

presenta un ser humano, el irlandés O'Reilly, extranjero en España y en América, con sus rasgos más personales y distintivos. La historia de vida de alguien sin el renombre de otros altos funcionarios de la época, pero que consiguió perpetuar su legado y su apellido extranjero, lo que nos permite abundar en el conocimiento de los mecanismos de permeabilidad social que utilizaban extranjeros y nobles de servicio en la España del siglo XVIII.

El libro va más allá de la mera biografía, para ser también una contundente plasmación de la realidad de la época, vislumbrada por tantos coetáneos, laicos o eclesiásticos, a propósito de la concentración de poder político, social y económico reforzada de forma sistemática por las alianzas matrimoniales a la hora de desempeñar cargos en España, América o en otros territorios. Apoyado en una ingente labor de investigación y relectura de todo lo escrito hasta el momento, traza la trayectoria vital de O'Reilly, desentrañando su ascenso social y enriquecimiento, sus claroscuros, sus éxitos y fracasos.

Un relato pormenorizado de las estrategias de hombres que, como O'Reilly, formaban parte de un selecto grupo de funcionarios de gobierno, procedentes de capas intermedias de la sociedad, extranjeros o no, hábiles, preparados y aunque no siempre eficaces, fueron premiados por su fidelidad al monarca, por el manejo del cargo o la gestión de los recursos del estado, al tiempo que se convertían en los artífices de las reformas borbónicas. Eso sí, siempre atrapados por su condición y convicciones en la complejidad de la España del siglo XVIII. Su lectura es rápida y amena, sencilla, pero a la vez rigurosa y de buena redacción, que va dando cumplido repaso a las aportaciones bibliográficas aparecidas, a los avatares historiográficos y a numerosas fuentes. En definitiva, un libro muy recomendable y accesible a toda suerte de lectores y no sólo a especialistas en la historia de la época moderna.

Manuel Casado Arboniés

Universidad de Alcalá

<https://orcid.org/0000-0002-0011-8362>

manuel.casado@uah.es

MANUEL-REYES GARCÍA HURTADO (ed.), *Las innovaciones de la Armada en la España del siglo de Jorge Juan*, Biblioteca de Historia CSIC, Madrid, 2020, 618 págs., ISBN: 978-84-00-10646-1.

A pesar de la enorme vinculación de España con el mar y de la aparición en los últimos años de interesantes aportaciones en ámbitos como las estrategias defensivas (destacando el dossier publicado por la revista *Vegueta* en 2016 y coordinado por Sergio Solbes Ferri y Luis Fé Cantó), la logística (donde sobresale el dossier de la Revista Universitaria de Historia Militar «La logística anfibia: el poder naval del Imperio español en el Mediterráneo durante el siglo XVIII», coordinado

también en 2016 por Manuel Díaz-Ordóñez, uno de los autores del volumen que nos ocupa), la construcción naval, las expediciones científicas y el papel de las armadas en el *contractor state* y el *fiscal-military state*, la historia naval española no ha compartido la relevancia reciente de la historia militar, especialmente en lo que respecta a análisis sociales, arquitectónicos, institucionales o económicos. Por ejemplo, como señala Manuel-Reyes García Hurtado, queda por realizar un estudio social de la marina española del XVIII parangonable al que llevó a cabo F. Andújar Castillo para el ejército (pp. 18-19). *Las innovaciones de la Armada en la España del siglo de Jorge Juan* viene a llenar parte de este nicho al incluir textos de algunos de los mejores especialistas españoles en historia naval. Este libro colectivo tiene por principal objetivo renovar el panorama historiográfico sobre la Armada del XVIII ampliando el foco a ámbitos menos trabajados hasta ahora (como la formación de la oficialidad, las infraestructuras portuarias, la tecnología o las condiciones de vida y servicio de la marinería) y tomando en consideración «la distancia entre lo pretendido y lo que fue posible» (p. 14): cómo lo planificado en las ordenanzas no siempre se plasmó en la realidad, lo que explica la debacle en el XIX a pesar del éxito parcial en la protección del imperio español y sus rutas de comunicación logrado en el XVIII.

