
TORRES SÁNCHEZ, Rafael (2021)

Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII,

Desperta Ferro, Madrid

La historia de la Armada Real en el siglo XVIII se puede ver como una historia empresarial; de ahí la relevancia de reseñar el trabajo de Torres Sánchez en esta Revista. A comienzos del siglo XVIII el rey aún no tenía una sola armada, sino armadas locales que, además, contaban entonces con poquísimos efectivos. En 1714 se unifican y se crea la Armada Real. A partir de entonces habrá un empeño continuado por desarrollar esa empresa que, a juzgar por las de los rivales del momento, exigiría un alto empeño. El objetivo, la misión de la empresa, era conseguir suficiente número de barcos para defender la Monarquía española universal (global, diríamos hoy). Ello significaba pasar de unos 20 buques que, en el cálculo más optimista, tendría España hacia 1714, a los 100 o más, que tenían Francia o Gran Bretaña, y de mayor porte. Ese era el proyecto ideal; en la práctica, de lo que se trataba era de empezar a trabajar por objetivos concretos para las campañas navales que los políticos proyectaban.

¿El resultado? Además de las no pocas victorias de los barcos españoles durante el siglo XVIII y de la sustancial defensa de la Monarquía (asuntos que no trata el libro), hacia 1800, poco antes de Trafalgar, España tenía tantos barcos como Francia (en torno a 70-80), aunque Gran Bretaña superaba a ambas ampliamente (unos 130). Eran navíos de línea y fragatas, algunos de tres puentes con más de 100 cañones a bordo. Evidentemente, esto es un logro de gran importancia. Los demás países se habían quedado atrás. Como dice el autor, en la batalla naval que cierra el siglo, Trafalgar, solo estaban las marinas de Gran Bretaña, Francia y España, ninguna más fue capaz de estar entonces en primera línea de la estrategia naval mundial. Se trata de un éxito empresarial sin precedentes que pocos extranjeros lo creyeron posible en 1714. Los gobernantes españoles sí lo imaginaron; y la primera lección empresarial puede ser esta, la confianza y continuidad en el proyecto. Unos cuantos ministros del ramo pasaron a lo largo del siglo; aunque sus políticas variaron, todos creyeron en la posibilidad de aumentar el poder naval. Solo cuando se retiraron los medios económicos, a fin de siglo, el proyecto naufragó.

Lo dicho está en el trasfondo del libro, pero el trabajo se refiere a tres aspectos concretos, si bien muy amplios, que conforman tres partes distintas. Se titulan estas, “Buques”, “Marinos” y “Trabajar, vivir y morir en la Armada”; nosotros podríamos explicarlas como la consecución de medios materiales; los directivos, técnicos y empleados y finalmente, la sociedad a bordo. Las tres pueden tener una lectura desde la perspectiva empresarial. En la primera, que es ciertamente un estudio de historia económica, se contempla la construcción de los barcos: la recogida de materiales variadísimos (maderas, hierro, cáñamo, lonas, cristales...), el prolijo proceso de construcción de los barcos, la evolución tecnológica; además, la organización de los astilleros y de los arsenales y, en definitiva, la progresiva creación de la Armada en sus efectivos materiales: los buques perfectamente pertrechados para zarpar y combatir.

En toda esta historia el papel de los empresarios particulares fue clave. No solamente se encargaron de proveer las materias primas necesarias, sino que la misma construcción de los barcos fue, casi siempre, tarea de empresarios privados. Los astilleros y luego los arsenales, cuyo desarrollo no ocurrió hasta la segunda mitad del siglo, fueron enormes complejos donde, junto a la organización general a cargo de la administración, se realizaban múltiples tareas, muchas de las cuales se llevaban a cabo por empresarios privados. Es la historia de un complejo logístico y organizativo sin precedentes: llevar todo tipo de materiales de toda la Península, de América y del extranjero, a puntos concretos del litoral; se trata, también, de uno de los mejores ejemplos de colaboración público-privada de nuestra historia. Es igualmente, la concreción de un reto tecnológico de primera magnitud, pues los barcos españoles -y sus armas-, fueron tan buenos como los mejores.

