

LA MARINA ESPAÑOLA EN LA OBRA DE JOSÉ DE VARGAS Y PONCE (1786-1816)

The Spanish Navy in the Historical Works of José de Vargas y Ponce (1786-1816)

Agustín GUIMERÁ RAVINA
Instituto de Historia, CSIC
agustin.guimera@cchs.csic.es

Fecha de recepción: 29/09/2022
Fecha de aceptación definitiva: 30/05/2023

RESUMEN: Durante el siglo XVIII, la historia como ciencia recibió un gran impulso en la Europa ilustrada. Los historiadores españoles de la segunda mitad de la centuria se vieron influenciados además por el ambiente oficial, que promovía una reinterpretación apologética de la historia de España, para hacer frente a los ataques de escritores extranjeros. Pero, al mismo tiempo, se dio una cierta postura crítica del pasado hispano. Los militares ilustrados participaron de este movimiento. Este trabajo se ocupa de la obra histórica del polifacético marino José de Vargas y Ponce (1760-1821), que se inscribe en esta dualidad apología-crítica. En este trabajo me ocuparé de su visión de la Marina española desde la Antigüedad y, en especial, de la Real Armada que le tocó vivir.

Palabras clave: José de Vargas y Ponce; militares; Ilustración; historia; Marina; España. siglo XVIII.

ABSTRACT: History as a scientific activity was improved by the Enlightenment in 18th century Europe. The Spanish historians of the second half of this century were also influenced by the official environment, which was promoting an apologetic reinterpretation of the Spanish history, in order to face the attacks of foreign writers. But, at the same time, there was some criticism of the Hispanic past. The military took part of this movement. This paper is studying this duality through the historical

work of the multifaceted naval officer José de Vargas y Ponce (1760-1821), a member of this historical school, through his view of Spanish Marine from the Antiquity and specially his analysis of the Spanish Navy of his time.

Key words: José de Vargas y Ponce; Military; Enlightenment; History; Spanish Navy; Spain; 18th Century.

[...] siendo este cuerpo parte tan esclarecida de la nación, tan necesaria y útil, y tan digna y acreedora por todos respetos a ser atendida; porque, siéndolo, lo será la nación misma de todas las naciones. (Vargas Ponce, 1807: 5)

Durante el siglo XVIII, la historia como ciencia recibió un gran impulso, caracterizada por un mayor rigor en sus fuentes y metodología, nuevos temas de análisis –como la economía y las costumbres–, una teoría propia, una óptica racional y una idea de progreso de la Humanidad, propia del optimismo de la Ilustración. Las obras de Giannone, Voltaire, Vico y Montesquieu en la primera mitad de la centuria desarrollaron el sentido crítico de la disciplina, que posteriormente alcanzó sus mejores frutos en los trabajos de los ilustrados de Edimburgo, como Gibbon, Hume, Smith, Ferguson, Millar y Robertson. A ellos se añadieron figuras como von Herden o el marqués de Condorcet. En el caso español, ya hubo antecedentes en el siglo XVII, de la mano de Nicolás Antonio y el marqués de Mondéjar, con su crítica a los falsos cronicones y su apuesta por estudiar las fuentes originales. Pero será en la centuria siguiente cuando se produzca un avance significativo, caracterizado por la dualidad apología-crítica de la historia de España (Álvarez Barrientos, 2005; Mestre Sanchís, 1987 y 2003).

Destacaron autores como Jerónimo Feijoo, Gregorio Mayans, Lorenzo Hervás y Panduro, José Eusebio Llano Zapata, Gaspar Melchor de Jovellanos, Jaime Villanueva, Juan Pablo Forner y Juan Francisco Masdeu. Entre ellos figuraron militares como José Cadalso, Juan Bautista Muñoz, Martín Fernández de Navarrete y Antonio de Capmany. Algunos escritores, pese a sus planteamientos poco científicos, contribuyeron a este desarrollo historiográfico, mediante la edición de fuentes manuscritas, como el padre Flores y Andrés Marcos Burriel. Muchos de ellos desarrollaron su labor en los reinados de Carlos III y Carlos IV, inscritos en aquel «tiempo bisagra» (1750-1850), entre la Ilustración y el Romanticismo, el Antiguo Régimen y la Revolución Liberal, la monarquía absoluta y la monarquía constitucional. En este período se dieron nuevos espacios de experiencia y nuevas expectativas de orden político, económico, social y cultural. Aquí nos interesa saber qué opinaban los contemporáneos sobre aquel siglo XVIII (Calderón Argelich, 2022).