El libro reúne catorce contribuciones estructuradas en tres grandes apartados: «Puertos y ciudades», «Naves y marinos» y «Arsenales». Cabe plantearse si esta división no resulta algo arbitraria o accesorio, habida cuenta de que los arsenales están presentes en casi todos los capítulos en mayor o menor medida, pero al menos facilita la lectura y la consulta. El encargado de editar y coordinar el libro ha sido Manuel-Reyes García Hurtado (Universidade da Coruña). A lo largo de más de tres décadas de carrera académica y sobre todo desde la lectura en el año 2000 de su tesis doctoral *El ejército y la literatura histórica española en el siglo XVIII (1700-1808)*, García Hurtado ha desarrollado una ingente labor no solamente como autor en aspectos como la cultura escrita en los militares del XVIII, la historia marítima y portuaria (destacando sus trabajos sobre el arsenal de Ferrol) o la relación de las mujeres con el ejército, sino también como coordinador de proyectos e iniciativas internacionales plasmadas en congresos o publicaciones colectivas tan influyentes como *Soldados de la Ilustración: el ejército español en el siglo XVIII* (2012) o *El siglo XVIII en femenino. Las mujeres en el Siglo de las Luces* (2016). En el volumen que es reseñado en estas líneas, García Hurtado se ocupa de un clarificador prólogo que va más allá de una mera introducción para hacer las veces de estado de la cuestión general sobre los estudios actuales en torno a la Armada española del XVIII, al tiempo que hilvana las diferentes contribuciones dando consistencia a la propuesta del conjunto de la obra, así como de un extenso capítulo sobre la importación de bibliografía para la Armada desde el norte de Europa. Este apartado sirve de muestra para profundizar en una de las grandes cuestiones de la marina española del XVIII y del libro: el dilema entre la importación de profesionales cualificados extranjeros o bien de tratados y metodologías de formación para instruir a los técnicos en España. Dilema para el que, al menos en el caso del ejército, la corona se decantó en la primera mitad de la centuria por la atracción de militares de origen foráneo, los cuales coparon

numerosas plazas en la oficialidad, particularmente en armas como el Cuerpo de Ingenieros. Solo en la segunda mitad del siglo, gracias a la labor de personajes destacados como Alejandro O'Reilly, la disyuntiva basculó más decididamente hacia la preponderancia de la importación de libros. García Hurtado analiza las misiones en el norte de Europa de Jorge Juan y Santacilia, Antonio de Ulloa y de la Torre-Giralt o José de Mendoza y Ríos, detallando los libros que elegían destinar a España y su uso previsto, el papel de la Inquisición como censora y emisora de licencias para que los títulos pudieran usarse en las academias y las tensiones con los militares derivadas de sus inspecciones. La misión de Mendoza en París (y también en Inglaterra y los Países Bajos) ocupa gran parte del texto: el oficial estuvo encargado de conseguir libros para la biblioteca general del proyectado Museo de Marina que debía construirse en la Nueva Población de San Carlos. Mendoza concibió el proyecto de reunir en Cádiz centros que trabajaran todas las ciencias relacionadas con la Armada, pero ni su idea ni el museo acabaron viendo nunca la luz. Los 2905 volúmenes que envió a España vivieron un periplo caótico tras llegar a Cádiz, fragmentándose como colección. Se perdieron ejemplares por robo o dejadez y junto a otros libros de las bibliotecas de la Armada sufrieron condiciones de conservación lamentables durante décadas, en ocasiones sin salir de las cajas en las que fueron enviados. García Hurtado desgana la composición de la colección adquirida, en la que predominan las obras recientes de autores del XVIII en francés (aunque en muchos casos se trataba de traducciones de otras lenguas) sobre ciencia, viajes, historia y geografía. Es difícil resistirse a pensar que el autor elaboró este extenso capítulo teniendo en mente la metáfora de la Armada del XVIII que suponía el caso de Mendoza: una misión ilustrada, ambiciosa y bien dotada que finalmente queda en agua de borrajas coincidiendo con el cambio de centuria, con el propio protagonista expulsado de la Armada en 1800 (p. 361), con un gran aporte de origen foráneo incomprendido y desaprovechado y con las obras importadas, sin lectores, acumulando humedad y polilla, como ocurrió con el propio *Tratado de navegación* de Mendoza (1787), prestigioso entre los científicos europeos del momento pero ignorado en España (p. 358). No podemos dejar de destacar en el texto de García Hurtado el completísimo apartado gráfico, con ilustraciones seleccionadas de láminas de las obras importadas.

