le joignant au parc, qui n'a nulle dépendance des capitaines généraux et gouverneurs de terre.

Le parc, qu'ils nomment le [*sic*] Carraque, a été placé dans le fond du Pontal, du côté de Port Réal, le long du canal qui ferme l'île de Cadix, jusqu'au pont de Suasse, quoique ses magasins ne doivent pas occuper, suivant leur projet, toute l'étendue de ce terrain, sa juridiction ou pour mieux dire celle de la marine ; indépendante du capitaine général, qui réside à Ste Marie, et du gouverneur de Cadix, qui commande dans son île, commence à l'ouvert du canal, du côté de Port Réal, jusqu'au pont, avec une certaine étendue séparée par des limites qu'on y a placées.

La plupart des connaisseurs auraient voulu placer cet établissement au Trocadéro, lieu spacieux, près les forts de Matagorde et de St. Louis, et entre le Pontal et le port, dans lequel se trouve un canal où sont actuellement les vieux galiots, sur un terrain élevé et fermé, susceptible par sa grandeur et situation, de recevoir sans le secours des pilotis et sans grande dépense, toutes les formes qu'on aurait voulu lui donner, pour canaux et magasins de toute espèce ; lieu à portée également de tout, et où, quoique hors de l'île de Cadix, on aurait pu aborder, même pendant les plus fortes médines, vent extrêmement commun, et qui souffle avec tant de violence qu'il interrompt tout armement de vaisseaux, quelque pressé qu'il soit, on aurait pu alors en cas de besoin y passer à l'aide d'un cordage qu'on aurait porté du fort de St. Laurent à celui de Matagorde. M. de Patiño n'objectait à ces raisons que la crainte du bombardement, le passage des vaisseaux entre la ville et le fort de Ste Catherine n'étant pas assez étroit ni défendu suffisamment pour empêcher l'approche des galiotes ; à quoi pourtant il y aurait eu moyen de remédier par un fort, ou simple batterie, sur les Porques ou sur le Diamant, et autres voies. Peut-être que cet avis reçut son exclusion par don Pedro de Losrios, qui le proposait, le ministre, alors intendant, ne l'aimant pas.

On commença la Carraque dans le lieu où elle est, éloignée de près de 3 lieues de l'endroit d'où les vaisseaux peuvent être en parage pour doubler la pointe de St. Sébastien pour sortir de la baie, on a eu à travailler sur un terrain bas, que les marées des équinoxes inondaient absolument, le fond du canal qui la

borde, et par lequel seul on peut y aller est vase molle et gluante, qui en bouche presque le passage, par lequel les galions de 100 canons entraient et pouvaient aller armés, il n'y a pas 100 ans, s'amarrer sur les arches du pont de Suasse, qui est à plus d'une demi-lieue dans ce canal ; au lieu qu'aujourd'hui les moindres vaisseaux ne sauraient entrer du Pontal devant la porte du parc, qui est vers le commencement du canal, ni sortir de ce canal par le Pontal, qu'avec leur lest, les gros vaisseaux n'en peuvent conserver qu'une partie, leur armement ne se fait par là qu'à une lieue des magasins, occasion à des grands frais, à des accidents et à des retardements certains.

Il leur a fallu relever et soutenir ce terrain à l'aide des pilotis, sur lesquels ils ont élevé des murailles qui se croisent pour soutenir un remplissage de terre, pierres et vase, qu'on jette dans le moment qu'on la retire, avec des cure-ports, laquelle par leur bonheur se pétrifie, pour ainsi dire, et forme leur terrain en creusant et nettoyant leur canal. Ils ont par ce secours commencé avec moins de peine un quai devant la porte du parc, qui se prolonge, et dont la pointe s'arrondit en suivant le canal qui monte vers le pont de Suasse, ils doivent le relever, ce qui n'est pas fini encore, deux pieds plus haut que ne montent les marées des équinoxes, et former sur l'angle dans l'arrondissement une batterie de canon qui les garantira de l'inondation plus que des insultes des ennemis, si par malheur pour eux, il en venait à ce point-là. Cet ouvrage est suffisamment élevé à présent pour les garantir des grandes malines.

Ils ont des magasins pour plusieurs vaisseaux, un magasin général, un parc d'artillerie, les maisons du capitaine de la Carraque, et de l'intendant ; quelques hangards et plusieurs huttes pour mettre les soldats et travailleurs à couvert, des forges, etc., mais quoiqu'ils aient dépensé déjà de fort grandes sommes, il n'y a pas la 50<sup>e</sup> partie, de leur aveu, de fait.

Ils carènt leurs vaisseaux dans un canal de traverse, peu profond, qu'ils ont creusé avec deux cure-ports, en façon que le vaisseau de 114 canons y est placé, et y trouve suffisamment d'eau en basse mer, divers canaux doivent entourer la Carraque, la couper, et servir à l'utilité et facilité des travaux d'un parc qui doit suffire pour tous leurs vaisseaux et davantage encore, suivant le plan joint à ce mémoire, mais dont ils ne sauraient voir la fin que par une dépense immense, quoiqu'ils ne comptent pas qu'il faille des quais des deux côtés de tous leurs différents canaux, sans quoi pourtant ils leur seront inutiles et leur dépenses en pure perte ; puisque ce qu'ils pourront ôter de vase par le moyen des cure-ports sera remplacé presque dans l'instant par celle des côtés ; il est à craindre même que s'ils négligent, comme ils ont fait jusqu'à présent, de fortifier par pilotis et quais les deux pointes qui forment le premier passage en entrant du Pontal, ce passage ne se comble au point qu'ils ne seront plus à temps d'y remédier, et que la vase ne les gagne sans ressource.

M. de Patiño a paru jusques aujourd'hui avoir extrêmement à cœur cet établissement. On y travaille toujours à grands frais, malgré les dépenses des armements extraordinaires, lesquelles dépenses montent beaucoup plus haut que dans les autres pays, la paye des moindres ouvriers étant de 40 sols de notre monnaie, et les plus fortes des principaux maîtres de 6 livres tournois par jour. On entretient à la Carraque, pour les différents travaux, tous les ouvriers charpentiers, calfats, menuisiers, forgerons, etc., les maîtres, tous les officiers mariniers nécessaires, pour l'armement des vaisseaux, à proportion du nombre qu'on en veut armer ; tous les matelots, autant qu'ils en peuvent ramasser, et un grand nombre de soldats de marine, tant pour la garde des différents postes que pour le travail ; tous ensemble y mangent, y couchent, ils y avaient pendant notre séjour plus de 800 personnes ; et en même temps beaucoup plus de besogne que d'ouvriers, les 25 ou 30 vaisseaux qu'ils avaient armés cette année étant une charge exorbitante et au-delà de leur force.

Mais en supposant que les travaux à faire fussent finis, et qu'ils n'eussent que peu de vaisseaux à armer, ils [ne] seraient pas moins obligés d'y payer et garder tous les officiers mariniers nécessaires pour l'armement et service de leurs navires, sans quoi ils se disperseraient et ils n'en trouveraient plus dans le besoin, la plupart étant étrangers, cherchant à vivre partout, si bien que pendant la cessation des paiements, le tout se disperse, en façon qu'il est très difficile et encore plus coûteux de les rassembler. Leur disette de matelots est encore plus grande, ils ont très peu de gens établis à Cadix, ou sur leurs côtes, qui le soient ou puissent le devenir ; ils sont par conséquent obligés de ramasser et de payer tout ce qu'ils en peuvent payer de toute nation, et de les garder sévèrement dans la Carraque, et lorsqu'ils les ont embarqués, de tenir toujours 4 sentinelles sur leurs ponts en rade, de crainte qu'ils ne leur échappent. Ils en trouvent facilement pour leurs voyages en Amérique, où tout Espagnol et autre veut aller, mais dont la plupart restent ou périssent en chemin, ou recueille de quoi se passer du travail.

Cet établissement de la Carraque est conduit par M. Bonet, capitaine du port et de leurs vaisseaux, il est français, né à Cassis en Provence, il a navigué et a été longtemps corsaire à Malte, où il a armé et commandé plusieurs vaisseaux, il y était marié, et a conduit depuis à Cadix sa femme et des enfants qui servent dans la marine, il est homme de mer, d'un grand travail, mais quoique intelligent et habile, il n'est pas possible qu'un homme qui a eu peu d'éducation et qui n'a travaillé qu'en petit, puisse suffire à une aussi forte besogne ; il a fait son marché et ne dépend que du Premier ministre, auquel seul il s'adresse, il a avec lui quelques officiers de port qu'il a choisis pour le soulager, et qu'il nourrit aussi bien que les officiers de garde et autres ayant le détail ou inspection sous lui ; son détail et son profit sont je crois proportionnés, il compte être fait officier général au premier jour ; le sieur Bonet a secoué le joug des officiers de plume dans

son parc, où rien ne se fait que par son ordre et sur ses billets, il est chargé seul des travaux du parc, de ses ouvrages et bâtiments, de sa conservation, radoubs, carènes et armements des vaisseaux, dont il répond seul jusqu'à ce qu'il les ait fait remettre dans le Pontal, entre les mains des généraux ou capitaines nommés pour les commander, sans qu'ils aient rien à y voir auparavant ; cette confiance en quelqu'un qu'on croit intelligent paraît peut-être nécessaire pour former un établissement, mais une pareille autorité dans la suite, et un aussi grand détail séparé de celui du commandant, ne pourrait que causer, à ce qu'il me paraît, du retardement et un préjudice considérable au bien du service.

M. Bonet paraît s'acquitter fort bien de ses différentes fonctions, à la dépense près, mal auquel on ne saurait remédier et qui est au point qu'on nous a assuré que la carène d'un seul navire coûtait jusqu'à 30 mille piastres, que les consommations de leurs vaisseaux étaient passées au triple des nôtres par le peu de liaison qu'il y a entre les diverses personnes chargées des différents détails et fournitures, ou par le peu de soin de ses nouveaux capitaines ou officiers mariners ; le capitaine du port m'ayant assuré qu'il n'y avait pas de vaisseau dans le Pontal, dont la plupart ne sont pas sortis, qui n'eût usé en 3 mois, 3 câbles et 3 jeux de voiles, qu'ils ont laissé pourrir ou gâter ; leur peu de soin et de précaution en général est si outré, que [le] même capitaine de port, nous montrant un vaisseau de 50 canons nommé l'*Incendio*, qu'il faisait caréner, nous assura qu'on l'avait renvoyé seul des Indes en Europe, avec 3 millions 500 mille piastres, ayant son grand mât pourri, presque tous ses principaux membres dans le même état, ou endommagés, un doublage de 5 à 6 années, pas un brin d'étoupe dessous entre ses bordages, ouvert presque de tous côtés, ses voiles pourries, en un état enfin dans lequel on n'oserait pas envoyer le moindre bâtiment sur nos côtes.

Les boulangeries et magasins des vivres, qui ne sont placés encore que sur le plan de la Carraque, en sont à présent éloignés et placés dans un lieu spacieux et commode du Pontal. La partie des vivres et des munitionnaires de leur marine est d'une très grande dépense, on nous a assuré que le roi devait aux fermiers 800 mille piastres, et qu'à cause de la dette il leur en payait presque le double de la valeur par année, les boulangers et la plupart des employés dans ces magasins sont français, aussi bien que dans leur parc. Il y a trois poudrières, à une distance raisonnable de ces magasins des vivres, bâties nouvellement avec toutes les précautions nécessaires, et un chantier pour la construction, assez éloigné dans le Pontal, en attendant que le tout soit réuni comme il doit l'être suivant le plan de la Carraque.

Ils tirent leurs canons de fer, dont ils ont la quantité suffisante pour leurs vaisseaux, et de même calibre que les nôtres, d'un lieu en Galice à ce que je crois, où ils ont établi une fonderie qu'ils tiennent aussi bonne que la nôtre de St. Gervais, ils sont un peu plus forts de matière, mais bons et à l'épreuve ;

les Espagnols tirent, à ce qu'ils m'ont dit, aussi de leur cru la plus grande partie de ce qui leur est principalement nécessaire.

On aura sans doute remarqué dans ma relation :

1. Ce qui manque dans le corps d'officiers, où il y a peu de sujets, peu ou point d'émulation ; point d'union, car ils se déchirent les uns les autres, d'une façon indigne, peu d'ordre et d'arrangement dans leurs armements pour ameuter leurs équipages, composés presque tous d'étrangers ; les inconvénients causés par l'intérêt dans leurs voyages des Indes, ou qui en sont la suite, mal d'autant plus grand qu'il les éloigne de toutes les autres campagnes, et surtout de la guerre contre les Algériens et Barbaresques, qui seule pourrait former leurs officiers et leurs équipages ; 2. le peu qu'il y a de fait dans leurs ports en magasins, arsenaux, et en total pour fournir et entretenir une aussi forte marine ; 3. l'extrême et exorbitante dépense, seul moyen employé jusques aujourd'hui, et dont la moindre diminution culbuterait la machine, en en détachant ceux que le seul intérêt y retient ; le 4<sup>e</sup> et le principal manquement, celui auquel il paraît impossible pour ainsi dire qu'ils puissent remédier, c'est celui des matelots, que le seul commerce peut entretenir, sans quoi le poids pour l'État est presque insoutenable ; les Espagnols n'en font aucun, pas même celui de leurs propres Indes, qui diminue plutôt qu'il ne leur fournit des sujets ; ils n'ont pas des pêcheurs suffisamment sur leurs côtes, ceux de Provence viennent pêcher à Cadix et dans les lieux où il y a à gagner, aussi n'ont-ils de ressource chez eux qu'en prenant de force quelques malheureux aux environs de Cadix, gens inhabiles, courte ressource d'ailleurs dans un pays dépeuplé ; leur côte de Galice et de Biscaye leur en fournissent, et leurs meilleurs ; leurs vaisseaux venant du Ferrol les leur amènent ; la Catalogne et Majorque en peuvent fournir aussi en petite quantité, mais non sans grande peine et dépense pour les transmarcher [*sic*] et payer à proportion du déplacement, le reste de leurs côtes de la Méditerranée est presque désert, les Barbaresques y font journellement des esclaves, peu de ceux qui se hasardent sur des bateaux leur échappent et ils rechassent même dans les terres la plus grande partie de ceux que la commodité des côtes y attirait. Cette disette de matelots me paraît le plus grand obstacle à surmonter, le plus habile ministre pourrait-il y suppléer ; d'ailleurs, marine sans commerce, commerce sans marine seront tôt ou tard culbutés, et doivent marcher en égalité et proportion, à ce que je crois, pour l'utilité d'un État bien gouverné.

Je crois devoir conclure encore de tout ce qui a été déduit qu'en cas de guerre contre les Anglais, ou puissances maritimes, nous ne devrions rien éviter avec plus de soin que de joindre nos vaisseaux avec les leurs ; la confiance et l'union, suivant leurs préjugés et les nôtres, se rencontreraient peu ; il serait inutile de s'en flatter. Leurs opérations passées ne prouvent que trop le peu de secours que

nous en retirerions ; quoiqu'il en pût arriver le bien viendrait d'eux et tout le mal de notre part, ainsi tout à perdre, rien à gagner.

Il paraîtrait convenable, et plus utile que chacun fît ses opérations à part, les leurs seraient déterminées par leurs intérêts, et ils auraient plus de besoin qu'ils n'en pourraient peut-être soutenir à défendre leurs côtes du Mexique, qui exciteraient sans doute pendant la guerre la cupidité des Anglais ; les Espagnols auraient le secours de leurs ports, dans des mers qu'ils doivent connaître. Ils demanderaient le nôtre au cas qu'ils en eussent besoin, ce qui nous mettrait alors dans une situation différente à leur égard ; de notre côté diverses escadres, quoiqu'en moindre nombre de vaisseaux que nos ennemis, et le secours des armements particuliers en course contre eux nous suffiraient pour leur nuire, et peut-être même pour détruire leur commerce, seul moyen de réduire cette nation dans le rang qu'elle doit tenir dans l'Europe [...].

DE L'ENTREPRISE SCIENTIFIQUE ET MÉMORIELLE  
 AU TRÉSOR HISTORIQUE : LA COLLECTION DE COPIES  
 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE ET SON ÉPOQUE

*Alexandre Jubelin*

L'étrangeté des caractères et de la forme des lettres, les fréquentes abréviations aujourd'hui désuètes, l'orthographe atroce et vicieuse propre à l'époque où il n'en existait pas de système stable et les termes de marine archaïques, ainsi que d'autres considérations semblables concernant les papiers anciens, font avancer dans les copies à un rythme très lent et haché, ralentissant les copieurs avant qu'ils ne parviennent à lire et à acquérir le sens de ce qu'ils doivent écrire<sup>1</sup>.

