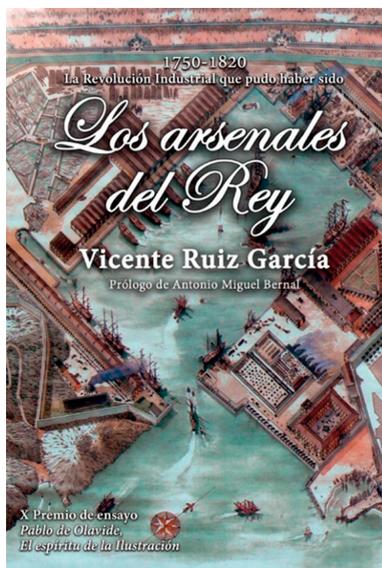


Vicente RUIZ GARCÍA, *Los Arsenales del Rey: 1750-1820, la revolución industrial que pudo haber sido*, Valladolid, Glyphos Publicaciones, 2017, 295 págs.

La obra que aquí se reseña mereció el X Premio de Ensayo *Pablo de Olavide, el espíritu de la Ilustración*. Al ser concebida como ensayo, la obra queda parcialmente liberada de las ataduras exigibles a las monografías académicas, lo que no impide que se edifique sobre una amplia base documental y bibliográfica. El género ensayístico está presente tanto en el sugerente enunciado de cada capítulo como en el orden expositivo, en el tratamiento de la información archivística, en incluso en el propio estilo narrativo, en ocasiones más literario y descriptivo que crítico y analítico. Buen ejemplo, entre muchos otros, de lo que se dice sería el arranque del tercer capítulo, «Los bosques del Rey»: «La imagen espectral de un solitario corzo, tal vez desapareció fugazmente...». Un estilo que se reitera a lo largo de la monografía y con el que, tal vez, el autor trate de aligerar una lectura demasiado monótona, referente al entramado técnico de la construcción naval.

El libro se organiza en 12 capítulos —mal numerados en el interior de la obra al repetirse uno en dos ocasiones y saltar del noveno al undécimo— precedidos de un prólogo de Antonio Miguel Bernal, indispensable para fijar el contexto histórico de la marina de la Ilustración y del reformismo naval borbónico. Un prólogo en el que Bernal abunda igualmente en los «valores narrativos» de este trabajo, así como en la dilatada trayectoria investigadora del autor. Al final de la obra, junto al detalle de fuentes documentales y bibliográficas, se incluye un glosario de términos náuticos, ilustrado con un navío y sus elementos constructivos, además de dos anexos o apéndices documentales: uno ofrece la relación de todos los navíos salidos de los arsenales españoles entre 1790 y 1790, con mención de tonelaje, arsenal, número de cañones, etc., y un segundo enumera los *inventos* navales de patente española registrados entre 1765 y 1814.

Entrando en materia, los dos primeros capítulos plantean el debate en torno a los modelos de construcción naval a seguir en los arsenales de La Carraca,



Guarnizo y Ferrol. Detallan igualmente los esfuerzos renovadores impulsados por Ensenada, así como las misiones de espionaje industrial de la época. En el tercer y noveno capítulo se aborda uno de los problemas más graves a que se enfrentaban los arsenales: el del abastecimiento de madera. Desde 1748, las Ordenanzas de Montes trataron inútilmente de enfrentar un proceso de deforestación que incrementaba exponencialmente los costes de producción. Los capítulos cuarto y sexto se solapan en la medida en que ambos plantean la aplicación de las *bombas de fuego* al sector naval, es decir, la transición de la construcción naval tradicional a la industrial, basada en la aplicación de máquinas de vapor. En esa dirección se resalta la contribución de los ingenieros de Marina (los Jorge Juan, Sánchez Bort, Gautier, Casado de Torres...) a la adopción en los arsenales españoles de los modelos mecánicos ingleses. Se trataba de una urgencia que venía requerida y apremiada por la necesidad de mantener la integridad comercial y política del mundo colonial ante la presión de otras potencias, cuestión esta que se aborda en el capítulo quinto.

Desde el capítulo séptimo al último, se aborda cómo los arsenales españoles vivirán un tiempo de ocaso y decadencia que se superpone, tras la muerte de Carlos III, a los propios avatares de la economía y política finisecular: guerras contra la Convención francesa y contra Inglaterra, crisis agrarias, epidemias, crisis fiscal y colonial. Las penurias de la Hacienda y la pérdida de peso político tras la alianza con Francia se trasladan necesariamente al sector naval. La derrota de Trafalgar (1805) bien podría considerarse como el acta de defunción de la marina de la Ilustración.

Desde el punto de vista académico, se echa de menos una mayor coherencia en la organización de la materia investigada; coherencia que derivaría de haber ordenado previamente la investigación en torno a los problemas esenciales que debían afrontar los arsenales públicos: atraso técnico, aprovisionamiento de insumos, costes financieros, gestión... Y el lector versado agradecería una explicación más detallada de los factores de aquel retraso tecnológico, a cuyo esclarecimiento hubieran podido ayudar los trabajos de Helguera Quijada o Alcalá Zamora; de la relación de la política naval borbónica con las urgencias, para las empresas y la Hacienda, de mantener unos mercados esenciales para nuestras mercancías y para las rentas que nutrían las exhaustas arcas de la Corona; y del colbertismo borbónico, la funcionalidad pretendida con la creación de empresas públicas, sus costes/beneficios, sus defensores y adversarios, etc.

Pero es mérito del libro y del autor combinar rigor y amenidad, valor que sin duda le ganará lectores más allá de los ámbitos científicos.

JOAQUÍN OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS