

La Real Armada

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



Agustín Guimerá
& Olivier Chaline (dir.)

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

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

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

Contenu de ce PDF :

HM_RA · Olivier Chaline & Agustín Guimerá · Conclusion. La Real Armada des Bourbons de Madrid

ISBN : 979-10-231-3345-5

LA REAL ARMADA



histoire maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

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

tome I. *L'Instrument naval*

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

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

La Maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalassocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e - XXI^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

La Real Armada

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

Agustín Guimerá & Olivier Chaline (dir.)



Ouvrage publié avec le concours de l'unité mixte de service de la Maison de la recherche
de l'université Paris-Sorbonne et de Lettres Sorbonne Université

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2018
ISBN : 979-10-231-0583-4

Mise en page : Gaëlle Bachy
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

PUPS
Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60
fax : (33)(0)1 53 10 57 66

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

Sans marine, la monarchie espagnole
ne pourra ni être respectée,
ni rester maîtresse de ses vastes états,
ni rendre florissante cette péninsule,
centre et cœur de tout.

Marquis de la Ensenada, 25 mai 1748.

ABRÉVIATIONS

Les références suivantes sont mentionnées sous forme abrégée dans cet ouvrage.

AGMAB	Archivo General de Marina « Álvaro de Bazán », Viso del Marqués, Ciudad Real
AGI	Archivo General de Indias, Sevilla
AGS	Archivo General de Simancas, Valladolid
AHN	Archivo Histórico Nacional, Madrid
AMN	Archivo del Museo Naval, Madrid
APR	Archivo del Palacio Real, Madrid
BMN	Biblioteca del Museo Naval, Madrid
JBGL	<i>Jahrbuch für Geschichte Lateinamerika</i>
MNM	Museo Naval, Madrid
RGM	<i>Revista General de Marina</i>
RHN	<i>Revista de Historia Naval</i>

LA REAL ARMADA DES BOURBONS DE MADRID

Olivier Chaline & Agustín Guimerá

Au XVIII^e siècle, la Real Armada est liée à la monarchie des Bourbons comme jamais les forces navales antérieures ne l'ont été à celle des Habsbourg¹. Il y a une seule marine désormais, là où il y en avait plusieurs auparavant selon une organisation à la fois géographique et politique. La cédula royale du 14 février 1714 unifie les hiérarchies navales et supprime certains grades propres aux escadres des différents royaumes avec leurs dénominations spécifiques pour n'en former qu'une seule, la Real Armada. Ne survivent, pour le moment, que l'escadre des Galères et celle de Barlovento jusqu'en 1748 et 1749. Cette décision est l'aboutissement, la paix venue, d'efforts antérieurs entravés par la guerre et le manque d'argent. Ils tenaient à la volonté de disposer de navires de guerre capables de protéger le trafic transatlantique avec l'Amérique². C'était déjà l'idée de Nicolas Mesnager, l'habile député du commerce de Rouen que Louis XIV utilisa comme négociateur, à Madrid puis à Utrecht. Le règlement du 19 juin 1705 a tenté de créer un noyau permanent qui serait le point de départ d'une réorganisation de la marine. Puis, par le décret royal du 3 septembre 1708, Philippe V a créé une *junta* présidée par le duc de Veragua afin de construire en Espagne et aux Indes une flotte de guerre capable de protéger les intérêts de la monarchie. À l'approche de la paix, début 1713, le roi envisage une grande flotte qui serait, pour l'essentiel, construite en Amérique, selon un projet conçu par Bernardo Tinajero. Mais à cause de la nécessité de bloquer Barcelone par mer, cette entreprise tourne court une fois de plus. Seuls la paix et l'établissement de l'autorité du monarque Bourbon sur tous ses territoires ibériques, Catalogne comprise, ont permis aux projets de prendre corps.

Cette marine d'État est véritablement royale, comme son nom de Real Armada l'indique très explicitement. Depuis 1708, le principe d'un contrôle royal direct

- 1 Voir la présentation synthétique donnée par de Manuel Bustos Rodríguez, « La politique des Bourbons et la marine espagnole (1740-1805) », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. 1, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013, p. 107-127.
- 2 Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos CSIC, 1982, p. 390-432.

sur tout ce qui est maritime est posé : il n'y a plus à Cadix deux flottes distinctes, ayant chacune leur financement et leur administration, l'armada de l'Océan et celle de l'Avería. La Couronne entend se charger elle-même la protection des routes transatlantiques. À la fin de la guerre de Succession d'Espagne, la profonde réorganisation gouvernementale substituant des ministres aux conseils permet la création d'un secrétaire de la Marine établi le 30 novembre 1714. Désormais, les navires appartiennent au roi qui paye leur construction et leur maintenance, qui fait aménager à ses frais des chantiers navals qui sont ceux de la Couronne, qui fait lever des marins et qui entretient une double hiérarchie d'officiers – el Cuerpo general – et d'administrateurs – el Cuerpo político – à son service. Ce faisant, le développement de la Real Armada donne naissance à des milieux sociaux maritimes liés à l'État monarchique, soit un phénomène sans précédent dans l'histoire de l'Espagne. La Real Armada n'a pas été, comme l'Armée, une œuvre commune de la monarchie et de la noblesse, surtout haute, mais elle a été davantage sous le contrôle de l'État. Moins coûteuse que l'armée, elle a pourtant tenu un rôle plus important dans la politique étrangère des Bourbons espagnols.

UN SIÈCLE D'EFFORTS

Une première mesure de l'effort est rendue visible par l'évolution du nombre des vaisseaux comparée à celles de la Royal Navy et de la Marine royale française³.

Quels que soient les effectifs indiqués par les différents auteurs, tous conviennent que la puissance navale de l'Espagne était bien déchuée à l'avènement de Philippe V⁴. Les deux dizaines de vaisseaux disponibles semblent avoir été réduits à peu de chose à la fin de la guerre de Succession. En ce sens, c'est en 1714 que commence véritablement la tenace série d'efforts qui se développe jusqu'en 1795. Le redémarrage naval espagnol par la construction d'une marine d'État se trouve ainsi contemporain de l'essor de la marine russe par Pierre le Grand. Mais ses rythmes sont surtout proches de ceux de la marine française, contrainte à une patiente reconstruction après l'étiage des années de la Régence. L'une et l'autre courbes rendent bien perceptibles une même réalité, souvent

3 Aux courbes anglaise et française établies par Martine Acerra & André Zysberg dans *L'Essor des marines de guerres européennes (vers 1680-vers 1790)* (Paris, Sedes, 1997, p. 102), nous avons ajouté celle espagnole tirée de *La Real Armada española en la primera mitad del siglo XVIII* de José María Blanco Núñez (Barcelona, Izar Construcciones Navales, 2001, p. 138). Certaines données de ce dernier ne concordent pas exactement avec celles fournies par Jan Glete dans *Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860* (2 tomes, Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993), ni avec celles données par Didier Ozanam, mais les tendances repérables sont bien les mêmes.

4 Les chiffres varient entre 9 et 20 vaisseaux. Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)*, op. cit., p. 380-397 ; Christopher Storrs, *La Resistencia de la monarquía hispánica 1665-1700* [angl. 2006], Madrid, Actas, 2013, p. 116-182.

méconnue car occultée par la supériorité numérique britannique, malgré de brutales régressions dues aux guerres : un effort naval développé dans la durée, jusqu'en 1792 pour la France, 1795 pour l'Espagne. Comparées à l'évolution qui fut celle de la Grande-Bretagne, elles font aisément comprendre le sens de l'alliance navale périodiquement recherchée par la France à partir des années 1730 et surtout perçue comme indispensable à la veille de la guerre d'Indépendance américaine : additionnées, les marines française et espagnole paraissent pouvoir faire jeu égal avec la Navy.

La courbe espagnole témoigne avec éloquence d'une volonté durablement maintenue et d'une remarquable capacité à reprendre l'effort sans se laisser abattre par l'adversité. La première poussée, jusqu'à une vingtaine de vaisseaux en 1718 – soit presque autant que la France à son étiage, est brève et fragile, composée moins de constructions espagnoles que d'achats à l'étranger. Elle correspond à l'activité fondatrice de José Patiño mais elle est rapidement happée par l'urgence et le court terme puisque la nouvelle marine largement improvisée est engagée dans les expéditions de Sardaigne et de Sicile, avant d'être en partie détruite ou capturée par les Britanniques au cap Passaro, puis de voir ses chantiers basques incendiés par les Français. Est-ce à dire que tout est à reprendre ? Les conditions institutionnelles de la poursuite de l'effort ont toutefois été mises en place. De la fin de la guerre contre la Quadruple-Alliance en 1720 jusqu'à celle de Succession de Pologne en 1733, l'effectif a au moins triplé. La marque du travail de Patiño (mort en 1736) est ici aisément visible. Le second départ est réussi et il permet de s'opposer aux Anglais en Europe et en Amérique (1726-1728), de reprendre Oran (1732) et de conquérir le royaume de Naples et la Sicile en 1734. Un premier sommet est atteint au cours de cette décennie, avec 45 vaisseaux, soit à peu près autant qu'en aligne alors la marine française de Maurepas. Mais la décennie de conflit naval qui s'ouvre en 1739 en Amérique à l'initiative de la Grande-Bretagne – la guerre dite de l'Oreille de Jenkins – et s'étend à l'Europe avec l'ouverture inopinée de la Succession d'Autriche en 1740, s'avère extrêmement coûteuse pour la Real Armada qui perd la moitié de ses vaisseaux. Une nouvelle fois, l'Espagne reprend l'effort, désormais sous la direction du marquis de la Ensenada, secrétaire de la Marine, mais aussi en charge des Indes, de la Guerre et des Finances, selon une exceptionnelle conjonction politique. Fort de cette position et de la confiance du roi Ferdinand VI jusqu'en 1754, il multiplie les mises en chantier de vaisseaux à partir de 1752. L'accroissement est alors spectaculaire si bien qu'en 1758 les pertes du conflit précédent sont effacées. Même si l'Espagne de Ferdinand VI cultive sa neutralité entre la Grande-Bretagne et la France, comme celle-ci elle consent un très gros effort naval. Mais tout cela n'est que de peu d'effet puisque les deux marines Bourbon affrontent l'une après l'autre la

Royal Navy dont la supériorité numérique est écrasante. Le rapport de forces est de plus de deux à un face aux Français en 1759, mais il s'approche de trois à un contre les Espagnols en 1762 lorsqu'ils entrent tardivement dans un conflit dont l'issue est déjà acquise. Si la marine de Louis XV succombe lors des batailles de 1759, Lagos puis les Cardinaux, au terme de plusieurs années d'hémorragie de ses marins, de missions épuisantes et de crise financière, celle de Charles III est très vite réduite à l'impuissance.

214

Pourtant les pertes, numériquement parlant, sont moins graves en proportion que celles de la guerre précédente qui avait duré autrement plus longtemps. Et l'effort reprend, acharné et en lien avec la France, du moins tant que Choiseul y reste aux affaires. Née de l'humiliation, la volonté de revanche sur la Grande-Bretagne n'est pas moins présente au sud des Pyrénées qu'au nord. Les effectifs de vaisseaux – plus de 60 – mais aussi désormais de frégates, atteignent des niveaux inouïs. Alors que la Navy réduit sa marge de supériorité à cause du coût financier très élevé de la victoire de 1763, il semble possible que ses rivales Bourbon additionnées l'égalent, voire la dépassent. On comprend l'impatience de Vergennes en 1778-1779 de voir l'Espagne entrer dans la lutte que la France vient d'ouvrir. En 1778, face à une Royal Navy très tardivement mise sur le pied de guerre et accablée de missions diverses, la marine de Louis XVI qui se prépare au combat et choisit les points d'application de son effort peut espérer établir sa supériorité en Amérique du Nord. Mais si elle n'emporte pas très vite la décision, il lui faudra impérativement le renfort de la Real Armada pour ne pas se trouver seule aux prises avec un adversaire capable d'une impressionnante mobilisation navale. Unies, elles peuvent espérer écarteler l'effort naval britannique.

Une fois compensées les pertes subies face à la Navy (dont 5 vaisseaux au cap Saint-Vincent face à Rodney en janvier 1780), la progression reprend de plus belle, dépassant même l'effectif en vaisseaux de la marine française et frôlant les 80 vaisseaux au moment où, la crise de la baie de Nootka (de Vancouver aujourd'hui) a provoqué une imposante mobilisation navale espagnole. Ce dynamisme est contemporain de la réorganisation à partir de 1778 du commerce avec l'Amérique, ouvert désormais aux principaux ports espagnols et interdit en principe aux étrangers, dont on ne peut pourtant pas se passer. L'essor est aussi considérable que vulnérable en temps de guerre. Tandis que la marine française culmine numériquement en 1792, tout en étant profondément désorganisée, celle de Charles IV atteint son sommet en 1795. Si elle aligne alors sur le papier 163 bâtiments, elle s'avère désormais surdimensionnée par rapport aux possibilités humaines et matérielles d'un pays de 11 millions d'habitants⁵.

5 La Real Armada aligne des effectifs presque équivalents à ceux de la marine de Louis XVI, alors que l'Espagne n'a pas la moitié de la population de la France.

Clairement, une limite a été atteinte et la courbe s'inverse à l'extrême fin du siècle, soit avant Trafalgar. Si les effectifs restent encore à un niveau élevé, ils sont pour une part trompeurs car seule une petite partie des vaisseaux sont réellement armés et donc disponibles.

D'une manière comparable à celle vécue par les Français, la Real Armada a dû faire face comme elle a pu au très puissant instrument de guerre que représentait la Royal Navy conçue au moins autant pour livrer bataille et écraser l'adversaire que pour assurer le maintien des communications maritimes. Dans les deux marines Bourbon, il y a eu lors de la reconstruction des années 1720-1730 la volonté de réaliser des bâtiments à la fois puissants et rapides : les 74 canons français et les 70 canons espagnols. Lors de la guerre de Succession d'Autriche, les Britanniques surent profiter de ceux qu'ils avaient capturés, souvent après des combats acharnés livrés par des forces inférieures en nombre, pour les adapter à leurs besoins ou s'en inspirer. Toujours est-il que les navires espagnols avaient des caractéristiques bien spécifiques qu'Agustín Ramón Rodríguez González résume ainsi :

Grandes et fortes coques, dépassant en taille jusqu'à 20 % celles des Britanniques de port égal, avec de vastes espaces intérieurs pour des équipages et des équipements accrus, magnifiques plates-formes de tir et très capables d'affronter de longues traversées par tout temps. Inversement, il convient de souligner qu'ils n'étaient, habituellement, ni très rapides ni très manœuvrables, si bien qu'en fin de compte, cela profitait à leurs adversaires⁶.

Ceux-ci jouissent durablement d'une plus grande puissance de feu, surclassant des bâtiments espagnols qui n'alignent au mieux que des canons de 24 livres, voire de 18... soit une infériorité dont la funeste pérennité jusqu'à la guerre d'Indépendance américaine demeure inexplicée à ce jour. Il en allait de même pour les frégates dont le nombre s'accrut pourtant, mais avec un net retard sur les marines française et britannique qui en faisaient grand usage et en avaient autant que de vaisseaux dans les années 1780. Face à la Navy, la question se posa après la guerre de Sept Ans de construire de très puissantes unités à trois

6 Agustín Ramón Rodríguez González, « Les objectifs de la marine espagnole », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, op. cit., p. 145 ; id., « La Marina ilustrada : reflexiones sobre su efectividad combativa », dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *La Real Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2016, p. 183-205. Voir aussi les travaux de Enrique García-Torralba Pérez : *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 Real Armada española (1600-1850)*, 2012, en ligne : <http://www.spanishnavalhistory.blogspot.com.es>, consulté le 6 décembre 2017 et *Navíos de la Real Armada (1700-1860)*, Madrid, Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, 2016.

ponts, voire quatre. Les deux marines Bourbon n'y répondirent pas de la même manière mais toutes deux hésitèrent devant le coût de tels monstres marins horriblement gourmands en équipages. La Real Armada disposait en 1779 de deux très gros vaisseaux, la *Santísima Trinidad*, lancée à La Havane en 1769, avec quatre ponts et 120 canons (les plus forts de 36), peu maniable, et la *Purísima Concepción*, de 112/120 canons, tout juste achevée, mais peut-être moins réussie encore, tout comme le *San José* en chantier. Si peu concluantes qu'elles aient été, ces premières tentatives ouvrirent la voie dans les années 1780 à de réelles réussites à partir de la *Santa Ana*, de 112 canons, due à José Romero y Fernández de Landa et première d'une série de 8 bâtiments⁷.

216

Les navires ne sont que la partie visible de tout un système de production mais aussi d'entretien. Dans ce domaine aussi, l'Espagne du XVIII^e siècle se signale par l'ampleur de ses réalisations. La montée en puissance de la Real Armada fait naître une nouvelle géographie industrielle et militaire. Tout se joue en quelques décennies, ce qui n'est pas sans évoquer ce qui s'était produit en France au temps de Colbert avec le développement de Toulon et de Brest ainsi que la création de Rochefort. Ici aussi, les arsenaux sont les plus importantes concentrations industrielles alors connues et c'est l'État Bourbon qui les a établis, alors que, depuis longtemps, la tradition était bien ancrée de passer contrat avec des constructeurs privés. Dans l'Espagne du XVII^e siècle et des premiers temps des Bourbons, la côte basque et cantabrique d'une part, la Catalogne de l'autre concentraient le gros de l'activité de construction navale. La Real Armada s'émancipe assez fortement de cette répartition traditionnelle. Cadix connaît une implantation militaire et étatique sans précédent qui souligne le caractère essentiel des liens avec l'Amérique. D'une part, la baie reçoit l'Académie et Compagnie des gardes-marine puis l'arsenal de La Carraca et d'autre part Cadix bénéficie du transfert officiel depuis Séville en 1717 de la Casa de Contratación qui organise les liaisons maritimes avec l'Amérique. C'est là que s'installe Patiño en 1717. La Real Armada naît donc tournée vers l'Atlantique, chargée d'assurer la sécurité et la régularité du trafic de la *Carrera de Indias*. Puis, en même temps que sont établis trois départements correspondants aux trois façades maritimes du royaume, elle est dotée d'autres bases : Carthagène en Méditerranée et Le Ferrol en Galice.

7 Du côté français, les trois-ponts sont encore rares au moment de la guerre d'Indépendance : la *Bretagne*, la *Ville-de-Paris* (perdue aux Saintes en 1782) et le *Royal-Louis*. Ils servent de navire amiral, alors qu'ils représentent une proportion plus importante de l'effectif dans la Royal Navy. Rodney en a cinq, lors de la bataille des Saintes. Ce n'est qu'au lendemain de la guerre, avec la définition en 1784 d'un plan type de vaisseau de 118 canons par l'ingénieur Sané que l'on se met à en construire davantage en France. En 1785, neuf sont prévus, soit un pour chacune des neuf escadres. Les premiers à être mis en chantier en 1786 sont le *Commerce-de-Marseille*, à Toulon, et les *États-de-Bourgogne*, à Brest.

Nulle part on ne mesurera mieux qu'au Ferrol, créé *ex nihilo* dans une ria galicienne au nord de La Corogne, cette volonté étatique aussi persévérante que décidée à y mettre les plus grands moyens pour arriver à ses fins. Il faut un arsenal dans le nord du royaume, mais les destructions de 1719 ont montré l'inconvénient qu'il y avait à être trop proche de la France. Depuis 1717, il existe un chantier royal à Guarnizo près de Santander dont l'activité culmine en 1737. Plusieurs autres sites septentrionaux sont envisagés mais c'est, selon l'ordre royal du 5 décembre 1726, cette ria jugée bien située et protégée qui est retenue. Elle peut devenir l'équivalent espagnol de Brest. Tout y est à faire et il ne s'y trouve que la petite localité de Graña. 1726 est aussi l'année de la division en trois départements des côtes espagnoles, celui du Nord, allant de la frontière avec le Portugal à celle avec la France. Les travaux commencent dès 1727 à Graña et le premier lancement est effectué en 1730. Mais la guerre de 1739 avec la Grande-Bretagne remet tout en cause, l'espace disponible étant jugé insuffisant pour permettre des extensions. Le choix de 1726 est finalement confirmé, mais en changeant d'emplacement dans la ria en 1740, si bien que Le Ferrol devient au milieu du siècle la base navale espagnole la plus importante. De nouvelles cales sont édifiées de 1749 à 1751 sous les ordres du chef d'escadre Cosme Álvarez de los Rios. Dès 1752, des constructeurs anglais attirés en Espagne y commencent 12 vaisseaux simultanément (les « 12 Apôtres ») qui entrent en service entre 1753 et 1755. Un arsenal est mis en place, dont les plans sont révisés par Jorge Juan, et l'énorme chantier se poursuit, avec notamment la création de la grande darse achevée en 1770. Depuis 1761, une ville nouvelle est disposée selon un plan géométrique.