Cette description faite en 1790 par le jeune officier de marine Martín Fernández de Navarrete, chargé d'une mission dans les archives espagnoles, pourrait sans doute être reprise terme à terme par bien des historiens d'aujourd'hui, confrontés aux difficultés des documents des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles : difficultés paléographiques et lenteur de lecture ne se sont guère améliorées depuis. La conscience de cette difficulté surgit ainsi dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, et c'est pour remédier à ces difficultés, ainsi qu'à celles propres aux archives espagnoles (notamment le désordre et l'éparpillement) que la « commission Navarrete » est lancée par le pouvoir royal espagnol en 1789. Celle-ci s'inscrit dans un cadre idéologique plus général, qui vise à redonner du lustre à une marine espagnole désormais en retrait sur le plan européen – objectif porté par le ministre de la Marine d'alors, Antonio Valdés, et par le savant et marin José Mendoza y Ríos<sup>2</sup>, qui lancent dans cette perspective un projet de collecte d'information scientifique et technique à l'échelle européenne. Mais la porosité des différentes sciences

- 1 Lettre de Fernández de Navarrete à Valdés, 12 septembre 1790, AGMA, histórico, leg 4835 – cité par Julio F. Guillén Tato, « Cómo y por qué se formó la colección de manuscritos de Fernández de Navarrete », dans *Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*, Madrid, Inst. Histórico de Marina, 1946, p. XII.
- 2 Celui-ci, encore un jeune homme à l'époque (il est né en 1763), s'était déjà fait connaître par la publication d'un *Tratado de navegación* en 1787. Il devait devenir par la suite une référence sur les questions de calcul astronomique appliqué à la navigation (en proposant notamment une méthode originale de calcul de la longitude par les distances lunaires) – avant de s'installer durablement en Angleterre.

(notamment entre l'histoire et les nécessités des expéditions scientifiques), ainsi que son articulation au domaine politique de l'époque amènent rapidement à la constitution d'un volet historique à ce mouvement, qui se met en place autour de la personne de Fernández de Navarrete et de sa mission, laquelle s'étend jusqu'à en venir à constituer aujourd'hui (avec ses prolongements) l'une des sources historiques primordiales pour l'histoire de l'Espagne et de la mer à l'époque moderne<sup>3</sup>.

### UN PROJET SCIENTIFIQUE DEVENU HISTORIQUE

302

Lorsqu'en 1789, le ministre de la Marine Antonio Valdés répond favorablement à une proposition de José Mendoza y Ríos d'effectuer un voyage à travers l'Europe afin d'étudier les technologies maritimes des différentes puissances européennes (et notamment les chronomètres de marine), l'entreprise apparaît en pleine continuité avec la politique espagnole de rattrapage maritime au XVIII<sup>e</sup> siècle. Le plan, qui date de 1788<sup>4</sup>, vise en effet à partir parcourir l'Europe pour observer l'état des marines européennes, ainsi qu'au passage à constituer un routier général des côtes d'Europe, et surtout réunir et recopier différentes tables de navigation – enjeu crucial, dont Mendoza y Ríos allait devenir quelques années plus tard une référence<sup>5</sup>. Le projet se place ainsi tout à fait dans le prolongement, à trente ans d'écart, des entreprises de Jorge Juan et Antonio de Ulloa, eux-mêmes tout à la fois marins et scientifiques, qui avaient été commissionnés séparément par le marquis de la Ensenada, en 1748 et 1751, pour une mission d'observation semblable, en destination de l'Angleterre notamment<sup>6</sup>.

C'est alors que se produit le basculement qui fit passer un projet scientifique dans la logique des circulations d'information de l'époque vers une entreprise historique et mémorielle d'ampleur : avant de partir, José Mendoza y Ríos suggère au ministre Valdés d'ajouter à la bibliothèque des documents qu'il rapporterait de sa mission un volet historique touchant à l'histoire maritime de l'Espagne. Il s'agit alors d'impliquer « divers officiers de marine, avec un bagage

3 Ces fonds ont déjà été éloquentement décrits en espagnol par certains fonctionnaires du Musée naval de Madrid – et notamment par les travaux de Julio F. Guillén Tato et de Dolores Higuera Rodríguez, sur lesquels cette contribution s'appuie largement.

4 Lettre du 28 février 1788 de Mendoza y Ríos à Valdés, AGMAB, section « Archivo Histórico », leg. 4 835. Cité par Dolores Higuera Sánchez « La colección Fernández de Navarrete del Museo Naval », *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n° 53, 1995, p. 36-38

5 Notamment à travers sa *Colección de tablas para varios usos de la navegación*, parue en 1800, qui devient un ouvrage de référence rapidement traduit.

6 Voir dans le présent ouvrage l'article de Carmén Torres López, « Musées, bibliothèques et archives », p. 189.



d'humanités suffisant » afin, comme le résume Julio Guillén, qu'ils partent recopier partout où il le faudra en Espagne « les fonds manuscrits inédits que l'on pourra trouver dans les Archives royales comme dans des archives privées, qui soient dignes de la curiosité de l'érudit qui quelques années plus tard devrait rédiger l'*Histoire de la marine* qui faisait tant défaut, ainsi que pour servir de repères pour les capitaines qui partiraient en voyage d'explorations<sup>7</sup> ». Le projet a ainsi une perspective pratique immédiate : il s'agit d'établir un état des lieux fiable des différents voyages d'exploration espagnols du <sup>xvi</sup><sup>e</sup> siècle, quelque peu tombés dans l'oubli, afin de fournir une base solide pour les expéditions et projets ambitieux qui se profilent à l'horizon – au premier rang desquels l'expédition Malaspina, partie en 1788 pour parcourir les possessions espagnoles outre-mer. Et il s'augmente en outre d'une perspective d'exaltation de la marine espagnole, qui ne peut que plaire à Valdés, grand défenseur d'une synergie entre sphère scientifique et objectifs politiques<sup>8</sup>. Le projet historique peut dès lors prendre forme, assuré de financement par ses objectifs immédiats, et par son association avec une entreprise aussi stratégique pour la politique militaire espagnole que l'est le voyage européen de Mendoza y Ríos.

Il reste à trouver les hommes pour l'affaire, à la fois tenants de l'institution militaire et aptes à la tâche. Valdés et Mendoza y Ríos se tournent vers un jeune enseigne de vaisseau de vingt-cinq ans, expérimenté au combat sur mer depuis le début des années 1780 : celui-ci se trouve alors détaché à la compagnie de garde-marines de Carthagène pour un cursus scientifique avancé, et avait déjà fait connaître son goût pour les belles-lettres à travers sa présence sur la scène littéraire et poétique locale<sup>9</sup> Martín Fernández de Navarrete. Le texte de l'ordre royal du 15 octobre 1789 qui lui est adressé résume ainsi l'objectif de la mission :

Le roi ayant souhaité la formation d'une bibliothèque de la Science navale sur le conseil du capitaine de frégate Josef de Mendoza y Ríos, Sa Majesté a décidé que seraient rassemblés à l'intérieur de celle-ci les manuscrits relatifs à la marine qui existent dans les archives de Séville, de Simancas et du monastère royal [de

- 7 Julio F. Guillén Tato, « Cómo y por qué se formó la colección de manuscritos de Fernández de Navarrete », art. cit., p. ix. Guillén fait ainsi référence à divers projets éditoriaux en ce sens qui se multiplient dans la décennie 1780, comme celui d'un *Dictionnaire maritime* ou d'une grande *Histoire de la marine*, lancés notamment par un ami proche de Navarrete, José Vargas Ponce (voir infra), mais qui n'ont alors pas encore reçu d'assentiment royal.
- 8 Voir María Dolores Higuera Rodríguez, « El marino ilustrado y las expediciones científicas », *La marina de la Ilustración : ciclo de conferencias*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1988. p. 105-118.
- 9 Jesús Cañedo Fernández, « Martín Fernández de Navarrete, crítico literario, un joven marino y la literatura a finales del siglo xviii », dans Eugenio de Bustos (dir.), *Actas del Cuarto Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas : celebrado en Salamanca, agosto de 1971*, Salamanca, Universidad de Salamanca, t. I, 1982.

l'Escurial] ; et vous fait à cette fin mission de passer dans ces lieux, de reconnaître ces archives et de tirer des copies de ces dits documents.

L'ordre comporte par ailleurs le début des moyens matériels attachés à cette mission : pour l'heure, une simple double solde pour Navarrete augmentée de la prime d'embarquement, afin de pourvoir à ses frais courants et de rémunérer un copiste. Puis suit, treize jours plus tard, une lettre détaillée de Mendoza y Ríos<sup>10</sup> qui énonce les principales consignes devant diriger l'entreprise archivistique qui commence. Cette longue missive s'applique notamment à établir le contrôle<sup>11</sup> de l'activité de Navarrete, mais elle énonce aussi avec une précision étonnante les modalités de classement à adopter dans ces copies – indiquant par transparence l'état déplorable des fonds que Navarrete allait être amené à fréquenter :

304

Comme les papiers des différents corps de marine vous apparaîtront indifféremment, il est important que vous gardiez un ordre commode pendant que vous recopiez. Pour cela vous classerez ces papiers par articles, par exemple « Arsenaux » : vous devrez alors réunir toutes les ordonnances se rapportant à leur création et à leur évolution, ainsi que la liste des différents chefs, maîtres de construction, les règlements de maîtrise, etc.

Après un retard dû à l'état de santé vacillant de Navarrete, la mission se met en route à l'hiver 1790, vers le palais des marquis de Santa Cruz<sup>12</sup>.

#### UNE ENTREPRISE DE LONGUE HALEINE

Il convient de s'attarder sur cette dimension de pérégrination, intimement associée à la mission, qui montre l'extrême dispersion et l'absence totale d'archivage méthodique des documents relatifs à la marine à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle – absence de centralisation qui dénote aussi l'intense intrication de tout l'État et la noblesse espagnols avec les affaires de marine. Tout au long des lettres de Navarrete, on constate ainsi que les documents relatifs aux affaires maritimes proviennent d'une immense variété d'organismes (conseils royaux, Casa de Contratación, vice-royautés) et sont conservés dans un grand éventail de dépôts (des monastères royaux aux châteaux familiaux des grands amiraux, en passant par les bibliothèques de Madrid), souvent très éloignés géographiquement – et

<sup>10</sup> Conservée aux archives privées des marquis de Legarda, à Abalos – citée par Julio F. Guillén Tato, « Cómo y por qué se formó la colección de manuscritos de Fernández de Navarrete », art. cit., p. v-vi

<sup>11</sup> Par des rapports détaillés des copies effectuées tous les quatre mois, et adressés à Mendoza y Ríos en personne.

<sup>12</sup> Situé à Viso del Marqués, près de Ciudad Real, ce palais est d'ailleurs devenu aujourd'hui le siège des archives générales de la marine.

la mission Navarrete est amenée à sillonner littéralement la Péninsule de long en large, de Saint-Sébastien à Cadix.

C'est ainsi au cours des années 1791 à 1793 que la mission Navarrete bat son plein, allant de la Bibliothèque royale aux fonds d'archives particuliers. Celle-ci est parfois sollicitée pour des requêtes précises, confirmant encore une fois l'articulation de l'entreprise mémorielle et de soucis plus pressants : ainsi pour l'expédition Malaspina, il lui est demandé de rechercher dans les archives du duc de l'Infantado la relation de voyage de Lorenzo Ferrer Maldonado, qui fait état d'un prétendu passage du Nord-Ouest<sup>13</sup>, faisant la liaison par le Nord entre Atlantique et Pacifique – ce qui sera de fait un nouvel objectif assigné en plein milieu de la mission Malaspina, qui la fera monter jusqu'à l'Alaska. Mais le quotidien de la recherche se déroule sur un temps plus long, et on voit ainsi passer Navarrete et ses compagnons par les châteaux des grands protagonistes de l'aventure navale espagnole des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, qui avaient conservé les documents relatifs à leurs activités : Santa Cruz, Medina Sidonia, Villafranca ou encore le duc d'Albe. À quoi il faut ajouter les fonds publics comme les documents conservés au palais de l'Escorial ou à la Bibliothèque royale de Madrid, mais aussi les documents laissés par les jésuites expulsés en 1767 dans la bibliothèque de San Isidoro.

Navarrete est en cela épaulé par un personnel mobilisé à son service : après avoir réclamé dès 1790 de la main-d'œuvre supplémentaire par rapport à l'unique copiste que lui accordait l'ordonnance royale originelle (des hommes si possible formés au vocabulaire et aux soucis de la marine et émanant donc du ministère)<sup>14</sup>, celui-ci se voit adjoindre différents aides en 1790<sup>15</sup> puis 1792 lorsqu'il les demande – selon une promptitude bureaucratique qui ne laisse de surprendre, comme le note Dolores Higuera Rodríguez<sup>16</sup>. Au maximum de l'activité de la mission, sont ainsi à la tâche six personnes à plein temps<sup>17</sup>, supervisées et épaulées par Navarrete, qui n'arrête pas pour autant de mettre la main à l'ouvrage : l'omniprésence de son élégante écriture dans les copies montre qu'il prend sa part du travail – tout en s'occupant en parallèle d'acheter autant d'imprimés originaux qu'il le peut pour augmenter la collection. Il prend

13 C'est aussi l'occasion de découvrir la version originale du *Journal* de Colomb (utilisée et recopiée par Las Casas au XVI<sup>e</sup> siècle).

14 Lettre à Valdés du 2 juin 1790, cité par Julio F. Guillén Tato, « Cómo y por qué se formó la colección de manuscritos de Fernández de Navarrete », art. cit., p. x.

15 En 1790, son premier adjoint stable est José de Basterrechea, fonctionnaire au ministère, qui allait bientôt devenir le bras droit de Navarrete et le pilier de cette mission, jusqu'à assurer les fonctions de supervision lors des absences de Navarrete.

16 Dolores Higuera Sánchez « La colección Fernández de Navarrete del Museo Naval », art. cit., p. 48.

17 Rapport du 3 juillet 1796 de Navarrete sur les différents copistes à son service. Cité par Julio F. Guillén Tato, « Cómo y por qué se formó la colección de manuscritos de Fernández de Navarrete », art. cit., p. xxi.

même le soin – conformément aux instructions de Mendoza y Ríos – de vérifier toutes les transcriptions de ses subordonnés et contresigner toutes les copies pour éviter toute erreur, signe du souci permanent de l’exactitude dans la fixation de documents si importants.

#### LA CONSCIENCE D’UNE TÂCHE IMPORTANTE

Une autre dimension est en effet constante dans toute cette mission : l’extrême conscience de l’importance de la tâche entreprise, qui n’échappe à aucun des acteurs de l’aventure.

C’est tout d’abord le cas du côté des décideurs. Le ton en est donné dès les premières consignes de Mendoza y Ríos, qui ne laisse pas de doute sur le caractère stratégique de cette entreprise à ses yeux :

306

Afin qu’en aucun cas ne se gâchent les fruits de votre important travail, ni que se trouvent mises en échec les idées du ministère par l’usage sinistre que l’on pourrait faire de tels documents, il est de la plus haute importance que vous ne diffusiez en aucune manière vos travaux, et vous devez considérer indispensable qu’aucune de vos copies ne sorte de vos mains sous quelque prétexte que ce soit, et ne jamais satisfaire la curiosité d’autres sujets que ceux qui en seront autorisés par un ordre supérieur<sup>18</sup>.

On perçoit déjà ici une conscience du danger de l’utilisation qui pourrait être faite de ces archives, sans doute dans l’esprit de lutter contre ce que l’on nommera ultérieurement la « légende noire » espagnole. Mais surtout ces considérations replacent cette mission archivistique dans son contexte réel, à savoir la dimension politique de ces documents, voués tout à la fois à un usage direct et pratique (la formation des scientifiques et techniciens espagnols, ainsi que la direction des efforts à venir comme pour l’expédition Malaspina), mais aussi ultérieurement à la constitution d’une représentation historique de l’Espagne, à laquelle il s’agit de ne pas déroger<sup>19</sup>.