Ricardo Franch Benavent (Universitat de València) inicia la sección sobre puertos y ciudades con un capítulo introductorio sobre la evolución de las dársenas mediterráneas en el XVIII, desde Málaga a Barcelona, Palma, Valencia, Alicante y Cartagena. Franch Benavent afirma que la presencia en Málaga y Barcelona (ciudades que experimentaron problemas similares de colmatación de fondos por acumulación de sedimentos) del ingeniero general, Jorge Próspero de Verboom, para planificar e iniciar la reforma de sus puertos evidencia la importancia que se le daba a esos proyectos (pp. 29-31). La realidad es que en esos primeros años tras la Guerra de Sucesión, el Real Cuerpo de Ingenieros se encontraba tan falto de efectivos con la suficiente experiencia y formación específica que era el propio Verboom el que se veía en la tesitura de tener que afrontar personalmente casi todas las iniciativas de importancia, como de hecho se concluye más adelante en el libro (p. 190). El capítulo muestra cómo la

reforma de los puertos no obedeció únicamente a causas militares sino también y principalmente al aumento del tráfico comercial y del porte de los navíos, por lo que la historia de la transformación de los puertos mediterráneos españoles en el XVIII es una historia de colaboración público-privada entre las autoridades reales y los poderes mercantiles. La proliferación de consulados y juntas de comercio aumentó la capacidad de presión sobre las instituciones del Estado para mejorar, ampliar y limpiar permanentemente unas dársenas cada vez más insuficientes para las nuevas oportunidades generadas por el comercio con América, aunque la invasión napoleónica detendría el proceso durante décadas.

Juan José Iglesias Rodríguez (Universidad de Sevilla) glosa la estrecha relación de Cádiz con Jorge Juan, alumno y después director de su Escuela de Guardias Marinas, y los principales hitos del desarrollo demográfico y económico de la ciudad y las poblaciones de su bahía como El Puerto de Santa María o Puerto Real a lo largo del XVIII gracias a la expansión mercantil y a la política naval de los Borbones, que tras la creación de los departamentos marítimos en 1726 estimuló la industria de construcción de buques de guerra así como una industria auxiliar para abastecer a los mismos. En este capítulo se pone de manifiesto una vez más la conexión entre presencia de extranjeros y progreso técnico y económico.

Alfredo Vigo Trasancos (Universidade de Santiago de Compostela) analiza la relación de Jorge Juan con las obras en la villa y el arsenal de Ferrol entre 1751 y 1765. Las tensiones entre ingenieros navales y del ejército ejemplificadas en la difícil relación entre Julián Sánchez Bort y Francisco Llobet prefiguraban la cercana creación del Cuerpo de Ingenieros de la Armada en 1770. A través del ministro Ensenada, la corona fomentó con entusiasmo la construcción del nuevo arsenal, en una muestra de proyecto con evidente iniciativa real a diferencia de los puertos del sur y este de España en los que los intereses privados también jugaban un importante papel. Su caída supuso la ralentización de las obras y la reducción del recinto portuario (p. 106).

El capítulo de Alfredo Martín García (Universidad de León) es seguramente uno de los que tiene una personalidad más diferenciada al examinar la plaza de Ferrol desde un punto de vista social, exponiendo cómo el crecimiento de población paralelo a la construcción del arsenal llevó aparejadas pobreza, marginalidad y tensiones sociales que las autoridades no siempre pudieron solventar con intervenciones públicas por falta de recursos, en un contexto en el que gran parte de los ferrolanos dependían económicamente del Estado, cuya capacidad de pago estaba sujeta al secular problema de los atrasos. Se dio una compleja relación bipolar entre civiles y militares, que se necesitaban mutuamente pero a la vez desconfiaban unos de otros (pp. 148-149).