Cette nouvelle géographie navale qui s'implantera pour plusieurs siècles tient compte des routes maritimes majeures du temps, bien plus que des possibilités du littoral et de son immédiat arrière-pays. Cadix/La Carraca est au point de départ et de retour des flottes des Indes, avec une baie propice au mouillage de forces nombreuses, à proximité d'un foyer économique international du fait de la présence d'actives et influentes colonies étrangères. Carthagène est bien placée pour faire face à l'Afrique du Nord barbaresque et à l'insécurité maritime qu'elle entretient. Quant au Ferrol, il se situe à proximité des caps de Galice, Finisterre et Ortegal, si importants pour les navigations depuis l'Europe du Nord (dont proviennent aussi les bois de mât, le chanvre et le goudron), le Nord-Ouest ou le golfe de Gascogne. Cette géographie achève de prendre son sens si on la rapporte à la situation géopolitique du temps. Le Ferrol est directement sur la route que parcourent les *squadrons* britanniques gagnant Lisbonne ou Gibraltar. Cadix se trouve entre le Portugal, allié de la Grande-Bretagne depuis 1703, et Gibraltar, occupé par celle-ci depuis 1704. Carthagène se trouve non seulement face aux Barbaresques mais aussi le long de la route que suivent les bâtiments de la Navy allant de Gibraltar à Minorque.

Fournir ces nouvelles bases suppose aussi bien des modifications dans les circuits d'approvisionnement, voire les zones de production⁸. De gros efforts sont réalisés pour gagner en autosuffisance. Ils traduisent des ambitions nouvelles de l'État qui entreprend la prospection de régions plus vastes et de plus en plus éloignées des arsenaux. Si Guarnizo puis Le Ferrol restent encore à peu de distance de la chaîne cantabrique et de ses ressources en bois, l'approvisionnement de Cadix et de Carthagène épuise vite les possibilités proches et il faut donc songer à exploiter les bassins du Guadalquivir et du Rio Segura en prévoyant l'acheminement des troncs⁹. Comme dans la France des Colbert, la législation forestière devient un enjeu majeur pour la Real Armada, si bien que des règlements sont édictés entre 1748 et 1751 pour organiser à la fois l'exploitation des forêts en montagne et la plantation de nouveaux arbres. Le développement de la marine contribue à l'industrialisation de l'Espagne, notamment dans les provinces basques et cantabriques, ainsi à Lierganès près de Santander pour les canons et à Hernani pour les ancres, mais aussi dans chacun des arsenaux. Si une partie croissante des besoins métallurgiques peuvent être couverts, la Real Armada, pas plus que les autres grandes marines du temps, n'échappe à la nécessité de devoir importer une partie de ses bois – pour les mâts et les vergues – et de son chanvre – pour les voiles et les cordages –, mais aussi de son goudron. Il faut alors passer contrat avec des négociants étrangers. Comme pour la France, affronter la Grande-Bretagne signifie fermeture, à tout le moins forte réduction, des approvisionnements en munitions navales du Nord.

Mais ne voir que les arsenaux péninsulaires serait passer à côté d'une particularité espagnole essentielle. Des marines européennes du temps, la Real Armada est la seule à disposer d'un véritable chantier de construction outre-mer : La Havane¹⁰. Envisagé dès 1713 mais véritablement en service à partir de 1725, utilisant les bois américains et jugé moins cher que les arsenaux péninsulaires, il produit la plupart des navires espagnols entre 1735 et 1749. Ni la marine française ni même la Royal Navy n'ont bénéficié de telles possibilités outre-mer,

8 Des synthèses détaillées ont été données par José P. Merino Navarro dans *La Real Armada española en el siglo XVIII* (Madrid, Fundacion Universitaria Española, 1981, p. 179-303) puis par Didier Ozanam dans « La Marina » (dans Ramon Menéndez Pidal, *Historia de España*, éd. José María Jover Zamora, t. XXIX, *La época de los primeros Borbones*, vol. I, *La nueva monarquía y su posición en Europa*, Madrid, Espasa-Calpe, 1987, p. 457-507, notamment p. 499-506). Voir aussi José Quintero González, « Arsenaux espagnols du XVIII^e siècle. L'implication *carraqueña* », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, op. cit., t. I, p. 227-241.

9 María Amparo López Arandía, « From the Forest to the Dockyard: The Maritime Provinces and the Provision of Wood in Spain during the 18th Century », dans Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.), *L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015, p. 345-361.

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

ne pouvant caréner qu'un nombre limité d'unités, au mieux les réparer, mais toujours avec des munitions navales apportées d'Europe ou éventuellement de Nouvelle-Angleterre. Le caractère atlantique de la Real Armada tient ainsi à cette capacité industrielle et opérationnelle aux deux extrémités de la *Carrera de Indias*. Avec Cadix, l'Espagne fut la seule grande puissance navale du XVIII^e siècle à avoir fait voisiner à ce degré un port de commerce majeur et une base militaire, très vite spécialisée dans la maintenance plus que la construction. Cadix représente un enjeu essentiel, financier, économique et stratégique¹¹. C'est là que se préparent jusqu'en 1776 les flottes des Indes et qu'elles reviennent chargées d'argent, que se rejoignent à différentes reprises de 1734 à 1805 des escadres françaises et espagnoles, que se trouvent un certain nombre de grandes maisons de commerce françaises et aussi que convergent bien des flux, ponantais et méditerranéens dans ce qui est une escale très importante, à la fois abri et avant-port. La Havane est aussi une plate-forme d'opérations essentielle située à un carrefour de routes maritimes, atlantiques et caraïbes, là où se retrouvaient les flottes avant de retraverser l'Atlantique. Une escadre s'y trouvait de manière presque permanente.

Ces chantiers et ces routes sont animés par toute une société militaire dont l'organisation a également représenté un effort considérable. Il a été accompagné par une œuvre législative de grande ampleur, dès le temps de Patiño, puis avec les *Ordenanzas generales* de 1748 dues au capitaine de vaisseau don Joaquín de Aguirre et enfin avec les *Nuevas ordenanzas generales* de 1793 rédigées par l'amiral Mazarredo. La parenté avec la marine française louis-quatorzienne est évidente. Il y a d'abord les officiers qui forment le *Cuerpo general*, équivalent espagnol du grand corps. Eux aussi sont formés dans une Compagnie et l'Académie des gardes de la marine, mais, à la différence de la

11 Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2 tomes, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos, 1976 ; Manuel Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz, Universidad de Cádiz/Sílex, 2005 ; *id.*, « L'Espagne et la guerre d'Indépendance. Économie et logistique », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 73-86 ; Arnaud Bartolomei, « Cadix et la Méditerranée à la fin du XVIII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 13, « La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle », 2011, p. 173-209 ; *id.*, *Les Marchands français de Cadix et la crise de la Carrera de Indias (1778-1828)*, Madrid, Casa de Velázquez, coll. « Bibliothèque de la Casa de Velázquez », 2017. Rappelons aussi l'article de Louis Dermigny, « Circuits de l'argent et milieux d'affaires au XVIII^e siècle », *Revue historique*, vol. 78, n° 212, octobre-décembre 1954, p. 239-278 et l'ouvrage de Michel Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI^e-XVIII^e siècle)*, London/Paris, CUP/Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1985, notamment « L'argent et l'or d'Amérique au XVIII^e siècle », p. 351-549.

France qui compte une compagnie par arsenal (Brest, Rochefort, Toulon), il n'y en a longtemps qu'une seule, établie à Cadix en 1717. Ce n'est qu'à partir de 1776 que Le Ferrol et Carthagène ont aussi leur académie. La hiérarchie des grades, redéfinie en 1717 et fixée en 1748, établit un parallélisme avec l'Ejército, mais sans similitude absolue. Le siècle voit s'accroître le nombre des officiers, notamment des plus hauts gradés : de 98 en 1719, on passe à 504 en 1758 puis 1690 en 1795, à comparer aux 1657 de la marine de Louis XVI en 1789¹². La Real Armada attire certains officiers de l'Ejército.

C'est parmi les officiers du Cuerpo general que l'on trouve les personnalités qui ont fait en leur temps la réputation de la Real Armada et de l'Espagne dans l'Europe savante du XVIII^e siècle : Jorge Juan pour la construction navale et l'hydrostatique, Tofiño de San Miguel pour l'astronomie et l'hydrographie, Malaspina pour les voyages, Mazarredo pour la réflexion tactique¹³. Les générations du tournant du siècle comptent nombre d'officiers très bien formés et excellents marins. Ce n'est pas par hasard si, comme en France et à la même date en 1776, ils prennent le pas dans les arsenaux et les constructions navales sur les administrateurs.

La dualité entre l'épée et la plume caractérise aussi la Real Armada qui comporte, à côté du Cuerpo general le Cuerpo del Ministerio de Marina ou Cuerpo político, soit le personnel administratif. La rivalité des deux traverse le siècle, le second étant durablement bien mieux payé que le premier. Comme en France, on assiste aussi à la montée en puissance d'un troisième groupe, les ingénieurs formés en corps en 1770, justement sous l'impulsion d'un Français, François Gautier, envoyé par Choiseul après 1763 à la demande de Grimaldi. Pendant quelques décennies, un pouvoir technicien s'impose dans l'arsenal.

Pour former les équipages de bâtiments de plus en plus nombreux, il faut des marins encadrés à bord par des *oficiales de mar*, pilotes, *contramaestres* dirigeant les manœuvres et *guardianes* responsables du bon ordre. Afin de recruter la *gente de mar*, la monarchie espagnole n'a pas attendu la Real Armada des Bourbons pour tâcher de mettre en place une forme d'inscription des marins, ou *matrícula*, permettant de disposer des effectifs nécessaires. Mais ces tentatives étaient demeurées sans succès, si bien que c'est à partir de 1718, d'abord en Guipuzcoa, puis progressivement pour d'autres littoraux, en 1726, en 1737 et enfin en 1751 que fut véritablement mise sur pied la *Matrícula de Mar*. Comme

12 Rolf Mühlmann, *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert*, Köln/Wien, Böhlau Verlag, 1975, p. 318.

13 Voir dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *La Real Armada española en el siglo XVIII*, *op. cit.*, les contributions de Francisco José González González, « La Marina y la ciencia en la España del XVIII : Jorge Juan, Vicente Tofiño y Alejandro Malaspina », p. 11-28 et de Manuel-Reyes García Hurtado, « El pensamiento naval español en el siglo XVIII », p. 121-182.

l'ont fait remarquer Rolf Mühlmann puis Didier Ozanam, le résultat de ces mesures demeure difficile à apprécier. D'une part, le nombre des marins inscrits et donc astreints au service – l'équivalent de ceux « classés » en France – s'est notablement accru ; d'autre part, la désertion, due aux mauvaises conditions du service est restée un fléau endémique des équipages espagnols, tout comme l'insuffisance de la formation¹⁴. De la même manière que la France, dont le vivier de marins plafonne à 50 000- 60 000 hommes, l'Espagne s'est heurtée au trop faible nombre des gens de mer. La croissance de leur effectif théorique, passant selon Rolf Mühlmann d'un peu plus de 23 000 hommes en 1739 à 66 000 en 1793, est, à bien des égards, trompeuse¹⁵. Le nombre réellement disponible est sans doute bien inférieur, ce qui explique les tentatives pour embarquer de force pauvres et vagabonds. En son temps, Ensenada avait pu pointer les insuffisances quantitatives et qualitatives liées au déclin du commerce maritime espagnol – que les réformes des années 1770 brisant le monopole de Cadix sur la *Carrera de Indias* visent à développer – faiblesse de la pêche hauturière, poids de la dépopulation des littoraux méditerranéens due au péril barbaresque... Si le courage est rarement en défaut, le manque d'entraînement est lourd de conséquences face à des équipages aussi entraînés que ceux de la Navy, ainsi en 1780, puis en 1797, au cap Saint-Vincent.

Le colosse naval espagnol apparaît ainsi juché sur des pieds d'argile et ce n'est pas sa seule fragilité. Difficile à alimenter en hommes, la Real Armada de la seconde moitié du siècle coûte cher. En dépit, là encore, du caractère quelque peu imprécis et fragmentaire des données, l'ampleur de l'effort financier est évidente, une première fois au début des années 1750 puis à partir de 1775, atteignant 20 % des dépenses totales dans la décennie suivante et même 27,8 % en 1785. Après 1790, le déclin commence alors que l'endettement de la monarchie est devenu très préoccupant. La Real Armada ne compte plus que 8,3 % du total des dépenses en 1795, et seulement 4,4 % en 1805, l'année de Trafalgar¹⁶.

14 Voir dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *La Real Armada española en el siglo XVIII*, op. cit., les contributions de : Marta García Garralón, « Trabajos y penalidades de la vida a bordo. La gente de mar en los navíos de la edad moderna », p. 233-260 et de José Manuel Vázquez Lijó, « Las deserciones de marinería en la Real Armada española del siglo XVIII : actores, cifras y escenarios », p. 261-284 ; Manuel Martínez Martínez, *Los forzados de marina en la España del siglo XVIII (1700-1775)*, Almería, Universidad de Almería, 2011 ; José Manuel Vázquez Lijó, « Las deserciones de marinería en la Real Armada española del siglo XVIII : actores, cifras y escenarios », dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *La Real Armada española en el siglo XVIII*, op. cit., p. 261-284 ; et Agustín Guimerá, « Trafalgar y la marinería española » dans Agustín Guimerá & Víctor Peralta (dir.), *El equilibrio de los imperios. De Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, t. II, p. 821-838.

15 Rolf Mühlmann, *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert*, op. cit. p. 265-266 ; Didier Ozanam, « La Marina », art. cit., p. 476-477.

16 José P. Merino Navarro, *La Real Armada española en el siglo XVIII*, op. cit., p. 112-178.

1795 apparaît ainsi comme le point d'apogée de tout un système porté à l'extrême de ses possibilités dans un État en pleine crise financière. Les effectifs atteignent leurs maxima : que ce soient ceux des officiers (1690), des marins (65 000 inscrits), des ingénieurs (80) ou encore ceux des employés dans les arsenaux (plus de 15 000, auxquels il faut encore ajouter les 2 600 pour ceux travaillant dans les fabriques de cordages et celles de voiles). Les sommes dépensées sont, elles aussi, à leur point le plus haut entre 1794 et 1798. Mais l'État monarchique est désormais presque en faillite, comme celui de Louis XVI quelques années auparavant avec de tout autres conséquences. Ainsi, au moment où reprend la lutte contre la Grande-Bretagne en 1796, la Real Armada, en apparence à son apogée, est en fait fragilisée. La politique espagnole consiste dès lors à préserver le plus possible un outil naval aussi coûteux et long à forger.

QUELLE EFFICACITÉ ?

222

La Real Armada a-t-elle répondu aux attentes que les souverains successifs avaient placées en elle¹⁷ ? Il est fréquent de considérer que ses missions, dans l'Atlantique du moins, étaient purement d'ordre défensif, visant à maintenir les liaisons avec l'Amérique et à protéger celle-ci des attaques britanniques. Cette présentation mérite d'être remise en perspective et nuancée.

Les horizons de la Real Armada ont été multiples, ce qui ne surprendra pas pour une monarchie qui, même privée d'une partie de ses territoires européens (Pays-Bas, Milan, Naples, Sicile et Sardaigne) en 1713 demeure mondiale. En Méditerranée occidentale comme au temps des Habsbourg, la marine espagnole doit continuer de lutter contre la piraterie barbaresque, ses captures de navires et d'équipages, voire ses razzias sur les côtes ibériques, tout en ravitaillant les quelques forteresses, ou *presidios*, tenues sur le littoral nord-africain¹⁸. Dans cette tâche traditionnelle mais toujours d'actualité de protection du commerce et de la pêche, un type d'unités s'avère d'une grande efficacité, les chébecs. Patrouillant sans cesse, en paix comme en guerre, contre un adversaire hardi et tenace, ils représentent une remarquable école de navigation et de combat¹⁹. Plus d'un jeune officier promis à un bel avenir y a appris le métier de la mer

17 Agustín Ramón Rodríguez González, « Les objectifs de la marine espagnole », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, op. cit., p. 129-150.

18 Tel est le cas de Ceuta et de Mellila sur la côte marocaine. Plus à l'est, Oran, perdue en 1708, fut reprise en 1732 et finalement évacuée en 1790.

19 Agustín Ramón Rodríguez González, « Admiral Antonio Barceló, 1716-97: A Self-Made Naval Leader », dans Richard Harding & Antonio Guimerá (dir.), *Naval Leadership in the Atlantic World: The Age of Reform and Revolution 1700-1850*, London, University of Westminster Press, 2017, p. 107-115. Barceló contribua aussi à faire évoluer le gréement et l'artillerie des chébecs, les rendant plus puissants que leurs adversaires algérois.

et des armes : Antonio Barceló issu du foyer corsaire des Baléares, Federico Gravina ou encore Antonio de Escaño qui connurent là leurs premiers succès. Pour tâcher de traiter le mal à sa racine, des expéditions furent tentées contre les principaux ports barbaresques, avec des fortunes diverses. Celle de 1775 contre Alger fut un échec complet sous les yeux de toute l'Europe. En revanche, les bombardements de 1783 puis de 1784 furent plus efficaces, la menace d'un renouvellement une troisième année portant les Algérois à signer une paix en 1786. Une réussite de la Real Armada, souvent méconnue, fut d'avoir assuré une bien meilleure protection contre les Barbaresques, ce qui facilita l'essor démographique et économique des littoraux méditerranéens.

Le bassin occidental de la Méditerranée vit aussi un autre succès de la Real Armada, le retour de l'Espagne en Italie tant voulu par la reine Élisabeth Farnèse, seconde épouse de Philippe V. En d'autres termes, il s'agissait bien d'opérations offensives destinées à modifier l'ordre international établi par la Grande-Bretagne et la France à l'occasion de la paix d'Utrecht. Une première tentative, en 1717-1718, en Sardaigne puis en Sicile, fut aussi prématurée que hasardeuse : une flotte improvisée pouvait surprendre les nouveaux maîtres autrichiens ou savoyards dépourvus de marine de guerre, mais elle n'avait aucune chance face à une escadre britannique. La défaite du cap Passaro, au large de la Sicile, mit fin à cette contestation d'Utrecht aussi bien qu'à ce premier essai de reconstitution d'une puissance navale espagnole. Une quinzaine d'années plus tard, en revanche, dans un contexte diplomatique différent, avec une Grande-Bretagne neutre et pas désireuse d'intervenir en Méditerranée, la Real Armada fut en mesure d'assurer la logistique de la reconquête espagnole de Naples et de la Sicile²⁰. À la paix de 1738, le trône de Naples fut assuré pour l'infant Carlos, fils de Philippe V et d'Élisabeth Farnèse et qui, à la mort de son demi-frère Ferdinand VI, devait devenir en 1759 roi d'Espagne. Jusqu'à la Révolution française, la Méditerranée occidentale fut ainsi largement contrôlée par les diverses branches Bourbon. Mais les flots l'étaient-ils aussi ? En bénéficiant d'une protection française, il fut possible en 1741 puis 1742, de convoier des troupes d'Espagne en Italie. Toutefois, à partir de l'été 1742, la Royal Navy interrompt ces circulations. En braquant les canons de ses vaisseaux sur le palais royal de Naples, elle fit comprendre au roi Charles qu'il devait se tenir à l'écart du conflit... Dans cette mer, la Grande-Bretagne pouvait compter sur ses bases

20 Agustín González Enciso, « L'occupation espagnole en Italie et le contrôle de la Méditerranée occidentale au XVIII^e siècle », dans Jean de Préneuf, Éric Grove & Andrew Lambert (dir.), *Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux*, Paris, Economica, 2014, p. 229-243 ; *id.*, « Mobilisation des ressources de guerre et logistique navale en Espagne (1717-1733) », *Revue d'histoire maritime*, n° 22-23, « L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle », 2017, p. 117-136.

de Gibraltar et de Minorque ainsi que sur le port franc toscan de Livourne, largement ouvert à son commerce. Elle bloqua, un temps du moins, la flotte espagnole à Toulon, jusqu'à la bataille du cap Sicié en 1744, puis appuya les Autrichiens contre les *Gallispans* (les Français et les Espagnols) en Italie. Lorsque le renversement des alliances de 1756 fit disparaître le contentieux entre les maisons de France et d'Autriche et que la même année les forces de Louis XV s'emparèrent de Minorque, la présence britannique dans le bassin occidental de cette mer se trouva réduite. Le retour de Minorque à la Grande-Bretagne en 1763 ne changea pas profondément la large domination des rivages par les Bourbons. Si Gibraltar, efficacement ravitaillé à trois reprises par la Royal Navy, ne put être reconquis lors de la guerre d'Indépendance américaine, tel ne fut pas le cas de Minorque dont les Espagnols s'emparèrent en 1782 avec l'aide d'unités françaises²¹. Ils la conservèrent jusqu'en 1798.