Cette importance et ce souci sont contagieux, et il devient rapidement apparent à travers ses missives que Navarrete prend sa mission très à cœur, allant par exemple jusqu’à provoquer une crise du fait de sa jalousie par rapport à son ami Vargas Ponce ; qui avait certains documents de l’Escurial qu’il était chargé de recopier, ce dont Navarrete se plaint directement à Valdés en des termes

<sup>18</sup> Lettre à Fernández de Navarrete du 28 octobre 1789.

<sup>19</sup> Cette importance se retrouve aussi dans la structure des échanges, caractérisée par une célérité et une efficacité très surprenantes pour l’administration espagnole de cette fin de XVIII<sup>e</sup> siècle (réponses en quelques jours à peine), comme l’a analysé Dolores Higuera Rodríguez, « La colección Fernández de Navarrete del Museo Naval », art. cit., p. 48.

virulents<sup>20</sup>. Le jeune officier semble ainsi pénétré par l'importance de sa tâche, insistant tout à la fois sur la grandeur des entreprises espagnoles consécutives à la découverte de l'Amérique, et sur la nécessité de replacer l'Espagne à sa juste place sur la scène internationale de ce point de vue :

Quand le consulat de la mer de Barcelone fut la norme et le point de départ de toutes les institutions semblables en Europe, quand notre Pedro Medina<sup>21</sup> fut le premier qui réduisit en art méthodique la navigation ; ne devrions-nous pas chercher dans ces fonds qui témoignent de notre ancienneté, quelques preuves de ces belles découvertes oubliées en raison de notre incurie, qui jusqu'à présent autorisent la revendication de titres de gloire par d'autres nations qui se flattent de telles découvertes<sup>22</sup> ?

D'autant que, comme un symbole, il apparaît rapidement à Navarrete que certains des documents mêmes qu'il recherche sont partis à l'étranger :

Notre abandon dans la tâche de collecter et de préserver les papiers de la monarchie est si précoce [...] qu'il se dit que seulement en Angleterre, il se conserve avec grand soin au Palais royal une pièce entière de consultations originales des Conseils d'Espagne<sup>23</sup>.

Et ce dernier invite donc, dans un mouvement retour, à élargir autant que possible l'achat et la collecte de documents à l'étranger – non seulement par la mission de Mendoza y Ríos, dont c'est une des tâches premières, mais aussi par des officiers de marine dont les missions impliquent de se rendre à l'étranger et qu'il faudrait sensibiliser à la nécessité de faire des acquisitions – quitte à posséder des documents en double, qui pourraient être revendus avec bénéfice<sup>24</sup>. En ce sens, Navarrete conçoit bien sa mission selon une double échelle : tout d'abord sur le plan national, avec la nécessité de changer les problématiques habitudes de conservation et de mise en valeur des documents ; et à partir de ce travail, à une échelle internationale, où il s'agit de pouvoir mettre en valeur l'histoire maritime de l'Espagne dans une compétition mémorielle européenne.

20 Il dénonce ainsi « qu'un individu s'octroie un privilège indû et profite clandestinement du travail d'autres et des notices récupérées pour l'instruction générale du corpus », lettre du 16 août 1781, AGN, Histórico, leg. 4835, cité par Dolores Higuera Rodríguez, « El marino ilustrado y las expediciones científicas », art. cit., p. 49. Comme l'écrivait plus tard Vargas Ponce au sujet de son ami, « *paciencia y Martín es uno claro-oscuro que no se alían como en los cuadros* ».

21 Cosmographe royal, auteur de l'*Arte de navegar* en 1535 – sans doute l'un des premiers traités de navigation européens après la *Suma geográfica* de Martín Fernández Enciso.

22 Document conservé à Ábalos, cité par Julio F. Guillén Tato, « Cómo y por qué se formó la colección de manuscritos de Fernández de Navarrete », art. cit., p. VII.

23 Lettre du 2 juin 1790 à Valdés, cité dans *ibid.*, p. IX.

24 Lettre à Valdés du 12 septembre 1790, *ibid.*, p. XII-XIII.

C'est d'ailleurs dans cette perspective stratégique, et avec la situation présente comme contre-modèle évident, que rapidement Navarrete se soucie de la structure que pourra avoir sa collection de copies à l'avenir – avec l'obsession de l'ordonner en une forme et en un lieu qui soit facile d'accès et maniable pour tous ceux qui seraient concernés. Dès 1790, il extrapole ainsi à partir de la consigne donnée à Mendoza y Ríos, qui comprenait la formation une « bibliothèque de la science navale<sup>25</sup> » de copies et d'imprimés, et propose à Valdés la création d'une « bibliothèque maritime espagnole » où seraient centralisées ses copies ainsi que les imprimés qu'il pourrait collecter lui-même, augmentés d'une notice analytique sur l'auteur de chacun des documents<sup>26</sup> – en plus de la rédaction d'un *Dictionnaire maritime* qui rassemblerait l'essentiel du vocabulaire marin technique, vieux projet déjà lancé et avancé par son ami Vargas Ponce en 1785<sup>27</sup>. Sans réponse, et à mesure que la masse de ses copies augmente et qu'il les transfère à Cadix, il en arrive à soumettre en 1792 un projet détaillé d'archives générale de la marine, « sur le modèle » de l'Archivo de India de Séville et localisée sur l'île de Léon en baie de Cadix. Celui-ci n'aura pas plus d'aboutissement immédiat, mais la logique qui s'y déploie est instructive, puisque doivent y être transférées toutes les archives relatives à la marine, de tous les dépôts espagnols, pour y être classées chronologiquement, et constituer ainsi une sorte de paradis du chercheur. Ce paroxysme de l'esprit de la mission nous renseigne également sur la philosophie profonde derrière ces copies, et le public que l'on envisage pour cette entreprise :

Ici l'historien trouverait toutes les notices et toutes les antiquités de marine, le pilote pourrait consulter les routiers qui faciliteraient ses navigations, le jeune militaire trouverait un encouragement à la bravoure et à l'audace par l'exemple des célèbres marins qui l'auront précédé, et tous en fin de compte profiteraient avec fruits de cette collection de documents glorieux qui fait l'honneur de la marine espagnole<sup>28</sup>.

Sont ainsi parfaitement résumées les principales dimensions et logiques de ces copies, au croisement de l'histoire, de la politique et de la science : l'application pratique immédiate, la démarche historique, et l'entreprise mémorielle dans le culte de la grandeur de la marine espagnole. Il s'agit en somme toujours de ressourcer cette marine, en cherchant les pistes pour son avenir dans son passé.

25 Ordre royal du 15 octobre 1789.

26 Lettre à Valdés du 12 septembre 1790.

27 Cesáreo Fernández Duro, *Noticias póstuma de José Vargas Ponce y de Martín Fernández de Navarrete*.

28 Lettre à Valdés du 10 septembre 1792.

Malgré l'ampleur de la tâche encore à accomplir, l'entreprise archivistique dirigée par Navarrete trouve une fin prématurée du fait de ce qui faisait originellement sa force : l'articulation avec l'institution militaire. En effet, alors que ses copistes finissent leurs tâches dans les archives des marquis de Villafranca début 1793, et qu'il est lui-même en mission de reconnaissance à l'Archivo de India de Séville, vers les précieuses archives de la Casa de Contratación qui lui faisaient envie depuis si longtemps, éclate la guerre franco-espagnole à la suite de l'exécution de Louis XVI. La condition d'officier de marine de Navarrete réapparaît alors, ce dont il est le premier conscient puisqu'il demande dès début avril<sup>29</sup> à Valdés de reprendre des fonctions actives – requête qui n'est accordée que début juin face à la pénurie d'officiers<sup>30</sup>, signe du souci que le ministre a de la continuation de la mission. Débute alors une période intermédiaire où l'officier reprend progressivement ses quartiers à Cadix, tout en dirigeant à distance les travaux de copie de Séville, en laissant une suite impressionnante d'instructions détaillées, qui vont des horaires de travail aux modalités de vérification des copies<sup>31</sup> – et naturellement, Navarrete profite lui-même de son hivernage à Cadix de 1794 pour consulter les différentes bibliothèques sur place. La fin de la mission est toutefois déjà actée, et le changement de ministère (Valdés étant remplacé par Lángara) en donne le coup final – entériné par ordre royal le 16 juin 1795. L'intégralité de la collection est alors transférée à l'Académie des gardes-marine de Cadix, puis au Dépôt hydrographique dès sa création en 1797, dont Navarrete allait bientôt devenir directeur et ainsi se tenir près d'une collection qu'il continuerait progressivement d'augmenter.

L'histoire de ces collections ne s'arrête toutefois pas là, et s'augmente de deux entreprises similaires, dans l'esprit de la commission Navarrete, également aujourd'hui conservées au Musée naval : la première est l'œuvre de l'ami proche de Navarrete, Vargas Ponce, lui aussi marin, tout autant poète mais un peu plus homme de Cour, qui caressait depuis la décennie 1780 l'idée d'une grandiose *Histoire de la marine espagnole*. Celle-ci n'avait jamais été formellement retenue par le ministère mais avait certainement infusé dans les cercles de pouvoir et n'était sans doute pas totalement étrangère à la commission Navarrete. Après un premier départ avorté de 1792 pour cause de guerre franco-espagnole, la commission est renouvelée en 1798, et les copies de Navarrete sont confiées à Vargas Ponce pour qu'il puisse accomplir sa tâche – en compagnie de deux autres collections :

29 Lettre à Valdés du 3 avril 1793.

30 Lettre à Navarrete du 4 juin 1793.

31 Instruction du 12 juin 1793.

Celle de Zalvide, fonctionnaire au ministère de la Marine au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle qui avait recopié des documents passant par ses mains, relatifs à la marine de son temps.

Celle de Pedro de Leyva, capitaine de vaisseau mort en 1793 qui avait rassemblé des documents mis de côté par son père et son grand-père, lesquels avaient occupé tous deux la fonction de capitaine général des galères.

Ce à quoi s'ajoute la liberté de circuler parmi les dépôts d'archives pour faire ses propres copies, ce qui aboutira à la fin de la vie de Vargas Ponce à un ensemble de 10 000 documents environ, classés à sa mort en 1821 en une quarantaine de tomes.

310

Enfin, une deuxième commission se met en place la même année, confiée à D. Juan Sanz de Barutell. Ancien avocat devenu officier de marine, puis archiviste apprécié pour son zèle et sa compétence, celui-ci est chargé en 1798 de se rendre dans l'Archivo Real de la Corona de Aragón à Barcelone, pour y recopier les documents relatifs à la marine catalane du Moyen Âge jusqu'aux Rois catholiques, toujours dans la perspective large de la grande *Histoire de la marine* de Vargas Ponce. Sanz de Barutell mène ainsi sa tâche sur cinq années jusqu'en 1804, et la conclut avec 23 volumes rassemblant près de 5 000 documents, tout en dépassant considérablement le Moyen Âge et en rassemblant énormément de documents relatifs aux affaires de Méditerranée jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle. Puis, devant ce succès, la mission se poursuit par deux années où Sanz de Barutell est envoyé aux archives royales de Simancas, qui concentrent beaucoup des archives maritimes royales du XIV<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle (celles qui n'avaient pas été transférées à Séville), et dont les copies sont rassemblées en 26 volumes contenant eux aussi près de 5 000 documents, dûment indexés et déposés au Dépôt hydrographique à partir de 1823. Comme le résume ainsi parfaitement Vargas Ponce :

Nos désirs furent satisfaits par quatorze mille copies de documents maritimes, qui s'élèvent à une dimension de près de cinquante mille folios. Grâce à une telle richesse et à des collections aussi stupéfiantes, on peut s'assurer que pour ce qui concerne la question des sources, l'historien n'en manquera jamais<sup>32</sup>.

\*

L'ironie de cette aventure est que Vargas Ponce ne composa jamais sa grandiose *Histoire de la marine*. Les objectifs et l'esprit du temps changeant, celui-ci se

32 José Vargas Ponce, *Importancia de la historia de la marina española : precision de que se confie a un marino y plan y miras con que de orden superior la emprende el Capitan de Fragata don Josef de Vargas y Ponce*, Madrid, Imprenta Real, 1807, 107 p., § 11.



contenta dans la décennie 1800 d'en écrire le prologue et le plan<sup>33</sup>, survolant la question et faisant donc bien peu d'usages des trésors d'érudition copiés par Navarrete, Sanz de Barutell et par lui-même. Navarrete continua lui un parcours d'érudite et d'homme de lettres une fois sa carrière militaire terminée, augmentant ses collections de divers travaux, notamment une édition des principaux récits de voyages accomplis par les Espagnols depuis la fin du xv<sup>e</sup> siècle<sup>34</sup>, ainsi que diverses études d'histoire maritime. Mais en l'absence du grand historien qui devait arriver<sup>35</sup>, il faut constater que relativement peu d'usage a été fait de ces belles collections de copies scrupuleuses – particulièrement dans les dernières décennies.

Certaines précautions doivent toutefois être prises, un recueil de copies étant par définition orienté : ainsi, les collections du Musée naval sont certainement biaisées dans leur composition, leurs auteurs étant manifestement bien plus attirés par les récits glorieux de bataille et par les plans de défense des Amériques face aux corsaires étrangers que par les livres de compte et les listes d'avitaillement – et en cela, elles se prêtent sans doute moins que les fonds originaux aux études méthodiques et quantitatives. Elles en viennent même à former un ensemble en soi, détaché de ces originaux auxquels elles ont bien du mal à se rattacher aujourd'hui, les systèmes de classification des différents fonds ayant été remaniés plusieurs fois, et les indications sur les *legajos* à la fin de chaque copie ne donnant plus guère que sur des impasses<sup>36</sup>.

Restent toutefois des fonds colossaux au Musée naval de Madrid<sup>37</sup>, plusieurs dizaines de milliers de documents recopiés scrupuleusement à partir des originaux, remplissant des centaines de volumes clairs et lisibles et couvrant plus de trois siècles d'histoire maritime de l'Espagne, des Amériques et de l'Europe à l'époque moderne : témoignages de l'ampleur de la tâche qui peut s'accomplir lorsque la volonté politique se joint à l'ambition scientifique.

33 *Ibid.*

34 Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes que les Españoles hicieron por mar*, 5 tomes, Madrid, Imprenta Real, 1825-1837. L'ouvrage fut d'ailleurs commissionné à peu près en même temps que l'*Histoire de la marine de Vargas Ponce*. Carmen Torres López, « Musées, bibliothèques et archives », art. cit.

35 Cesáreo Fernández Duro a certainement été celui qui s'approcha le plus de ce parcours, à travers ses travaux remarquables sur la marine de Castille, et surtout ses *Disquisiciones náuticas*, qui s'approchent d'une histoire générale de la marine espagnole – dans un esprit dix-neuviémiste qui peut aisément se comparer à l'œuvre de Charles de La Roncière en France.

36 Merci à Brice Cossart de m'avoir éclairé sur la comparaison des collections du Musée naval et des originaux.

37 Un certain nombre de documents en espagnol peuvent aider à s'orienter dans ces fonds considérables, pour la plupart disponibles sur le site internet [portalcultura.mde.es/cultural/archivos](http://portalcultura.mde.es/cultural/archivos), dans la section « Instrumentos de descripción ». On retiendra en premier lieu, outre les études citées de Dolores Higuera Rodríguez et de Julio F. Guillén Tato, un article d'Ana María Vigón Sánchez, « Los manuscritos del Museo naval », *RHN*, vol. 2, n° 5, 1984, p. 64-87.



## REMERCIEMENTS

Nous exprimons notre vive gratitude à l'amiral-directeur de l'Órgano de Historia y Cultura Naval, dépendant du Ministerio de Defensa, à Madrid, pour nous avoir autorisés à publier les illustrations de ce volume, ainsi qu'à notre collaboratrice Madame Carmen Torres López, de la même institution qui s'est occupée de les sélectionner ; à Monsieur Andrés Rodríguez, du Centro de Ciencias Humanas y Sociales (CSIC), qui a réalisé les cartes et les croquis des combats navals. L'aide apportée par notre collaborateur Monsieur Carlos Alfaro a été essentielle, notamment pour cette introduction et pour les annexes en fin de volume.