Desde el ámbito de la historia del arte, Juan Miguel Muñoz Corbalán (Universitat de Barcelona) ha sido en los últimos treinta años uno de los mayores investigadores españoles en historia de los ingenieros militares del XVIII y sus proyectos y construcciones y sin duda el mayor experto en la figura de Jorge Próspero de Verboom y los demás ingenieros de origen extranjero venidos durante la Guerra de Sucesión. En su participación en esta obra, Muñoz Corbalán vuelve sobre un tema habitual en su prolífica producción académica:

la arquitectura hidráulica y la introducción en España de técnicas y métodos de trabajo en entornos acuáticos. Gran parte de los trabajos realizados por Verboom y sus subordinados en sus viajes por la costa mediterránea y hasta Cádiz a partir de 1721, especialmente las reformas de los puertos de Barcelona y Málaga, tuvieron que ver con el agua y no siempre por motivos defensivos, sino también con un espíritu de promoción económica del territorio coherente con la letra de la Ordenanza de Ingenieros de 1718. Para este tipo de proyectos, el ingeniero de origen flamenco se vio en la necesidad de recurrir a otros técnicos foráneos ante la escasez de profesionales españoles, habiéndose formado muchos de ellos en el mismo contexto geográfico del norte de Francia y los Países Bajos españoles donde las canalizaciones tienen un papel tan predominante. Pese a la lentitud en los avances provocada por la escasez de recursos humanos y materiales, Verboom fomentó el empleo de un método racional para el análisis y la resolución de problemas de ingeniería que procuraría implantar en las academias que se irían creando en España, empezando por la de Barcelona en 1720, y que consolidarían las nuevas ideas venidas de fuera no solo con la importación de profesionales sino también con la de tratados para las bibliotecas del Cuerpo de Ingenieros (pp. 188-189), conformando una contribución a la modernización de la Monarquía que iba más allá de lo meramente material.

El apartado «Naves y marinos» comienza con la aportación de María Baudot Monroy (UNED), una de las mayores expertas en la proyección de la Armada del XVIII en el Mediterráneo, América y Filipinas, que estudia el proyecto de rearme naval de Jorge Juan en 1766 que pretendía acelerar la recuperación de la marina española tras el desastre de 1762 frente a los británicos. Para ello, Baudot Monroy sigue el ambivalente intercambio epistolar entre Jorge Juan y el secretario de Marina Julián de Arriaga. Encontramos aquí un proceso lleno de obstáculos por los celos respecto a los distintos astilleros (Jorge Juan desconfiaba de La Habana, mientras que Arriaga lo favorecía) y la falta de confianza con los asentistas, lo que en última instancia llevó al fracaso la intención de Jorge Juan de construir seis navíos en Cádiz y dos en Génova que se habrían unido a los doce encargados en Cuba.

Marta García Garralón (Universidad de Exeter/UNED) trata en su texto las reales escuelas de náutica de Cádiz, Cartagena y Ferrol y cómo la labor de inspección de las mismas por parte de Francisco Javier Winthuysen y Pineda fue fundamental para renovar su organización y sus métodos de enseñanza. Garralón se adentra en el XIX hasta la fecha de su cierre en 1846, ampliando el marco cronológico en comparación con otros capítulos para ofrecer avances de investigación sobre el desolador panorama posterior a la Guerra de la Independencia (pp. 236-237). La autora detalla la extracción social de los pilotos en formación, el modelo de docencia y la composición de las bibliotecas y archivos. El capítulo resulta una interesante aportación sobre un tema poco investigado, realizada con uso intensivo de fuentes primarias del Archivo General de Simancas y el Archivo General de Marina. Garralón reivindica el papel de los pilotos en los éxitos de la Armada del XVIII gracias a su larga experiencia en la mar y a las enseñanzas recibidas.

La contribución de José Manuel Vázquez Lijó (Universidade da Coruña) busca mostrar el punto de vista de la marinería a través de la correspondencia de los pontevedreses a bordo del navío San Agustín, parte de los pescadores obligados a inscribirse en las listas de la matrícula de mar para dotar los buques reales. En 1777, en el marco de la expedición al Río de la Plata, el barco fue capturado por los portugueses y su tripulación hecha prisionera. Sus cartas hablan de lo sucedido hasta entonces en el combate y en Brasil, de las penalidades del cautiverio, de sus condiciones de vida y servicio y de sus emociones respecto a los que quedaron en casa. La paz al año siguiente permitió su liberación y repatriación y que su correspondencia llegara a sus familiares. Es de agradecer que Vázquez Lijó haya añadido un apéndice con la transcripción de algunas de las misivas y una solicitud de los familiares de los marineros para su liberación.