En sus obras confluyen un creciente sentido nacional del pasado hispano, una pasión por el conocimiento riguroso del pasado y las aportaciones españolas a la cultura europea. En aquel análisis historiográfico subyace el debate sobre la capacidad reformista de la monarquía borbónica, aunque esta crítica no se hará visible hasta la guerra de Independencia y las Cortes de Cádiz. Por esta razón, el

discurso suele tener el citado propósito apologético. Otra característica de esta historiografía ilustrada es su afán de superación de una historia heroica, militar y aristocrática, haciendo hincapié en materias de orden civil, como agricultura, comercio, legislación, costumbres, etc.

José de Vargas y Ponce (1760-1821) se inscribe en esta corriente dual, aportando un discurso histórico muy moderno. Este «escritor con mayúsculas» era polifacético: marino, académico, poeta festivo, dramaturgo, comediante, historiador naval, geógrafo, experto en política educativa, reformista ilustrado, diputado a Cortes, un verdadero erudito e investigador (Durán López, 1997: 4).

Ha sido objeto de un amplio análisis por distintos autores, a lo largo del tiempo. En este trabajo me ocuparé de su visión de la Marina española a lo largo de los siglos y, en especial, de la Real Armada que le tocó vivir. Me basaré en dos obras fundamentales: la ya citada *Importancia de la Historia de la Marina Española* [...], publicada en 1807, de tinte apologético; y su *Elogio histórico de D. Antonio de Escaño* [...], redactado en 1816, en alabanza de su gran amigo e ilustre marino, donde su discurso es crítico, incluso demoledor, para con la institución y los gobiernos de ambos Borbones¹.

1. VARGAS Y PONCE, MARINO E HISTORIADOR

Vargas y Ponce nació en Cádiz en 1760 en el seno de una familia relacionada con la Real Armada, siendo su padre auditor de Marina en aquel departamento. Cádiz era la cabecera del monopolio del comercio hispanoamericano y sede de una gran comunidad mercantil, donde destacaban los grupos extranjeros. Nuestro personaje se benefició de este ambiente cosmopolita, dominando francés, inglés e italiano, los tres idiomas más importantes en la España de la época, además de conocer el latín. Se interesó tempranamente por la literatura y la historia, que influiría mucho en su trayectoria posterior.

Ingresó muy tarde en la Real Armada, con veintidós años, sentando plaza de guardiamarina en agosto de 1782. Tomó parte en el asalto de las baterías flotantes a Gibraltar en septiembre de ese año, siendo uno de los pocos supervivientes de este hecho de armas, y estuvo presente en el combate de cabo Espartel, al mes siguiente. En 1783 embarcó en la escuadra que se organizaba para el proyectado ataque

1. Vargas y Ponce, José de, *Elogio histórico de Dn. Antonio de Escaño, Comendador en el Orden de Santiago: Capitán General del departamento de Cartagena: Regente del Reino: Académico Honorario de la Academia de la Historia. Escrito de acuerdo de la Real Academia por su Director Dn. José de Vargas y Ponce, Capitán de Fragata*, Anno MDCCCXVI (*Real Academia de la Historia*, n.º 9-4231, Colección Vargas Ponce, vol. 58, 328 ff.). El académico y marino Quadrado y de Róo recuperó el manuscrito de Vargas y Ponce, lo rehízo a su manera y lo publicó, incluyendo varios apéndices documentales, atribuyéndose la autoría en exclusiva (Quadrado y de Róo, 1852). La obra original de Vargas y Ponce fue finalmente publicada por el también académico y marino Julio Guillén Tato (Vargas y Ponce, 1962). Utilizo esta edición moderna para mi trabajo.

a Jamaica. Con la llegada de la paz, llevó a cabo con brillantez el famoso Curso de Estudios Mayores de matemáticas en la institución naval. Durante la guerra de la Convención embarcó en la escuadra del Mediterráneo, que tomó parte en el sitio de Tolón en 1793, pero, a su regreso de la campaña, se vio obligado a retirarse a Sevilla en 1794, para recuperarse de sus problemas respiratorios. Se incorporó a la misma escuadra en 1795, pero sus dolencias pulmonares le forzaron a desembarcar en Murcia. Su salud delicada ocasionó su declaración de inutilidad para el servicio de Marina en 1796, siendo su último ascenso capitán de fragata en 1805. Sin embargo, su amor por la Real Armada fue una constante en toda su vida. Dotado de «una inteligencia superior, una educación completísima, un constante deseo de saber y una laboriosidad ejemplar» fue, antes que nada, un hombre de letras: «Vargas triunfó en sociedad; fue un referente y un modelo, un joven travieso perpetuo, en espíritu y en apariencia... un “erudito a la violeta”» (O'Donnell y Duque de Estrada, 2018: 30).