Sans l'aide des officiers de réserve traducteurs de la Marine nationale, cette publication eût vraisemblablement été impossible. Un grand merci au capitaine de vaisseau Marc Pouly qui nous a trouvé ce précieux concours et à ceux dont le patient travail permet au public francophone de lire dans sa langue les travaux des collègues espagnols : au capitaine de vaisseau de réserve INTRA Dominique d'Antin de Vaillac, au capitaine de frégate de réserve Jean-Pierre Castier, au capitaine de corvette de réserve Carl Bois, qui a coordonné les traductions, à l'enseigne de vaisseau de première classe de réserve Jean-Philippe Belle de Boisverd, à l'enseigne de vaisseau de première classe de réserve Jean-François Dufour, à qui il faut ajouter Alexandre Jubelin, doctorant à Paris-Sorbonne intervenu dans cet ouvrage comme auteur et aussi comme traducteur dans les cas difficiles.



## BIBLIOGRAPHIE

*Anny Gruska*

### OUVRAGES GÉNÉRAUX

- ABBAD, Fabrice & OZANAM, Didier, *Les Intendants espagnols du XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècles)*, Paris, PUPS, 1985 ; 2<sup>e</sup> éd. revue et corrigée par Martine Acerra & Michel Vergé-Franceschi, 1998.
- ALMIRANTE, José, *Diccionario militar etimológico, histórico, tecnológico, con dos vocabularios, frances y alemán*, Madrid, Impr. del Depósito de Guerra, 1869 ; rééd. *Diccionario militar*, 2 tomes, Madrid, Ministerio de Defensa, 1989.
- , *Bibliografía militar de España*, Madrid, Imp. de M. Tello, 1876.
- , *Bosquejo de la historia militar de España hasta el fin de siglo XVIII*, 4 tomes, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, t. IV, 1923.
- ALVAREZ-ARENAS PACHECO, Eliseo, *El español ante el mar : ensayo de una incomprensión histórica*, Madrid, Revista de Occidente, 1969.
- ALZINA DE AGUILAR, José Pablo, *Embajadores de España en Londres : una guía de retratos de la Embajada de España*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 2001.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, *Los militares en la España del siglo XVIII. Un estudio social*, Granada, Universidad de Granada, 1991.
- , « Poder militar y poder civil en la España del siglo XVIII. Reflexiones para un debate », dans *Mélanges de la Casa de Velázquez*, vol. 28, n<sup>o</sup>2, 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<sup>e</sup> siècle. Enseñada et son temps*, Paris/Clermont, F. Sorlot, 1941.
- BOWEN, Huw V., et GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, *Mobilising Resources for War. Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, Pamplona, EUNSA, 2006.
- BROSSARD, Maurice de, *Historia marítima del mundo*, 2 tomes, Barcelona, Amaika, 1976 ; rééd. Madrid, Edimat, 2005.
- BUCHET, Christian, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud (1672-1763)*, 2 tomes, Paris, Librairie de l'Inde, 1991.
- , MEYER, Jean & POUSSOU, Jean-Pierre (dir.) *La Puissance maritime. Actes du colloque (Paris, 2001)*, Paris, PUPS, 2004.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Sílex, 2005.
- BUTEL, Paul & LAVALLÉ, Bernard (dir.), *L'Espace caraïbe. Théâtre et enjeu des luttes impériales (XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> éd. 1815.
- , *España bajo el reinado de la Casa de Borbón, desde 1700 en que subió al trono Felipe V, hasta la muerte de Carlos III, acaecida en 1788*, 4 tomes, trad. et éd. Jacinto de Salas y Quiroga, Madrid, Est. Tip. de P. Mellado, 1846-1847.
- CUENCA TORÍBIO, José Manuel & MIRANDA GARCÍA, Soledad, *El poder y sus hombres : ¿por quiénes hemos sido gobernados los españoles? (1705-1998)*, Madrid, Actas, 1998.
- DESDEVISES DU DÉZERT, Georges, *L'Espagne de l'Ancien Régime*, t. II, *Les Institutions*, chap. VI, « La Marine », Paris, Société française d'imprimerie et de librairie, 1899, p. 283-362.
- Diccionario de historia de España, desde sus orígenes hasta el fin del reinado de Alfonso XIII* [1952], Madrid, Revista de Occidente, rééd. augm. 1968.
- DÍEZ DE RIVERA CASARES, Pascual, *Historia de las organizaciones navales de España y Francia. Orgánica naval*, Madrid, Alhambra, 1900 ; rééd. 1945.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, *Política y hacienda de Felipe IV*, Madrid, Editorial de derecho financiero, 1960 ; rééd. Madrid, Pegaso, 1983.
- , *Carlos III y la España de la Ilustración* [1988], Madrid, Alianza, rééd. 2013.
- DUBET, Anne, *Les Finances royales dans la monarchie espagnole (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle », dans *Course et piraterie. XIII<sup>e</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>a</sup> ed. y la 3<sup>a</sup> ed. se presentan bajo el tit. : Historia social de las fuerzas armadas españolas]*, 8 tomes, Madrid, Alhambra, 1<sup>o</sup> éd., 1986; 3<sup>o</sup> éd., 1986; 4<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) », dans Christian Hermann (dir.), *Enjeux maritimes des conflits européens (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2006.
- MINCHINTON, Walter E., « Piracy and Privateering in the Atlantic, 1713-1776 », dans *Course et piraterie. XIII<sup>e</sup> 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 Rivadeneira, 1901 ; 2<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle. Introduction et répertoire biographique (1700-1808)*, Madrid/Bordeaux, Casa de Velázquez/Maison des Pays ibériques, 1998.
- PALACIO ATARD, Vicente, *El tercer pacto de familia*, préf. Vicente Rodríguez Casado, Madrid, CSIC, 1945.
- PARKER, Geoffrey, *La revolución militar. Las innovaciones militares y el apogeo de Occidente (1500-1800)*, Barcelona, Crítica, 1990.
- , *The Cambridge Illustrated History of Warfare: The Triumph of the West* [1995], Cambridge/New York, CUP, 2009.
- PEZUELA, Jacobo de la, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, de la isla de Cuba*, 4 tomes, Madrid, Impr. de Mellado, 1863.
- PIMENTEL, Juan, *Malaspina y la Ilustración : (pensamiento político, utopía y realidad colonial en Alejandro Malaspina)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Ministerio de Defensa, 1989.
- , *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y libros de viajes en la Ilustración*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2003.
- PLACER CERVERA, Gustavo, « La Bahía de La Habana, apuntes para su historia militar : etapa colonial », *Rábida*, nº 20, 2001, p. 179-188.
- QUEVEDO CARMONA, Diego & ANCA ALAMILLO, Alejandro, *La Armada española y la Casa de Borbón : 300 años de historia*, Ferrol, Club de Prensa de Ferrol, 2003.
- RICART I GIRALT, Josep, *Potencialidad naval de España. Lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser*, Barcelona, Tip. L'Avenç, 1899.
- RÍOS, Juan Miguel de los, *Historia de la armada española*, Madrid, Impr. de Don Salvador Albert, 1839.
- RIVERA VÁZQUEZ, Evaristo, *Galicia y los jesuitas : sus colegios y enseñanza en los siglos XVI al XVIII*, A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza, 1989.
- ROBSON, Eric, « The Armed Forces and the Art of War », dans *The New Cambridge Modern History*, t. VII, *The Old Regime (1713-1763)*, Cambridge, CUP, 2008, chap. VIII, p. 163-190.
- RODGER, N. A. M., *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain (1649-1815)*, London, Allen Lane, 2004.

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



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

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

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

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

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

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

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

326

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

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

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

## LA MONARCHIE ET LA MARINE

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

334

#### INFRASTRUCTURES ET APPROVISIONNEMENTS

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

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

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

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

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

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

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

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

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



- BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de, « El Real Astillero de Coatzacoalcos (1720-1735) », *Anuario de Estudios Americanos*, nº 15, 1958, p. 371-428.
- , « Arboladuras de Santa María de Chimalapa-Tehuantepec en las construcciones navales indianas (1730-1750) », *Revista de Indias*, vol. 20, nº 79, 1960, p. 65-101.
- , « Arsenales y astilleros de ultramar : La Habana », dans PALACIO ATARD, Vicente (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989, p. 119-130.
- BLANCA CARLIER, José María, « Los Colegios de Pilotos, la Academia de Guardiamarinas y otros centros docentes de la Armada », *Revista de Historia Naval*, vol. 11, nº 40, 1993, p. 41-58.
- BLANCO NÚÑEZ, José María, « Ferrol : poder marítimo, poder naval », *Militaria : Revista de cultura militar*, nº 8, 1996, p. 39-52.
- , « Preparation for Total War : the Industrial Development of North Spain, due to the Creation of the North Naval Base, Ferrol », dans PER, Iko, ERICSON, Lars, ÅSELIUS, Gunnar (dir.), *The Total War. The Total Defence (1789-2000). Proceedings of the XXVI International congress on Military History*, Stockholm, Svenska Militärhistoriska Kommissionen, 2001, p. 282-288.
- , *La Habana, base naval fundamental de la America Española*, Madrid, Universidad Complutense, Tesina, 2006.
- , *La construcción naval en Ferrol (1726-2011)*, Madrid, Navantia, 2011.
- CAPEL, Horacio, SÁNCHEZ, Joan-Eugeni & MONCADA, Omar, *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los Ingenieros militares en el siglo XVIII*, Barcelona/Madrid, Serbal/CSIC, 1988.
- CASADO SOTO, José Luis, « Política naval y tecnología en el mundo Mediterráneo », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 283-315.
- *et al.*, *Barcos y astilleros : la construcción naval en Cantabria*, Santander, Autoridad Portuaria de Santander, 1993.
- CASTANEDO GALÁN, Juan Manuel, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, Naval, 1993.
- , « Un asiento singular de Juan Fernández de Isla. La fábrica de ocho navíos y la reforma de un astillero », dans MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *El derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, p. 457-476.
- , « Astilleros y arsenales. La Superintendencia de fábricas y plantíos en Guarnizo, Santander », dans GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel, SANTANA, Alberto *et al.* (dir.), *Hierro al mar. Minas, bosques, ferrierías, astilleros y arsenales*, Noja, Instituto de Estudios Cántabros/Asociación Tajamar, 1999, p. 130-135.
- , « La construcción naval española en la transición de la dinastía de los Austrias a los Borbones », dans ALVAREZ LIRES, Mari (dir.), *Estudios de historia das ciencias e das técnicas*, Pontevedra, Diputación Provincial, 2001, t. I, p. 41-50.

- , « La Bahía santanderina a comienzos del siglo XVIII : desarrollo de la construcción naval y la función militar », dans FERNÁNDEZ IBÁÑEZ, Carmelo & RUIZ COBO, Jesús (dir.), *La arqueología de la bahía de Santander*, Santander, Fundación Marcelino Botín, 2003, t. III, p. 943-954.
- COOMBES, J. Bradshaw, « Spanish Shipbuilding in the Eighteenth Century: the Album of the Marques de la Victoria », dans VIEIRA DE CASTRO, Filipe & CUSTER, Katie (dir.), *Edge of Empire: Proceedings of the Symposium « Edge of Empire », Annual Meeting of the Society for Historical Archaeology (Sacramento, 2006)*, Casal de Cambra (Portugal), Caleidoscópio, 2008.
- CRUZ AGUILAR, Emilio de la, « El negociado de maderas de Segura en Sevilla », *Historia. Instituciones. Documentos*, n° 14, 1987, p. 225-274.
- DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel, *Amarrados al negocio : reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009.
- DIEGO GARCÍA, Emilio de, « Estructura de la organización naval : departamentos y arsenales peninsulares », dans *Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración : XXVI Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias, octubre 2002*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2002, p. 105-39.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Expediente sobre el régimen y administración de los Montes de Segura de la Sierra y de su provincia*, Madrid, Imp. de Ibarra, 1811.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *A la mar madera : Libro quinto de las Disquisiciones náuticas. Comprende : fábrica de naos, su armamento, aparejo y arqueamientos ; fabricantes, maestros, ingenieros, escritores ; legislación ; bibliografía* [Madrid, Impr. de Aribau y Ca, 1880], Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996 ; Valladolid, Maxtor, 2007.
- FERNÁNDEZ FLÓREZ, Ignacio, *El astillero del Ferrol* [El Ferrol, Establ. tip. de R. Pita, 1887], Valencia, Librerías París-Valencia, 1995.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, FRANCISCO, *Documentos para una historia de la construcción naval española y de las indias*, Madrid, Asociación de Ingenieros Navales de España, 1992.
- FORT Y ROLDÁN, Nicolás, *Defensa de Ferrol en 1800*, Ferrol, Embora, 2000.
- GARCÍA DEL PINO, César, « El arsenal de La Habana durante el siglo XVIII », dans GUIMERÁ, Agustín & MONGE, Fernando (dir.), *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII-XIX)*, Madrid, Fundación Portuaria, 2000, p. 157-182.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Nélica, « Bosques, maderas y barcos para la Armada durante el Ministerio de Antonio Valdés. Semejanzas y diferencias con Inglaterra », dans *Actas de la VIII Reunión científica de la Fundación española de historia moderna (Madrid, 2004)*, t. II, GUIMERÁ, Agustín & PERALTA RUIZ, Víctor (dir.), *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, p. 761-780.
- GARCÍA GARRALÓN, Marta, « Taller de mareantes ». *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*, 2 tomes, Sevilla, Fundación Cajasol, 2007.

- GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes (dir.), *Ferrol año cero. Una ciudad de la Ilustración*, Ferrol, Ediciones Embora, 2007.
- GARCÍA-PARREÑO, Jorge, *Las armas navales españolas*, Barcelona, Bazán, 1982 ; rééd. 1987.
- GÓMEZ RIVERO, Ricardo, « Superintendente de plantíos de montes en la provincia de Guipúzcoa (siglo XVIII) », *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, n° 18, 1984, p. 353-361.
- GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio, « El Departamento marítimo de Cartagena de Levante (1741-1750) y el Marqués de la Victoria », *Revista General de Marina*, vol. 253, n° 7, 2007, p. 19-27 ; *Cartagena Histórica*, n° 37, 2010, p. 64-79.
- GRANADOS LOUREDA, Juan A., « Un arsenal para el Rey. Ferrol (ss. XVI-XVIII) », dans FERNÁNDEZ SALVADOR, Naya (dir.), *Cátedra « Jorge Juan » : Ciclo de conferencias : curso 2013-2014*, A Coruña, Universidade da Coruña, 2015, p. 81-95.
- GRINÁN MONTEALEGRE, María & PALAZÓN BOTELLA, María Dolores, « El arsenal de Cartagena : patrimonio de la historia de la industria naval española », *Areas : Revista internacional de ciencias sociales*, n° 29, 2010, p. 164-168.
- GUIARD Y LARRAURI, Teófilo, *La industria naval Vizcaina : (anotaciones históricas y estadísticas desde sus orígenes hasta 1917)*, Bilbao, J. J. Rochelt, Bilbaína de Artes Gráficas, 1917 ; rééd. éd. Manuel Basas Fernández, Bilbao, Librería Villar, 1968.
- GUZMÁN RAJA, Isidoro, « Normativa contable en la Armada española durante el período 1700-1850 : especial referencia a la administración de provisiones », dans *De Computis : Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 3, n°5, 2006, p. 65-146.
- HELGUERA QUIJADA, Juan, « Las misiones de espionaje industrial en la época del marqués de la Ensenada y su contribución al conocimiento de las nuevas técnicas metalúrgicas y artilleras a mediados del siglo XVIII », dans ESTEBAN PIÑEIRO, Mariano (dir.), *Estudios sobre historia de la ciencia y de la técnica*, Valladolid, Junta de Castilla y Leon, 1988, t. II, p. 671-696.
- HERAS MILLÁN, José Antonio de las, « Cuando el Arsenal de Cartagena era dueño de todos los montes de las regiones mediterráneas », *Cartagena Histórica*, n° 16, 2006, p. 21-26.
- INGLIS, G. Douglas *The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century, New Aspects of Naval History*, Baltimore, The Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1985.
- JUAN, Jorge, *Examen marítimo teórico práctico, ó, Tratado de mechanic aplicada á la construccion, conocimiento y manejo de los navios y demas embarcaciones* [2 tomes, Madrid, Imp. de Manuel de Mena, 1771], Madrid, Instituto de España, 1968 ; Madrid, Colegio Oficial de Ingenieros Navales, 1992.
- KUETHE, Allan J. & SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel, « El astillero de La Habana y Trafalgar », *Revista de Indias*, vol. 67, n° 241, 2007, p. 763-776.