Agustín Guimerá Ravina (Instituto de Historia, CSIC) ha sido uno de los máximos exponentes españoles en historia naval del XVIII y de época napoleónica en las últimas décadas. Colabora en la obra con el que es probablemente el texto más netamente militar y técnico, analizando el navío de línea del XVIII como máquina de guerra. Guimerá usa como hilos conductores el tratado V de las ordenanzas navales de 1793, sobre el plan de combate, y la *Instrucción militar para el navío Conquistador*, redactada por Cosme Damián Churruga en 1799. Sin dejar de ser un capítulo de sumo interés y muy didáctico gracias a sus ilustraciones y tablas, la contribución de Guimerá adolece de algo que el propio autor señala en el epílogo como objetivo para futuras investigaciones: ejemplos prácticos en campaña que muestren el grado de aplicación de los textos teóricos expuestos.

El libro concluye con la sección «Arsenales», empezando por el capítulo de Juan Torrejón Chaves (Universidad de Cádiz) sobre Jorge Juan y la introducción de la máquina de vapor en los arsenales en el siglo XVIII. El texto narra cómo, por iniciativa de Jorge Juan y en colaboración con el incansable ingeniero naval Julián Sánchez Bort, el problema del vaciado de agua en los diques de carenar en seco del arsenal de Cartagena fue resuelto con la instalación de máquinas de vapor a partir de 1773. Torrejón Chaves demuestra cómo la ingeniería española del XVIII era capaz de inspirarse en ideas venidas de fuera para lograr innovaciones pioneras en Europa.

El capítulo de Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto (ICOMOS) plantea los adelantos en organización, logística, ingeniería o arquitectura que se fueron introduciendo en el proyecto de construcción del arsenal de Ferrol con el concurso de especialistas como el mencionado Sánchez Bort, entre otros.

Manuel Díaz-Ordóñez (Universidad de Sevilla) estudia en su texto la relación entre Jorge Juan y el arsenal de Cartagena, prestando especial atención a la fabricación de jarcia para la Armada. Díaz-Ordóñez presenta los antecedentes históricos del uso militar del puerto de Cartagena y a continuación detalla los sucesivos proyectos que plantearon los ingenieros militares del XVIII, como los de Alejandro de Rez, Sebastián Feringán y Antonio de Montañón en 1728 y 1731, el de Esteban Panón en 1739, el de Feringán y Ulloa en 1749 y por último el de Feringán y Jorge Juan en 1751. Después, el capítulo analiza las iniciativas de Jorge Juan respecto a la fabricación de jarcia en Cartagena y la homologación de su

producción en los tres arsenales.

Concluye el libro el capítulo de José Quintero González (IES La Bahía, San Fernando) dedicado al arsenal de La Carraca. El mismo comienza diciendo que la paz de Utrecht desposeyó a la Monarquía hispana de toda presencia en Europa (p. 599). Si se refiere a fuera de la península ibérica, no es del todo cierto, ya que Felipe V conservó Porto Longone en la isla de Elba. Quintero González pondera el protagonismo de Patiño, Jorge Juan y los ingenieros Ignacio Sala y José Barnola en la puesta en marcha del proyecto y cómo los cambios en la construcción naval influyeron en la erección de los diques secos a lo largo del siglo.

En síntesis, podemos decir que las contribuciones del libro muestran cómo el pensamiento científico o ilustrado iba avanzando a pesar de las dificultades y permitía desbloquear avances técnicos y plantear mejores formas de gestión y resolución de problemas, en un proceso paralelo al que ingeniería y arquitectura militar experimentaban en tierra y en el que no cabe minusvalorar la influencia de la tratadística y los profesionales de origen foráneo. La presencia extranjera, si bien no explica por sí sola la implantación de todas las innovaciones, fue un catalizador que aceleró los progresos en áreas tan diversas como el comercio, la construcción naval o la ingeniería. Como en el ejército, queda patente que el desempeño de la Armada en el XVIII dependió en gran medida de la actividad constante de algunos oficiales dotados de una rigurosa ética de trabajo además de inteligencia, como es el caso de Jorge Juan, que a fuerza de perseverar consiguieron que los navíos de los Borbones españoles siguieran disputando la hegemonía en el Mediterráneo y el Atlántico a pesar de los escasos recursos económicos, las tensiones entre grupos sociales, facciones y personajes poderosos y los problemas seculares nunca solventados del todo.