La segunda parte del trabajo se refiere a los tipos de personas que operaban la Armada. Se trata, fundamentalmente, de una organización militar estricta, en la que hay una separación clara entre los oficiales de carrera y el conjunto de la marinería, cuya recluta no era fácil. Esa organización refleja también la que en una empresa se puede dar entre directivos, técnicos y empleados en general. La Marina, como la empresa, se organiza verticalmente; allí la jerarquía y el orden son fundamentales. En la cúspide, la tarea de mandar y gobernar la Armada se realizaba desde un mundo particular, el de los oficiales de Marina, gente de estudios y preparación específicos, hombres dedicados al servicio del rey en una tarea que además de valor y desprendimiento, requería especiales dotes de liderazgo unidas a saberes técnicos de altura. Un barco es, al fin y al cabo, una complicada máquina cuyo gobierno exige conocimientos especiales y la colaboración de todas las escalas de mando en cada

sector, todos cumpliendo su deber en cada momento preciso. La Armada disfrutó de buenos líderes, en general, y de mejores profesionales en todos los sectores. Todos ellos y lo que hacían era necesario ya antes de entrar en batalla. En definitiva, organización, liderazgo, respeto a las normas establecidas, profesionalidad en el desempeño, son elementos esenciales para la marcha de un barco, como de cualquier empresa.

La tercera parte del libro se refiere a la vida a bordo, la convivencia social, podríamos decir, de un mundo muy particular. La vida no era fácil en un espacio reducido y cerrado, sin escapatoria posible para nadie: marinos, tripulación, guarnición y eventuales pasajeros. Se trataba de vivir y trabajar y, para ello, de alimentarse; el último aspecto incidía, de nuevo, en las cuestiones logísticas, organizativas y de colaboración con la empresa privada mencionadas, si pensamos en que se requería comprar y almacenar los ingentes recursos alimenticios necesarios para alimentar, por ejemplo, a 600 personas (tripulación típica de un barco, también tipo, de 74 cañones) durante una duración máxima posible de unos tres meses, sin posibilidad de reposición en ese tiempo. También se podía enfermar y la vida tomaba entonces otras características, a veces trágicas, pero igualmente necesitadas de toda la organización antedicha.

El libro termina considerando el proceso de la toma de decisión fundamental: la de dar batalla o no. Es la narración de la aproximación al combate. Desde que se avistaba una vela en el horizonte había que valorar, primero la identificación del posible enemigo, luego, sus intenciones y capacidad; finalmente, si merecía la pena entrar en batalla o evitarla. En caso positivo había que prepararse para la lucha. En el proceso podían mediar muchos días de tensión, de valoración de las circunstancias, incluso de prueba y error. Acertar, para tener la iniciativa en caso necesario, sería crucial. Después, se describe la batalla, las armas y los modos de luchar.

En esta empresa peculiar de la Armada Real, cuya organización se describe con detalles exhaustivos, el empresario era, ciertamente, el rey, la administración pública personificada en el monarca; no obstante, se trata de una empresa coral donde toda la sociedad participa: el rey y sus ministros, los miembros de la administración; también los empresarios (asentistas), los marinos y todos los marineros. Además, está presente toda la sociedad que apoya al rey y que paga los barcos con sus impuestos. El libro ofrece una visión global de la importancia de coordinar los medios materiales con los medios humanos, de entender la visión global de una empresa que vive de la sociedad y para la sociedad a la que defiende. En definitiva, un texto original y muy importante, que nos explica la Armada como nunca se había hecho, a lo que se

RECENSIONES

añade la enorme cantidad y calidad de las ilustraciones y las reproducciones ideales en tres D, que suponen también un trabajo editorial de excepción.

Agustín González Enciso
Universidad de Navarra