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

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

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

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

—, « El reformismo borbónico y el control de la industria estratégica : el traslado de la Real Fábrica de jarcia de Puerto Real a La Carraca », *Revista de Historia Naval*, vol. 20, n° 76, 2002, p. 59-73.

MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José, « Bosques y política naval atlántica : las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736) », *Revista Hispanoamericana*, n° 3, 2013.

—, *Las superintendencias de montes y plantíos (1574-1748) : derecho y política forestal para las armadas en la Edad Moderna*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2015.

MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Manuel, *Los forzados de marina en la España del siglo XVIII (1700-1775)*, Almería, Universidad de Almería, 2011.

MARTÍNEZ MERCADER, Juana, « La crisis del Arsenal de Cartagena durante el conflicto hispano-británico (1796-1801) », dans VILAR, Juan-Bautista (dir.), *Murcia y América*, Murcia, Bruguera 1992, p. 181-194.

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, « La Habana y su astillero », dans GARCÍA RAMÍREZ Susana et

MARTÍNEZ SHAW, Carlos & ALFONSO MOLA, Marina, « Los astilleros de la América colonial », dans CASTILLERO CALVO, Alfredo & KUETHE, Allan J. (dir.), *Historia general de América Latina*, t. III-2, *Consolidación del orden colonial*, Paris/Madrid, UNESCO/Trotta, 1999, p. 279-303.

—, « El arsenal de La Habana en el siglo XVIII », dans GARCÍA RAMÍREZ, Susana & MARCOS ALONSO, Carmen (dir.), *El último viaje de la fragata Mercedes : la razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*, Madrid, Ministerio de Defensa/Ministerio de Educación, Cultura y Deporte/Acción Cultural Española, 2014, p. 197-215.

MARZAL MARTÍNEZ, Amparo, « Cartagena, modelo de ingeniería militar del siglo XVIII », dans Julio Mas García (dir.), *Historia de Cartagena*, Murcia, Mediterraneo, 2000, t. VIII, p. 425-458.

- MEIJIDE PARDO, António, « Contribución a la historia de la industria naval de Galicia. Los arsenales de Ferrol en el siglo XVIII », dans *Actas do congreso internacional da história dos descubrimentos*, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do V centenario da morte do infante D. Henrique, 1961, t. II, p. 523-562.
- , *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*, Valladolid, Universidad de Valladolid, Departamento de Historia Moderna, 1971.
- MERCAPIDE COMPAINS, Nemesio, *Crónica de Guarnizo y su Real Astillero desde sus orígenes hasta el año 1800*, Santander, Institución Cultural de Cantabria, Centro de Estudios Montañeses, Diputación Provincial, 1974.
- , *Guarnizo y su real astillero*, Santander, Institución Cultural de Cantabria, Diputación Provincial, 1980.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, « Cartagena : El arsenal ilustrado del Mediterráneo español », *Areas : Revista Internacional de Ciencias Sociales*, n° 1, 1981, p. 39-52.
- , « Buques y arsenales de la Ilustración », dans *Temas de historia militar : Actas del primer congreso de historia militar (Zaragoza, 1982)*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1983, p. 313-326.
- MONTERO Y ARÓSTEGUI, José, *Historia y descripción de la ciudad y departamento naval del Ferrol* [Madrid, Imp. Beltran y Viñas, 1859], El Ferrol, Embora, 2003.
- O'DOHERTY SÁNCHEZ, Pascual, « La construcción naval en la Península », dans PALACIO ATARD, Vicente (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989, p. 93-118.
- , « La ciencia naval española en el siglo XVIII », *Ingeniería Naval*, août 1973, p. 383-391.
- , « Historia de la Escuela Naval Militar », dans *Temas de historia militar : Actas del primer congreso de historia militar (Zaragoza, 1982)*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1983, p. 629-644.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, *El álbum sobre construcción naval del Marqués de la Victoria*, 2 tomes, thèse sous la dir. de Carlos Martínez Shaw, Madrid, UNED, 1997.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes, *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII*, San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997.
- , *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX : evolución y análisis comparativo*, San Sebastián, Diputación Foral de Guipuzcoa, 2002 ; rééd. 2004.
- ORTEGA PEREYRA, Ovidio, *El Real Arsenal de La Habana : la construcción naval en La Habana bajo la dominación colonial española*, La Habana, Letras Cubanas, 1998.
- PALACIO RAMOS, Rafael, « La construcción naval para la corona en Santoña a lo largo del primer tercio del siglo XVIII », dans ACHÚTEGUI RODRÍGUEZ, Juan J. et al. (dir.), *La construcción naval y la navegación : I Simposio de historia de las técnicas (El Astillero, Cantabria, 1995)*, Santander, Universidad de Cantabria, 1996, p. 187-194.

- , « Cuatro siglos de construcción naval en Santoña », *Estudios Trasmeranos*, 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<sup>e</sup> 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, 2ª 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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>e</sup> siècle au début du XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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, Lunewerg, 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, Lunewerg, 1995.

## LA SCIENCE

LAFUENTE, Antonio, « Las expediciones científicas del setecientos y la nueva relación del científico con el estado », *Revista de Indias*, n° 47, 1987, p. 373-378.

—, « Institucionalización metropolitana de la ciencia española en el siglo XVIII » dans LAFUENTE ANTONIO & SALA CATALÁ JOSÉ (dir.), *Ciencia colonial en América*, Madrid, Alianza Universidad, 1992, p. 91-118.

— *et al.*, *Las dos orillas de la ciencia. La traza pública e imperial de la Ilustración española*, Madrid, Fundación Jorge Juan/Marcial Pons Historia, 2012.

— *et* MAZUECOS, Antonio, *Los caballeros del punto fijo. Ciencia, política y aventura en la expedición geodésica hispanofrancesa al virreinato del Perú en el siglo XVIII*, Madrid, Serbal/CSIC, 1987.

— *et* PESET, José Luis, « Militarización de las actividades científicas en la España ilustrada (1726-1754) », dans PESET, José Luis *et al.* (dir.), *La Ciencia moderna y el Nuevo Mundo*, Madrid, CSIC, 1985, p. 127-147.

— *et* SELLÉS, Manuel, *El Observatorio de Cádiz (1753-1831)*, Madrid, Ministerio de Defensa/Instituto de Historia y Cultura Naval, 1988.

—, SOTA, José de la & VILCHES, Jaime, « Dinámica imperial de la ciencia: los contextos metropolitano y colonial en la cultura española del siglo XVIII », dans GUIMERÁ, Agustín (dir.), *El reformismo borbónico. Una visión interdisciplinar*, Madrid, Alianza Editorial, 1996, p. 175-202.

— & VALVERDE PÉREZ, Nuria, *Los mundos de la ciencia en la Ilustración española*, Madrid, Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología, 2003.

— & VALVERDE PÉREZ, Nuria, « La producción de objetos y valores científicos: tecnología, gobierno e Ilustración », dans *Actas de la VIII Reunión científica de la Fundación española de historia moderna (Madrid, 2004)*, t. II, GUIMERÁ, Agustín & PERALTA RUIZ, Víctor (dir.), *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, p. 821-838.

PIMENTEL, Juan, *La física de la monarquía. Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*, Aranjuez, Doce Calles, 1998.

—, *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*, Madrid, 2003.

SELLÉS, Manuel A. *et* LAFUENTE, Antonio, « Sabios para la Armada : el curso de estudios mayores de marina en la España del siglo XVIII », dans PESET, José Luis, *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, Madrid, CSIC, 1989, t. III, p. 485-504.

—, PESET, José Luis & LAFUENTE, Antonio, *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*, Madrid, Alianza Editorial, 1989.

VALVERDE PÉREZ, Nuria, *Actos de precisión. Instrumentos científicos, opinión pública y economía moral en la Ilustración española*, Madrid, CSIC, 2007.

## LES OPÉRATIONS

- ALBERT FERRERO, Julio, « La derrota de Nelson, el “manco de Tenerife” », *Revista de Historia Naval*, vol. 16, n° 60, 1998, p. 63-76.
- ALONSO AGUILERA, Miguel Angel, *La conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720). Introducción a la política española en el Mediterráneo posterior a la Paz de Utrecht*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1977.
- ALSINA TORRENTE, Juan, *Una guerra romántica (1778-1783). España, Francia e Inglaterra en el mar : trasfondo naval de la independencia de Estados Unidos*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006.
- ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo, « Análisis de la zona de operaciones y movimientos previos al combate, dans *El combate de Trafalgar : XXXI Jornadas de Historia Marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2005)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2005.
- & GAMUNDI INSUA, Abel Ángel, *Las Operaciones anfibia*s, Madrid, Bazán, 1994.
- BAUDOT MONROY, María, « La campaña de corso de 1748-1749 en el Mediterráneo. El intento del marqués de la Ensenada y Julián de Arriaga de destruir la flota argelina », dans *Actas del III congreso de Historia Marítima de Cataluña*, Museo Marítimo de Barcelona, 2006, CD-ROM.
- (dir.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014,
- BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de, « Las aventuras italianas de Felipe V », dans PALACIO ATARD, Vicente (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, p. 323-335.
- BLANCO NÚÑEZ, José María, « El desembarco de Orán, 1732 », *Revista General de Marina*, vol. 239, n° 8-9, 2000, p. 251-258.
- , « La Campaña de Trafalgar », dans CASTAÑEDA DELGADO, Paulino (dir.), *Las guerras en el primer tercio del siglo XIX en España y América : actas XII Jornadas Nacionales de Historia Militar (Sevilla, 2004)*, t. I, Madrid, Deimos, 2005, p. 183-208.
- , « La tragedia de las fragatas Bustamante y la declaración de guerra contra Inglaterra », *Revista General de Marina*, vol. 249, n° 8-9, « Bicentenario de Trafalgar », 2005, p. 263-273.
- , « Combate naval : táctica, buques, mando y organización », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 316-365.
- , « Algunas de las expediciones atlánticas de la Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII », dans SÁNCHEZ-BAENA, Juan José, CHAÍN-NAVARRO, Celia & MARTÍNEZ-SOLÍS, Lorena (dir.), *Estudios de Historia Naval : actitudes y medios de la Real Armada del siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa ; Murcia, Editum, 2011, p. 329-364.



- , « Escenario Europeo (Gibraltar, Menorca y el Canal) », dans *España y la Independencia norteamericana : XLIX Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias* (Madrid, 2014), Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2015.
- BLASCO LEANTE, José Enrique, GUZMÁN RAJA, Isidoro & MONTROYA CHINCHILLA, José Luis, « La Administración de la Armada española en el siglo XVIII : El caso de la expedición a Argel de 1768 para el canje de cautivos », *De Computis : Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 8, n° 15, 2011, p. 3-74.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel de, « La defensa de la Cristiandad : las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna », dans PI CORRALES, Magdalena de Pazzis (dir.), *Cuadernos de Historia Moderna*, n° 5, « Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII) », 2006, p. 77-99.
- CABRERA PABLO, Francisco Ramón, « La batalla naval de 1704 en aguas de Málaga », *Jábega*, n° 36, 1981, p. 34-43.
- CALLEJA LEAL, Guillermo Gonzalo et O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, 1762, *La Habana inglesa : la toma de La Habana por los ingleses*, Madrid, Cultura Hispánica, 1989 ; rééd. 2001.
- CALVO POYATO, Gaetano, « 1704 : Gibraltar en el marco de un conflicto europeo », *Almoraima : Revista de Estudios Campogibaltareños*, n° 34, « La pérdida de Gibraltar y el nacimiento de las nuevas poblaciones », 2007, p. 27-34.
- CASTAÑÓN, Franco, « El desembarco inglés y el fracaso del ataque a Ferrol en agosto 1800 », *Revista General de Marina*, vol. 239, n° 8-9, 2000, p. 259-278.
- CARRERO BLANCO, Luis, *Las Baleares durante la guerra de América en el siglo XVIII* [1933], Mahón, Museo Militar San Felipe, 1983 (posthume).
- CAYUELA FERNÁNDEZ, José G. & POZUELO REINA, Ángel Antonio, *Trafalgar : hombres y naves entre dos épocas*, Barcelona, Ariel, 2004 ; rééd. Barcelona, RBA, 2007.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo, « Despliegue de las escuadras y de la Armada de la monarquía hispánica a fines del siglo XVI y principios del siglo XVIII », dans *Temas de historia militar : II congreso de historia militar (Zaragoza, 1988)*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1988, p. 117-142.
- CERDÁ CRESPO, Jorge, *Conflictos coloniales : la guerra de los Nueve Años (1739-1748)*, Alicante, Universidad, 2010.
- CERVERA PERY, José, *La marina española en Guinea ecuatorial : (sentido y grandeza de una aportación histórica)*, Madrid/Santa Isabel [de Fernando Póo], Imp. del Ministerio de Marina, 1968.
- , *La marina española en la emancipación de Hispanoamérica*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- , « La guerra de Sucesión en el escenario americano : la actitud naval », dans *La guerra de Sucesión en España y América : actas X Jornadas nacionales de historia militar (Sevilla, 2000)*, Madrid, Deimos, 2001, p. 361-370.
- , « La guerra naval en el siglo XVIII : aspectos sustanciales », dans MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, PI CORRALES, Magdalena de Pazzis & TORREJÓN CHAVES, Juan (dir.),



- Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870). V Encuentros históricos España-Suecia (San Fernando, 1999)*, Madrid, Fundación Berndt Wistedt, 2001, p. 399-412.
- CHARTRAND, René, *Gibraltar 1779-1783: The Great Siege*, Oxford, Osprey, 2006.
- CHALINE, Olivier, « Bilan naval de la guerre de Sept Ans », dans FONCK, Bertrand et VEYSSIÈRE Laurent (dir.), *La Fin de la Nouvelle-France*, Paris, Armand Colin/Ministère de la Défense, 2013, p. 83-105.
- , BONNICHON, Philippe & VERGENNES, Charles-Philippe de (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine, 1763-1783*, t. I, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013.
- EPAZLA, Mikel de, « La expedición de Alicante para la toma de Orán (1732) y su seguimiento en Túnez », *Sharq Al-Andalus : Estudios árabes*, n° 2, 1985, p. 11-18.
- ESDAILLE, Charles J., « El Enfrentamiento : disquisiciones tácticas », dans *El combate de Trafalgar : XXXI Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2005)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2005.
- ESTADO MAYOR CENTRAL DEL EJÉRCITO-SERVICIO HISTÓRICO MILITAR, *Dos Expediciones Españolas contra Argel 1541 y 1775*, Madrid, Impr. del Servicio Geográfico del Ejército, 1946.
- FEIJOO, Ramiro, *Corsarios berberiscos : el reino corsario que provocó la guerra más larga de la historia de España*, Barcelona, Belacqva/Carroggio, 2003.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada española*, éd. Julio F Guillén Tato, Madrid, Museo Naval, t. VI-VIII, 1972-1973.
- FERNÁN NÚÑEZ, Carlos Gutiérrez de los Ríos, comte de, *La expedición militar española contra Argel de 1775. según el Diario de un testigo ocular (Incluye reprod. fac-simil del ms. : Diario de la expedición contra Argel)*, éd. Juan Antonio López Delgado, Murcia, Juan Antonio López Delgado, 2001.
- FERRER DE COUTO, José, *Historia del combate naval de Trafalgar, precedida de la del renacimiento de la marina española durante el siglo XVIII* [Madrid, Impr. de W. Ayguals de Izco, 1851], Valencia, Librerías París-Valencia, 1993 ; Valladolid, Maxtor, 2008.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo, *Los apostaderos y estaciones navales en ultramar*, Madrid, Bazán, 1996.
- , « Los apostaderos : factor esencial del apoyo naval », *Revista General de Marina*, vol. 257, n° 8-9, 2009, p. 237-245.
- GÁLVEZ, Bernardo de, *Diario de las operaciones de la expedición contra la plaza de Panzacola concluida por las armas de S.M. católica baxo las órdenes del Mariscal de Campo D. Bernardo de Galvez*, s. l., s. n., ms. 1781 ; Tallahassee (États-Unis), s. n., 1966.
- GARCÍA DEL PINO, César, « Cuba y las contiendas navales del siglo XVIII », *Arbor : Ciencia, pensamiento y cultura*, n° 567, 1993, p. 9-28.
- GARCÍA FLÓREZ, Dionisio, « El asedio de los 100 días. El sitio de Melilla (1774-1775) », *Ristre*, vol. 1, n° 1, avril-mai 2002.