224

Les principaux horizons de la Real Armada étaient pourtant atlantiques. Si la paix d'Utrecht avait réinstauré le monopole andalou sur les liaisons avec l'Amérique en en excluant les Français, c'était pour mieux établir officiellement la pénétration commerciale britannique, par la concession de l'*asiento* (le privilège de la fourniture d'esclaves africains) et par le « vaisseau de permission » (de 500 tonneaux de charge autorisés chaque année). Au négoce licite, même interprété dans le sens le plus avantageux possible, s'étaient ajoutées la contrebande (l'interlope) et l'installation illicite mais réelle de Britanniques sur la côte des Moustiques (Belize) pour y trafiquer les bois tropicaux. Les objectifs espagnols furent durablement de réduire les diverses intrusions économiques britanniques et de protéger les ports et les liaisons maritimes des attaques de la Royal Navy. Deux périodes peuvent être distinguées à cet égard au XVIII^e siècle, la première clairement défensive, la seconde bien plus offensive qu'on ne croit. Pendant un demi-siècle, de 1713 à 1763, la pression britannique se fait de plus en plus insistante jusqu'à culminer en 1762 par la double prise de La Havane et de Manille. Jusqu'aux années 1740-1750, l'Espagne, qui reconstruit efficacement sa marine de guerre, tâche de boucher les brèches de son monopole colonial. Les actions, peu contrôlables, des *guardacostas* en témoignent avec le *casus belli* de l'oreille du capitaine interlopeur Jenkins. Il y a alors un certain équilibre entre les deux protagonistes. La Grande-Bretagne jouit d'une écrasante supériorité navale et commerciale, d'une habileté consommée pour introduire ses marchandises dans les territoires espagnols et, en cas de conflit armé, du choix de ses points

21 Patrick Villiers, « Deux opérations amphibies contre l'île de Minorque : les débarquements de 1756 et de 1781/82 », *Neptunia*, n° 266, juin 2012, p. 20-26 ; Rafael Torres Sánchez, « Puissance maritime et guerre amphibie. La marine de guerre espagnole à Minorque, 1781-1782 », dans Jean de Préneuf, Éric Grove & Andrew Lambert (dir.), *Entre terre et mer, op. cit.*, p. 313-325 ;

d'attaque comme de la situation favorable de la Jamaïque. Mais si elle peut, dans un premier temps, jouer de la surprise, elle reste encore incapable de maîtriser la logistique de telles expéditions au point d'éviter les désastres sanitaires²². L'Espagne, quant à elle, dispose de fortifications, inégalement entretenues et pourvues d'hommes et de ressources, mais que ses possessions américaines sont en mesure de financer elles-mêmes. Elle a pour elle sa connaissance du terrain et du milieu naturel, ainsi que des routes maritimes éprouvées. Grâce à l'arsenal de La Havane solidement protégé, elle est aussi la seule puissance coloniale européenne capable non seulement de réparer des navires, mais encore d'en construire outre-mer. Les succès britanniques peuvent être spectaculaires, qu'il s'agisse de la prise de Portobelo ou de la capture du galion de Manille par Anson en 1743, mais ils ne renversent pas l'empire espagnol, même s'ils interrompent plus ou moins longtemps les liaisons maritimes. Inversement, l'Espagne échoue à reprendre Gibraltar mais défend plutôt bien ses places fortes ultramarines et contient la contrebande britannique. En 1748, elle est parvenue à obturer la brèche ouverte en 1713 dans son monopole commercial officiellement rétabli par l'exclusion des Français. Tout cela n'en a pas moins un coût certain. Le système des convois pour l'Amérique dans sa forme traditionnelle a vécu, et c'est réduite de moitié que la Real Armada termine la décennie belliqueuse ouverte par Londres en 1739.

Un tel constat avait porté à la fois à la neutralité et à un gros effort naval. Mais lorsque la lutte reprend, juste après le troisième pacte de Famille (1761), le rapport de forces n'a plus rien d'équilibré. Surtout après la défaite navale et coloniale de la France, acquise en 1759, la supériorité britannique est désormais écrasante. Et cela ne se manifeste pas que sur le papier : loin de renverser le sort des armes, l'entrée en guerre de l'Espagne est très vite désastreuse pour celle-ci. La Royal Navy ne se contente pas de bloquer quelques ports. Elle jouit désormais d'une maîtrise de logistique, sanitaire et opérationnelle qui lui permet de monter d'audacieux débarquements très loin de ses bases anglaises. Certes, l'expédition contre La Havane est passée à deux doigts du désastre et celle contre Manille a été montée avec d'improbables moyens depuis l'Inde, mais le résultat est là. Il est humiliant pour la Real Armada qui, sans avoir pu combattre, perd 16 vaisseaux (dont 13 capturés au port) à La Havane, le seul arsenal pris de vive force à l'époque moderne. Au traité de Paris de 1763, l'Espagne perd la Floride, laissant les Britanniques surveiller la route du retour des flottes de l'argent de La Havane vers Cadix.

22 Voir Richard Harding, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy. The War of 1739-1748* [2010], Woodbridge, The Boydell Press, 2013, p. 15-28, 57-90, 97-112, 336-348.

Mais, depuis 1703, ils sont aussi les alliés du Portugal, voisin et souvent ennemi de l'Espagne dans la Péninsule et en Amérique du Sud. Le centre de gravité des conflits se déplace pour un temps vers l'Atlantique sud et le Rio de la Plata. La contrebande de l'argent par-delà les Andes rend beaucoup plus attractifs les territoires portugais du sud du Brésil comme la nouvelle vice-royauté espagnole qui tâche de borner leur expansion. Sur la route maritime du Pacifique, un archipel attire aussi les convoitises : ces îles désolées que les Malouins ont baptisées sans les occuper au début du siècle et où des Français conduits par Bougainville s'installent en 1763 pour en être rapidement évacués sous la pression de Madrid vigilant à revendiquer les îles Malouines. En 1770, les Britanniques en prennent possession et les nomment les Falklands Islands. L'Espagne et la Grande-Bretagne semblent au bord de la guerre, la première demandant l'appui de la France qui se dérobe. Quelques années plus tard, c'est entre Espagne et Portugal que se développent des hostilités pour le Rio de la Plata. Mais le second ne peut guère compter sur un soutien effectif de son allié britannique en difficulté avec les colons américains.

L'Espagne de Charles III, qui multiplie les expéditions hydrographiques autour du continent américain pour mieux s'en assurer la maîtrise²³, ne tient pas pour définitivement perdus les territoires arrachés çà et là par l'Angleterre depuis la prise de la Jamaïque en 1655. Elle ne se contente pas de renforcer les défenses de sa frontière maritime et insulaire des Caraïbes et du golfe du Mexique, à La Havane, Santiago de Cuba (face à la Jamaïque), Porto-Rico notamment. Dès que l'occasion s'en présente, elle entend passer à l'offensive, en s'appuyant sur l'alliance de la France²⁴. Mais dans quelle direction ? Pendant la guerre d'Indépendance américaine, alors que la Navy, trop tardivement mise sur le pied de guerre, peine à assurer ses innombrables missions, les Espagnols entendent en 1779 attaquer tout de suite « Carthage à Carthage même », soit Portsmouth, considérant qu'il serait plus efficace de frapper le principal arsenal britannique plutôt que de devoir parer les coups éparés des escadres qui en seraient sorties. L'échec de l'entreprise conduit à se porter vers d'autres horizons : le blocus de Gibraltar gèle à Cadix des effectifs franco-espagnols considérables, sans profit tandis que s'éternise un siège que les expéditions de secours britanniques rendent sans espoir de succès. Mais la volonté offensive de l'Espagne est plus heureuse ailleurs, à Minorque en 1782 et surtout dans le

23 Magdalena de Pazzis Pi Corrales, « Armada y ciencia : el pulso cotidiano de las expediciones científicas », dans Manuel-Reyes García Hurtado (dir.), *La Real Armada española en el siglo XVIII, op. cit.*, p. 29-49. Voir les excellents travaux d'histoire des sciences dans notre bibliographie.

24 Agustín Guimerá, « The Offensive Strategy of the Spanish Navy (1763-1808) », dans Nicholas A. M. Rodger, J. Ross Dancy, Benjamin Darnell & Evan Wilson (dir.), *Strategy and the Sea. Essays in Honour of John B. Hattendorf*, Woodbrige, The Boydell Press, 2016, p. 98-108.

golfe du Mexique. Aidés par quelques vaisseaux français, les Espagnols prennent Pensacola et chassent les Britanniques de Floride, se rendant ainsi maîtres de tous les rivages du Mexique à l'Atlantique. Ils n'ont de cesse que d'engager les Français dans une commune reprise de la Jamaïque. En 1782, l'affaire tourne court, l'armée navale du comte de Grasse étant battue et dispersée aux Saintes. Mais ce n'est que partie remise et la paix de 1783 interrompt de nouveaux préparatifs. Si l'Espagne n'a pas atteint tous ses buts de guerre, Gibraltar notamment, en regagnant la Floride et Minorque, elle a quand même porté en 1783 son empire à une extension jamais connue auparavant et la Real Armada y a joué un rôle majeur, tout comme l'alliance de la France.

LA FRANCE, ALLIÉE OU FATALITÉ ?

Les relations maritimes franco-espagnoles, de l'avènement de Philippe V à l'invasion napoléonienne de 1808 sont un thème complexe, nourri de rancœurs et d'incompréhensions réciproques, parfois attisées par les historiens... Il est facile de pointer les réelles divergences d'intérêts, les heurts et les échecs partagés qui ont pesé sur les rapports entre les deux pays au cours de ce long siècle : la destruction des galions de Vigo en dépit de l'escorte française en 1702, le détournement d'une partie de l'argent américain vers les ports français lors de la guerre de Succession d'Espagne et le parasitage malouin de la mer du Sud, la guerre de 1719-1720 avec la destruction des chantiers navals basques par l'armée de Louis XV, la neutralité de Ferdinand VI en 1756, suivie de l'entrée trop tardive de l'Espagne dans une guerre de Sept Ans, le refus français de soutenir Charles III en 1770 lors de la crise des Malouines puis, à l'inverse la réticence du même monarque à s'engager aux côtés de la France en 1778-1779, la difficile coordination entre alliés pendant le conflit américain et ce qui a été jugé, côté français, comme une subordination des intérêts français à ceux espagnols, inversement le reproche à nouveau fait à la France dans les dernières décennies de l'Ancien Régime de mettre en tutelle l'économie espagnole²⁵, puis la dislocation, à cause de l'Assemblée révolutionnaire, de l'alliance dynastique en 1790 avec la crise de la baie de Nootka, la participation espagnole à l'occupation de Toulon en 1793, la difficulté à opérer ensemble contre les Britanniques ensuite, Trafalgar et, pour finir, la catastrophe finale que représente 1808... La France, fatalité de l'Espagne ? La France, dangereuse comme ennemie et pire encore comme alliée ? L'Espagne, alliée pesante et inutile, imposant ses

25 Voir dans une perspective principalement économique laissant peu de place au politique : Michel Zylberberg, *Une si douce domination. Les milieux d'affaires français et l'Espagne (vers 1780-1808)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1993.

conditions et poursuivant ses seuls objectifs ? Les accusations de perfidie et d'inefficacité ont d'autant plus volé par-dessus les Pyrénées qu'on oubliait qu'une alliance n'est jamais une complète identité d'intérêts.

À l'inverse, on serait également fondé à mettre en avant d'autres épisodes plus positifs mais moins souvent évoqués tels que les escortes puis le convoi de l'argent américain par Ducasse au temps de la guerre de Succession d'Espagne, l'importance du modèle institutionnel français avec un secrétaire d'État, une dualité épée et plume dans chaque département, un mode de recrutement qui n'est pas sans rappeler les classes de la marine en France, le recours à des marins et des scientifiques français, l'appui donné par la marine de Louis XV à celle de Philippe V au début des années 1740 et la commune sortie de Toulon en 1744, l'installation en Espagne de l'ingénieur François Gautier envoyé par Choiseul et l'inspiration française en matière de constructions navales après 1763, la protection de convois espagnols à partir de 1780, le rôle joué par des vaisseaux français à la prise de Pensacola puis l'aide apportée par Bernardo de Gálvez à la manœuvre stratégique qui, en 1781, accula Cornwallis à la capitulation à Yorktown, l'attaque réussie de Minorque en 1782.

228

Plus encore que l'armée du Bourbon de Madrid, c'est sa marine qui est au cœur des relations militaires et diplomatiques franco-espagnoles jusqu'en 1808. À partir du début des années 1730, elle devient un enjeu majeur qui rend une telle alliance désirable afin d'avoir une chance de contrebalancer la supériorité navale britannique que ni la France ni l'Espagne ne sont désormais en mesure d'égaliser.

Le premier pacte de Famille du 7 novembre 1733, lors de la guerre de Succession de Pologne, est suivi du premier projet de combinaison des forces navales françaises et espagnoles, et les *Observations sur la marine d'Espagne* de 1735 retrouvées par Pierre Le Bot dans les papiers Maurepas à Cornell University représentent la première analyse approfondie du potentiel naval d'un allié incommode et mal disposé envers les Français. Le tableau est sans concession, mettant en évidence les ressentiments qui, dès le départ, grèvent « l'union des forces maritimes des deux Couronnes ». Au sentiment de supériorité dépréciative des Français répond la hauteur pointilleuse des Espagnols... le tout sur fond d'inaction prolongée à Cadix pour l'escadre qui y est envoyée.

Le deuxième pacte de Famille de 1743 est, quant à lui, postérieur à une série d'opérations coordonnées dès le début, en 1739, de la guerre navale et coloniale entre la Grande-Bretagne et l'Espagne, puisqu'en 1740 des escadres françaises avaient appareillé de Brest et de Toulon pour rejoindre les Antilles. En 1744, la flotte de Toulon vient en aide à une escadre espagnole sortie de la rade et oblige les Britanniques à se retirer et à lever le blocus qu'ils avaient imposé depuis deux ans aux Espagnols.

Mais la mort de Philippe V conduit à un net changement de cap en politique extérieure. Après presque une décennie de guerre, très éprouvante pour la Real Armada, Ferdinand VI choisit la neutralité entre France et Grande-Bretagne. Il emprunte une voie différente : la Real Armada, en pleine expansion, doit non seulement permettre de protéger les possessions espagnoles en jouant en quelque sorte un rôle de dissuasion, mais encore être l'outil de politique étrangère destiné à faire de l'Espagne l'arbitre de la rivalité franco-britannique. La réalité s'avère moins flatteuse, surtout une fois la guerre de Sept Ans commencée. Lorsque disparaît Ferdinand VI en 1759, la Royal Navy est en train de prendre l'avantage sur la marine de Louis XV, ce qui laisse redouter à court ou moyen terme l'isolement de l'Espagne face à la Grande-Bretagne victorieuse de l'autre puissance navale Bourbon. Le nouveau roi, Charles III, en est bien conscient.

Le 15 août 1761 est signé un troisième pacte de Famille, prévoyant garantie et assistance réciproque en cas d'attaque par une tierce puissance. Selon l'article 5, « il est convenu entre les deux rois que la Couronne qui sera requise de fournir le secours aura dans un ou plusieurs de ses ports, trois mois après la réquisition douze vaisseaux de ligne et six frégates armés à la disposition entière de la Couronne requérante ». L'article 10 prévoit quant à lui que « lesdits vaisseaux, frégates et troupes agiront selon la volonté de la puissance qui en aura besoin et qui les aura demandés, sans que sur les motifs ou sur les objets indiqués pour l'emploi desdites forces de terre et de mer, la puissance requise puisse faire plus d'une seule et unique représentation ». S'y ajoute une convention militaire secrète fixant l'entrée en guerre de l'Espagne aux côtés de la France à la date du 1^{er} mai 1762 si aucune paix n'a été signée dans l'intervalle. Mais elle est rapidement rendue sans objet car la Grande-Bretagne prend les devants en décembre puis remporte, sans la moindre bataille navale, des victoires telles que l'Espagne se trouve réduite à l'impuissance. Mais c'est ensuite dans ce cadre juridique que Charles III fait appel à la France en 1770, vainement, puis que se négocie l'entrée en guerre contre la Grande-Bretagne neuf ans plus tard. Il reste en vigueur jusqu'à la destruction de l'alliance par l'Assemblée constituante française en 1790, lorsque celle-ci rejette une nouvelle demande espagnole d'assistance pour mieux s'assurer de la politique étrangère enlevée à Louis XVI.

Après la guerre sans succès contre la Convention entre 1793 et 1795 qui est aussi un temps d'alliance incommode avec la Grande-Bretagne, Godoy revient à un accord avec la France et se retrouve assez vite en guerre avec la brève alliée de la veille²⁶. Même si la Real Armada atteint – nous l'avons vu – son

26 Manuel Bustos Rodríguez, « La politique internationale espagnole dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », dans les actes du colloque Rochambeau, 2006, *Bulletin de la Société archéologique, scientifique et littéraire du Vendômois*, 2008, p. 25-31.

point d'apogée en 1795 pour rapidement décliner, le rapport de forces entre les deux alliés devient de plus en plus défavorable au gouvernement espagnol soumis aux pressions de la France, celle du Directoire puis celle du Consulat et enfin de l'Empire. Paris pousse à la rupture avec le Portugal de manière à fermer Lisbonne à la Royal Navy. Des vaisseaux espagnols sont envoyés à Brest pour participer à la lutte contre les Britanniques et d'autres sont réclamés ailleurs. Entre Napoléon Bonaparte et Godoy, les divergences deviennent de plus en plus manifestes, avant comme après la paix d'Amiens de 1802. Le Premier consul exige des dispositions offensives contre la Grande-Bretagne tandis que le ministre de Charles IV entend protéger les territoires dispersés de la monarchie. En 1803, à Paris, il est déjà question d'envahir l'Espagne. Régulièrement, Napoléon réclame des navires, ce qui finit par conduire à la constitution d'une flotte combinée, celle de Villeneuve et de Gravina, défaite à Trafalgar le 21 octobre 1805. Désormais, la Real Armada compte bien moins dans les relations franco-espagnoles que la question du Portugal, tandis que la Grande-Bretagne multiplie ses attaques contre l'Amérique espagnole. En définitive, l'invasion du Portugal entraîne l'occupation de l'Espagne par les Français en 1808.

Le caractère de plus en plus inégal de l'alliance va de pair avec la réduction des capacités opérationnelles de la Real Armada, faute d'hommes, d'argent, d'approvisionnements. Dès 1797, face aux Britanniques de Jervis, il n'est plus possible d'armer 20 vaisseaux. Ils ne sont plus que 15 à Trafalgar. La combattivité demeure mais les forces se dérobent inexorablement. L'affaiblissement politique de la monarchie des Bourbons, l'envol incontrôlé des dépenses, les mauvaises récoltes de 1797, ainsi que le manque structurel de marins minent la puissance navale. La Real Armada, et derrière elle l'Espagne, ont atteint les limites de leurs forces. Il serait vain d'en accuser la France. Mais l'illusion de Napoléon croyant trouver dans les escadres espagnoles les vaisseaux qui lui manquent pour écarter d'Europe celles de la Navy s'avère funeste pour la Real Armada qui, plus encore que la Marine impériale, a été la victime de Trafalgar. Elle y perd 10 vaisseaux sur les 15 engagés²⁷. La fatale victoire de Nelson l'a frappée, alors qu'elle était déjà sur le déclin. L'écrasante supériorité navale britannique puis l'invasion française de 1808 s'avèrent catastrophiques et leurs conséquences stratégiques sont immenses. Alors que les colonies ont jusque-là résisté aux attaques britanniques, elles voient émerger des mouvements indépendantistes s'y développent à partir de 1810.

27 José Cayuela Fernández et Ángel Pozuelo Reina, *Trafalgar. El mar en la era napoleónica*, Barcelona, Ariel, 2004.

Si les différentes phases de cette histoire diplomatique sont connues, la part prise par des Français au développement de la Real Armada au cours du XVIII^e siècle l'est sans doute moins²⁸. Elle fait apparaître les hésitations de ce qui devient la troisième marine du temps entre les deux modèles différents présentés par la Marine royale et aussi la Royal Navy. La première est à plusieurs reprises l'alliée, tandis que l'autre a le prestige de l'ennemi vainqueur.