Su obra completa suma ciento cuarenta trabajos, de los cuales vio impresos en vida veintiséis. Fue un gran tertuliano, destacando en salones de su época, como el de la condesa de Montijo. La tertulia —«paradigma de encuentro y reunión social»— se desarrolló en el siglo XVIII, con características propias: centros de actividad intelectual y científica, que irán adquiriendo tintes ideológicos, de contenido político; presencia mayoritaria de grupos sociales en ascenso, pertenecientes a las élites administrativas y culturales o al empresariado; y nuevas formas de relación, basadas en la formación intelectual, el conocimiento, la experiencia y los méritos propios de sus protagonistas. Se convertirán en piezas clave de la sociabilidad de la época, dando origen a instituciones oficiales como las Reales Academias y las Sociedades Económicas de Amigos del País. Las tertulias particulares actuaron como «caja de resonancia de los graves problemas que tenía planteados el país», «bastiones de progreso», «instrumento de la política reformista del gobierno», «ata-layas privilegiadas» de la cultura y la ciencia, y «centros de irradiación de conocimientos de todo tipo» (Franco Rubio, 2004: 9-12). Vargas y Ponce se encontraba así en un medio idóneo para mostrar sus méritos intelectuales con brillantez.

Cultivó la amistad de famosos hombres de letras como Cadalso, Jovellanos, Juan Agustín Ceán Bermúdez, Nicolás de Azara y Juan Antonio de Villanueva. Durante su carrera naval trabajó con oficiales destacados, como José de Espinosa (1763-1815), Martín Fernández de Navarrete (1765-1844) y Antonio de Escaño (1750-1814). Con los dos últimos tuvo una buena amistad. Sirvió a las órdenes del gran marino José de Mazarredo (1745-1812), por el que profesó una fuerte admiración.

Formaba parte de aquel grupo de sabios marinos de la época (Lafuente y Valverde, 2003). En 1784 trabajó en la comisión del *Atlas Marítimo de España*, dirigida por su maestro Vicente Tofiño (1732-1795), encargándose de su edición en 1787-1789, así como del *Derrotero de las costas de España*, obra de Tofiño y su equipo, que vio la luz en 1787. En esa misma línea de estudios hidrográficos se encuentran dos de sus obras, publicadas esos años: *Relación del último viaje al Estrecho de Magallanes de la fragata de S. M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786* [...], impresa en 1788; y *Apéndice a la relación del viaje al*

Magallanes de la fragata de guerra Santa María de la Cabeza [...], publicada en 1793. En 1779 viajó, de forma privada, por distintas provincias españolas. Realizó además viajes por España e Italia en algunas comisiones de Marina. Sus trabajos para el *Atlas Marítimo* y el *Derrotero* le permitieron conocer otros lugares de la geografía hispana. En 1793 visitó Génova, Milán y Roma. En 1793-1794 se vio obligado, por motivos de salud, a residir en Sevilla, y en Murcia durante algunos meses de 1794-1795, donde investigó en sus archivos. Al año siguiente, aprovechó una misión oficial en Cartagena para recoger información sobre las antiguas escuadras de galeras del Mediterráneo, auxiliado por algunos colaboradores. En 1798-1799 le fue encomendada otra misión en Valencia y Cataluña, donde reunió más documentación naval. Otro encargo del ministerio le llevó a Cataluña, Aragón, Navarra y País Vasco en 1800-1803, que trajo como fruto la recopilación de otros materiales para su futura historia de la Marina. Hay diarios y anotaciones de viajes a Sevilla, Barcelona, Tarragona y Vascongadas. La preocupación de Vargas y Ponce por la geografía le llevó a redactar descripciones de distintos lugares españoles, aunque sólo pudo publicar una de ellas, *Descripciones de las islas Pitiusas y Baleares*, en 1787. Recientemente ha visto la luz pública su *Descripción de Cartagena*.

En febrero de 1786 ingresó en la Real Academia de la Historia, siendo su director en los años 1804-1807 y 1814-1816. Asimismo, fue miembro de la Real Academia de Bellas Artes, en 1789, y la Real Academia Española, en 1814. Todo ello avala su gran formación ilustrada y su integración en la élite cultural de la época. Los marinos Fernández de Navarrete y Tofiño también fueron distinguidos académicos. Perteneció también a las sociedades económicas de Madrid, Cádiz, Vascongadas, Aragón y Sevilla. Los militares, como Vargas y Ponce, se sintieron muy comprometidos con estas instituciones. En efecto, hubo siete marinos de un total de setenta y cinco socios castrenses de estas entidades: el propio Vargas Ponce, Navarrete, Mazarredo, Tofiño, Pedro González de Castejón, Luis María Salazar y Domingo Grandallana (Franco Rubio, 2004: 47-50).

