

Guadalupe CARRASCO GONZÁLEZ y Pablo ORTEGA DEL CERRO (eds.), *Los rostros de la Marina: proyecciones de la jurisdicción naval en la bahía de Cádiz durante el XVIII*, Madrid, Sílex, 2025, 434 págs.

Coordinado por los profesores de la Universidad de Cádiz Guadalupe Carrasco González y Pablo Ortega del Cerro, la editorial Sílex publica *Los rostros de la Marina: proyecciones de la jurisdicción naval en la bahía de Cádiz durante el XVIII*, en el marco del proyecto *Proa a la mar. Desarrollo, logística y proyección de la bahía gaditana como nodo naval en el siglo XVIII*. El libro analiza el desarrollo de la jurisdicción de Marina en la bahía de Cádiz, consolidando una estructura institucional eficaz para el epicentro mercantil y la base naval más importante de la monarquía hispánica en el siglo XVIII.

Abre el libro con el capítulo introductorio «La jurisdicción naval en el siglo XVIII: balance historiográfico, definición y desarrollo en la bahía de Cádiz» (págs. 15-47), de Guadalupe Carrasco González y Pablo Ortega del Cerro, señalando cómo la primera obra histórica sobre la Armada se publica poco después de Trafalgar, por José Vargas Ponce (1760-1821). Tras Luis María de Salazar (1758-1838), destaca Martín Fernández de Navarrete (1765-1844), primer historiador naval contemporáneo de la Armada del siglo XVIII. Jorge Pérez Lasso de la Vega y Francisco de Paula Pavía preceden a Cesáreo Fernández Duro (1830-1908), cuya obra es coetánea con las primeras producciones hemerográficas especializadas. Tras un largo período,



José P. Merino Navarro renovó estos estudios a partir de 1981, inaugurando una etapa sin precedentes de producción científica hasta nuestros días, crecimiento aparejado a una notable amplitud de enfoques. Cierra con una definición de la jurisdicción naval del siglo XVIII.

En «La bahía de Cádiz y la Marina en el Setecientos» (págs. 49-78), Manuel Bustos Rodríguez aborda el proceso por el cual la bahía de Cádiz se convierte en el siglo XVIII en un centro logístico, administrativo y formativo de la Armada española, además de puerto del monopolio comercial con América. Contribuyeron no sólo sus ventajas geográficas, sino una acertada estrategia política local durante el cambio dinástico, posibilitando el traslado a Cádiz en 1717 de la Casa de la Contratación y el Consulado, unido a la importancia de José Patiño, bajo cuya responsabilidad se organizó institucionalmente la confluencia de intereses comerciales y militares que concurría en la bahía. Una inteligente política naval permitió el crecimiento de la Real Armada a lo largo del siglo, extendiéndose a otros ámbitos económicos y sociales.

Silvia A. López Wehrli estudia «Fuentes documentales para la historia de la Real Armada en el siglo XVIII. Con alusión a Cádiz» (págs. 79-110), recorriendo los archivos que contienen los fondos documentales de la Armada en el XVIII. Respecto a los organismos que tuvieron competencia sobre la Armada en el XVIII, señala la renovación de la administración por medio de las Secretarías de Estado y del Despacho. Fernández de Navarrete ya propuso a finales del siglo XVIII la creación de un archivo propio de la Marina, similar al de Indias, pero no prosperó. Aun cuando los fondos recalaron en el Archivo de Simancas, el Ministerio de Marina decimonónico conservó parte de la documentación heredada de la Secretaría. Con la creación del Archivo General de la Marina *Álvaro de Bazán* en 1948 se recibieron los fondos del Archivo Central del Ministerio de Marina y los de los Departamentos marítimos de Ferrol, Cartagena y Cádiz. Con el Sistema Archivístico de la Defensa se configuró el subsistema de la Armada integrando los archivos históricos —Archivo General de la Marina *Álvaro de Bazán* y Archivo del Museo Naval; que posteriormente, junto con el Archivo Histórico de la Armada *Juan Sebastián Elcano*, quedan integrados en el Archivo Histórico de la Armada—, intermedios —archivos de los Departamentos— y científicos—Real Instituto y Observatorio de la Armada y Archivo Hidrográfico de la Armada—.

Marta García Garralón nos ilustra con «El establecimiento de una Armada borbónica. Las Ordenanzas de la Armada Naval de 1748, hijas de la oposición entre la espada y la pluma» (págs. 111-167), acerca del desarrollo de la Real Armada inspirada en el modelo colbertiano —tras un detallado recorrido por los modelos organizativos europeos—, destacando en el proceso de implementación la rivalidad entre sus dos cuerpos de oficialidad, similar al modelo francés, los

oficiales de espada y los oficiales de pluma, durante la primera mitad del siglo XVIII. Concluye, tras el fallido proyecto del Almirantazgo (1737-1748), analizando la seguridad jurídica aportada por las Ordenanzas Generales de la Real Armada de 1748.