La mise en place institutionnelle reprend des éléments de l'organisation administrative française, ne serait-ce qu'avec la création du *Secretaría de Marina* en 1714. Mais s'il y a inspiration, elle ne conduit pas une pure et simple imitation. Lorsque, en 1717, José Patiño est nommé intendant général de marine, ce qui est sans équivalent en France et s'accompagne d'une disparition temporaire du secrétariat de la Marine, il fonde l'Académie des gardes-marine à Cadix, réorganise le *Cuerpo general*, l'épée, et établit le *Cuerpo del ministerio*, la plume. Comme en France, celui-ci a longtemps l'avantage sur celui-là dans l'organisation et la direction des arsenaux. Pourtant, en 1737, à la place du secrétaire de Marine, une amirauté – pas comparable à celle britannique ni non plus à la charge française alors détenue par le comte de Toulouse, oncle légitimé de Philippe V – est établie pour l'infant don Felipe, avec autorité la plus large sur la Real Armada. Elle est ensuite supprimée par Ferdinand VI (1748). Mais l'hésitation n'est pas finie pour autant car elle est recrée en 1807, supprimée en 1808, rétablie en 1815 jusqu'en 1818, à nouveau instituée de 1821 à 1824...

Ce sont aussi des hommes et avec eux des savoirs ou des savoir-faire qui passent en Espagne. Sous le règne de Philippe V, même après la rupture franco-espagnole consécutive à la mort de Louis XIV, quelques Français servent le Bourbon de Madrid. C'est le cas de Louis d'Ormay, le premier commandant de la Compagnie et Académie des gardes de la marine, à Cadix, de 1718 à 1732. En 1720, c'est un Français, Jean Nicolas Martinet, qui est envoyé à la tête d'une escadre dans le Pacifique, la mer du Sud, en chasser ou capturer ceux de ses compatriotes, notamment malouins, qui persistent à vouloir tourner le monopole espagnol²⁹. Le paradoxe de cette expédition est qu'elle reste une affaire corsaire avec des équipages français manœuvrant des bâtiments destinés à rester sur place et un chef d'escadre qui est le bénéficiaire direct des prises qu'il fait. Faut-il ajouter que les relations des Français avec

28 On trouvera une mise en perspective plus large de cette présence française dans Jean-Pierre Amalric & Gérard Chastagnaret (dir.), *Les Français en Espagne à l'époque moderne (xvi^e-xviii^e siècles)*, Paris, Éditions du CNRS, 1990.

29 Bibiano Torres Ramírez et Pablo Pérez-Mallaína Bueno, « La flotte de la mer du Sud », dans Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes (xvii^e-xviii^e siècles)*, Paris, PUPS, 1998, p. 339-340.

les autorités espagnoles locales ne sont pas bonnes ? Une fois rétablie la bonne entente entre les deux branches Bourbons, quelques Français ont pu, officiellement, passer au service de Philippe V. C'est le cas de M. de Lage de Cueilly qui a laissé des *Mémoires* sur la campagne de 1744 et qui, dès 1741, commande un vaisseau espagnol³⁰.

232

La construction navale est un domaine dans lequel des spécialistes français ou d'origine française ont joué un rôle significatif dans l'établissement d'une symbiose technique. Vers 1715 est arrivé en Catalogne d'abord un constructeur toulonnais, Pierre Autran, poussé par la chute d'activité de l'arsenal à chercher du travail ailleurs. Il vient avec son fils Cyprien, né en 1697. Celui-ci, après s'être formé, gagne ensuite Guarnizo où il travaille avec un autre Français fixé en Espagne, Boyer. Cyprien Autrán, qui se marie et fait souche, s'installe en 1733 à La Carraca où il reste quarante ans, finissant commandant de l'arsenal et déployant une activité considérable³¹. Il réalise une synthèse entre les traditions ibériques, reformulées par Antonio Gaztañeta qui a défini le type de navires souhaité pour escorter les flottes des Indes, et les apports français. Comme le rappelle José Quintero González, Autrán a rempli les objectifs qui étaient ceux des premières décennies de la Real Armada : « Fournir un navire de ligne adapté aux nécessités de l'Espagne, contribuer à l'uniformité des types d'unités d'une flotte espagnole moderne, procurer une escorte aux flottes des Indes, conserver les possessions espagnoles d'outre-mer. »

Mais au lendemain de la longue lutte des années 1739-1748, lorsqu'il s'agit de reconstruire une Real Armada très éprouvée, c'est vers l'exemple britannique que l'on se tourne et Jorge Juan, très écouté d'Ensenada critique vertement les navires d'Autrán jugés lents, trop peu puissants en canons, ayant trop d'élancement et étant très coûteux en réparations. La « construction anglaise » étant alors très estimée, Jorge Juan est envoyé à Londres pour attirer par des salaires élevés, des techniciens anglais en Espagne à l'insu des autorités britanniques. Trois constructeurs – dont Matthew/Matteo Mullan – et dix aides sont ainsi engagés. On attend d'eux qu'ils produisent de nouveaux vaisseaux avec des œuvres vives renforcées et en recourant à des chevilles de bois. Tout le monde n'était pas convaincu, loin s'en fallait, certains s'étonnant qu'on se mette à copier les Britanniques au moment où eux-mêmes faisaient grand cas des vaisseaux espagnols qu'ils avaient capturés...

Néanmoins, la science française conserve de son attrait. De 1752 à 1760, la Compagnie et Académie des gardes de la marine a pour directeur l'astronome

³⁰ *Mémoires de Mr. de Lage de Cueilly*, Amsterdam, François Girardi, 1746.

³¹ José Quintero González, « L'arsenal de La Carraca : contribution à l'étude de la construction navale espagnole au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 7, « Les Constructions navales dans l'histoire », 2007, p. 112-113.

Louis Godin, membre de l'Académie royale des sciences, qui a fait partie en 1735 aux côtés de Pierre Bouguer et de Charles de La Condamine, de la mission envoyée par l'Académie des sciences pour mesurer trois degrés du méridien à l'équateur afin de savoir quelle était la forme exacte de la Terre. Deux capitaines de frégate espagnols prometteurs furent aussi de cette entreprise qu'ils contribuèrent aussi à surveiller puis raconter : don Jorge Juan et don Antonio de Ulloa³². Godin ne s'est pas très bien entendu avec ses deux collègues académiciens qui publièrent sans lui les résultats de l'expédition. Resté sur place, il devient cosmographe et professeur de mathématiques à l'université de Lima. Après quinze années passées en Amérique, il regagne l'Europe et trouve un poste à Cadix où il finit ses jours³³.

Pendant ce temps, non seulement Ensenada est renvoyé mais, à l'usage, on s'avise des défauts des navires construits à l'anglaise, et c'est l'indéracinable Autrán qui, à La Carraca, procède aux modifications faisant advenir un système hybride que l'on peut qualifier d'anglo-espagnol. Mullan est envoyé à La Havane où il meurt rapidement, sans avoir pu mener à bien le chantier de la *Santísima Trinidad*. Dans cet après-guerre de Sept Ans, en dépit ou à cause de l'écrasante victoire britannique, les regards se tournent à nouveau vers des scientifiques français. Le ministre Grimaldi aimerait faire venir en Espagne Pierre Bouguer. Celui-ci envoie l'ingénieur François Gautier qui, avec le *San Juan Nepomuceno* (70 canons), crée un nouveau type de vaisseau et devient, après Autrán, le directeur général de la construction et des carénages de la flotte. C'est lui qui est à l'origine de la création, en 1770, d'un corps d'ingénieurs navals, dont la direction est prise en 1783 par Romero Landa qui améliore à son tour les navires de Gautier, portant la construction navale espagnole à son apogée avec le *San Ildefonso* (74 canons) lancé en 1785. Comme le fondeur de canons Jean Maritz envoyé à Séville réformer la production de pièces d'artillerie, Gautier, resté jusqu'en 1781, a contribué à homogénéiser les matériels des deux marines Bourbon, de manière à leur permettre d'opérer conjointement avec efficacité. N'avait-il pas expliqué au ministre Grimaldi que sa tâche était de considérer les vaisseaux espagnols et français comme appartenant à une seule et même marine³⁴ ?

32 Don Jorge Juan et don Antonio de Ulloa, *Relacion histórica del viage a la América meridional*, 2 tomes, Madrid, Antonio Marin, 1748.

33 Roger Mercier, « Les Français en Amérique du Sud au XVIII^e siècle : la mission de l'Académie des sciences (1735-1745) », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, vol. 56, n° 205, 4^e trimestre 1969, p. 327-374.

34 Nos remerciements à Larrie D. Ferreiro, biographe de Pierre Bouguer et qui a attiré notre attention sur ce point largement négligé par l'historiographie.

Un tel effort visait à la mise sur pied d'une marine Bourbon combinée, capable de faire jeu égal ou presque avec la Royal Navy. Jusqu'alors, des escadres françaises ou espagnoles avaient quelquefois pu stationner dans un port de l'allié : des Français à Cadix en 1734, des Espagnols à Toulon en 1744. Mais les questions de commandement et de coordination avaient été des plus complexes à régler. Désormais, l'objectif était d'une tout autre nature. La guerre d'Indépendance américaine mérite d'être regardée sous cet angle à frais nouveaux, car après un échec initial en 1779, elle a vu se multiplier des opérations communes menées avec une efficacité certaine.

234

Les retrouvailles navales franco-espagnoles de 1779 ont pris la forme d'un plan très ambitieux, imposé par Madrid, d'entrée en force dans la Manche avec la supériorité locale puis de débarquement en Angleterre afin de détruire Portsmouth. Alors que Grimaldi et Choiseul ont dépensé beaucoup d'énergie pour établir ce qu'on n'appelle pas encore une interopérabilité des matériels, ils ne semblent pas avoir pensé à échanger des officiers et, avec eux, les codes de signaux permettant d'opérer ensemble. Sans doute l'affaire des Malouines et la chute de Choiseul qui en a résultée, n'ont-elles pas contribué à rapprocher les deux marines. En 1779, elles ne se connaissent que fort peu et ne sont pas du tout préparées à agir conjointement. Si toutes deux ont de réels savoir-faire, celle de Louis XVI est déjà à l'œuvre depuis près d'un an dans les eaux européennes et américaines, tandis que celle de Charles III a surtout pour expérience récente le fiasco retentissant de l'expédition d'Alger quatre ans auparavant.

Quelle ne fut pas la surprise de l'amiral d'Orvilliers, le 26 juillet 1779, lorsqu'il découvrit que les Espagnols, enfin au rendez-vous des îles Sisargas, ignoraient encore tout du code de signaux français ! Le chevalier du Pavillon et don José de Mazarredo, durent y remédier en quelques jours et composer un code commun. Ils achevèrent leur travail le 29, et du Pavillon put alors remettre à l'amiral espagnol, 10 exemplaires de la tactique navale française et 18 tableaux des mouvements et signaux généraux traduits de français en espagnol et destinés aux 16 vaisseaux et 2 frégates que Cordoba commandait en propre dans l'escadre d'observation, les 18 autres étant mêlés aux Français dans l'escadre dite combinée.

Faute de contacts avec les marins et de sensibilité aux choses de la mer, les stratèges diplomates de Versailles et de Madrid ont totalement négligé cette méconnaissance réciproque des deux flottes et là se noue la tragédie de 1779. En pressant les préparatifs de l'armée navale de M. d'Orvilliers à Brest, le roi et ses ministres font embarquer des équipages dans un état sanitaire incertain et ne permettent pas de charger tout l'avitaillement nécessaire à une longue campagne, puis les Espagnols, que les Français viennent chercher, ne sont pas au

rendez-vous des îles Sisargas. Pire, ils y ont plus de deux mois de retard, pendant lesquels les équipages français consomment leurs provisions et sont gagnés par la maladie. Il n'y a pas de langue commune, au propre comme au figuré, entre les deux armées navales. Les codes de signaux français, pourtant transmis n'ont pas été délivrés aux vaisseaux espagnols et il faut en faire d'urgence des copies. Le commandement espagnol est peu réactif. Lorsque l'Armada combinée se met enfin en route, c'est dans une formation pesante qui fait alterner les vaisseaux de chaque nation. Et il faudrait tout de suite réussir l'exploit... Mais désormais l'épidémie de dysenterie à bord des navires de M. d'Orvilliers et la dégradation de la météo marine sont plus rapides.

Inversement, d'autres opérations ultérieures, sans doute moins ambitieuses et mieux définies, montrent qu'une réelle coopération fructueuse est possible, en dépassant méfiances et stéréotypes nationaux. La concorde qui règne en 1781 entre Bernardo de Gálvez et l'amiral de Grasse, expressément placé comme « auxiliaire » sous les ordres des Espagnols par Louis XVI et Castries, en est un exemple éloquent. Encore moins connu – puisque les choses se sont bien passées – est le fait qu'à plusieurs reprises des unités françaises se trouvent sous les ordres d'amiraux espagnols et réciproquement. C'est le cas des 9 vaisseaux de M. de Bausset qui appuient les 27 espagnols de M. de Cordoba pour intercepter avec succès un convoi britannique vers le cap Saint-Vincent en août 1780. Lors de l'attaque de Minorque en 1782, une partie des bâtiments français de Guichen stationnés à Cadix sont engagés dans la surveillance des approches atlantiques de Gibraltar pour prévenir l'arrivée de forces britanniques.

Le savoir-faire opérationnel acquis en commun est nécessairement une chose fragile s'il n'est pas entretenu. La Révolution française chasse de la Marine et parfois du pays une partie des officiers qui ont servi dans ces forces combinées, dans le golfe du Mexique, aux Caraïbes, dans l'Atlantique, en Manche ou en Méditerranée. Elle détruit aussi les liens à la fois dynastiques, financiers et économiques entre les deux monarchies. Lors du retour à l'alliance française voulu par Godoy en 1795-1796, il faut tout réapprendre. La continuité est du côté des Espagnols convaincus que, face à un adversaire supérieur en nombre et capable d'attaquer n'importe où avec force, il est vital de se montrer offensif. Le comte de Floridablanca l'avait déjà écrit en 1790 lorsqu'une guerre, pour laquelle l'aide de la France fut vainement demandée, parut imminente contre la Grande-Bretagne. Si l'Espagne ne peut protéger la totalité de ses possessions çà et là à travers le monde, il lui faut, avec la France, disperser les forces de la Navy et leur imposer, en jouant de la surprise, des combats le plus loin possible de ses bases anglaises, là où ses pertes seraient le plus durement ressenties et les moins susceptibles d'être aisément réparées. C'est ce que Mazarredo recommande au Premier consul Bonaparte en 1800, lorsqu'il lui fait remarquer qu'après avoir

évincé les Britanniques de la Méditerranée de 1796 à 1798, les alliés en cessant d'agir de concert, leur ont permis d'y revenir et de prendre l'avantage sur les Français partis seuls en Égypte³⁵.

Mais c'est aussi le moment où la Real Armada commence à décliner et où la France se fait de plus en plus impérative. Mazarredo n'est pas écouté lorsqu'il s'élève contre les projets en direction de la Manche, là où l'ennemi est le plus fort. En 1805, Godoy impose à Gravina (pourtant choisi par Napoléon et Decrès) de suivre les décisions de Villeneuve. Si l'on regarde la flotte franco-espagnole de Trafalgar, l'opposition entre Français et Espagnols si souvent mise en avant dans l'historiographie serait sans doute à nuancer, si ce n'est à réexaminer³⁶. La césure passe entre les compétents et les autres, soit à l'intérieur de chaque nation. Sans doute les états de service de nombre d'officiers espagnols sont-ils plus étoffés que ceux de pas mal de subordonnés de Villeneuve. Mais l'épreuve du feu a mis en évidence les plus valeureux des uns et des autres. Amiraux français et espagnols ne sont pas des inconnus les uns pour les autres depuis au moins 1799. Il y a eu une collaboration effective à Brest, à Saint-Domingue et plus tard aux Caraïbes au printemps 1805 comme encore en juillet lors du combat livré contre Calder au cap Finisterre. Un même système de signaux et l'intercalation des vaisseaux français et espagnols, voulue par Napoléon, ont favorisé la coordination tactique. Un examen attentif des journaux de navigation de l'armée combinée montre plusieurs cas de soutien mutuel entre bâtiments alliés. Nelson et ses commandants eurent affaire à forte partie. Après Trafalgar, Napoléon lança un ambitieux programme de constructions navales. En 1807, un des héros espagnols de la bataille, Antonio de Escaño conçut un plan de réforme de la Real Armada. Le propos en était net : il fallait suivre en tout l'exemple britannique. Encore fallait-il en avoir le temps...

Il y a bien eu, à partir de 1765, la mise en place incomplète d'un partenariat à la fois naval et industriel imaginé par Choiseul et Grimaldi. Il est à resituer dans le développement de liens financiers d'un côté à l'autre des Pyrénées, notamment autour du banquier de la Cour, Laborde, d'origine bayonnaise. Mais il n'a pas été suivi d'effets opérationnels avant 1780-1781, faute d'habitude de naviguer et de manœuvrer ensemble. S'il existait en France des escadres d'évolutions depuis le milieu du siècle, elles n'étaient pas destinées à être des exercices interalliés. Le temps et l'idée n'en étaient pas encore advenus. Il n'en

35 Agustín Guimerá, « Naval Leadership and the "Art of War": John Jervis and José de Mazarredo compared (1797-1799) », dans Richard Harding & Agustín Guimerá (dir.), *Naval Leadership in the Atlantic World*, op. cit., p. 117-130.

36 Agustín Guimerá, « Trafalgar: Myth and History », dans Richard Harding (dir.), *A Great & Glorious Victory. New Perspectives on the Battle of Trafalgar*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2008, p. 41-57.

demeure pas moins que cette alliance navale du troisième pacte de Famille, si incomplète fût-elle, permit des combinaisons de flottes comparables à celles des Anglais et des Hollandais réunis sous l'autorité de Guillaume d'Orange et de ses successeurs entre 1688 et 1713 : d'anciens ennemis combattant ensemble, non sans arrière-pensées, un adversaire commun. La différence est que les Provinces-Unies avaient passé leur âge d'or tandis que l'Angleterre affirmait sa puissance, alors que, cinquante ans plus tard, Français et Espagnols avaient à lutter contre une véritable supériorité navale britannique qui, finalement, s'imposa à eux.

L'HÉRITAGE DE LA REAL ARMADA DES PREMIERS BOURBONS

Il ne reste plus de navires du XVIII^e siècle – hormis quelques épaves propres à tenter les archéologues³⁷ – mais le souvenir de quelques-uns des vaisseaux espagnols de ce temps n'est pas éteint. La gigantesque *Santísima Trinidad*, avec ses quatre ponts et ses 120 (voire 140) canons a fait l'objet, à partir de 2006, non d'une réplique, mais d'une sorte d'évocation en trompe-l'œil sur une coque de navire marchand moderne...

En revanche, la Real Armada de Philippe V à Charles IV a apporté sa contribution significative à un panthéon naval espagnol déjà peuplé. Le nom de Blas de Lezo reste lié à la défense de Carthagène lors de laquelle il périt en 1741. Ceux de Jorge Juan, de Vicente Tofiño et d'Alessandro Malaspina attestent du lien étroit de la Real Armada avec le monde scientifique européen du temps des Lumières. Mais ce sont les actions d'éclat, parfois conclues par une mort héroïque, lors des guerres menées contre la Grande-Bretagne entre 1779 et 1808 qui ont rendu fameux les noms d'Antonio Gravina, de José de Mazarredo, d'Antonio de Escaño et de Cosme Damián de Churrua, plus marquant encore par sa destinée à la fois tragique et glorieuse. Le souvenir en domine tout le XIX^e siècle et au-delà, comme en témoigne la série des *Episodios nacionales* que le romancier Benito Pérez Galdós commença en 1873 par un volume intitulé *Trafalgar*. La perte des restes de l'empire en 1898 raviva cette mémoire tout en montrant combien était révolu le temps des grands desseins d'Ensenada. Par le passé, des croiseurs ou des destroyers se sont appelés *Blas de Lezo* ou *Gravina*. Mais l'histoire navale espagnole est aussi ancienne que riche de marins et de combats à célébrer. Aujourd'hui encore, peu de navires de la Real Armada portent des noms de héros du XVIII^e siècle ou du début du XIX^e. Ce sont surtout des bâtiments

37 L'épave du *San Telmo* – vaisseau de 74 canons construit au Ferrol en 1788 et perdu sur la côte nord de l'île Livingston dans l'Antarctique en 1819 alors qu'il était envoyé dans le Pacifique au Callao renforcer le dispositif naval espagnol contre les indépendantistes – a été retrouvée et identifiée, sans que le mystère de sa disparition soit encore élucidé.

hydrographiques qui se nomment *Malaspina* et *Tofiño*, entretenant la mémoire de deux grandes figures de la science et spécialement de l'hydrographie espagnole.

Car le legs scientifique des officiers de marine espagnols du XVIII^e siècle est réellement important. C'est tout d'abord l'observatoire de Cadix, établi en 1753 à San Fernando par Jorge Juan pour former les futurs navigateurs à l'astronomie. Dans un gracieux bâtiment néo-classique, une très riche bibliothèque scientifique rassemble livres, cartes (des mers comme des côtes espagnoles) et plans. En 1790, un autre observatoire fut créé à Madrid, mais dévasté par les Français lors de l'invasion de 1808. Moins visibles, on trouve aussi, dans différents musées, les collections et les albums réalisés lors des grandes expéditions autour de l'Amérique et dans le Pacifique.