La historia de la Marina fue uno de los proyectos más queridos por Vargas Ponce. En sus años juveniles leyó la *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*, del abate Raynal, publicada en 1770, en donde se criticaba el Imperio español. Ello despertó su ardor patriótico, que influyó en toda su obra histórica. Tradujo entonces *Les Six Voyages de Jean Baptiste Tavernier, Ecuyer, Baron d'Aubonne, en Turquie, en Perse, et aux Indes*, editado en 1676, para intentar establecer una comparación entre la colonización holandesa y española: «Ya tenemos al historiador en ciernes y sus razones para irrumpir en la historia» (O'Donnell y Duque de Estrada, 2018: 34).

Por aquellos años presentó su *Elogio de Felipe V* a un concurso de la Real Academia Española, premio que quedó desierto. Tuvo que esperar a 1782 para ser galardonado por la misma institución, con su *Elogio de D. Alfonso el Sabio*, siendo su primera obra impresa. También vio la luz sus *Servicios de Cádiz desde 1808 a 1816*, cuyo manuscrito había ganado un concurso convocado por el Ayuntamiento gaditano. Pero su proyecto más ambicioso fue la historia de la Marina española.

Las peripecias de Vargas y Ponce en relación a este proyecto son bien conocidas. Su discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia en 1786 ya versaba sobre este tema². Es la época del encargo a Juan Bautista Muñoz de una historia de América, en 1779. La propia Academia llevaba años ocupándose en la formación de un Corpus Diplomático español. En 1789, Vargas y Ponce hizo la propuesta oficial al secretario de Marina, Antonio Valdés (1783-1995), junto con otro proyecto sobre una colección de viajes de exploración y descubrimiento españoles³. En 1792 el jefe de escuadra José Varela y Ulloa (1739-1794) apoyó el proyecto de Vargas, aunque lo veía muy ambicioso para ser realizado por una sola persona. Estos trabajos contaban con la simpatía del entonces secretario de Estado, conde de Aranda (1792). Valdés aceptó el plan, con la condición de que Vargas y Ponce nombrase colaboradores. Así lo hizo, escogiendo a su amigo Fernández de Navarrete, Juan Sanz de Barutell (1756-1822) y otros. Tras la interrupción provocada por la guerra de la Convención (1793-1795), el proyecto se puso finalmente en marcha en 1798. Vargas y Ponce terminó pronto el capítulo dedicado a los fenicios en la Península Ibérica, aunque el texto no ha llegado hasta nosotros.

Pero nuestro autor tuvo que hacerse cargo de otras misiones. En los años 1803-1804 no pudo retomar el plan, por diferencias con el secretario de Marina, Domingo de Grandallana (1802-1806), que introdujo muchas modificaciones, desvirtuando el proyecto. Por fin, el secretario de Estado Manuel Godoy (1801-1808) amparó su idea en 1807, con motivo de la creación del Almirantazgo. Este organismo –en teoría, el máximo aglutinador de la Marina en materia estratégica, logística y operacional– había sido una aspiración de ilustres marinos como Valdés y Mazarredo, a imitación de Gran Bretaña⁴. Vargas y Ponce publica entonces su libro *Importancia de la Historia de la Marina Española* [...].

2. PROPÓSITO Y PLAN DE LA OBRA

Después del tratado de Utrecht, en 1713, tienen lugar muchos ataques extranjeros a la cultura española, una verdadera campaña de desprestigio, por intereses estratégicos. Los propios viajeros y científicos foráneos colaboran en esta imagen

2. Vargas y Ponce, José de, *Discurso leído en la recepción de la Real Academia de la Historia para probar la importancia de la Historia de la Marina y que sólo puede escribirla un marino*, Madrid, 24-II-1786 (*Real Academia de la Historia*, n.º 9-4224 (5), Colección Vargas Ponce, vol. 51).

3. Vargas y Ponce, José de, *Plan para escribir la Historia de la Marina Española y Propuesta de una Colección de Viajes Españoles*, ambas presentadas en Madrid, el 7-II-1789 (*Biblioteca del Museo Naval-Madrid*, n.º 1742, Colección Guillén, vol. DXLV, ff. 2-12).

4. El Almirantazgo de 1807 estaba formado por los tenientes generales Ignacio María de Álava, Antonio de Escaño y Justo Salcedo; el intendente Salazar, y los capitanes de navío José de Espinosa –secretario–, Fernández de Navarrete –contador– y Manuel Sixto de Espinosa –tesorero–. Las ausencias de Valdés, promotor de esta institución, o del mismo Mazarredo eran significativas. Ambos eran críticos con la política de Godoy.

distorsionada y anticuada de España, un fenómeno que se acelera con la Revolución francesa. Se produce entonces una reacción defensiva en España. Los historiadores hispanos tuvieron siempre como referencia lo escrito sobre el pasado español en Europa, a modo de espejo. Buscaron entonces una reinterpretación de aquella imagen, así como una valoración positiva de la aportación hispana a la construcción de Europa, una historia nacional. Pero su relato es dual: apología de la nación, al servicio de la Corona, por un lado; y crítica a los males de la monarquía hispánica, por otro. La apología era necesaria para aquellos que pretendían un cargo o un favor del rey. Por otro lado, la crítica no poseía un carácter científico en exclusividad, la búsqueda de la verdad, pues encerraba a menudo un desacuerdo con la política gubernamental o la decepción por el rechazo del gobierno a un proyecto cultural concreto.