Como elemento mejorable, cabe mencionar que los contenidos del libro a veces son reiterativos, un peligro que se corre habitualmente en las obras colectivas y que la coordinación difícilmente puede subsanar, y que la cantidad de aportes novedosos de las contribuciones es desigual, aunque todas sirven para compilar y actualizar los conocimientos en torno a los temas que tratan, establecimiento un punto de partida óptimo para ulteriores investigaciones. La extensión de los capítulos difiere grandemente, con unos que prácticamente son tesis doctorales a pequeña escala y otros más cercanos a una revisión temática limitada. Aunque la presentación deja claro que las guerras del siglo y los marineros en tanto militares no son el principal objeto de atención de la obra, se echan de menos aportaciones que hubieran tratado lo bélico desde una perspectiva más actual y cercana a la historia social de la guerra o que utilizaran fuentes primarias inéditas o poco trabajadas, pues siguen quedando huecos historiográficos en torno a la guerra naval en el XVIII pendientes de rellenar.

A modo de conclusión, es posible afirmar que *Las innovaciones de la Armada en la España del siglo de Jorge Juan* tiene los mimbres necesarios para convertirse en un referente para el estudio de la Armada española del siglo XVIII, capaz no solamente de mostrar los últimos resultados de investigación sino también de inspirar nuevas líneas de trabajo para otros historiadores navales en el futuro, y que colabora en la construcción de una historia de la Armada científica, diversa y

consistentemente levantada sobre los sólidos cimientos de las fuentes primarias de archivo.

Víctor García González
Universidad de Málaga
Departamento de Historia Moderna y Contemporánea
<https://orcid.org/0000-0002-1062-8059>
victorgg@uma.es

VALERIA AGUIAR BOBET, *El orientalismo a la vuelta de la esquina. Crónicas y relatos sobre Marruecos en la prensa tinerfeña entre los siglos XIX y XX*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2020, 247 págs. (Cuadernos del Magreb, 14), ISBN: 978-84-18138-47-8.

El recurso de la información obtenida a través de la prensa histórica ha sido una herramienta primordial para todo estudioso que se adentra en el margen cronológico comprendido entre la aparición de los primeros diarios impresos y la actualidad. Ese acercamiento suponía, de manera intrínseca, el afrontamiento de dos obstáculos al menos hasta hace una década: la producción asincrónica de periódicos (bien sea en el ámbito nacional, en las capitales o en las diferentes localidades de nuestra geografía), que obligaba a desviar el ámbito de estudio o investigación hacia zonas «cubiertas» por ese recurso de la prensa; y la obligatoria dosis de paciencia y método a la hora de consultar las decenas o centenares de cajas de periódicos que entraban en el marco cronológico ansiado.

Afortunadamente, este segundo hándicap se ha ido venciendo con la implementación y sucesivos avances de la digitalización de las colecciones hemerográficas, que han permitido dar un imponderable salto de calidad y de eficiencia/eficacia a la hora de acometer esta labor de documentación. Atrás queda esa consulta ejemplar por ejemplar, a la busca y captura de referencias de interés para el investigador, una labor que podríamos tildar, desde nuestra perspectiva actual, como de auténtica «artesanía del estudio» tan solo por el caudal de tiempo invertido en esa criba (en ocasiones, por motivos de premura lógica de plazos y tiempo disponible, dividida en tramos o catas).

No obstante, la solución de este último obstáculo ha traído aparejada una nueva tesitura, en la que el exceso de información y referencias que nos brinda la prensa histórica, que pone a nuestra disposición todo tipo de buscadores y metabuscadores para el afinamiento de ese proceso de búsqueda del investigador hacia un tema concreto, obliga al estudioso a hacer gala de sus conocimientos y de una adecuada metodología de análisis. Podríamos decir que justo ese es el momento en que se distingue al verdadero historiador quien, con su discernimiento para ir clasificando, ordenando y seleccionando todo el material que se ajusta a su perfil de búsqueda, en una tarea también paciente y esmerada, acaba por obtener, como