GIL MUNILLA, Octavio, *Malvinas : el conflicto anglo-español de 1770*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1948.

GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, « La Marina a la conquista de Italia (1773-1735) », dans *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII : XLVIII Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2014)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, p. 15-35.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio, « Consideraciones sobre la táctica y comunicaciones navales en el siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, vol. 1, n° 3, 1983, p. 133-148.

—, « El combate de San Vicente y sus consecuencias », dans *Antecedentes bélicos navales de Trafalgar : XXX Jornadas de historia marítima (Madrid, 2004)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004.

—, *La campaña de Trafalgar (1804-1805) : corpus documental conservado en los archivos españoles*, 2 tomes, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004.

GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE, Santiago, *El ataque inglés a Ferrol en agosto de 1800*, Ferrol, Embora, 2000.

352

GUIMERÁ, Agustín, « La historia que lleva a Trafalgar, 1700-1805 », dans *Ciclo de conferencias « Trafalgar » (Santander, 2002-2005)*, Santander, Real Asamblea Española de Capitanes de Yate, Delegación Cantabria, 2005.

—, « Trafalgar y la marinería española », dans *Actas de la VIII Reunión científica de la Fundación española de historia moderna (Madrid, 2004)*, t. II, GUIMERÁ, Agustín et PERALTA RUIZ, Víctor (dir.), *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, p. 821-838.

—, « Napoleón y la Armada », dans *XXXI congreso internacional de historia militar (Madrid, 21-27 Agosto 2005)*, Madrid, Comisión Española de Historia Militar, 2006, p. 519-538.

—, « Imitando al enemigo : el plan de reforma naval de Antonio de Escaño (1807) », dans Martín-Merás, Luisa (dir.), *Navigare necesse est. Estudios de historia marítima en honor de Lola Higuera*, Gijón, Fundación Alvar González, 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, António, *La invasión inglesa de Galicia en 1719*, Santiago de Compostela, CSIC/Instituto P. Sarmiento de Estudios Gallegos, 1970.
- MOLINERO NAVAZO, José Luis, « La flota de Vigo y posteriores sucesos en el Archivo General de Indias », dans *La guerra de Sucesión en España y América : Actas X Jornadas nacionales de historia militar (Sevilla, 2000)*, Madrid, Deimos, 2001, p. 637-650.
- MONAQUE, Rémi, « La maniobra estratégica combinada que precede al combate de Trafalgar », dans *El combate de Trafalgar : XXXI Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2005)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2005.
- MORÓN GARCÍA, Juan José, « La Artillería en el sitio de La Habana, 1762 », *Militaria : Revista de Cultura Militar*, n° 10, 1997, p. 117-124.
- NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio & FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, *El Coloquio de Brión : veinticuatro horas de Ferrol en 1800*, Madrid, Museo Naval, 1977.
- & BLANCO NÚÑEZ, José María, *La diversión de Tolón*, 2 tomes, Madrid, Naval, 1982 ; rééd. 2 tomes, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, « Análisis de las fuerzas aliadas (buques, mandos y dotaciones) », dans *El combate de Trafalgar : XXXI Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2005)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2005.
- , *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2005.

- , « Función militar en las flotas de Indias », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 81-122.
- OCAMPO ANEIRO, José Antonio, « La Historia Marítima en el mundo : la Batalla de Trafalgar : síntesis bibliográfica », *Revista de Historia Naval*, n° 75-93, 2001-2006.
- ORTIZ SOTELO, Jorge, « El Callao y la Real Armada », dans GARCÍA RAMÍREZ, Susana & MARCOS ALONSO, Carmen (dir.), *El último viaje de la fragata Mercedes : la razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*, Madrid, Ministerio de Defensa/Ministerio de Educación, Cultura y Deporte/Acción Cultural Española, 2014, p. 81-91.
- OTERO LANA, Enrique, « Relación de presas de 1740 en la Biblioteca Nacional : un documento propagandístico », *Revista de Historia Naval*, vol. 17, n° 67, 1999, p. 63-75.
- , *La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, Madrid, Instituto de Historia Cultural y Naval, 2004.
- PI CORRALES, Magdalena de Pazzis, « Las expediciones científicas », dans *La Casa de Borbón : ciencia y técnica en la España ilustrada*, València, Conselleria de Cultura, Educació i Esport, 2006, p. 95-117.
- RIAÑO LOZANO, Fernando, « Conmemoración de la batalla de Trafalgar (2001-2005) », *Revista de Historia Naval*, vol. 19, n° 74, 2001, p. 7-12.
- RIVAS IBÁÑEZ, Ignacio, « La movilización de la información en tiempo de guerra : los sistemas de inteligencia de España y Reino Unido y las operaciones militares del Pacífico durante la guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1744) », dans BAUDOT MONROY, María (dir.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 61-84.
- RODGER, N. A. M., « La naturaleza de la victoria naval », dans GUIMERÁ, Agustín, RAMOS SANTANA, Alberto et BUTRÓN PRIDA, Gonzalo (dir.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004, p. 113-193.
- , « The Genesis of Trafalgar », dans *Actas de la VIII Reunión científica de la Fundación española de historia moderna (Madrid, 2004)*, t. II, GUIMERÁ, Agustín & PERALTA RUIZ, Víctor (dir.), *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, p. 781-794.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón, « Una derrota naval de Nelson en 1796 », *Revista General de Marina*, vol. 236, 1999, p. 795-799.
- , *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, San Sebastián de los Reyes (Madrid), Actas, 2005.
- , *Victorias por mar de los españoles*, Baracaldo, Grafite, 2006 ; Madrid, Sekotia, 2010.
- , *Otras victorias por mar de los españoles* Madrid, Sekotia, 2013.

—, « La Marina ilustrada : reflexiones sobre su efectividad combativa », dans GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2016, p. 183-205.

SANJURJO JUL, José Manuel, « La artillería naval en el siglo XVIII y en la batalla de Trafalgar », dans PAVÍA PARADEDA, José Julio (dir.), *Cátedra « Jorge Juan » : ciclo de conferencias : curso 2004-2005*, A Coruña, Universidade da Coruña, 2007, p. 19-52.

TÉLLEZ ALARCIA, Diego, « Ricardo Wall vs Georges Anson. El final del “Lago español” y el enfrentamiento colonial hispano-británico (1740-1762) », *2000 The European Journal*, 2004.

TERRÓN PONCE, José Luis, *La toma de Menorca (1781-1782) en los escritos autobiográficos y epistolario del Duque de Crillon*, Mahón, Institut Menorquí d'Estudis, Fundació Rubió Tudurí-Andrómaco, 1998.

—, *El gran ataque a Gibraltar de 1782 : análisis militar, político y diplomático*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2000.

356

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

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

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

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

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

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

# Cahier photo







1. Zenón de Somodevilla (1702-1781), marquis de la Ensenada, Secrétaire de la Marine, de la Guerre, des Finances et des Indes





2. Blas de Lezo, marquis de Ovieco, lieutenant-général de la Real Armada





3. Maquette du vaisseau le *Real Carlos*









4. Défense du Morro de La Havane, attaque britannique du 1<sup>er</sup> juillet 1762





EL EX.<sup>MO</sup> OR.<sup>N</sup> S. D. JOSE SOLANO Y BOTE MARQUES DEL SOCORRO, CABALLERO DEL ORDEN DE SANTIAGO Y TENIENTE GENERAL DE LA REAL ARMADA: ASCENDIÓ A ESTA CLASE DE LA PLAZA DE GUARDIA MARINA EN EL AÑO DE 1780 SE DIGNÓ EL REY ENCARGARLE EL MANDO DE UNA ESCUADRA Y CONDUCCION DE UN EJERCITO DESTINADAS AMBAS FUERZAS A LA DEFENSA DE LAS YNDIAS OCCIDENTALES; YA SU LLEGADA SALVO DE MUY SUPERIORES FUERZAS NAUALES ENEMIGAS QUE LE ESPERABAN, EL COMBOY MILITAR Y EL RICO MERCANTIL QUE ESCOLTABA: EN SU CON LA ESCUADRA COMBINADA ESPAÑOLA Y FRANCESA DE SU MANDO SOCORRIÓ A EJERCITO QUE ESTABA EN EL CAMPO DE PANZACOLA Y CON LOS REFUERZOS QUE LE DIÓ DE LAS GAVANIONES DE LA ESCUADRA Y OTROS AUXILIOS SE PRINCIPIARON LOS ATAQUES Y CONSIGVIÓ LA RENDICION DE DHA PLAZA Y CON ELLA SE HIZO DUEÑO S. M. DE TODA LA FLORIDA OCCIDENTAL CON FUERZAS DE SU MANDO SE BATIERON Y RINDIERON LA YSLA DE ROATAN Y LOS ESTABLESÍMIENTOS INGLESES EN LA COSTA DE HONDURAS Y CON ELLAS IMPIDIÓ QUE ESTOS EN LA GUERRA TOMASEN POSESION NUESTRA: HECHA LA PAZ BOLVIÓ A ESPAÑA CON LA ESCUADRA CARGADA DE UN RICO TESORO, POR CUYOS SERVICIOS Y SUS CIRCUNSTANCIAS SE DIGNÓ S. M. CONFERIRLE EL TITULO DE MARQUES DEL SOCORRO. EN LOS TIEMPOS DE PAZ; COMISIONADO A SEÑALAR LIMITES DE LOS DOMINIOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL EN LA AMERICA MERIDIONAL, PAZIFICÓ VARIAS NACIONES DE YNDIOS CARIBES Y OTROS BARBAROS DE LAS INTERNAS PROVINCIAS DE GUYANA Y MARGENES DEL RIO ORINOCO; SIRVIÓ LOS GOBIERNOS Y CAPTANIAS GENERALES DE LAS PROVINCIAS DE VENEZUELA Y DE LA YSLA LA ESPAÑOLA EN ESTA CON LOS PLENOS PODRES DEL REY, HIZO EL PRIMER TRATADO DE LIMITES DE LAS POSESIONES FRANCESAS Y FIJO SUS TERMINOS TODO A PLENA SATISFACCION DE S. M.

5. José Solano, premier marquis del Socorro (1726-1806), capitaine général de la Real Armada





6. Jorge Juan (1713-1773), chef d'escadre de la Real Armada



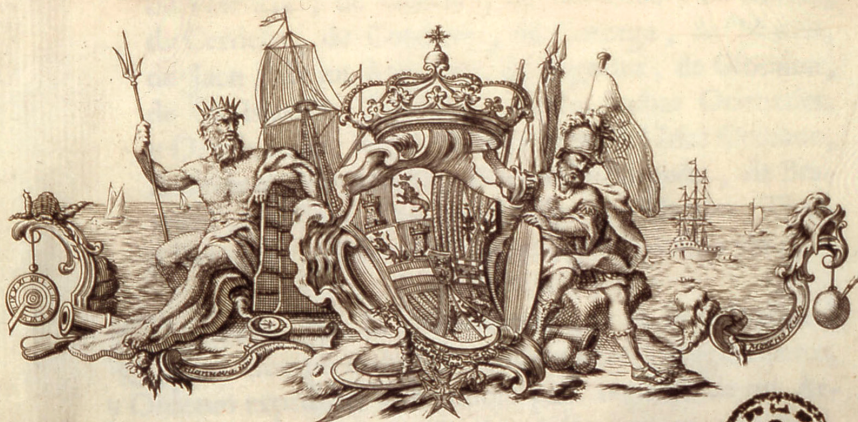
ORDENANZAS  
DE SU Magestad

PARA  
EL GOBIERNO MILITAR,  
Politico, y Económico de su Armada  
Naval.

PARTE PRIMERA.

Que contiene los Assumptos pertenecientes al Cuerpo  
General de la Armada.

*Ent.ª 5. 3*



DE ORDEN DEL REY N. S.

En MADRID: En la Imprenta de JUAN de ZUÑIGA.  
Año de M DCC XLVIII.







8. Antonio Barceló (1716-1797), lieutenant-général de la Real Armada









9. Reconquête d'Oran. Débarquement à Las Aguadas (29 juin 1732)





*El Excmo. S.<sup>to</sup> B.<sup>to</sup> F. D. Antonio Valdés Fernández Bazán. Gran Cruz, y Comendador del Orden de S. Juan, del Consejo de Estado, Cefe de Esquadra, y Secretario de Estado, y del Despacho Universal de Marina. Obtubo este Empleo en 2<sup>o</sup> de Marzo de 1783 habiendo seguido todos los grados de su Carrera Militar desde 26 de Octubre de 1752 e q. sentò plaza de Guardia Marina. Mandò varios buques y Divisiones de la Armada. fue sub Inspector de Arsenales Inspe<sup>or</sup> Gral de Marina. desempenò importantes Comis.<sup>as</sup> del R. Servicio, y entre ellas la de restablecer en el año de 1782 la fundición de Artilleria de hierro de las fabricas de la Cavada. Nació en Burgar à 25 de Marzo de 1744*

10. Antonio Valdés y Fernández-Bazán (1744-1816), capitaine général de la Real Armada, secrétaire de la Marine





11. José Mazarredo Salazar (1745-1812), lieutenant-général de la Real Armada









12. Bataille du cap Saint-Vincent



**RELACION HISTORICA**  
**DEL VIAGE**  
**A LA AMERICA MERIDIONAL**  
HECHO  
**DE ORDEN DE S. MAG.**

PARA MEDIR ALGUNOS GRADOS DE MERIDIANO  
Terrestre, y venir por ellos en conocimiento de la verdadera Figura,  
y Magnitud de la Tierra, con otras varias Observaciones  
Astronomicas, y Phificas:

Por **DON JORGE JUAN**, Comendador de Aliaga, en el Orden de San  
Juan, Socio correspondiente de la Real Academia de las Ciencias de Paris,  
y **DON ANTONIO DE ULLOA**, de la Real Sociedad de Londres:  
ambos Capitanes de Fragata de la Real Armada.

**PRIMERA PARTE, TOMO PRIMERO.**



IMPRESSA DE ORDEN DEL REY NUESTRO SEÑOR

**EN MADRID**

Por **ANTONIO MARIN**, Año de M.DCC.XLVIII.