La historia apologética se consideraba el verdadero factor de integración patriótica en la Europa de las monarquías absolutas. En el plano del sentimiento, este factor se convirtió en la versión del patriotismo del siglo XVIII. En el caso hispano, hubo un discurso sobre lo español. Nación, patria, estado, país, reino y monarquía se usaron como sinónimos en esa época, aunque cada vez más se utilizaba el término de nación. Estos conceptos encerraban lealtades jurisdiccionales y confesionalidad católica, pero siempre bajo la égida del rey, fuente de toda soberanía (Calderón Argelich, 2022: 30). Ya en la primera mitad de la centuria, el mismo programa iconográfico que se inauguró en la decoración del Palacio Real ensalzaba esta visión mítica, había puesto el acento en los hechos de armas y el catolicismo: Numancia, las Navas de Tolosa, Pelayo, el apóstol Santiago, la conquista de América, san Isidro, la Virgen del Pilar, la Inmaculada, los Reyes Católicos... A lo largo del siglo, el estudio de la numismática, los alfabetos antiguos, las excavaciones arqueológicas, el redescubrimiento del Al-Andalus, las ediciones de fuentes y los viajeros hispanos contribuyeron a la construcción de esta nueva imagen.

Ya vimos en el apartado anterior cómo Vargas y Ponce se sumerge en aquella corriente apologética, desde muy joven. En su libro de 1807 muestra el valor de la historia como maestra de la vida (Vargas y Ponce, 1807: 2-3)⁵:

La historia, esta experiencia anticipada, este tesoro de ejemplos y escarmientos [...] es uno de los puntos de reunión donde todos los hombres se hermanan, donde todos se buscan, adonde todos deben convenir para hacerse partícipes del depósito de todo lo que ha sido; lo perfecto para su imitación, lo defectuoso para su enmienda, lo errado para el abandono.

Como algunos marinos y políticos que le precedieron –marqués de la Ensenada, Julián de Arriaga, Pedro González de Castejón, Valdés, el conde de Florida-Blanca, Mazarredo y Escaño–, destaca la importancia de la Marina para su país, por su situación geográfica, perímetro costero e imperio ultramarino (13). Resalta

5. En adelante, se pondrán las páginas de su libro en el texto, entre paréntesis.

el papel de las talasocracias en la historia: «El imperio de los mares lleva en pos de sí los continentes» (11). Como Mazarredo y Escaño, elogia al Reino Unido y el apoyo continuado a su *Royal Navy*, lo que ha traído consigo la superioridad marítima sobre toda Europa (13).

Defiende los logros de la Marina española, contra «las calumnias atroces, las falsedades clásicas, las ignorancias maliciosas» de la historiografía naval extranjera (47), a las que califica de «soporoso fastidio» (64). Critica también el «profundo silencio de nuestros propios historiadores» frente a estos ataques (47). Como buen ilustrado, su finalidad es educativa (67):

[...] la historia de nuestra Marina hallará en ella el español estos fastos de que carece la patria, vindicadas y restituidas muchas glorias que le pertenecen; y el marino una historia útil que verdaderamente le aleccione, de que saque frutos; y, satisfaciendo a unos y otros, decore a toda la nación.

Insiste en la formación histórica del guardiamarina. Afirma que en su historia de la Marina éste podrá encontrar un modelo de oficial a imitar y superar, aparte de conocer las distintas circunstancias de toda guerra naval (53). En la Real Armada el interés por la educación se plasmaba en las tres academias de Guardiamarinas, el Colegio de Cirugía o el Observatorio Astronómico de Cádiz, el proyecto de una Biblioteca-Museo de Marina en la Isla de León –actual San Fernando– y el ya citado Curso de Estudios Mayores de matemáticas sublimes. El ciclo de expediciones científicas fue asimismo un laboratorio de formación para la oficialidad. La obsesión de Vargas y Ponce por la enseñanza se manifiesta en otros trabajos suyos (Martínez Navarro, 1990a y 1990b; y Mercader Riba, 1975). Cuando se refiere a la ausencia de fastos navales que celebrar, hay que recordar que publica este proyecto histórico después de las derrotas españolas del cabo de San Vicente, en 1797, y Trafalgar, en 1805.