238

Le Musée naval de Madrid reste la mémoire de cette Real Armada d'une Espagne qui n'avait pas cessé d'être une puissance aux dimensions du monde. Depuis sa création en 1843, il abrite de riches collections : maquettes de navires, des tableaux, une quantité impressionnante de manuscrits, dont la collection Navarrete avec les copies de documents réalisées dans les années 1790 en vue d'une histoire maritime de l'Espagne qui n'a jamais vu le jour³⁸. Sur la période postérieure à 1784, à Viso del Marqués près de Ciudad Real, l'Archivo General de la Marina Española « Don Álvaro de Bazán » est installé depuis 1948 dans le palais des marquis de Santa Cruz³⁹.

Ses archives en témoignent ainsi que l'histoire maritime, heureuse ou non, de l'Espagne, la Real Armada a perduré comme institution et force militaire. Elle s'appuie, pour une part, sur les mêmes arsenaux que celle des premiers Bourbons. Au Ferrol et à Carthagène, comme chez nous à Brest et à Toulon, en dépit des extensions et reconstructions liées à plus de trois siècles d'utilisation continue, des bâtiments témoignent encore aujourd'hui de l'énorme effort réalisé au cours du XVIII^e siècle. Au Ferrol, c'est la Puerta del Dique, cette tour-porte aux armes des Bourbons mais aussi une partie des digues et des darses. Ici, c'est la ville elle-même qui est née de la Real Armada et a vécu au rythme de ses époques glorieuses ou malheureuses. Carthagène conserve une partie de l'enceinte dite de Charles III et reste entourée de fortifications, dont certaines datent aussi du XVIII^e siècle. Le mur, la grande porte ainsi qu'une partie des installations demeurent de l'arsenal patiemment édifié par Sebastián Feringán puis Mateo Vodopich, de 1732 à 1782.

38 Voir en particulier les salles III, IV, V et VII, José Ignacio González-Aller Hierro, *Catalogo. Guía del Museo Naval*, 2 tomes, Madrid, 2007.

39 Ana María Vigón Sánchez, *Guía del Archivo Museo « Don Alvaro de Bazán »*, Viso del Marqués, 1986. Il est hélas fermé faute de personnel depuis novembre 2016... Viso del Marqués est inaccessible à qui ne dispose pas d'une voiture.

Mais il y a plus : la Real Armada a donné à l'Espagne son drapeau qu'elle-même tenait du roi Charles III. Depuis l'avènement de Philippe V, la *bandera* faisait figurer les armes royales sur fond blanc, la couleur de la maison de Bourbon. Mais, vu de loin sur mer ou par vent calme, des confusions étaient possibles avec les pavillons des autres États des Bourbons (France et Naples)⁴⁰. C'est pourquoi Charles III, par le décret royal du 28 mai 1785, imposa trois bandes horizontales rouge, jaune et rouge (*rojo, amarillo gualdo y rojo*), celle du milieu faisant le double en largeur et incluant les armes royales entourées du collier de la Toison d'or et surmontées de la couronne, pour les pavillons et flammes des navires de guerre espagnols⁴¹. Ce qui ne valait au départ que sur mer fut étendu à terre en 1793 pour les ports de guerre et les fortifications ainsi que pour les unités de l'armée protégeant les côtes. Ce pavillon fut souvent déployé lors des combats contre l'envahisseur napoléonien à partir de 1808. Mais c'est en 1843 qu'il fut adopté comme drapeau national et imposé à toutes les forces militaires. Depuis cette date, hormis entre 1931 et 1939 sous la Seconde République qui remplaça la bande inférieure rouge par une autre de couleur violette, tous les régimes ont maintenu la *rojigualda*, avec ou sans les armes royales. La version actuellement en vigueur a été adoptée le 5 octobre 1981. Elle comporte l'écu d'Espagne entre les colonnes d'Hercule, sous la couronne. Ainsi, le pavillon des navires de guerre est devenu le drapeau du pays.

⁴⁰ Le même décret fixa aussi le pavillon des navires de commerce avec les deux mêmes couleurs mais réparties en deux bandes horizontales (jaune, rouge, jaune [faisant le double en largeur des autres], rouge et jaune). Il demeura en vigueur jusqu'en 1927.

⁴¹ Notons que l'année suivante, en 1786, Joseph II dota la marine autrichienne d'un pavillon à trois bandes horizontales, rouge, blanc, rouge, qui est, bien plus tard, devenu celui de l'État autrichien en 1919. Il reprenait les anciennes couleurs autrichiennes de la dynastie médiévale des Babenberg.

REMERCIEMENTS

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

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

BIBLIOGRAPHIE

Anny Gruska

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- ABBAD, Fabrice & OZANAM, Didier, *Les Intendants espagnols du XVIII^e siècle*, Madrid, Casa de Velázquez, 1992.
- ACERRA, Martine & ZYSBERG, André, *L'Essor des marines de guerre européennes (vers 1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997.
- , MERINO, José & MEYER, Jean (dir.), *Les Marines de guerre européennes (XVII-XVIII^e siècles)*, Paris, PUPS, 1985 ; 2^e éd. revue et corrigée par Martine Acerra & Michel Vergé-Franceschi, 1998.
- ALMIRANTE, José, *Diccionario militar etimológico, histórico, tecnológico, con dos vocabularios, frances y alemán*, Madrid, Impr. del Depósito de Guerra, 1869 ; rééd. *Diccionario militar*, 2 tomes, Madrid, Ministerio de Defensa, 1989.
- , *Bibliografía militar de España*, Madrid, Imp. de M. Tello, 1876.
- , *Bosquejo de la historia militar de España hasta el fin de siglo XVIII*, 4 tomes, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, t. IV, 1923.
- ALVAREZ-ARENAS PACHECO, Eliseo, *El español ante el mar : ensayo de una incomprensión histórica*, Madrid, Revista de Occidente, 1969.
- ALZINA DE AGUILAR, José Pablo, *Embajadores de España en Londres : una guía de retratos de la Embajada de España*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 2001.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, *Los militares en la España del siglo XVIII. Un estudio social*, Granada, Universidad de Granada, 1991.
- , « Poder militar y poder civil en la España del siglo XVIII. Reflexiones para un debate », dans *Mélanges de la Casa de Velázquez*, vol. 28, n^o2, 1992, p. 55-70.
- , « La situación salarial de los militares en el siglo XVIII », dans Emilio Balaguer & Enrique Giménez (dir.), *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen*, Alicante, Instituto de Cultura « Juan Gil-Albert », 1995, p. 87-109.
- , « Las élites del poder militar en la España borbónica. Introducción a su estudio prosopográfico », dans CASTELLANO, Juan Luis (dir.), *Sociedad, Administración y Poder en la España del Antiguo Régimen. Hacia una nueva historia institucional*, Granada, Universidad de Granada, 1996, p. 207-235.

- , « La reforma militar en el reinado de Felipe V », dans PEREIRA IGLESIAS, José Luis (dir.), *Felipe V de Borbón (1701-1746) : actas del congreso (San Fernando, 2000)*, San Fernando/Córdoba, Fundación Municipal de Cultura/Universidad de Córdoba, 2002, p. 615-640.
- , *El sonido del dinero. Monarquía, Ejército y venalidad en la España del siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons, 2004.
- , *Necesidad y venalidad. España e Indias*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2008.
- ARMILLAS VICENTE, José A., « La guerra de Sucesión », dans CORONA BARATECH, Carlos E. et ARMILLAS VICENTE, José A. (dir.), *Historia general de España y América*, t. X-2, *La España de las reformas hasta el final del reinado de Carlos IV*, Madrid, Rialp, 1989, p. 225-265.
- , « La política exterior de los primeros Borbones », dans CORONA BARATECH Carlos E., ARMILLAS VICENTE, José A. (dir.), *Historia general de España y América*, t. X-2, *La España de las reformas hasta el final del reinado de Carlos IV*, Madrid, Rialp, 1989, p. 267-298.
- ARRANZ VELARDE, Fernando, *Compendio de Historia marítima de España*, Santander, Tip. J. Martínez, 1940.
- BACALLAR Y SANNA, Vicente (marqués de San Felipe), *Comentarios de la guerra de España e historia de su rey Felipe V, el Animoso*, 2 tomes, Génova, por Mateo Garviza, 1725 ; éd. Carlos Seco Serrano, Madrid, Atlas, 1957.
- BADORREY MARTÍN, Beatriz, *Los orígenes del Ministerio de Asuntos Exteriores (1714-1808)*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1999.
- BARADO, Francisco, *Historia del Ejército Español, armas, uniformes, sistemas de combate, instituciones, organización del mismo, desde tiempos más remotos hasta nuestros días*, 3 tomes, Barcelona, Manuel Soler, 1889.
- BEATSON, Robert, *Naval and Military Memoirs of Great Britain, from the Year 1727, to the present time*, 6 tomes, London/Edinburgh, Printed for J. Strachan/P. Hill, 1790.
- BEERMAN, Eric, *España y la independencia de Estados Unidos*, Madrid/Málaga, MAPFRE/Arguval, 1992.
- BELANDO, Nicolás de Jesús, *Historia civil de España : sucesos de la guerra, y tratados de paz, desde el año de mil setecientos, hasta el de mil setecientos y treinta y tres. Parte primera [-cuarta]*, 3 tomes [Madrid, Impr. Manuel Fernandez, 1740-1744], A Coruña, Orbigo, 2010, t. I.
- BENNETT, Geoffrey Martin, *Nelson the Commander*, New York, Charles Scribner's Sons, 1972 ; Barnsley, Pen & Sword Books, 2005.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador, « Obras de Don Cesáreo Fernández Duro sobre temas navales y artículos publicados en la *Revista General de Marina* », dans Fernández Duro, *II Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1990.

- BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de, *Patiño en la política internacional de Felipe V*, préf., Vicente Palacio Atard, Valladolid, Universidad, Facultad de Filosofía y Letras, 1954.
- , *Relaciones de España bajo Felipe V, del tratado de Sevilla a la guerra con Inglaterra (1729-1739)*, Madrid, Asociación Española de Historia Moderna, 1998.
- BLANCA CARLIER, José María, *La marina en Cádiz : apuntes históricos*, Cádiz, Caja de Ahorros de Cádiz, 1987.
- , « La intendencia naval española a través de la Historia », *Revista General de Marina*, vol. 231, n° XXXXX, 1996, p. 151-161.
- BOUDRIOT, Jean, *Le Vaisseau de 74 canons : traité pratique d'art naval*, 4 tomes, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1973-1977.
- , *Les Vaisseaux de 74 à 120 canons. Étude historique (1650-1780)*, Paris, Ancre, 1995.
- BOUGUER, Pierre, *Traité du navire, de sa construction et de ses mouvements*, Paris, chez Jombert, 1746.
- BOUVIER, René et SOLDEVILA, Carles, *Le Redressement de l'Espagne au XVIII^e siècle. Enseñada et son temps*, Paris/Clermont, F. Sorlot, 1941.
- BOWEN, Huw V., et GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, *Mobilising Resources for War. Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, Pamplona, EUNSA, 2006.
- BROSSARD, Maurice de, *Historia marítima del mundo*, 2 tomes, Barcelona, Amaika, 1976 ; rééd. Madrid, Edimat, 2005.
- BUCHET, Christian, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud (1672-1763)*, 2 tomes, Paris, Librairie de l'Inde, 1991.
- , MEYER, Jean & POUSSOU, Jean-Pierre (dir.) *La Puissance maritime. Actes du colloque (Paris, 2001)*, Paris, PUPS, 2004.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Sílex, 2005.
- BUTEL, Paul & LAVALLÉ, Bernard (dir.), *L'Espace caraïbe. Théâtre et enjeu des luttes impériales (XVII^e-XIX^e siècle). Actes du colloque international (Talence, 1995)*, Bordeaux, Maison des Pays ibériques, 1996.
- CAMPO HERNÁN, Pilar del, LÓPEZ WEHRLI, Silvia A. & DÍAZ MAS, Miguel, *Guía de fuentes documentales sobre ultramar en el Archivo General de la Marina. Cuba, Puerto Rico y Filipinas 1868-1990*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1998.
- , « El Archivo del Museo Naval », dans *Los documentos de las instituciones castrenses en el marco de la archivística española : los Archivos históricos Militar, Naval y del Aire*, Cartagena, Asociación de amigos del Archivo Municipal, 2006, p. 109-140.
- CAMPO RASO, José del & BACALLAR Y SANNA, Vicente, marquis de San Felipe, *Memorias políticas y militares para servir de continuación a los comentarios del marques de S. Phelipe, desde el año de MDCCXXV en que concluyó este autor su obra hasta el presente : con los tratados de paz y alianzas de España correspondientes*, Madrid, Impr. de Francisco Xavier Garcia, t. III, 1756 ; rééd. Madrid, Impr. Real, 1792.

- CANTILLO JOVELLANOS, Alejandro del, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón. Desde el año de 1700 hasta el día. Puestos en orden é ilustrados muchos de ellos con la historia de sus respectivas negociaciones* [Madrid, Imp. de Alegría y Charlain, 1843], Madrid, Fundación Histórica Tavera, Digibis, 2000, facsimilés.
- CARVAJAL Y LANCÁSTER, José de, *Testamento político : reducido a una idea de un gobierno catolico, politico, militar y economico, como conviene para la resurreccion y conservacion de España*, ms. 1745, *Almacén de frutos literarios*, Madrid, Impr. Repullés, 1818, t. I, p. 1-60.
- et OZANAM, Didier (dir.), *La diplomacia de Fernando VI : correspondencia reservada entre D. José de Carvajal y el Duque de Huescar (1764-1749)*, Madrid, CSIC, Escuela de Historia Moderna, 1975.
- CASADO SOTO, José Luis *et al.*, *Itsas aurrean : El País Vasco y el mar a través de la historia*, San Sebastián, Diputación Foral de Guipuzkoa, Departamento de Cultura y Turismo, 1995.
- CASTELLANO, Juan Luis, DEDIEU, Jean-Pierre et LÓPEZ-CORDÓN & María Victoria (dir.), *La pluma, la mitra y la espada. Estudios de historia institucional en la Edad moderna*, Madrid, Marcial Pons, 2000.
- CASTRO, Concepción de, *A la sombra de Felipe V : José Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2004.
- CEPEDA ADÁN, José, « La política americana vista por un cortesano de Carlos III », *Anuario de Estudios Americanos*, n° 21, 1964, p. 437-487.
- CEPEDA GÓMEZ, José, « El ejército español en el siglo XVIII », dans *Carlos III y su siglo : actas*, Madrid, Universidad Complutense, Departamento de Historia Moderna, 1990, p. 557-564.
- , « La historiografía sobre la Marina en los siglos XVIII y XIX », dans *La historiografía de la Marina Española : III Jornadas de historiografía naval : ciclo de conferencias (Madrid, 2008)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p. 123-146.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo, *España y el poder marítimo*, Madrid, Editora Nacional, 1975.
- CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador, *La ciudad de San Fernando : historia y espíritu*, Cadiz, Talleres tip. de Calvo y Valero, 1961.
- CONDEMINAS MASCARÓ, Francisco, *La marina militar española : desde los orígenes hasta 1898*, Malaga, Aljaima, 2000.
- CORONA BARATECH, Carlos E., *El ejército y la reforma borbónica española en el siglo XVIII*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, Departamento de Historia Moderna, Universidad de Zaragoza, 1984.
- , « Carlos III », dans CORONA BARATECH, Carlos E. & ARMILLAS VICENTE, José A. (dir.), *Historia general de España y América*, t. X-2, *La España de las reformas hasta el final del reinado de Carlos IV*, Madrid, Rialp, 1989, p. 381-456.

- , « Carlos IV », dans CORONA BARATECH, Carlos E. & ARMILLAS VICENTE, José A. (dir.), *Historia general de España y América*, t. X-2, *La España de las reformas hasta el final del reinado de Carlos IV*, Madrid, Rialp, 1989, p. 457-522.
- COXE, William, *Memoirs of the Kings of Spain of the House of Bourbon, from the Accession of Philip V to the Death of Charles III (1700 to 1788). Drawn from the original and unpublished documents*, 5 tomes, London, Longman, Hurst, Rees, Orme & Brown, 2^e éd. 1815.
- , *España bajo el reinado de la Casa de Borbón, desde 1700 en que subió al trono Felipe V, hasta la muerte de Carlos III, acaecida en 1788*, 4 tomes, trad. et éd. Jacinto de Salas y Quiroga, Madrid, Est. Tip. de P. Mellado, 1846-1847.
- CUENCA TORÍBIO, José Manuel & MIRANDA GARCÍA, Soledad, *El poder y sus hombres : ¿por quiénes hemos sido gobernados los españoles? (1705-1998)*, Madrid, Actas, 1998.
- 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 (XVII^e-XIX^e siècles)*, Rennes, PUR, 2008.
- DUFFY, Michael, « World-Wide War and British Expansion (1793-1815) », dans *The Oxford History of the British Empire*, t. II, MARSHALL, Peter James (dir.), *The Eighteenth Century*, Oxford University, 1998, p. 184-207.
- DULL, Jonathan R., *The French Navy and American Independence: a Study of Arms and Diplomacy (1774-1787)* [1975], Princeton, N.J., Princeton UP, 2015.
- DURÁN LÓPEZ, Fernando, *José Vargas Ponce (1760-1821) : ensayo de una bibliografía y crítica de sus obras*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1997.
- , « José Vargas Ponce y los archivos vasco-navarros : cuatro legajos sobre el centralismo borbónico (1803-1806) », dans LORENZO ÁLVAREZ, Elena de (dir.), *La época de Carlos IV (1788-1808) : actas del IV Congreso Internacional de la Sociedad Española de Estudios del siglo XVIII*, Gijón, Trea, 2009, p. 415-444.
- EGIDO, Teófanos, *Carlos IV*, Madrid, Arlanza, 2001.
- ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, María Dolores, *Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX*, Madrid, CSIC ; Barcelona, Casa Asia, 2003.
- , FRADERA, Josep Maria & ALONSO ÁLVAREZ, Luis (dir.) *Imperios y naciones en el Pacífico*, 2 tomes, Madrid, CSIC, 2001.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

326

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

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

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

LA MONARCHIE ET LA MARINE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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*, n° 15, 1958, p. 371-428.
- , « Arboladuras de Santa María de Chimalapa-Tehuantepec en las construcciones navales indianas (1730-1750) », *Revista de Indias*, vol. 20, n° 79, 1960, p. 65-101.
- , « Arsenales y astilleros de ultramar : La Habana », dans PALACIO ATARD, Vicente (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989, p. 119-130.
- BLANCA CARLIER, José María, « Los Colegios de Pilotos, la Academia de Guardiamarinas y otros centros docentes de la Armada », *Revista de Historia Naval*, vol. 11, n° 40, 1993, p. 41-58.
- BLANCO NÚÑEZ, José María, « Ferrol : poder marítimo, poder naval », *Militaria : Revista de cultura militar*, n° 8, 1996, p. 39-52.
- , « Preparation for Total War : the Industrial Development of North Spain, due to the Creation of the North Naval Base, Ferrol », dans PER, Iko, ERICSON, Lars, ÅSELIUS, Gunnar (dir.), *The Total War. The Total Defence (1789-2000). Proceedings of the XXVI International congress on Military History*, Stockholm, Svenska Militärhistoriska Kommissionen, 2001, p. 282-288.
- , *La Habana, base naval fundamental de la America Española*, Madrid, Universidad Complutense, Tesina, 2006.
- , *La construcción naval en Ferrol (1726-2011)*, Madrid, Navantia, 2011.
- CAPEL, Horacio, SÁNCHEZ, Joan-Eugeni & MONCADA, Omar, *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los Ingenieros militares en el siglo XVIII*, Barcelona/Madrid, Serbal/CSIC, 1988.
- CASADO SOTO, José Luis, « Política naval y tecnología en el mundo Mediterráneo », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 283-315.
- *et al.*, *Barcos y astilleros : la construcción naval en Cantabria*, Santander, Autoridad Portuaria de Santander, 1993.
- CASTANEDO GALÁN, Juan Manuel, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, Naval, 1993.
- , « Un asiento singular de Juan Fernández de Isla. La fábrica de ocho navíos y la reforma de un astillero », dans MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *El derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, p. 457-476.
- , « Astilleros y arsenales. La Superintendencia de fábricas y plantíos en Guarnizo, Santander », dans GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel, SANTANA, Alberto *et al.* (dir.), *Hierro al mar. Minas, bosques, ferreterías, astilleros y arsenales*, Noja, Instituto de Estudios Cántabros/Asociación Tajamar, 1999, p. 130-135.
- , « La construcción naval española en la transición de la dinastía de los Austrias a los Borbones », dans ALVAREZ LIRES, Mari (dir.), *Estudios de historia das ciencias e das técnicas*, Pontevedra, Diputación Provincial, 2001, t. I, p. 41-50.