13. Jorge Juan et Antonio de Ulloa, *Relación histórica del viaje a la América Meridional hecho de orden de S. Mag. Para medir algunos grados de meridiano terrestre*





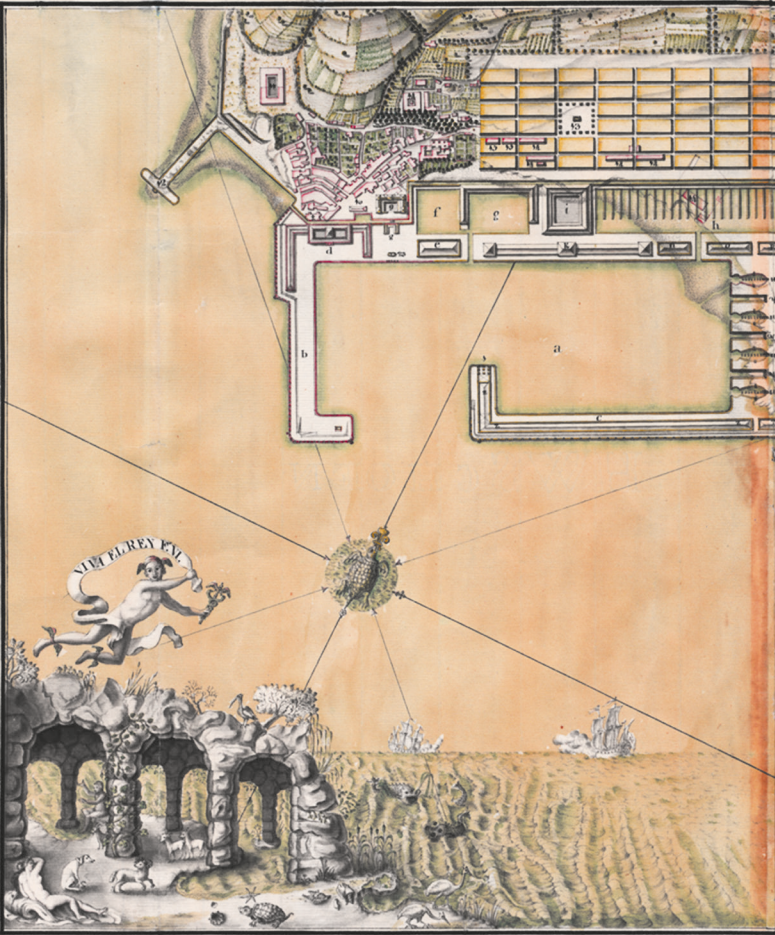
14. Federico Gravina (1756-1806), capitaine général de la Real Armada



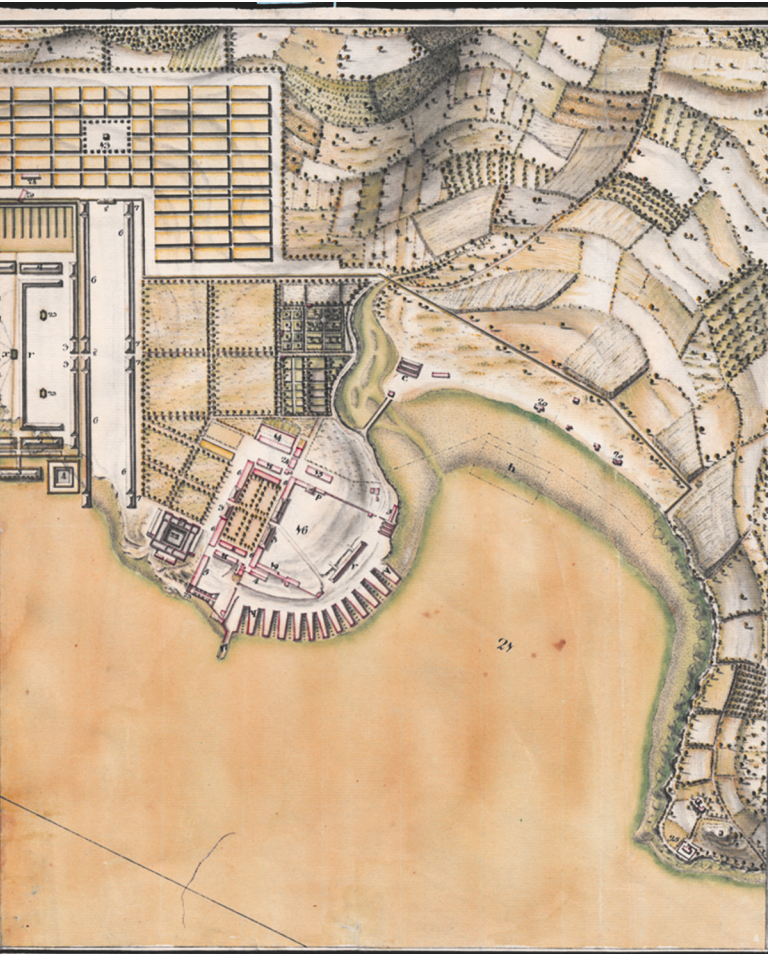
**PLANO DEL ARSENAL DEL  
FERROL Y ASTILLERO DE ESTEIRO**  
APROVADO P. S.M. EN EL AÑO DE M.D.C.C.L.I.  
EXPLICACION

a, Oarsena  
 b, Muelle sobre caovinos.  
 c, Muelle sobre esollora  
 d, Parque, almacenes gene-  
 rales y sala de armas  
 e, Finglado de arboladura  
 f, Dique p.<sup>a</sup> la arboladura  
 g, Dique p.<sup>a</sup> canciar embar-  
 caciones menores.  
 h, Dique p.<sup>a</sup> muderos de cons-  
 truccion  
 i, Almacenes p.<sup>a</sup> la cordeleria  
 k, Cordeleria  
 l, Almacenes de caudido  
 m, Almacenes generales  
 n, Teneduria  
 o, Aceradores a la inglesa  
 p, Finglado de maderas  
 y patio de galibos  
 q, Diques p.<sup>a</sup> canciar en se-  
 co nabios h.<sup>a</sup> cancañones  
 x, Maquina p.<sup>a</sup> sacar el agua  
 de los diques.

y, Grutas p.<sup>a</sup> construir nabios  
 1, Almacenes de coque  
 2, Maquina p.<sup>a</sup> arbolar y des-  
 arbolar los nabios  
 3, Almacenes de labloneria  
 y demas perteneciente a la  
 construccion  
 4, Rebloneros y edificios p.<sup>a</sup> la  
 intendencia, contaduria y  
 demas compleados  
 5, Cuartel de deserrados  
 6, Herrerias  
 7, Mixamientos p.<sup>a</sup> la ma-  
 tranza  
 8, Rebloneros p.<sup>a</sup> coxidos y  
 caambias  
 9, Puertas del arsenal con  
 sus cuerpos de guardias  
 10, Casa del command.<sup>te</sup>  
 11, Villa del Ferrol  
 12, Cuartel de brigadas  
 13, Muelle p.<sup>a</sup> el occidario  
 14, Ciudad proyectada



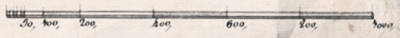




- |  |   |
|--|---|
| 14, Cuarteles provisionales            | 19, Cobertizos para la maquina                |
| 15, Almacenes provisionales de viveres | 20, Hornos de coque y ladrillo                |
| 16, Asiteros de Escoria                | 21, Escocada de Caranza                       |
| 17, Muelle que cubre las gradas        | 22, Cuartel de batallones de marina           |
| 18, Cuarteles de maestranza            | 23, Puertos                                   |
| 24, Hospitales                         | 25, N. <sup>a</sup> 5. <sup>a</sup> de Camina |

Proyectado y delineado por el capitán y ingeniero ordinario D.<sup>n</sup> Joseph de la Cruz el qual tiene el honor de dedicarlo al Ex.<sup>mo</sup> S.<sup>or</sup> CONDE DE ARANDA Director general de los R.<sup>os</sup> cuerpos de artilleria e ingenieros.

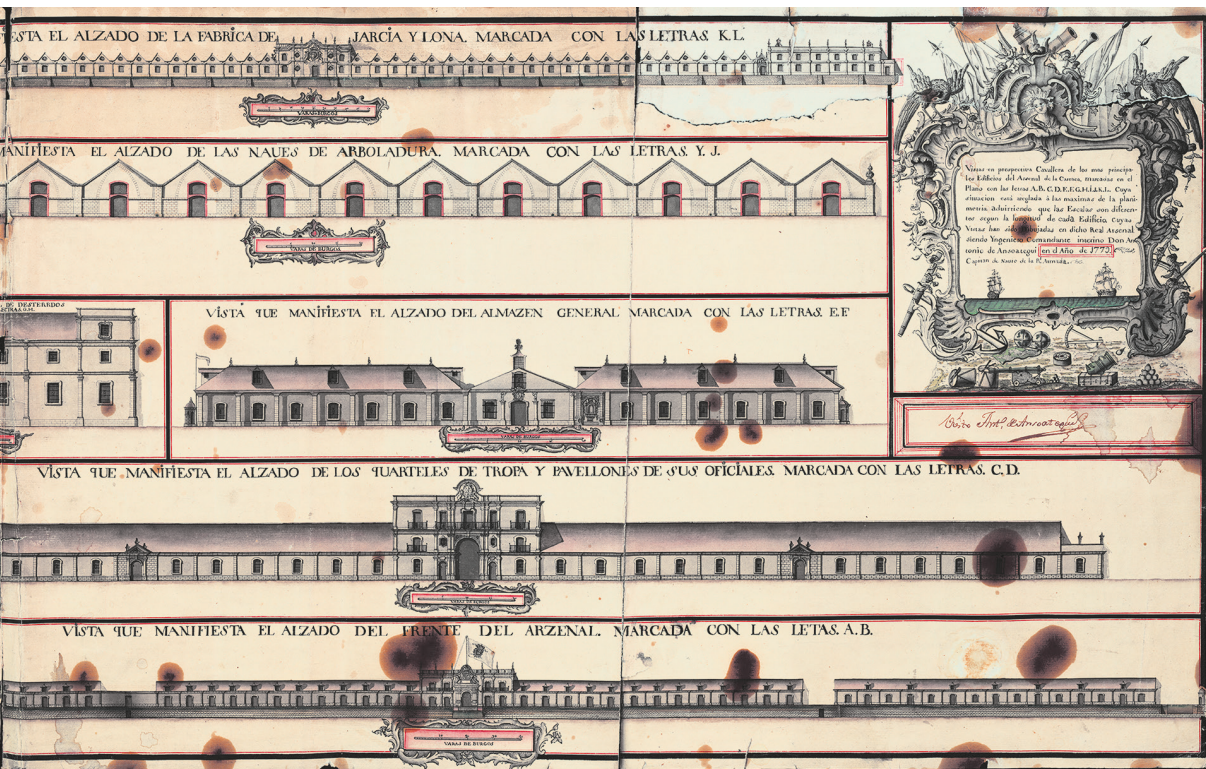
E. scala de 1000, Paris



15. Plan de l'arsenal royal de Ferrol et des chantiers navals d'Esteiro (1751)







16. Plano de l'arsenal de La Carraca à Cadix (1779)







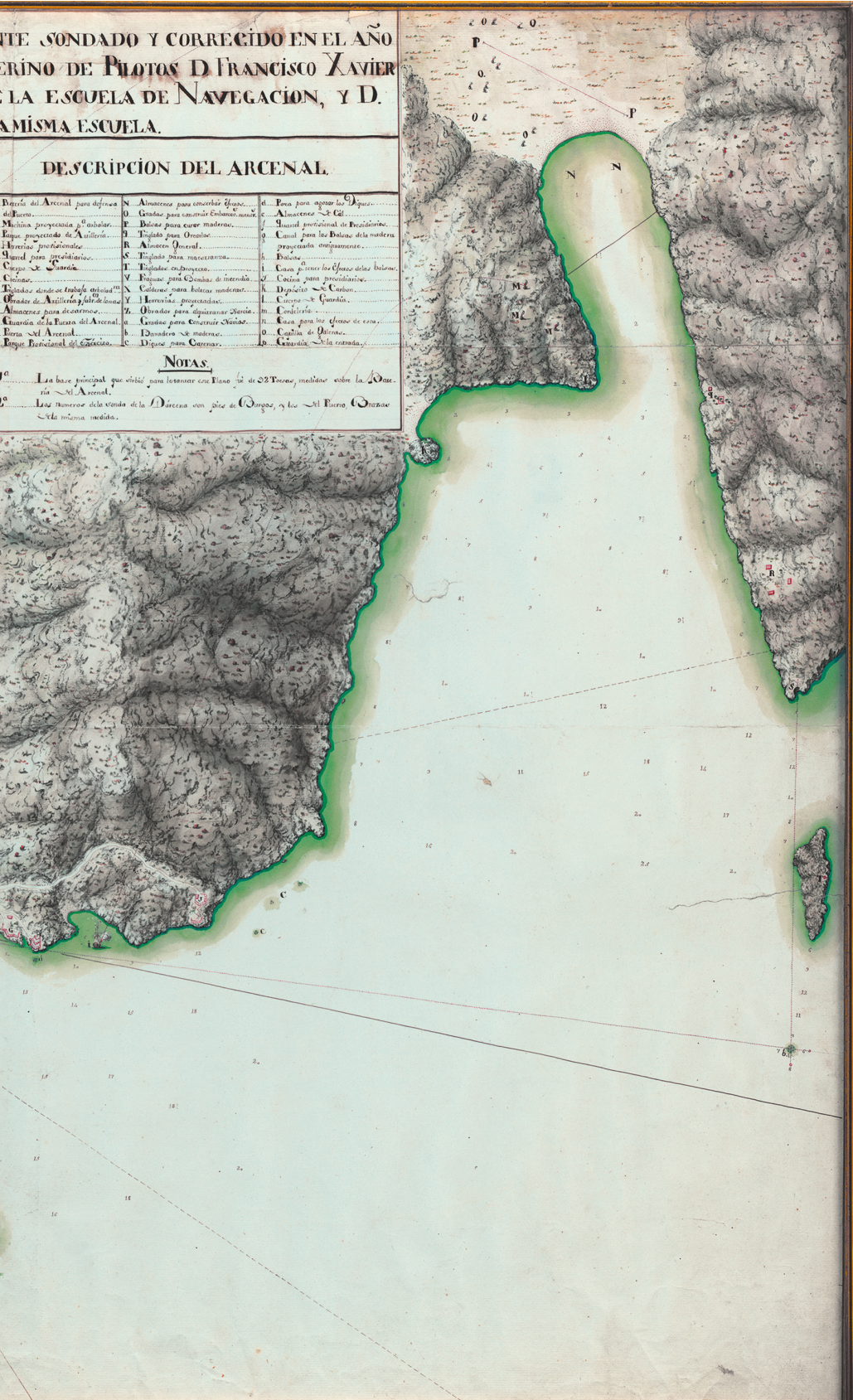
TE SONDADO Y CORREGIDO EN EL AÑO  
 ERINO DE PILOTOS D FRANCISCO XAVIER  
 LA ESCUELA DE NAVEGACION, Y D.  
 AMISMA ESCUELA.

DESCRIPCIÓN DEL ARCNAL.

Barraca del Arsenal para defensas	N. Almacenes para conservar el agua	d. Pena para agotar los vapores
Muchina propulsora y molienda	O. Gratas para conservar el agua	e. Almacenes de sal
Español propulsora de Artillería	P. Bodega para conservar el agua	f. Arsenal propulsora de Fabricación
Horario propulsora	R. Almacenes de sal	g. Canal para las Bodegas de la moderna
Guard para propulsora	S. Tránsito para mantener el agua	h. Bodega para conservar el agua
Campo de guerra	T. Tránsito para mantener el agua	i. Casa para los vapores de las bodegas
Calle	V. Puente para conservar el agua	j. Casa para propulsora
Canal	X. Calle para conservar el agua	k. Depósito de sal
Canal de Artillería y Fabricación	Y. Horario propulsora	l. Campo de guerra
Almacenes para conservar el agua	Z. Obrador para conservar el agua	m. Calle para los vapores de las bodegas
Guarda de la Puerta del Arsenal	a. Gratas para conservar el agua	n. Calle para los vapores de las bodegas
Barraca del Arsenal	b. Bodega para conservar el agua	o. Calle para los vapores de las bodegas
Puente propulsora de Artillería	c. Dipone para conservar el agua	p. Calle para los vapores de las bodegas

NOTAS.

1. La base principal que está para levantar con Plano de 22 Tozas, mediana sobre la Puerta del Arsenal.  
 2. Las numeres de la vinda de la D. D. deca con pila de (D. D. deca) y los del Puerto (D. D. deca) de la misma medida.