El autor apuesta por el relato cronológico de la Marina española. Se remonta a la Antigüedad clásica, con la fundación fenicia de Gades, seguida por la llegada de griegos, cartagineses y romanos. Desde el principio habla de navegaciones andaluzas o gaditanas en el Mediterráneo y el Atlántico, dando así importancia al protagonismo hispano. Sigue el tópico del oscurantismo medieval, salvo el elogio al rey Alfonso X el Sabio. No olvidemos que escribió un ensayo sobre este monarca. Sin embargo, valora algunos avances científicos árabes, como la brújula. Elogia las exploraciones y los descubrimientos en la Baja Edad Media e inicios de la Edad Moderna por castellanos, aragoneses, mallorquines y portugueses. Para el historiador Vargas y Ponce, el momento feliz de la Marina hispana lo constituyeron los siglos XVI y XVII. Considera la unión de las coronas de Castilla y Aragón y sus marinas en 1479 como un verdadero hito histórico (28): «Ésta es la época en que la Marina española que se formó de ellas remontó el vuelo de su gloria a esfera tan superior que no la ha alcanzado ninguna otra».

Pretende estudiar los viajes de Colón, Núñez de Balboa, Magallanes, Elcano y otros navegantes en el Atlántico y el Pacífico. Según Vargas y Ponce, el

descubrimiento, la conquista y la colonización de nuevas tierras dieron origen a lo que llamamos hoy la primera globalización (30):

[...] revolución única, que con un trastorno sin ejemplar mudó la faz del universo, varió la constitución del orbe, alteró las leyes, los usos, las opiniones, el comercio, el poder, la salud, las virtudes y los vicios de los hombres y de las naciones [...] Entonces fue cuando los entes divididos por el diámetro del globo se unieron con nuevos vínculos, nuevas relaciones, nuevas necesidades; y entonces cuando, desde el reducido lapón a los membrudos patagones, el género humano, componiendo una sola sociedad, se socorrió recíprocamente [...] y la ciencia de los astros, las geografía y la política mudaban de ocupación, de límites y de semblante.

Durante los siglos XVI y XVII la Marina hispana estaba separada en dos cuerpos, que atendían, de forma diferenciada, las vertientes mediterránea y atlántica. El discurso de Vargas y Ponce se vuelve entusiasta al describir las hazañas de los marinos hispanos en el Mediterráneo, su lucha contra el corso norteafricano y el Imperio otomano, con mención expresa a la victoria de Lepanto. Asimismo, los «héroes del Atlántico» llevan adelante el sistema de las flotas y galeones de América, el poblamiento del Nuevo Mundo y las pesquerías (35). Se menciona la exitosa campaña de las Azores por el almirante Álvaro de Bazán en 1582. Sin embargo, en su afán por difundir la verdad histórica, pretende hablar en su futuro libro del precio pagado por la Marina en el cumplimiento de sus funciones, como la Gran Armada de 1588.

Se extiende sobre el salto experimentado con la llegada de los Borbones, que «hallaron como aniquiladas ambas Marinas españolas», dándole al organismo naval la unidad y organización necesarias (45-46). No falta a la verdad con este discurso, pero es obvio que pretende halagar a sus protectores, el rey Carlos IV y al secretario de Estado Godoy. Su proyecto de historia naval es un verdadero discurso político.

El *ethos* heroico vuelve a repetirse, al cantar las hazañas de la Real Armada en las conquistas de Italia y Orán, en 1733-1735 y 1732 respectivamente; la defensa de Cartagena de Indias en 1741, o el excelente comportamiento hispano en el combate del cabo Sicié, en 1744. Lo mismo hace con algunos marinos que destacaron en aquella centuria (47): «[...] [allí] se formaron los Navarros, los Lezos, los Velascos, los González, como los Churrucas y Galianos, por cuyo glorioso y reciente sacrificio vertemos lágrimas todavía»⁶. Vargas y Ponce pasa así de puntillas sobre la derrota de Trafalgar, para no perder la protección de Godoy, que había recibido críticas por su responsabilidad en este hecho de armas. Sorprende que no cite a Federico Gravina (1756-1806), jefe de la escuadra española en dicho

6. Se refiere al jefe de escuadra Juan José Navarro (1687-1772) –que mandó la escuadra española en el combate del cabo Sicié en 1744–, el teniente general Blas de Lezo (1689-1741) –vencedor en la defensa de Cartagena de Indias en 1741–, el capitán de navío Luis Vicente de Velasco (1711-1762) –muerto en la defensa de La Habana– y los brigadieres Damián Cosme Churruca (1761-1805) o Dionisio Alcalá Galiano (1760-1805) –que murieron durante el combate de Trafalgar–.

combate, que murió a consecuencia de una herida recibida en la lucha. Veremos más adelante las razones que le impulsaron a orillarlo.