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

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

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

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

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

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

338

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- , « Cuatro siglos de construcción naval en Santoña », *Estudios Trasmeranos*, n° 1, 2002, p. 84-101.
- PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, María Teresa, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Naval, 1992 ; rééd. Madrid, Ministerio de Defensa, 2008.
- PIÑERA Y RIVAS, Álvaro de la, « El Ingeniero militar Sebastián Feringán, constructor del Real Arsenal de Cartagena », *Revista de Historia Naval*, vol. 3, n° 8, 1985, p. 111-140.
- , *Los diques de carenar en los arsenales de Carlos III*, Cádiz, Academia de San Romualdo de Ciencias, Letras y Artes, 1989.
- , « Los diques de carenar del Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII », dans FERNÁNDEZ PÉREZ, Joaquín & GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio (dir.), *Ciencia, técnica y estado en la España ilustrada*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, Secretaría de Estado de Universidades e Investigación, 1990, p. 517-546.
- PIÑERA Y RIVAS, Álvaro de la & THIAL BOISSIÈRE, Jacqueline, « La construcción naval en España durante el siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, vol. 20, n° 79, 2002, p. 17-34.
- PONS I GURI, Josep Maria, *Estudi dels Pilots. Ensayo monográfico sobre la Real Escuela de Náutica de Arenys de Mar*, Arenys de Mar, Archivo Histórico y Museo Fidel Fita, 1960.
- PRAT DE PÀDUA, María Mestre, « La construcción naval de guerra en la España del siglo XVIII. El marco legal de los procesos de financiación », dans MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *El derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, p. 299-322.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José, *El arsenal de La Carraca en el siglo XVIII*, thèse sous la dir. de Carlos Martínez Shaw, Madrid, UNED, Facultad de Geografía e Historia, 2002.
- , « La Carraca : un arsenal para la política naval de Felipe V », dans José Luis Pereira Iglesias (dir.), *Felipe V de Borbón (1701-1746) : actas del congreso (San Fernando, 2000)*, Córdoba, Universidad ; San Fernando, Ayuntamiento, Fundación Municipal de Cultura, 2002, p. 685-707.
- , *Jarcias y lonas : la renovación de la Armada en la Bahía de Cádiz (1717-1777)*, Cádiz, Publicaciones del Sur, 2003.
- , « La artillería naval : apuntes sobre el suministro al arsenal de la Carraca », *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, n° 16, 2003, p. 341-358.
- , « La madera en los pertrechos navales : provisión de motones, remos y bombas al arsenal de La Carraca », *Tiempos Modernos : Revista Electrónica de Historia Moderna*, vol. 4, n° 10, 2004.
- , *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2005.
- , « La Carraca y La Habana : aproximación al intercambio de pertrechos entre arsenales », *Revista de Historia Naval*, vol. 24, n° 93, 2006, p. 57-66.
- , « L'arsenal de La Carraca : contribution à l'étude de la construction navale espagnole au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 7, « Les constructions navales dans l'histoire », 2007, p. 105-130.

- , « La construcción naval española en el siglo XVIII. En busca del equilibrio en los sistemas constructivos », dans MARTÍNEZ SHAW, Carlos & ALFONSO MOLA, Marina (dir.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX) : quince estudios*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2009, p. 289-318.
- , « Les arsenaux espagnols », dans CHALINE, Olivier, BONNICHON, Philippe & VERGENNES, Charles-Philippe de (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. I, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013, p. 227-242.
- , « La introducción de los forros de cobre en el Sur », dans QUINTERO GONZÁLEZ, José, ALFONSO MOLA, Marina & MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *La economía marítima en España y Las Indias : 16 estudios*, San Fernando (Cádiz), Ayuntamiento de San Fernando, 2015, p. 255-280.
- RAHN PHILLIPS, Carla, « Guerra en el mar. Tecnología y armamento en el mundo atlántico », dans O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, GARCÍA HERNÁN, Enrique & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Historia militar de España*, t. III, *Edad moderna*, vol. 1, *Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto/Ministerio de Defensa, 2009, p. 254-282.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel, *La construcción naval militar española (1730-1980) : la Empresa Nacional Bazán y sus antecedentes históricos*, Madrid, Bazán, 1980 ; rééd. 1987.
- RIAÑO LOZANO, Fernando, « Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración », dans *Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración : XXVI Jornadas de Historia Marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2002)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2002, p. 7-13.
- RODA ALCANTUD, Cristina, « La crisis del arsenal de Cartagena como precedente del desastre naval de Trafalgar (1801-1805) », dans GUTIÉRREZ ÁLVAREZ, Secundino José et al. (dir.), *Repercusiones de la Revolución francesa en España : actas del congreso internacional (1989, Madrid)*, Madrid, Universidad Complutense, 1990, p. 501-511.
- , « La crisis del Arsenal de Cartagena durante el conflicto hispano-francés (1793-1795) », dans VILAR, Juan Bautista (dir.), *Murcia y América*, Murcia, Bruguera, 1992, p. 165-179.
- , « El final del Antiguo Régimen y las primeras décadas de la España liberal en los arsenales de la Península », dans SÁNCHEZ-BAENA, Juan José, CHAÍN NAVARRO, Celia & MARTÍNEZ-SOLÍS, Lorena (dir.), *Estudios de Historia Naval : actitudes y medios de la Real Armada del siglo XVIII*, Madrid/Murcia, Ministerio de Defensa, Dirección General de Relaciones Institucionales/Editum, 2011, p. 91-124.
- RODRÍGUEZ VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio, *Tecnología y arte de la Ilustración : la arquitectura e ingeniería de Sánchez Bort en la obra pública, la industria y los arsenales de marina : aspectos funcionales, formales y técnicos del diseño...*, El Ferrol, Asamblea Amistosa Literaria, 1988.
- , *Las Reales Fábricas de Sargadelos y la Armada (1791-1861) : las fuentes documentales en los archivos navales militares*, Sada (A Coruña), Edición do Castro, 1994.

- , « Hierro para la Armada : el arsenal de Ferrol », dans GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel, SANTANA, Alberto *et al.* (dir.), *Hierro al mar. Minas, bosques, ferrerías, astilleros y arsenales*, Noja, Instituto de Estudios Cántabros, Asociación Tajamar, 1999, p. 136-143.
- , « El arsenal de Ferrol », *Revista General de Marina*, vol. 253, n° 8-9, 2007, p. 289-304.
- ROMERO FERNÁNDEZ DE LANDA, José, *Reglamento de maderas necesarias para la fábrica de los baxeles del rey y demás atenciones de sus arsenales y departamentos* [Madrid, J. Ibarra, 1784], Valladolid, Maxtor, 2008.
- SÁNCHEZ CARRIÓN, José María, « La defensa del “sistema inglés” desde el punto de vista de uno de sus protagonistas », *Ingeniería Naval*, n° 887, 2010, p. 70-73.
- , *De constructores a ingenieros de marina : salto tecnológico y profesional impulsado por Francisco Gautier*, Madrid, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, 2013.
- SANJURJO JUL, José Manuel, « La Artillería naval en el siglo XVIII », dans *Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración : XXVI Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2002)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2002, p. 131-180.
- SANTALLA LÓPEZ, Manuela, *Las Reales Fábricas de Ferrol. Gremios y barcos en el siglo XVIII*, Ferrol, Embora, 2003.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel, « Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana (1717-1740) », *Revista de Historia Naval*, vol. 24, n° 93, 2006, p. 7-32.
- , *El Astillero de La Habana y la construcción naval (1700-1750)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008.
- , « América como soporte de la actividad naval militar en el siglo XVIII », dans BAUDOT MONROY, María (dir.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 373-396.
- SUANZES, Angel, « La construcción del Arsenal del Ferrol », *Revista General de Marina*, vol. 88, n° 3, 1921, p. 355-361.
- TORREJÓN CHAVES, Juan, « Cádiz, La Habana y la construcción naval militar española en el siglo XVIII », *Cádiz e Iberoamérica*, n° 9, 1991, p. 6-11.
- , « Astilleros, arsenales y buques del rey : la industria naval de la Ilustración en Andalucía e Hispanoamérica », dans *Actas del encuentro Andalucía en América : América en Andalucía*, San Fernando, Fundación Municipal de Cultura, 1993, p. 55-79.
- , « Tecnología e innovación industrial : el ingeniero de marina Fernando Casado de Torres y la máquina de vapor de doble inyección en el real arsenal de La Carraca (1788-1804) », dans *VIII Congreso internacional para la conservación del patrimonio industrial [actas, septiembre 1992]*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Centro de Publicaciones, 1995, p. 465-474.

- , « La madera báltica, Suecia y Cádiz (siglo XVIII) », dans RAMOS SANTANA, Alberto, (dir.), *Comercio y navegación entre España y Suecia (siglos X-XX)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones, 2000, p. 163-222.
- , « La nueva tecnología de la máquina de vapor y su aplicación en los arsenales de la Marina Española del siglo XVIII », dans MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, PI CORRALES Magdalena de Pazzis & TORREJÓN CHAVES, Juan (dir.), *Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870) : V Encuentros históricos España-Suecia (San Fernando, 1999)*, Madrid, Fundación Berndt Wistedt, 2001, p. 319-354.
- , « Estructura y organización de la producción en los arsenales de la Marina española del siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, vol. 19, n° 74, 2001, p. 55-82.
- , « La construcción naval militar española en el siglo XVIII : tendencias, programas y constructores », dans *Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración : XXVI Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2002)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2002, p. 131-192.
- , « El cuartel de batallones de marina en la nueva población de San Carlos en la Isla de León (San Fernando) », *Revista General de Marina*, vol. 253, n° 8-9, 2007, p. 305-328.
- , RODRÍGUEZ VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio & VALVERDE, Isidoro, *La actividad naval militar : influencia en su entorno*, Madrid, Bazán, 1991.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, « Las desercciones de marinería en la Armada española del siglo XVIII : actores, cifras y escenarios », dans GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2016, p. 261-284.
- VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto, *El transporte de madera por flotación y carretería, desde los bosques de Sierra Segura hasta Sevilla y los arsenales de La Carraca (Cádiz) y Cartagena, durante los siglos XVIII y XIX (1734-1833)*, Madrid, Ente Público Puertos del Estado, 2002.
- VILA MIRANDA, Carlos, « Arsenales españoles de ultramar en el siglo XVIII », dans *Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración : XXVI Jornadas de Historia Marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2002)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2002, p. 41-57.
- VIVAS PINEDA, Gerardo, « Legiones de madera : la construcción naval al servicio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas », *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n° 2, « La construcción naval en el País Vasco », 1998, p. 267-295.
- ZURBANO MELERO, José Gabriel, « Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980) », *Itsas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n° 2, « La construcción naval en el País Vasco », 1998, p. 327-362.

LES NAVIRES

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

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

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

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

344

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- , APESTEGUI CARDENAL, CRUZ, *et al.*, *Modelos de arsenal del Museo Naval. Evolución de la construcción naval española, siglos XVII-XVIII*, Barcelona/Madrid, Lunwerg, 2004.
- , APESTEGUI CARDENAL, CRUZ, *et al.*, *L'Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVII^e-XVIII^e siècle)*, préf. Rémi MONAQUE, Paris, Mengès, 2004.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Francisco José, « La marina y la ciencia en la España del XVIII : Jorge Juan, Vicente Tofiño y Alejandro Malaspina », dans GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2016, p. 11-28.
- JUAN Y FERRAGUT, Mariano, « El galeón de Manila », dans *España en Filipinas : XLV Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2012)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012, p. 31-44.
- JUAN-GARCÍA AGUADO, José María de, « Características operativas de los navíos y fragatas del siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, vol. 14, n° 55, 1996, p. 65-80.
- , « Las últimas grandes series de navíos y fragatas del siglo XVIII », dans ACHÚTEGUI RODRÍGUEZ Juan J. *et al.* (dir.), *La construcción naval y la navegación : I Simposio de Historia de las Técnicas (El Astillero, Cantabria, 1995)*, Santander, Universidad de Cantabria, 1996, p. 123-132.
- MANERA REGUEYRA, Enrique, « El apogeo de la Marina española (Carlos III y Carlos IV) », dans MANERA REGUEYRA, Enrique (dir.), *El buque en la Armada española*, Madrid, Sílex, 1981, p. 201-232.
- (dir.), *El buque en la Armada española*, Madrid, Sílex, 1981 ; rééd. 1999.
- MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos, « Constitución y organización de la Armada de Felipe V », dans *Temas de historia militar : Actas del primer congreso de historia militar (Zaragoza, 1982)*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1983, p. 263-312.
- MATAMOROS APARICIO, David & PRAT DE PÁDUA, María Mestre, « Navíos particulares para el "servicio del rey". Fletes, corsarios y secuestros, 1700-1750 », dans VILAR, Pierre & MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.), *Historia moderna, historia en construcción*, t. I, *Economía, mentalidades y cultura*, Leida, Milenio, 1999, p. 151-166.
- MAZARREDO, José de, *Informes y dictámenes sobre el estado del material de la Marina española a finales del siglo XVIII (Incluye: Dictamen del brigadier José de Mazarredo Salazar sobre el sistema de construcción de navíos de la marina militar...)*, Madrid, en la Biblioteca Nacional, ms. S. XVIII.
- MEJÍAS TAVERO, Juan Carlos, *Los navíos españoles de la batalla de Trafalgar : del astillero a la mar*, Móstoles (Madrid), Cultural, 2004.
- , *Navíos españoles del siglo de las luces. Diferencias básicas en navíos según el sistema de construcción realizados en el siglo XVIII*, Madrid, Humanes de Madrid [Publicep Libros Digitales], 2008.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, « Tipología naval de los siglos XVI a XVIII », dans RIBOT GARCÍA, Luis A. & ROSA, Luigi de (dir.), *Naves, puertos e itinerarios*

- marítimos en la época moderna*, San Sebastián de los Reyes (Madrid), Actas, 2002, p. 15-36.
- , « Nacimiento y desarrollo de la Armada naval », dans SERRANO MARTÍN, Eliseo (dir.), *Felipe V y su tiempo : congreso internacional (Zaragoza, 2001)*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2004, t. I, p. 683-700.
- OLIVERAS PARERA, Isidre, *Los navios de 74 cañones del siglo XVIII. Los reyes del mar*, Madrid, Ediciones del Hobby, 2006.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio et TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada del mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar, *Las armadas españolas de Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José, « Auxilio y compra de embarcaciones extranjeras en La Carraca del siglo XVIII », *Revista General de Marina*, vol. 249, n° 7, 2005, p. 67-76.
- RODGER, N. A. M., « Formes et fonctions des navires européens du milieu du XVII^e siècle au début du XIX^e siècle (1660-1815) », *Revue d'histoire maritime*, n° 7, « Les constructions navales dans l'histoire », 2007, p. 81-103.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón, « Barcos y cañones en Trafalgar », dans *El bicentenario de Trafalgar en el Ateneo de Cádiz*, Cádiz, Ateneo Literario, Artístico y Científico de Cádiz, 2008, p. 105-114.
- et COELLO, Juan Luis, *La fragata en la Armada española : cinco siglos de historia*, partie I, « Las fragatas, del remo a la vela (siglos XVI-XIX) », Madrid, Bazán, 2003.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio, *Nuestros barcos. Los buques y los hombres en la historia de la ría de Ferrol*, Ferrol, Ministerio de Defensa, Servicio de Publicaciones, Drisde, 1985.
- SAN JUAN, Víctor, *La Armada desconocida de Jorge Juan. La estirpe de navíos a vela que fueron la espina dorsal de la Real Armada española durante medio siglo*, Madrid, Nowtilus, 2015.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1981.
- & PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, « La flotte de la mer du Sud », dans ACERRA Martine, MERINO, José & MEYER, Jean (dir.), *Les Marines de guerre européennes (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Paris, PUPS, 1998, p. 307-344.
- VICTORIA, Juan José Navarro, marquis de la, *Album del Marqués de la Victoria* [manuscrit original : Madrid, Museo Naval, n° 231, 1719-1756], Barcelona, 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 anfíbias*, 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 extraordinaire 1, « 270 Aniversario de Bernardo de Gálvez. Bernardo de Gálvez y su época » 2016, p. 141-166.
- , « Naval Leadership and the “Art of War”: John Jervis and José de Mazarrado Compared (1797-1799) », dans HARDING Richard & GUIMERÁ, Agustín (dir.), *Naval Leadership in the Atlantic World: The Age of Revolution and Reform (1700-1850)*, London, University of Westminster Press, 2017, p. 117-130.
- & BLANCO NÚÑEZ, José María (dir.), *Guerra naval en la Revolución y el Imperio. Bloqueos y operaciones anfibias, 1793-1815*, préf. Sebastián Zaragoza Soto, Madrid, Marcial Pons Historia, 2008.
- , RAMOS SANTANA, Alberto & BUTRÓN PRIDA, Gonzalo (dir.) *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004.
- KAMEN, Henry, « The Destruction of the Spanish silver Fleet at Vigo in 1702 », dans *Bulletin of the Institute of Historical Research*, vol. 39, n° 100, novembre 1966, p. 165-173.
- , « Las ambiciones británicas en el Mediterráneo en el reinado de Felipe V », *Memòries de la Reial Acadèmia Mallorquina d'Estudis Genealògics, Heràldics i Històrics*, n° 12, 2002, p. 29-36.
- KUETHE, Allan J., « La crisis naval a finales del siglo XVIII », dans BAUDOT MONROY, María (dir.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 309-330.
- LUCENA SALMORAL, Manuel, « Organización y defensa de la Carrera de Indias », dans CARLOS BOUTET, Guiomar de (dir.), *España y América : un oceano de negocios : quinto centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003 (Sevilla, 2003-2004)*, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003, p. 131-146.
- MANERA REGUEYRA, Enrique, « La defensa del Imperio : Carlos III », dans PALACIO ATARD, Vicente (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989, p. 405-414.
- MARCH Y LABORES, José, FERRER DE COUTO, José & MANINI, Juan (dir.), *Historia de la Marina Real Española, desde el descubrimiento de las Américas hasta el combate de Trafalgar*, t. II-2, *Libro noveno. Sucesos marítimos durante el siglo XVIII*, Madrid, J. M. Ducazcal, 1854.

- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, « La marina española en torno a 1802 », dans MORALES MOYA, Antonio (dir.), *1802: España entre dos siglos*, t. II, *Monarquía, Estado, Nación*, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003, p. 263-276.
- , « La presencia Española en el Pacífico : de la ilustración al desastre », dans *España en Filipinas : XLV Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2012)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012, p. 161-180.
- , « Estudio introductorio », dans ALCALÁ GALIANO, Pelayo, *El combate de Trafalgar [1909]*, éd. Enrique Martínez Ruiz, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos, « Participación de la Armada española en la guerra de Independencia de los Estados Unidos », *Revista de Historia Naval*, vol. 3, n° 10, 1985, p. 75-80.
- et ALFONSO MOLA, Marina, « La Armada en Filipinas (1765-1784) », dans *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII : XLVIII Jornadas de historia marítima : ciclo de conferencias (Madrid, 2014)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, p. 93-116.
- MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos, « La campaña de don Juan José Navarro en el Mediterráneo y la batalla de Sicié (1742-1744) », *Revista de Historia Naval*, vol. 1, n° 2, 1983, p. 5-28.
- , « Sobre la dilatada y compleja batalla del Atlántico Española, en los siglos XVIII y XIX », *Revista de Historia Militar*, n° 64, 1988, p. 111-140.
- MEIJIDE PARDO, 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.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

-1-

Zenón de Somodevilla (1702-1781), marqués de la Ensenada, Secretario de Marina, Guerra, Hacienda e Indias, anonyme, huile sur toile, copie de la seconde moitié du XVIII^e siècle d'un original de Jacopo Amiconi (1675-1752)

Musée du Prado

MNM - inv. 420

Durant son ministère (1743-1754), Ensenada donna à la Real Armada un élan extraordinaire, la dotant des moyens (arsenaux et navires) nécessaires à sa mission, dotant ainsi de l'Espagne la troisième marine européenne.

41

LA REAL ARMADA Table des illustrations

-2-

Portrait de Blas de Lezo (1689-1741), marqués de Ovieco, Teniente General de la Real Armada, copie anonyme (école espagnole), huile sur toile, 1853

MNM - inv. 431

Blas de Lezo fut un des amiraux espagnols les plus importants du XVIII^e siècle. Déjà grièvement blessé pendant la guerre de Succession d'Espagne, à la bataille de Vélez-Málaga (1704), à Toulon (1706) puis lors du siège de Barcelone (1714). À 25 ans, il avait déjà perdu la jambe gauche, l'œil gauche et la mobilité du bras droit. Il n'en fit pas moins une splendide carrière navale, dans la course et lors de la reconquête d'Oran (1732). Il fut, de fait, l'âme de la défense de Carthagène-des-Indes contre la puissante escadre de l'amiral Vernon en 1741. Il périt à cette occasion.