David Garrido Romero estudia en «El legado notarial de la Marina en el Cádiz de los siglos XVIII y XIX. Su papel institucional y la relevancia de sus documentos» (págs. 169-203) la documentación producida en las escribanías de Marina de Cádiz —la Escribanía Mayor del Departamento y la Escribanía del Partido—, hasta entrado el siglo XIX. Desde 1751 se dispone de un marco normativo para las escribanías de Marina, según la cual, el Departamento marítimo de Cádiz comprendía 9 escribanías de partido: Ayamonte, Sevilla, Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera, Cádiz, Tarifa, Málaga, Motril y Almería. El análisis comparativo de la expedición de los diferentes documentos revela el reparto competencial entre ambas escribanías, así como su estructura administrativa y su proyección económica y social.

Ascensión López Vázquez presenta «La Escribanía Mayor de Marina de Cádiz, fuente para el estudio de la Historia Social del Mar (1717-1769): los testamentos de la gente del mar» (págs. 205-232), abriéndonos a esta perspectiva a través de la documentación de la Escribanía Mayor de Marina de Cádiz, utilizada por todas las personas acogidas al fuero militar de Marina, junto con los inscritos en la Matrícula del Mar y sus familias, documentación que permite ahondar detalladamente en la historia social de las gentes del mar.

José Manuel González Beltrán se ocupa de «Tripulaciones de la Armada ante la muerte. Disposiciones testamentarias en la Escribanía Mayor de Marina de la Isla de León (1761-1800)» (págs. 233-270), centrándose en los testamentos depositados en la Escribanía de la Isla de León, resaltando la procedencia de los marineros, sus avatares, etc. Destaca el escalafón de la tripulación, bajo las órdenes del capitán y sus oficiales: piloto, contra maestre, guardián o ayudante del contra maestre y marinería (artilleros de mar, marineros, grumetes y pajes).

Guadalupe Carrasco González interviene con «La defensa del comercio marítimo a finales del siglo XVIII: la estratégica utilización de convoyes navales» (págs. 271-312), analizando el uso de convoyes de navíos de guerra de la Real Armada para proteger el comercio marítimo, así como los delicados equilibrios entre comerciantes y autoridades navales. Su utilización «contribuyó a generar confianza en el mundo comercial y financiero», por lo que las ventajas y garantías que suponía «justificaban sobradamente sus inconvenientes» (p. 280), lo que no evitó la especial sofisticación de las compañías de seguros en la cobertura de los riesgos.

Pablo Ortega del Cerro y Francisco Cebreiro Ares se ocupan de las «Expediciones de caudales: el papel de la Real Armada en el transporte de metales preciosos a Cádiz (1784-1792)» (págs. 313-373), señalando cómo, desde la finalización de la guerra de la independencia de las Trece Colonias hasta la guerra contra Francia en 1793, se produjo un notable crecimiento económico gracias a la estabilidad geopolítica en el área del Caribe, el golfo de México, Tierra Firme y Río de la Plata, posibilitando un contexto favorable para el comercio de metales preciosos a nivel global. El estudio aborda el papel de la Real Armada en este tráfico comercial en el marco de una Hacienda borbónica que oteaba un período marcado por la incertidumbre francesa.

Ana Crespo Solana estudia «La provisión de maderas en el Arsenal de la Carraca (1711-1736): visiones desde la Historia y la Arqueología marítima» (págs. 375-411), analizando aquel enclave fundamental para el imperio español durante el siglo XVIII. Su privilegiada ubicación, al abrigo del enemigo y de los temporales, reforzó el papel estratégico de la Isla de León.

Al hilo de esa importancia, Jesús Martín Díaz acomete «El traslado del Departamento Marítimo de Cádiz a la Isla de León, ¿un proyecto inacabado?» (págs. 413-433), detallando la incorporación a la Corona en 1729 de la Isla de León y El Puerto de Santa María. Aun cuando no pudo constituir Ayuntamiento como El Puerto, en la Isla surgirá una nueva ciudad, con estructuras sociales, urbanas y económicas que transformaron su fisonomía, pudiendo constituirlo en 1766. Destaca además la defensa del marqués de la Victoria por convertir la Isla de León en el lugar idóneo para concentrar las dependencias de la Real Armada.

El libro, con una acertadísima imagen de cubierta de la *Bahía de Cádiz y sus alrededores*, 1740, analiza cómo la implementación de la jurisdicción de Marina en la bahía de Cádiz, fruto de una decidida política naval a lo largo del siglo XVIII, no sólo condicionó el desarrollo de la actividad militar y comercial, sino que contribuyó a entretejer un relevante entramado social, económico y político en el enclave naval y comercial más importante del imperio español en el siglo de las Luces.

MANUEL CARBAJOSA AGUILERA