En otro lugar insiste en los logros alcanzados por la Marina, con la nueva dinastía (83):

El último discurso presentará una perspectiva mucho más vistosa en la restauración de la Real Armada, en la multiplicación de los astilleros, en la formación de los departamentos, en la creación de los cuerpos militares, en la fundación de las academias y observatorios, en la erección de estudios sublimes y de bibliotecas y depósito hidrográfico; en los viajes de instrucción y puramente marino-literarios, ora para formar el Atlas completo de las costas de España, ora para reconocer y situar las vastísimas de América; y así en las restantes ramas científicas y militares, de economía y gobierno, que se han erigido o mejorado, que se adoptan y fomentan hasta la suspirada erección del Almirantazgo.

3. TEMÁTICA, METODOLOGÍA, FUENTES Y AUTORÍA

En su proyecto hace hincapié en los logros de la Marina ilustrada. Según Vargas y Ponce, se estaba llegando a la perfección en la construcción naval, citando navíos como el *Príncipe de Asturias*, de tres puentes. Construido en 1794, fue el buque insignia de Gravina en Trafalgar, siendo considerado uno de los mejores en la Europa de su tiempo. Alaba el crecimiento extraordinario de la flota, con casi 100 navíos de línea, más de 30.000 marineros y 1.500 oficiales en 1795. Pero exagera la cifra de navíos. Según otras informaciones, en 1789 reunía un máximo de 76 navíos, y en 1805, poco antes de Trafalgar, 49 navíos. Este descenso se debía a diversas causas: pérdidas bélicas y accidentales, retiro de buques viejos o cesión de buques a la Marina francesa. Pero fue mucho más importante la crisis de la Real Hacienda, que imposibilitó la construcción de nuevos navíos, a partir de 1798 (Rodríguez González, 2004).

Se incluye en los logros alcanzados por el reformismo borbónico la aplicación de los avances tecnológicos: arsenales, artillería, instrumentos náuticos, pilotaje, hidrografía, estimación de la longitud o lanchas cañoneras. Pretende estudiar las mejoras en el sistema de gobierno, la economía y las ordenanzas navales. Ya vimos que Vargas y Ponce había trabajado en el equipo que, a las órdenes de Mazarredo, había confeccionado las ordenanzas de 1793. Los adelantos de la Real Armada cumplieron una función disuasoria en la esfera internacional, pues «fijaban la atención de Europa y dictaron leyes al tirano de los mares», en referencia directa a Gran Bretaña (91).

Afirma que va a estudiar también la maniobra y la táctica. Sin embargo, a diferencia de lo dicho en relación a períodos anteriores, no cita los éxitos estratégicos, operacionales y tácticos de la Real Armada durante las guerras de Independencia de los Estados Unidos (1779-1783), la Convención francesa (1793-1795) y el conflicto con Gran Bretaña durante el período 1796-1805.

El método elegido es avanzado para su época. En primer lugar, aplicará una «crítica severa e imparcial, alma de la historia [...] porque en este siglo de las luces

queremos que la historia de la Marina sea otra cosa que un catálogo de glorias estériles y desastres ininteligibles» (64). Según sus palabras, se trata de una «historia filosófica»⁷. Vargas y Ponce sigue así la moda del buen gusto de su época, un proyecto europeo común, donde, siguiendo a Jovellanos, se insiste en la «exactitud del juicio, el fino y delicado discernimiento [...] el tacto de nuestra razón» (Álvarez Barrientos, 2005: 139). Apuesta por descubrir la verdad: «no disimular defectos propios y hacer justicia a los aciertos enemigos» (96). Mazarredo y Escaño ponían igualmente el acento en esta visión realista de la guerra naval de su tiempo y la superioridad de la *Royal Navy* (Guimerá, 2008). El proyecto de Vargas y Ponce encierra otra originalidad, al pretender enlazar con la historia nacional, pues el adelantamiento de la Marina española influye en el sistema político (68). Afirma que su proyecto se diferencia de la historia de otras marinas europeas e incluso de la *Royal Navy*, donde hay un exceso de documentación transcrita (84-85).

La modernidad de su trabajo es patente también en su deseo de sacar partido a las fuentes originales, custodiadas en diferentes archivos españoles, con abundantes manuscritos, cartas náuticas y atlas marítimos (100). Junto a los citados viajes y comisiones de Marina, buscaba sacar partido de la recogida de documentación naval de los siglos XVI-XVIII en los archivos públicos y privados españoles, proyecto iniciado en 1789, a instancias del sabio marino José Mendoza y Ríos (1761-1816). En esa fecha el secretario de Marina Valdés había encomendado esta labor a Fernández de Navarrete, una empresa histórica y monumental de gran amplitud: recopilar información histórica, científica y técnica que sirviese para las expediciones científicas y proyectos en marcha, además de la exaltación de la Marina española, frente a aquellas campañas denigratorias en el extranjero (Jubelin, 2021). Vargas y Ponce trabajó en este equipo. Pero fue interrumpida esta labor en 1793 por la guerra de la Convención y luego cancelada por la salida de Valdés del ministerio, en 1795. En 1798 se puso en marcha una segunda comisión. Confiada a Juan Sanz de Barutell (1756-1822), recopiló la documentación naval existente en el Archivo de la Corona de Aragón y el Archivo General de Simancas, hasta 1806.