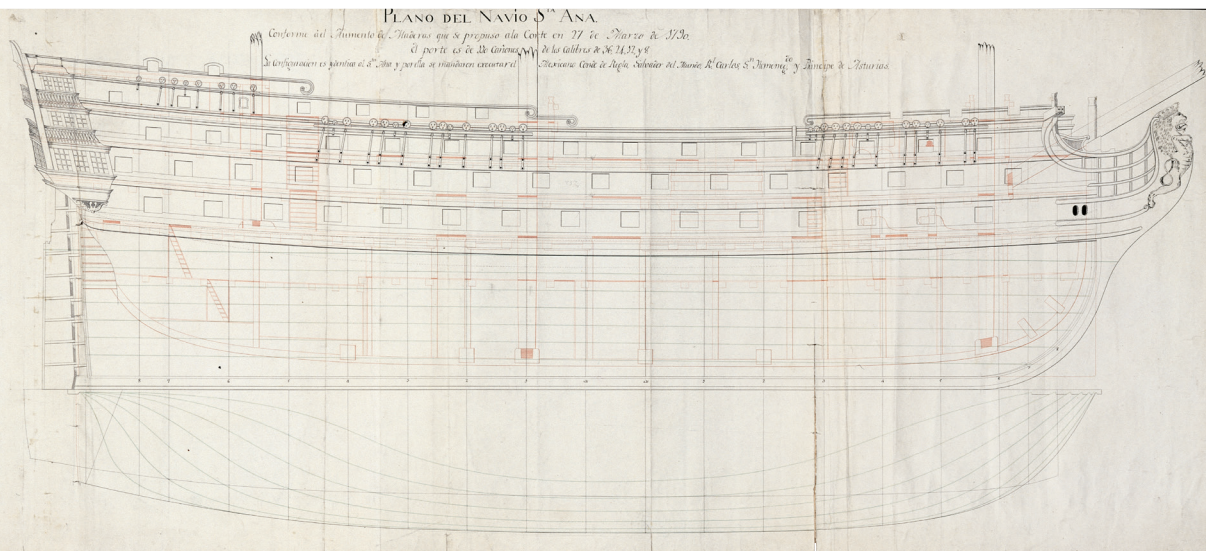
17. Plan de la ville, de l'arsenal et du port de Carthagène (1779)





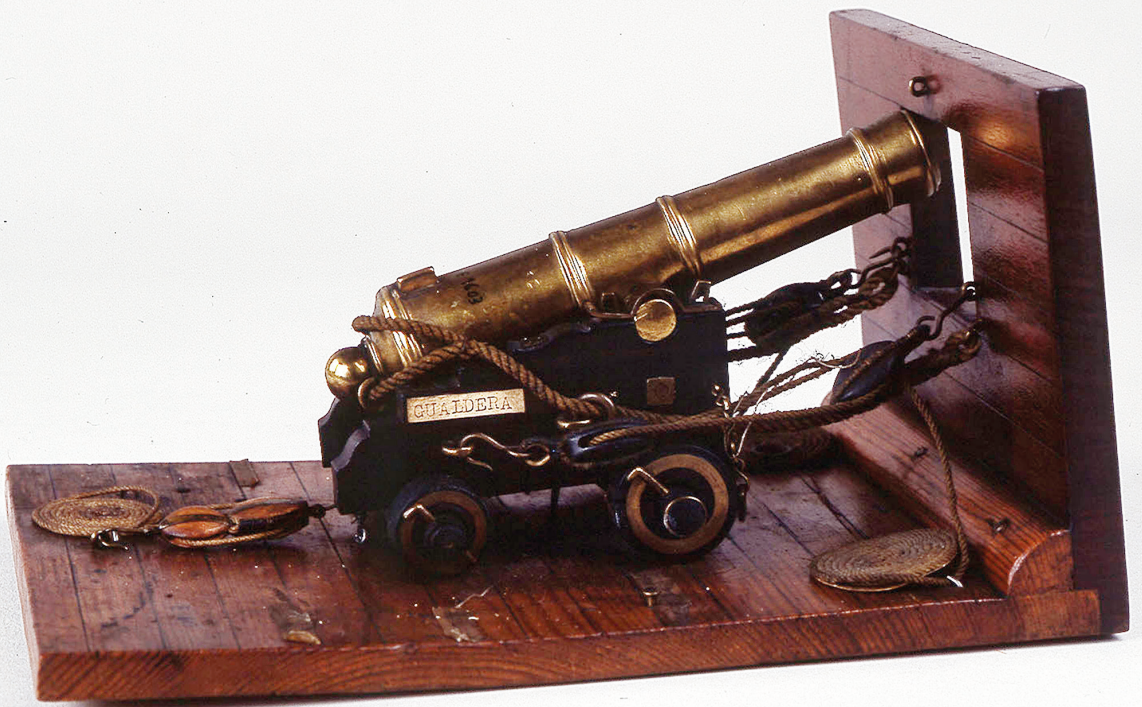


20. Maquette de frégate espagnole de quarante canons (xviii<sup>e</sup> siècle)



19. Plan du vaisseau la Santa Ana



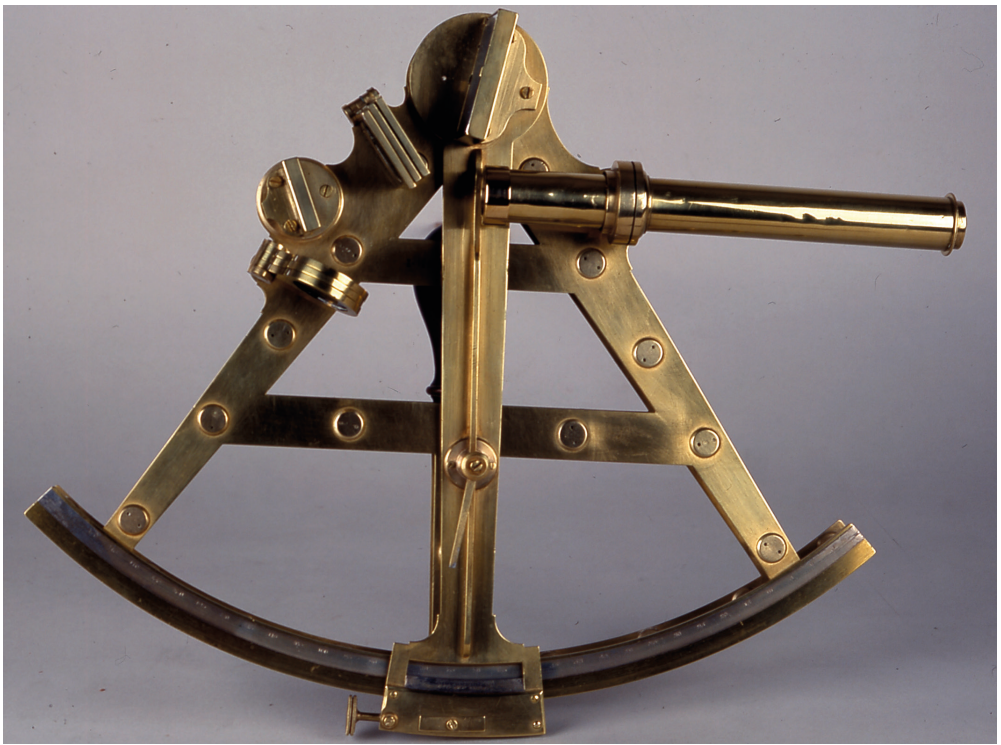


21. Maquette de canon espagnol du système Rovira (xviii<sup>e</sup> siècle)



22. Habitacle de navire pour compas de chambre  
(xviii<sup>e</sup> siècle)





23. Sextant espagnol (fin du XVIII<sup>e</sup> siècle)



24. La frégate de Blas de Lezo combattant le *Stanhope*







25. Bataille de Trafalgar. Vue générale (21 octobre 1805)



# ORDENANZAS GENERALES DE LA ARMADA NAVAL.

## PARTE PRIMERA.

SOBRE LA GOBERNACION MILITAR Y MARINERA  
DE LA ARMADA EN GENERAL,  
Y USO DE SUS FUERZAS EN LA MAR.

TOMO I.



EN MADRID  
EN LA IMPRENTA DE LA VIUDA DE DON JOACHÍN IBARRA.  
MDCCLXXXIII.





27. Image de la Sainte Trinité qui se trouvait à bord de la *Santisima Trinidad*









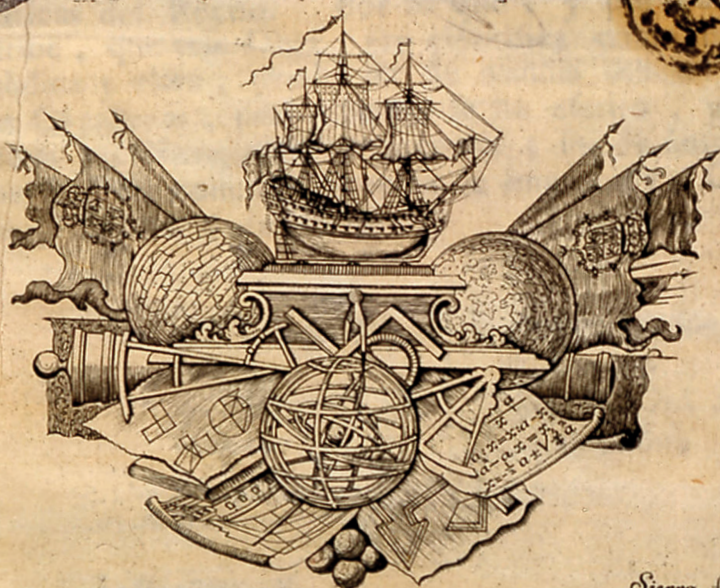
28. Plan et vue de la du port et de la baie de Cadix (1839)



COMPENDIO  
DE  
NAVEGACION

PARA EL USO  
de los  
CAVALLEROS GUARDIAS-MARINAS.

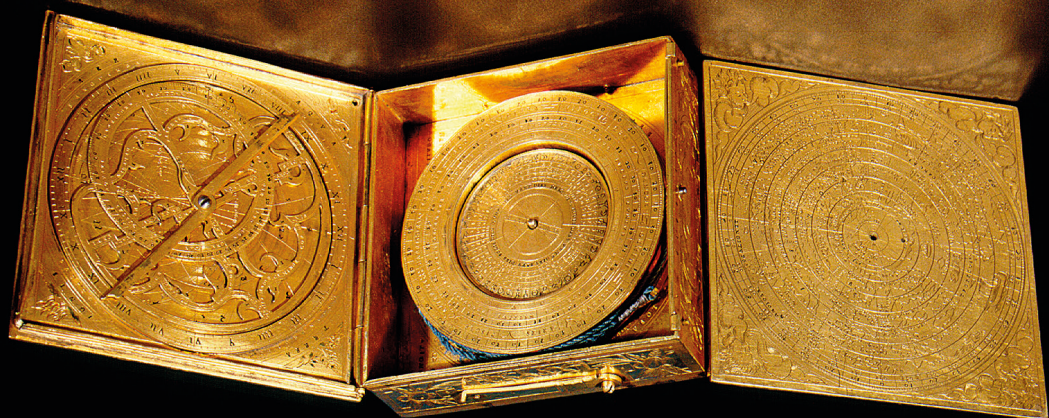
Por D. JORGE JUAN,  
Comendador de *Aliaga* en la Orden de San Juan,  
del Consejo de S. M. en su Junta de Comercio,  
Moneda, &c. Capitán de Navio de la R. Armada,  
y de la Compañía de Guardias-Marinas,  
de la Real Sociedad de Londres,  
de la R. Acadèmia de Berlín,  
y Corr. de la de Paris,



Sierra. f.

EN CADIZ: En la Acadèmia de los mismos Cavalleros,  
M.DCC.LVII.





30. Étui d'instrument astronomique de Tobías Volckmer



31. Niveau géodésique (XVIII<sup>e</sup> siècle)



32. Horloge de poche pour déterminer la longitude (c. 1788)

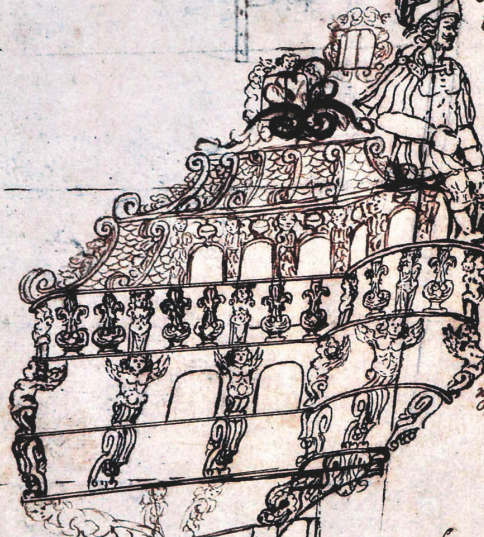




El farol mas alto con la parrilla que mas alta como  
 alto del florin que es de  $12$   
 y el que de dentro tres veces y de fuera  $3 \frac{2}{3}$   
 ancho de dentro adentro  $2 \frac{3}{4}$   
 ancho de fuera de las bandes a la altura  $3 \frac{3}{4}$   
 ancho de alto  $2 \frac{10}{24}$   
 ancho de mas o menos  $2$  medio  $\frac{1}{8}$

chape

Misera



Encima del toldete al  
 acento del farol en el  
 como es costado hai que  
 girena  $1 \frac{1}{3}$  esto de aqui  
 de fuera segunda vez ha mayor  
 de la que ha mayor del ve  
 siete de la toldeta me  
 de fuera girena  $1 \frac{1}{2}$   
 esto la real a lo de dentro  
 de la  $2 \frac{1}{2}$

La parrilla con marco  
 tres a  $1 \frac{1}{2}$

La parrilla  $3 \frac{1}{2}$  (S) chape

Y el garden ancho en  
 la parrilla  $2 \frac{1}{2}$  de fuera  
 la parrilla  
 de dentro  $1 \frac{1}{2}$

Y los corredores de  
 la parrilla con los  
 parrillas que  
 hexa  $1 \frac{1}{2}$   
 de la parrilla  
 parrilla  $3$

La parrilla el jardin  
 la mitad de la parrilla  
 que es  $12$  - c.

f 191 = pinto toda la parrilla de la parrilla

La parrilla de la parrilla de la parrilla  $2 \frac{1}{2}$

La parrilla de la parrilla de la parrilla  
 de la parrilla de la parrilla de la parrilla  
 de la parrilla de la parrilla de la parrilla  
 de la parrilla de la parrilla de la parrilla

La parrilla de la parrilla de la parrilla  
 de la parrilla de la parrilla de la parrilla  
 de la parrilla de la parrilla de la parrilla

La parrilla de la parrilla de la parrilla  
 de la parrilla de la parrilla de la parrilla  
 de la parrilla de la parrilla de la parrilla  
 de la parrilla de la parrilla de la parrilla

La parrilla de la parrilla de la parrilla  
 de la parrilla de la parrilla de la parrilla  
 de la parrilla de la parrilla de la parrilla  
 de la parrilla de la parrilla de la parrilla

La parrilla de la parrilla de la parrilla  
 de la parrilla de la parrilla de la parrilla  
 de la parrilla de la parrilla de la parrilla  
 de la parrilla de la parrilla de la parrilla









## 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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/](http://www.unav.es/centro/contractorstate/)). Il travaille sur l'histoire économique de l'Espagne (industrie, commerce et finance aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles). Il a publié *Estado e industria en el siglo XXVIII : la fábrica de Guadalajara* (1996, 2<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle. Citons notamment : « Napoleón y la Armada », 2006 ; « Trafalgar: Myth and History », 2008 ; « Métodos de liderazgo naval en una

época revolucionaria: Mazarredo y Jervis (1779-1808) », 2009 ; « Naval Leadership and Naval Expenditure in Spain, 1783-1795 », 2011 ; « Estado, administración y liderazgo naval : Antonio Valdés y Lord Barham (1783-1808) », 2012 ; « From Cádiz to Tenerife: The Account of Captain Ralph W. Miller », 2013 ; « La marine espagnole contre la piraterie nord-africaine (1750-1785) », 2014 ; « Teoría y práctica del imperio: el Secretario de Marina e Indias Antonio Valdés en la Junta de Estado (1787-1792) », 2015 ; « The Offensive Strategy of the Spanish Navy (1713-1808) », 2016 ; « Un liderazgo compartido: la conquista de Panzacola, 1781 », 2016 ; ainsi que « Naval Leadership and the 'Art of War': John Jervis and José de Mazarredo Compared (1797-1799) », 2017. Il a codirigé, avec Alberto Ramos y Gonzalo Butrón, *Trafalgar y el mundo atlántico*, 2004 ; avec Víctor Peralta Ruiz, *El equilibrio de los imperios. De Utrecht a Trafalgar*, 2005 ; et avec José María Blanco Núñez, *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, 2008.

#### ALEXANDRE JUBELIN

Ancien élève de l'ÉNS (Lyon), agrégé d'histoire, il prépare une thèse de doctorat à la faculté des Lettres de Sorbonne Université, « *Qui tire de loin ferait mieux d'économiser sa poudre* », *Pratiques de l'abordage et du combat rapproché face au développement de l'artillerie embarquée (début du XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle au XX<sup>e</sup> 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/](http://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 &amp; 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 <sup>e</sup> et le XIX <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> siècle .....	119
Autres facteurs de supériorité.....	121
La construction navale espagnole au début du XVIII <sup>e</sup> 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
<b>Pilotes et conduite des navires sur les routes maritimes espagnoles du XVIII<sup>e</sup> siècle</b>	
<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
<b>La marine espagnole du XVIII<sup>e</sup> siècle : histoire, mémoire et politique (1805-1905)</b>	
<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
<b>Musées, bibliothèques &amp; archives</b>	
<i>Carmen Torres López</i> .....	189
Activité éducative et scientifique de l'armada au XVIII <sup>e</sup> 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
<b>La Real Armada des Bourbons de Madrid</b>	
<i>Olivier Chaline &amp; 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 <sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
  17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> siècle)*
  - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
  1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*