-3-

Maquette du vaisseau le Real Carlos (1766) et projet initial de la Santísima Trinidad (1769-1805), réalisé à l'arsenal de La Carraca (Cadix), 1766-1767

MNM - inv. 546

Après divers essais, l'Armada réussit à construire entre 1784 et 1796 une série de vaisseaux de deux et trois ponts, qui furent tenus pour les meilleurs de leur temps en Europe. Ce ne fut pourtant pas le cas de celui de quatre

ponts et 114 canons, la *Santísima Trinidad*. Achevé à La Havane en 1769, il fut bien le plus gros navire du monde en son temps mais ses qualités nautiques étaient limitées. Il prit part aux combats du cap Espartel (1782) et du cap Saint-Vincent (1797), avant d'être capturé – malgré une pugnace résistance – puis coulé à Trafalgar (1805).

-4-

Défense du Morro de La Havane, attaque britannique du 1^{er} juillet 1762, Rafael Monleón y Torres, huile sur toile, 1873

MNM - inv. 348

42 Lors du siège de La Havane (de juin à août 1762) les Britanniques bombardèrent sévèrement le fort El Morro, clef de la défense espagnole, par terre comme par mer. C'est le bombardement du 1^{er} juillet réalisé par 4 vaisseaux qui est représenté ici. La forteresse – commandée par le capitaine de vaisseau Luis de Velasco, qui y perdit la vie – résista énergiquement pendant cette période du siège.

-5-

Portrait de José Solano, premier marquis del Socorro (1726-1806), capitaine general de la Real Armada, anonyme, huile sur toile, fin du XVIII^e siècle

MNM - inv. 437

L'amiral Solano se distingua pendant la guerre d'Indépendance américaine en commandant un convoi destiné à La Havane en 1780. L'année suivante, son action lors de l'attaque de Pensacola en Floride s'avéra décisive pour la prise de cette place maritime.

-6-

Portrait de Jorge Juan (1713-1773), jefe de escuadra de la Real Armada, Rafael Tegeo, huile sur toile, 1828

MNM - inv. 757

Jorge Juan fut un des grands marins scientifiques du XVIII^e siècle. Conjointement avec Antonio de Ulloa (1716-1795), autre figure scientifique de l'Armada, il représenta son monarque lors de l'expédition franco-espagnole dans la vice-royauté du Pérou de 1735 à 1742. Il est notamment l'auteur avec Ulloa des *Noticias secretas de América* (1747) et de la *Relación histórica del viaje a la América meridional... para medir algunos grados del meridiano terrestre* (1748), qui lui valut une renommée internationale. Les deux officiers furent l'un et l'autre membres de la Royal Society de Londres et de l'Académie royale des

sciences de Paris. Jorge Juan joua en outre un grand rôle d'impulsion pour les arsenaux, les académies des gardes marines, l'observatoire astronomique de Cadix et la méthode de construction navale dite anglaise. Il fut également envoyé en ambassade au Maroc en 1767, obtenant la paix avec le sultan.

-7-

Ordenanzas de Su Majestad para el Gobierno militar, político y económico de su Armada Naval, Madrid, Juan de Zúñiga, 1748

BMN-CF.56-57

Placées sous les auspices du marquis de la Ensanada, ces *Ordonnances*, rédigées par un marin, Joaquín Aguirre y Oquendo, furent très importantes pour la bonne marche de l'Armada.

-8-

Antonio Barceló (1716-1797), teniente general de la Real Armada, anonyme, huile sur toile s.d.

MNM - inv. 466

Barceló, qui avait commencé modeste patron de navire acheminant le courrier, s'éleva par son mérite jusqu'aux plus hauts rangs. Il remporta bien des succès contre les corsaires nord-africains. Il commanda les forces légères lors du blocus de Gibraltar (1779-1782) et dirigea le bombardement naval d'Alger (1783-1784).

-9-

Reconquête d'Oran. Débarquement à Las Aguadas (29 juin 1732), d'après un original de Domenico Maria Sani (1690-c.1772), copie réalisée en 1994 par Manuel Calderón, huile sur toile

MNM - inv. 4798

Ce préside espagnol sur la côte nord-africaine avait été perdu en 1708. Elle fut reprise en 1732 par une impressionnante opération amphibie commandée par l'amiral Francisco Cornejo et, pour l'armée, le comte de Montemar, alignant 711 navires de tous types et 26 000 fantassins et cavaliers.

Antonio Valdés y Fernández-Bazán (1744-1816), Capitán General de la Real Armada, Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, d'après un original de Francisco Goya [c. 1788], copie attribuée à Rafael Tegeo, huile sur toile, 1828

MNM - inv. 416

Pendant son ministère (1783-1795), la Real Armada parvint à son apogée, comptant son plus grand nombre d'unités. Il se soucia des arsenaux, des officiers et des équipages, de science et de technologie. Il faut aussi à l'origine de nouvelles *Ordonnances navales* publiées en 1793 et il acheva le grand cycle des voyages de découverte espagnols.

44

Portrait de José Mazarredo Salazar (1745-1812). Teniente General de la Real Armada, Jean François Marie Bellier (1745-1836), paysagiste et portraitiste de la reine de France Marie-Antoinette, huile sur toile

MNM-inv. 351

Tenu pour le meilleur officier de l'Armada du XVIII^e siècle, Mazarredo est l'exemple accompli du vrai chef de guerre à la mer. Ayant reçu une formation maritime, militaire et scientifique poussée, il fut un bon tacticien et un excellent organisateur. Il se distingua particulièrement lors du débarquement d'Alger (1775) et pendant les campagnes espagnoles de la guerre d'Indépendance américaine (1779-1783) comme chef d'état-major de l'escadre de l'amiral Luis de Córdoba. Il fut chargé de la rédaction des nouvelles *Ordonnances navales* (1793) qui eurent valeur d'exemple dans l'Europe du temps. Il écrivit en outre cinq ouvrages sur la construction navale, la tactique et la navigation. Il fut le principal artisan de la paix avec Alger (1785). Il réalisa un gros travail à la tête de l'escadre de l'Océan, à Cadix (1797-1799) puis à Brest (1799-1801), chargé d'une mission diplomatique auprès du Premier consul Bonaparte afin d'améliorer la coopération entre alliés.

Bataille du cap Saint-Vincent. Le Pelayo vient en aide à la Santísima Trinidad (14 février 1797), Antonio Brugada (1804-1863), huile sur toile, 1858

MNM-inv. 346

À la hauteur du cap Saint-Vincent, l'amiral Jervis, avec 15 vaisseaux, surprend les 24 bâtiments de l'escadre espagnole du lieutenant-général José de Córdoba en désordre après une tempête. Après avoir coupé la ligne adverse, Jervis en

attaque le centre et prend 4 vaisseaux. Le navire amiral de Córdoba, la *Santísima Trinidad*, est sauvé de justesse par l'intervention d'autres unités espagnoles venues à son secours – ce que montre le tableau de Brugada –, qui obligent les Britanniques à se retirer.

-13-

Jorge Juan & Antonio de Ulloa, *Relación histórica del viaje a la América Meridional hecho de orden de S. Mag. Para medir algunos grados de meridiano terrestre*, Madrid, Antonio Main, 1748

BMN-DUPL. 144-145

Les deux marins scientifiques publièrent cet ouvrage après l'expédition franco-espagnole de Godin et La Condamine à la vice-royauté du Pérou (1735-1742) pour y mesurer la longueur d'un arc de méridien d'un degré à proximité de l'équateur.

45

-14-

Buste de Federico Gravina (1756-1806), capitaine general de la Real Armada, Cayetano Merchi (Madrid), terre cuite, 1799

MNM-inv. 453

Gravina aussi fut un remarquable chef naval. Appartenant à la haute noblesse napolitaine et espagnole, il fit une carrière extrêmement rapide puisqu'en seulement dix ans il passa de garde-marine à lieutenant-général, obtenant en outre les plus grands honneurs du royaume. Mais il s'appliqua toujours à s'en montrer digne. Habile marin et bon chef de guerre, il sut aussi s'entourer des meilleurs officiers de son temps. Son héroïsme lui valut l'admiration de ses contemporains, notamment celle de Napoléon. Il prit part aux principales campagnes de son époque, contre Alger (1775), Minorque (1781-1782), Gibraltar (1782), Toulon (1793-1794), Rosas (1794) et Saint-Domingue (1801). Il fut le commandant en second de l'escadre de l'Océan (1797-1802), sous les ordres de l'amiral Mazarredo, très efficace à Cadix puis à Brest où il se lia d'amitié au fameux amiral Latouche. Nommé chef de l'escadre espagnole pour la campagne de 1805, il fit preuve d'une grande loyauté envers l'amiral de Villeneuve et l'alliance franco-espagnole, endurant de ce fait nombre de frustrations professionnelles. Il se comporta brillamment à la bataille du cap Finisterre (22 juillet), mais dut obéir et permettre la sortie de Cadix de l'escadre combinée (19 octobre), ce qui entraîna la bataille de Trafalgar (21 octobre), lors de laquelle il reçut la blessure dont il mourut à Cadix l'année suivante.

Plano del Arsenal de Ferrol y astillero de Esteiro : aprobado por SM en el año de 1751. Projectado y delineado por el Capitán Ingeniero D. Joseph de la Croix, manuscrit sur lavis coloré, 1751

AMN-E-23-38

Dans la ria du Ferrol, l'arsenal royal commence son existence en 1748, avec une bonne situation stratégique par rapport aux routes maritimes de l'Atlantique nord. Ses installations et la population qu'elles attiraient connurent une vertigineuse croissance. Achevé en 1772, il comportait douze cales pour la construction et deux bassins pour le carénage des vaisseaux. Il fut un des plus importants arsenaux européens du temps des Lumières, par ses dimensions comme par ses installations qui suscitaient l'admiration des voyageurs. Dans la seconde moitié du siècle, on y construisit 45 vaisseaux – dont 5 trois-ponts – et 33 frégates.

46

Plano del arsenal de La Carraca levantado, delineado y sondado por el Teniente de Fragata D. Gregorio Vidal, año de 1779, manuscrit sur lavis coloré, 1779

AMN-P-2F-6

Les travaux de construction de l'arsenal de La Carraca à Cadix commencèrent en 1717, à l'initiative de l'intendant José Patiño, futur secrétaire de la Marine (1726-1736). Cadix avait une situation privilégiée sur les routes atlantiques et pour la défense de l'empire espagnol : tête du commerce avec l'Amérique et les Philippines, siège de la première Académie des gardes-marine et future localisation de l'Observatoire de l'Armada. À partir des années 1740, ce fut presque exclusivement un centre de réparations et de maintenance des escadres. On y trouvait en outre un magasin d'artillerie et une fabrique de cordages, de voiles et d'autres équipements. On y comptait sept cales et trois bassins de carénage. Le chantier ne construisit que peu de navires au cours du siècle.

Plano de la ciudad, arsenal y puerto de Cartagena nuevamente sondeado y corregido en el año 1779 por el comisario provincial de artillería D. Francisco Xavier Rovira con asistencia de Nicolás Berlinguero, delineador de la Escuela de Navegación y D. Juan Yllescas, segundo maestro de la misma escuela, manuscrit sur lavis coloré, 1779

AMN-E-43-13

Carthagène fut la base de l'escadre des galères jusqu'à la disparition de celle-ci en 1748. Les travaux du nouvel arsenal n'y commencèrent qu'en 1731. À partir de 1749, celui-ci, avec tout l'appui du marquis de la Ensenada, connut un important développement : darses, ateliers, magasins, corderie, parc d'artillerie, chantier de construction. Petit, l'arsenal était bien organisé, remplissant ainsi efficacement sa fonction de base pour l'escadre de la Méditerranée. Les premières constructions de navires débutèrent dans les années 1750, avec surtout des chébecs, une spécialité locale : de petits bâtiments, avec rames et voiles, très utiles pour les gardes-côtes, le courrier et la course. En 1759 furent mis en service les deux bassins de carénage, les premiers existant en Espagne et dans toute la Méditerranée. On les dota ensuite d'une machine à vapeur Newcomen, véritable innovation technologique. Elle fut construite par le marin et scientifique Jorge Juan mais ne fonctionna qu'en 1773, après sa mort. Carthagène fut donc le premier arsenal européen à bénéficier d'un tel dispositif, ce qui fut ultérieurement le cas du Ferrol et de Cadix.

47

-18-

Maquette d'arsenal du vaisseau la Santa Ana (1784-1817)

MNM-inv. 923

Ce navire à trois-ponts et 112 canons construit au Ferrol en 1784, sur les plans de l'ingénieur José Romero Landa, fut la synthèse des systèmes de construction navale antérieurs. Sept autres vaisseaux de la même classe furent mis à flot entre 1784 et 1794 et tenus comme les meilleurs de leur temps.

-19-

Plan du vaisseau la Santa Ana

MNM-PB-7

-20-

Maquette de frégate espagnole de 40 canons, XVIII^e siècle

MNM-4873

L'Espagne construisit un nombre de frégates plus réduit, celles-ci étant en outre d'une moindre puissance de feu que la Grande-Bretagne et la France, ce qui impliqua pour elle de nets désavantages stratégiques et tactiques.

Maquette de canon espagnol du système Rovira, XVIII^e siècle

MNM-inv. 1603

Pour contrecarrer la capacité de destruction des caronades britanniques, l'Armada chargea le commissaire général de l'artillerie Francisco Javier Rovira de concevoir une série d'obusiers en bronze, essayés dès 1785 et produits en petit nombre. Ils envoyaient en tir direct – avec plus de sécurité que les caronades – des projectiles pleins ou creux et de la mitraille. Ils équipaient les vaisseaux espagnols à Trafalgar mais, jusqu'à présent, personne n'a étudié ce qu'ils y donnèrent.

Habitacle de navire pour compas de chambre, XVIII^e siècle

MNM-459

48

De tels habitacles étaient installés dans la chambre de l'amiral ou du capitaine du vaisseau et lui permettaient de vérifier le cap sans avoir à monter sur le pont.

Sextant espagnol, Baleato, Ferrol, fin du XVIII^e siècle

MNM-1264

La frégate de Blas de Lezo combattant le Stanhope, anonyme de l'école espagnole, huile sur toile, vers 1710

MNM-inv. 436

Blas de Lezo prend en tir d'enfilade la poupe de son adversaire, le contraignant à amener son pavillon. Le peintre a toutefois donné aux deux navires des caractéristiques qui sont davantage celles de la seconde moitié du XVIII^e siècle que de son début.

Bataille de Trafalgar. Vue générale (21 octobre 1805), Rafael Monleón y Torres (1853-1900), huile sur toile, 1870

MNM-inv. 424

Sont représentés ici les débuts de la bataille, lorsque le HMS *Royal Sovereign*, vaisseau amiral de Collingwood, coupe la ligne alliée entre la *Santa Ana* et le *Fougueux*, leur causant d'importants dommages dès sa première bordée. On voit au premier plan

des navires alliés sous le vent. Dans ces peintures navales du XIX^e siècle s'unissent l'histoire, le mythe et aussi la construction d'un sentiment national espagnol.

-26-

Ordenanzas generales de la Armada Naval sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar, Madrid, chez la veuve de D. Joaquín Ibarra, 1793, 2 volumes

BMN-1194-1195

Rassemblées par l'amiral Mazarredo et un groupe d'officiers, ces ordonnances furent considérées comme étant au nombre des meilleures d'Europe et restèrent en usage jusqu'à la fin du XX^e siècle.

-27-

La Santísima Trinidad, huile sur toile, 1803

MNM-inv. 425

Cette peinture était accrochée dans la chambre du vaisseau la *Santísima Trinidad* et fut récupérée par un officier britannique alors que le bâtiment était sur le point de couler, après la bataille de Trafalgar lors de laquelle il avait reçu de la mitraille dont on voit l'impact dans l'angle inférieur gauche. L'amiral Collingwood la remit à Francisco J. de Uriarte, brigadier de la Real Armada et commandant du bâtiment, blessé et prisonnier de guerre à Gibraltar.

-28-

Plano y vista del Puerto y Bahía de Cádiz, ejecutado por D. Mariano Calvo y Pereyra. Madrid, 6 de enero de 1839, manuscrit aquarellé

AMN-E-52-40

-29-

Jorge Juan, *Compendio de Navegación para el uso de los cavalleros guardias marinas*, Cadix, Academia de los mismos cavalleros, 1757

BMN-616

-30-

Étui d'instrument astronomique de Tobías Volckmer, 1596

MNM-1223

Niveau géodésique, XVIII^e siècle

MNM-787

C'est celui qu'utilisa Jorge Juan lors de l'expédition scientifique au Pérou entre 1735 et 1744.

Horloge de poche pour déterminer la longitude, vers 1788

MNM-1276

Elle fut achetée à Londres, ainsi que d'autres instruments, pour les corvettes *Descubierta* et *Atrevida* qui devaient partir outre-mer. Mais en septembre 1788, elle fut cédée par Alejandro Malaspina à Cosme Churruca désormais chargé de la campagne de reconnaissance du détroit de Magellan.

50

Arte de fabricar reales, de José Antonio de Gaztañeta, 1688

AMN-1280

Gaztañeta fut la figure la plus éminente de la construction navale tout au long du premier tiers du XVIII^e siècle. Son manuscrit a été déposé par Enrique de Areilza y Churruca, actuel comte de Motrico.

Crédits

© Museo Naval de Madrid, ill. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 30, 31, 32.

© Biblioteca del Museo Naval de Madrid, ill. 7, 13, 26, 29.

© Archivo del Museo Naval de Madrid, ill. 15, 16, 17, 28, 33.

© Sorbonne Université Presses, Véronique Lahaye/Centro de Ciencias Humanas y Sociales, CSIC, Andrés Rodríguez, cartes 1, 2, 3, 4, 5, 6.

© Sorbonne Université Presses/Centro de Ciencias Humanas y Sociales, CSIC, Andrés Rodríguez, croquis 1, 2.1, 2.2, 2.3, 3, 4.

LES AUTEURS

CARLOS ALFARO ZAFORTEZA

Chercheur au Department of War Studies du King's College de Londres. Il a travaillé sur l'État espagnol et la puissance navale en 1833-1868. Il est notamment l'auteur de « The Moderado Party and the Introduction of Steam Power in the Spanish Navy, 1844-1854 », 2006 ; « Trafalgar, el marqués de Molíns y el renacimiento de la Armada en 1850 », 2007 ; « El legado de las guerras de la Revolución y del Imperio: operaciones anfibias y bloqueos navales en la España post napoleónica, 1815-1844 », 2008 ; « Sea Power and Technology Transfer: The Spanish Navy and the Thames Shipyards, 1844-1850 », 2012 ; « Medium Powers and Ironclad Construction: The Spanish Case, 1861-1868 », 2012 ; « From Trafalgar to Santiago: The Navy and National Identity in Nineteenth-century Spain », 2014 ; « Gunboat Diplomacy and Nationalism: The Origins of the Pacific War of 1865-1866 », 2015 ; « Latin American Naval Strategy and Policy in the South Atlantic: Collaboration or Confrontation ? », 2016 ; et « Luis María de Salazar, Ángel Laborde and the Defence of Cuba, 1825-29: A Study in Combined Leadwship », 2017.

MARÍA BAUDOT MONROY

Professeur d'histoire moderne à l'Universidad Nacional a Distancia, Madrid. Elle a étudié le secrétaire de la Marine Julián Arriaga (1700-1776) publiant divers travaux sur ce thème, ainsi « La imagen de Julián de Arriaga como Secretario de Marina. Algunos testimonios », 2009 ; « La espada y el escudo. El éxito del modelo de gestión de la marina maltesa y su relación con la Real Armada española del siglo xviii », 2012 ; « Barcos para el rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval (1752-1754) », 2012 ; « Julián de Arriaga y las Indias : defensa del Imperio y política colonial (1700-1754) », 2012 ; *La Defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, 2013 ; « La política naval y la movilización de recursos para la defensa colonial al inicio de la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1740) », 2014 ; et « El regreso de Felipe V a Italia después de la Guerra de Sucesión: la expedición de desembarco hispano-inglesa de 1731 en la Toscana », 2016. Elle a dirigé en 2014 *El Estado en guerra. Las expediciones navales españolas en el siglo xviii*.

JOSÉ GREGORIO CAYUELA FERNÁNDEZ

Professeur d'histoire contemporaine à l'Universidad de Castilla La Mancha. Ses travaux ont porté sur la marine des années 1792 à 1814. Citons notamment *Trafalgar. Hombres y Naves Entre dos Épocas*, en collaboration avec Ángel Pozuelo Reina, 2004, ainsi que *La Guerra de la Independencia. Historia Bélica, Pueblo y Nación (1808-1814)*, en collaboration avec José Ángel Gallego Palomares, 2008.

MARTA GARCÍA GARRALÓN

52 Professeur d'histoire moderne à l'Universidad Nacional a Distancia, Madrid. Ses travaux se sont concentrés sur l'histoire maritime des XVI^e-XVIII^e siècles, spécialement sur les pilotes de la marine, les officiers et le monde des ports. Citons notamment « *Taller de Mareantes* » : *el Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)* ; *La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793)*, 2007 ; « Los centros de enseñanza de la náutica en la monarquía hispana del siglo XVIII », 2016 ; « Ciencia e Ilustración en la Armada Española del fines del siglo XVIII. La educación de la oficialidad », 2017 ; et « Maritime Empire and Portuary System: the Implementation of the Offices of the Harbour-Master in Hispanic América », 2017.

AGUSTÍN GONZÁLEZ ENCISO

Professeur d'histoire moderne à l'Universidad de Navarra. Membre du Contractor State Group, qui rassemble 17 universités de différents pays (www.unav.es/centro/contractorstate/). Il travaille sur l'histoire économique de l'Espagne (industrie, commerce et finance aux XVII^e et XVIII^e siècles). Il a publié *Estado e industria en el siglo XXVIII : la fábrica de Guadalajara* (1996, 2^e éd.) ; *Felipe V : La renovación de España. Sociedad y economía en el reinado del primer Borbón* (2003), traduit en anglais. Il a coordonné avec Juan Manuel Matés le volume *Historia económica de España* (2006). Il est le codirecteur, avec H. V. Bowen, de *Mobilising Resources for War: Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, 2006 ; et le directeur de l'ouvrage *Un Estado militar : España (1650-1820)*, 2012. Son dernier livre, *War, Power and the Economy. Mercantilism and State Formation in 18th-century Europe*, est paru en 2017.

AGUSTÍN GUIMERÁ

Chercheur à l'Instituto de Historia du Consejo Superior de Investigaciones Científicas, à Madrid. Ses travaux ont porté sur l'histoire maritime et navale de l'Atlantique du XVI^e au XX^e siècle. Citons notamment : « Napoleón y la Armada », 2006 ; « Trafalgar: Myth and History », 2008 ; « Métodos de liderazgo naval en una

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

ALEXANDRE JUBELIN

Ancien élève de l'ÉNS (Lyon), agrégé d'histoire, il prépare une thèse de doctorat à la faculté des Lettres de Sorbonne Université, « *Qui tire de loin ferait mieux d'économiser sa poudre* », *Pratiques de l'abordage et du combat rapproché face au développement de l'artillerie embarquée (début du XVIII^e siècle-1652)*, sous la direction d'Olivier Chaline. Articles et communications : « Les plus barbares des hommes. Portraits français de la course barbaresque (1586-1661) », dans Michèle Battesti (dir.), *La Piraterie au fil de l'histoire. Un défi pour l'État*, Paris, PUPS, 2015 ; « 1588, l'Armada invaincue », série Chronique uchronique, nonfiction.fr, 2016 ; « Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'Atlantique du début de l'époque moderne », *Revue d'histoire maritime*, n° 25, « Le navire à la mer », à paraître en 2018 ; et « L'abordage : une technique en mutation face à l'innovation technologique », *Revue d'histoire maritime*, n° 26, « Mer et techniques », à paraître en 2018.

PIERRE LE BOT

Agrégé d'histoire, il prépare une thèse de doctorat à la faculté des Lettres de Sorbonne Université, intitulée *Dans le cabinet de Neptune. Le comte de Maurepas et la conduite de la guerre sur mer (1739-1748)*, sous la direction d'Olivier Chaline. « La bataille de Minorque (20 mai 1756) : anatomie comparée de deux escadres », *Chronique d'histoire maritime*, Paris, SFHM, n° 72, juin 2012 ; « 'Beaucoup de mal et peu d'honneur' : la Marine royale en guerre contre Tunis et Tripoli, 1727-1729 », *Revue d'histoire maritime*, Paris, PUPS, n° 21, 2015/2, p. 389-406 ; « Bilan opérationnel des marines française et britannique, 1778-1783 », dans Philippe Bonnichon, Charles-Philippe de Vergennes & Olivier

Chaline (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. II, *La Mise en œuvre opérationnelle*, Paris, PUPS, à paraître en 2018.

AGUSTÍN RAMÓN RODRÍGUEZ GONZÁLEZ

Membre correspondant de la Real Academia de la Historia à Madrid, spécialiste de l'histoire navale espagnole du XVIII^e siècle au XX^e siècle. Parmi ses publications récentes : « Los españoles en Trafalgar : navíos, cañones y hombres para una alianza problemática », 2004 ; *Trafalgar y el conflicto naval anglo español del siglo XVIII*, 2005 ; « Las innovaciones técnicas y tácticas españolas en la época de Trafalgar », 2005 ; « La marina Ilustrada : reflexiones sobre su eficacia combativa », 2012 ; « Les objectifs de la marine espagnole », 2013 ; ainsi que « Admiral Antonio Barceló (1716-1797). A Self-Made Naval Leader », 2017.

54

CARMEN TORRES LÓPEZ

Membre titulaire supérieure du Ministerio de Defensa, Órgano de Historia y Cultura Naval, Área Cultural y Educativa, à Madrid. Notons, parmi ses publications sur les musées, bibliothèques et archives, « La Acción Educativa en los museos », 2003 ; « El fondo bibliográfico del Museo Naval de Madrid: un tesoro escondido », 2006 ; « La Casa de Contratación de Sevilla (1503-1790) : centro de investigación náutica » ; « Las Bibliotecas del siglo XXI como recurso de aprendizaje e investigación », 2008 ; « Los archivos y sus nuevas funciones » (2010) ; « La enseñanza naval ante el siglo XIX », 2012 ; « Fuentes documentales en búsqueda de pecios: el manuscrito de Ledesma », 2015 ; « El Galeón de Manila: viejo sueño colombino », 2016 ; et « La enseñanza naval, ayer y hoy », 2017.

RAFAEL TORRES SÁNCHEZ

Professeur d'histoire moderne à l'Universidad de Navarra, membre du Contractor State Group et coordinateur de recherche sur ce thème de l'État fiscal et militaire à l'époque moderne, qui réunit dix-sept universités espagnoles et étrangères (www.unav.es/centro/contractorstate/), ses travaux les plus récents sont *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*, 2013 ; *La Llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*, 2012 ; *Constructing a Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Spain*, 2015 ; et *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, 2016. Il a dirigé *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, 2007 et codirigé avec Stephen Conway *The Spending of the States. Military expenditure during the long Eighteenth Century: Patterns, Organisation and Consequences (1650-1815)*, 2011.

INDEX DES NOMS DE PERSONNES

A

- Abreu, Felix Joseph de 36.
 Aguirre y Oquendo, Joaquín de 219, 359, **ill. 8.**
 Alberoni, Giulio 31n., 107, 117, 289.
 Alcalá Galiano, Dionisio 145.
 Almansa, José d' 155.
 Álvarez de los Rios, Cosme 111, 217.
 Anson, George 84, 225.
 Aranda, Pedro Pablo Abarca de Bolea, comte d' 27.
 Arriaga, Julián de 34, 36, 39-44, 47-51, 128, 275.
 Autrán, Cyprien 108, 109, 124, 232.

B

- Barceló, Antonio 222, 223, 359, **ill. 8.**
 Bausset, Antoine Hilarion, chevalier de 235.
 Bonaparte, Napoléon 29, 91, 92 n., 230, 235, 236.
 Bort, Sánchez 109, 112.
 Bryant, Edward 114, 126.

C

- Cagigal de la Vega, Francisco 38, 46.
 Calder, Robert 267, 268.
 Campillo y Cosío, José del 102, 103, 275.
 Carvajal, José de 39-41, 45.
 Castejón y Salazar, Pedro González de Castejón, marquis de 73, 75, 76, 275.
 Charles III, roi d'Espagne 10, 26, 54 n., 82, 120, 177, 214, 223, 226, 227, 229, 238, 239, 244, 245.

Charles IV, roi d'Espagne 27, 54 n., 150, 181, 187, 214, 230, 245, 246.

Chesne, Charles Antoine d'Albert, marquis du, *dit* Chevalier d'Albert 285-300.

Chevalier d'Albert *Voir* Chesne, Charles Antoine d'Albert, marquis du.

Chevers, Tomas 162.

Choiseul, Étienne François, duc de 10, 128, 164, 214, 220, 234, 236.

Churruca, Cosme Damián de 30, 145, 237, 277, 366, **ill. 32.**

Císcar, Gabriel 145, 191.

Collingwood, James Cuthbert 269-273, 364, 365, **ill. 25, 27.**

Córdoba, José de 234, 235, 263-265, 360, 361, **ill. 12.**

Court de La Bruyère, Joseph 261, 262, 280-284.

E

- Élisabeth Farnèse, reine d'Espagne 223.
 Ensenada, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marquis de la 7, 21, 31-52, 55, 88, 93-95, 102-104, 110-111, 114, 117, 125-127, 165, 175, 180-183, 186, 187, 190, 191, 193, 213, 232, 275, 357, **ill. 1.**
 Escaño, Antonio de 135, 144, 146-150, 223, 236, 277.
 Eslava, Sebastián de 36, 40, 43, 44.

F

- Ferdinand VI, roi d'Espagne 10, 21, 31-52, 213, 227, 229, 231, 244.
 Feringan, Sebastián 113, 114, 238.

- Fernández Duro, Cesareo 176, 178, 180, 182-187, 208.
- Fernández Molinillo, Francisco 36, 37.
- Floridablanca, José Moñino y Redondo, comte de 19, 27, 78, 84 n., 90, 118, 235.
- Fort, Luis 165, 166.
- G** _____
- Gálvez, Bernardo de 10, 124, 228, 235.
- Gautier, François 128, 220, 228, 233.
- Gaztañeta, Antonio de 102, 124, 366.
- Gerbaut, Juan 108, 109.
- Godin, Louis 193, 232, 233, 361, **ill. 13**.
- Godoy, Manuel Pereira de 19, 27-30, 147, 150, 229, 230, 235, 236.
- Gravina, Federico Carlos 129, 145, 146, 180, 223, 230, 236, 267-273, 361, **ill. 14**.
- Grimaldi, Pablo Jerónimo, marquis de 128, 220, 233, 234, 236.
- Guillén Tato, José 198, 200, 208.
- H** _____
- Howell, David 126.
- J** _____
- Jenkins 224.
- Jervis, John *Voir* Saint Vincent, John Jervis, comte de.
- Juan, Jorge 21 n., 108, 111, 112, 114, 125-128, 144, 190, 191, 193, 217, 220, 232, 233, 244, 358, 359, 361, 365, 366, **ill. 6, 13, 29, 31**.
- K** _____
- Keene, Benjamin 34, 36, 39, 40, 42.
- L** _____
- Lafuente, Modesto 178, 179.
- Lage de Cueilly, de 232.
- Langara, Juan de 46, 96, 158, 275.
- Lezo, Blas de 22 n., 237, 357, 364, **ill. 2, 24**.
- M** _____
- Malaspina, Alejandro 220, 303, 305, 366.
- Marliani, Manuel de 178-180.
- Martinet, Jean Nicolas 231.
- Martínez, Juan José 166.
- Maurepas, Jean Frédéric Phélypeaux, comte de 228, 280-286.
- Mazarredo Salazar, José de 85, 88-92, 96, 97, 142-150, 195, 219, 220, 234, 235, 277, 360, 365, **ill. 11**.
- Mendoza y Ríos, José de 195, 200, 204, 301-311.
- Messía de la Cerda, Pedro 35.
- Mullan, Matteo *ou* Matthew 109, 126, 232, 233.
- Muñoz, Tomás 109.
- N** _____
- Navarrete, Martín Fernández de 176, 181-183, 195-197, 204, 205, 301-311.
- Navarrete, Melchor de 38, 39.
- Navarro, Juan José *Voir* Victoria, Juan José Navarro, marquis de la.
- Nelson, Horatio, Lord 230, 236, 264, 265, 269-273.
- O** _____
- Ormay, Louis d' 231.
- Orvilliers, Louis Guillouet, comte d' 234, 235.
- P** _____
- Patiño, José 55, 103, 104, 107, 114, 117, 124, 190, 192, 213, 231, 275, 362.
- Pérez Galdós, Benito 178-180.
- Philippe V, roi d'Espagne 11, 20, 190, 192, 211, 223, 243, 244.
- R** _____
- Retamosa, Julián 129.
- Revillagigedo, comte de 36.

Ríos, Álvarez de los 111.

Robinson, Thomas 41, 42.

Rodney, George Bridges 214.

Romero y Fernández de Landa, José
Joaquín 27, 112, 127, 129, 216, 233.

Root, Richard 126.

Rovira, Francisco Javier 133, 364.

S

Saint Vincent, John Jervis, comte de 97,
230, 263-265, 360, **ill. 12.**

Sanz de Barutell, Juan 195, 204, 205, 310.

Solano y Bote, José marqués del Socorro
65, 68, 95, 358, **ill. 5.**

T

Tinajero de la Escalera, Bernardo 103, 211,
275.

Tofiño de San Miguel, Vicente 191, 220.

Torres, Rodrigo 32.

U

Ulloa, Antonio de 99, 107 n. 53, 114, 136,
190, 191, 193, 233, 358, 361, **ill. 13.**

Uriarte, Francisco J. de 145, 365.

Urquijo, Mariano de 19.

V

Valdés y Fernández-Bazán, Antonio 117,
145, 189-190, 195, 275, 301-311, 360, **ill. 10.**

Valdés, Cayetano 145.

Vargas Ponce, Juan de 195, 204, 205, 310.

Vázquez Prego, José 38.

Veitia Linaje, José 156-157, 160, 161.

Vergennes, Charles Gravier, comte de
214.

Vernon, Edward 21.

Victoria, Juan José Navarro, marquis de
la 32, 105, 110, 113, 127, 164, 165, 261, 262.

Villeneuve, Pierre-Charles de 236, 267-273.

W

Wall, Ricardo 31-52.

INDEX DES NOMS DE NAVIRES

C _____

Concepción (96 canons) 123.

Conde de Regla 26.

F _____

Flora (frégate) 38, 39.

G _____

Glorioso 124.

H _____

Hercules 107.

M _____

Mejicano 26.

Monarca 133.

Montañés (74 canons) 129.

N _____

Neptuno (80 canons) 129.

P _____

Paz (frégate) 145.

Princesa (70 canons) 124.

Príncipe de Asturias (112 canons) 27, 129, 265, 272.

Purísima Concepción (112 canons) 216.

R _____

Rayo 129.

Real Carlos 26.

Real Felipe (114 canons) 124, 262.

S _____

San Ildefonso (74 canons) 128, 233.

San Juan Nepomuceno (70 canons) 233.

San Salvador 26.

Santa Ana (112 canons) 26, 129, 216, 363, **ill. 18, 19.**

Santísima Trinidad (120 canons) 129, 216, 265, 357, 358, 365, **ill. 3, 27.**

T _____

Trinidad (96 canons) 123.

TABLE DES MATIÈRES

Abréviations	8
Introduction	9
<i>Agustín Guimerá & Olivier Chaline</i>	9
La marine espagnole & les relations internationales	
<i>José G. Cayuela Fernández</i>	17
L'architecture politique de la nouvelle marine	17
La marine, les changements internationaux et l'Indépendance des États-Unis	23
La marine dans les relations internationales entre le XVIII ^e et le XIX ^e siècles	26
Un difficile épilogue : l'épuisement de la marine et la faillite de la monarchie espagnole	29
Le « changement de cap » après la politique navale d'Ensenada, ou comment la politique de Ricardo Wall a affaibli la défense des Indes (1754-1759)	
<i>María Baudot Monroy</i>	31
Neutralité et projet défensif	33
La mise en œuvre et la disgrâce du ministre	37
Ricardo Wall contrôle l'envoi d'escadres aux Indes	41
Cesser toute hostilité envers les anglais	44
Une politique infructueuse	47
Neutralité et vigilance	50
La monarchie espagnole & le financement de la marine au XVIII ^e siècle	
<i>Rafael Torres Sánchez</i>	53
Le régime financier de la marine	54
Négocier le budget : la dotation	57
La gestion de l'argent de la marine par les départements	60
La Havane	62
Départements péninsulaires : Cadix, Le Ferrol, Carthagène	69

Principes stratégiques et défense de l'empire espagnol

<i>Agustín Guimerá</i>	77
Frontière maritime et défense de l'empire	79
Le théâtre des opérations	81
Objectifs stratégiques.....	82
Principes stratégiques.....	85
Guerre défensive	86
Guerre offensive.....	89
Stratégie défensive	92

Les infrastructures : le développement des chantiers navals et des arsenaux

<i>Agustín González Enciso</i>	99
La prédominance des chantiers navals jusqu'en 1750.....	100
Guarnizo (Santander)	102
La Havane	103
L'époque des arsenaux.....	105
La Havane	105
La Carraca (Cadix).....	106
Le Ferrol	109
Carthagène	113
L'arsenal, grand complexe industriel.....	115
Vers un équilibre.....	116

Navires et canons

<i>Agustín Ramón Rodríguez González</i>	119
Le rapport de force au XVIII ^e siècle	119
Autres facteurs de supériorité.....	121
La construction navale espagnole au début du XVIII ^e siècle.....	123
La Ensenada, Jorge Juan et le système anglais	125
De la construction à la française à la synthèse espagnole.....	128
La question des frégates	130
Canons et obus.....	132

Matelots et officiers face à la mer

<i>Agustín Guimerá</i>	135
Des marins au service du roi	136
La Real Armada possible : les navires qu'on pouvait armer.....	143

Compétence maritime.....	144
Épilogue : le plan de réforme navale d'Antonio de Escaño (1807).....	147
Pilotes et conduite des navires sur les routes maritimes espagnoles du XVIII^e siècle	
<i>Marta García Garralón</i>	151
Devenir pilote.....	152
Des pilotes pour la Real Armada.....	159
Recourir aux étrangers ?.....	161
Formation sur le tas ou selon une formation scientifique mathématique ?	
Le contrôle de la navigation par le secrétariat de la marine.....	166
La marine espagnole du XVIII^e siècle : histoire, mémoire et politique (1805-1905)	
<i>Carlos Alfaro Zaforteza</i>	175
L'impact de Trafalgar.....	177
Le marquis de la Ensenada et la reconstruction de l'escadre.....	180
Fernández Duro et <i>L'armada española</i>	183
Musées, bibliothèques & archives	
<i>Carmen Torres López</i>	189
Activité éducative et scientifique de l'armada au XVIII ^e siècle.....	190
La compagnie royale des chevaliers gardes-marine, l'observatoire astronomique et le dépôt hydrographique.....	192
Le projet d'un centre dédié à la navigation (1792-1796).....	195
Le musée naval de Madrid.....	196
Les bibliothèques navales.....	200
Les archives navales.....	203
La Real Armada des Bourbons de Madrid	
<i>Olivier Chaline & Agustín Guimerá</i>	211
Un siècle d'efforts.....	212
Quelle efficacité ?.....	222
La France, alliée ou fatalité ?.....	227
France ou Grande-Bretagne ? Choix ou synthèse ?.....	231
L'ambition d'une marine Bourbon combinée.....	234
L'héritage de la Real Armada des premiers Bourbons.....	237

ANNEXES

Chronologie navale espagnole (1713-1808).....	243
Note.....	247
Sources.....	247
Espaces commerciaux et stratégiques.....	249
Les routes commerciales de l'empire espagnol au XVIII ^e siècle.....	249
Les Caraïbes vers 1713.....	252
Bataille de Toulon (cap Sicié), 1744.....	261
Bataille du cap Saint-Vincent, 1797.....	263
Bataille de Finisterre, 1805.....	268
Bataille de Trafalgar, 1805.....	269
Secrétaires de la Marine (1713-1808).....	275
Source.....	278
La « nouvelle marine d'Espagne » vue par les Français (1734-1735)	
<i>Pierre Le Bot</i>	279
De l'entreprise scientifique et mémorielle au trésor historique : la collection de copies Fernández de Navarrete et son époque	
<i>Alexandre Jubelin</i>	301
Un projet scientifique devenu historique.....	302
Une entreprise de longue haleine.....	304
La conscience d'une tâche importante.....	306
Épilogue et prolongements d'une grande entreprise.....	309
Remerciements.....	313

Bibliographie	315
<i>Anny Gruska</i>	315
Ouvrages généraux	315
La monarchie et la marine.....	326
Infrastructures et approvisionnements.....	334
Les navires.....	344
La science	348
Les opérations	349
Table des illustrations.....	357
Les auteurs.....	367
Index	371
Cahier photo.....	I - XL

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
 19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e - XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e - XX^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des animaux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e - XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e - XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