Así, Vargas y Ponce se benefició de una gran colección manuscrita, recopilada durante muchos años. También concedió importancia a los archivos privados. Entre otros fondos documentales trabajó en los manuscritos familiares del primer conde de Buelna, Pedro Niño (1378-1453), y el marqués de la Victoria, Juan José Navarro (1687-1772), cuyas biografías vería publicadas, en 1807-1808.

Defiende en su proyecto que el autor debe ser un oficial de Marina, dado su formación técnica y su experiencia profesional. Por un lado, «la práctica marinera no es hija de un solo viaje» (58). Por otro, un marino culto es conocedor de la complejidad de todo organismo naval, así como la guerra en el mar y la navegación

7. Según la definición actual, la filosofía es «un conjunto de saberes que busca establecer, de manera racional, los principios más generales que organizan y orientan el conocimiento de la realidad». *Diccionario de la Real Academia Española*, acepción primera [https://dle.rae.es].

a lo largo de la historia. Cita los viajes alrededor del globo por Elcano y Francis Drake, que sólo pueden ser entendidos por un marino que conozca la época, los medios con que contaron, los riesgos que asumieron y el beneficio de sus empresas para el adelantamiento de la náutica (61). Por supuesto, se está ofreciendo como la persona más adecuada para esta magna obra.

Vargas y Ponce se hace eco de las opiniones de sus compañeros de profesión sobre la difícil carrera de un marino. Pocos años antes, el propio Churruca se lamentaba de las dificultades de un combate naval en la época que le tocó vivir, pues se reunían múltiples factores que podían neutralizar los esfuerzos de un jefe: el tamaño de los buques, la naturaleza de ciertos medios mecánicos, los problemas inherentes a la maniobra, la ventajosa posición de uno de los contendientes y sus movimientos, los destrozos de la artillería enemiga o la imposibilidad de operar sin viento y sin aparejo (Ortega-del-Cerro, 2018: 259). Churruca debía tener en mente el combate del cabo de San Vicente, al emitir estas opiniones. Durante este hecho de armas, la retaguardia española no pudo ir con premura en ayuda del centro de la escuadra por aquellas razones. Años después, en su *Elogio histórico de D. Antonio de Escaño* [...] de 1816, Vargas y Ponce se lamentaría de que a un oficial de Marina se le exigía saber de todo: náutica; construcción naval; mando de una unidad de guerra; destreza en la maniobra, para hacer frente a los riesgos del mar y el combate; etc. (Vargas y Ponce, 1962: 11, 13 y 16-17).

4. UNA VISIÓN DE LA REAL ARMADA (1816)

Sin embargo, una vez aprobado el plan por Godoy, Vargas y Ponce «se va por las ramas» (O'Donnell y Duque de Estrada, 2018: 45). Elabora un cronicón de hechos navales, que le sirviese de guía para su obra. Pero se embarca en la traducción de *Histoire générale de la Marine*, de Jean-Baptiste Torché de Boismélé (1744-1758), que estimaba un modelo a seguir, terminándola en 1810, aunque nunca se publicó. Además, da comienzo a una serie de excelentes biografías de marinos ilustres, una verdadera trampa para un historiador general de la Marina, «que, dado su número pensado inicialmente y el tiempo que requieren, resultaba impensable que la obra completa se pudiera terminar ni en varias vidas, por lo que dejaría inacabadas algunas» (O'Donnell y Duque de Estrada, 2018: 45). Sólo se publicaron las citadas biografías de Pedro Niño y el marqués de la Victoria. Entre sus manuscritos existen apuntes y biografías sobre su contemporáneo Vicente Tofiño y algunos marinos de los siglos XV y XVI: Colón, Pedro Navarro, Hugo de Moncada, marqués de Moya, Miguel Oquendo, Bazán y Elcano.

Hay que tener en cuenta que el año 1807, fecha de redacción de este proyecto historiográfico, se inscribía en un período de decadencia acelerada de la Real Armada. Iniciada en 1795, es el reflejo de una crisis general de la monarquía de Carlos IV, de carácter político, hacendístico, económico, militar y poblacional, bien conocidas. En ese contexto todo indica que Vargas y Ponce pretendía ofrecer en su historia una

imagen positiva del organismo naval, como consuelo ante aquellas circunstancias difíciles o como expresión de su deseo de reforma. Es un texto más político que historiográfico. La creación del Almirantazgo ese año de 1807 había despertado esperanzas en la oficialidad, que estaba sufriendo las duras consecuencias de la crisis. Pero el Almirantazgo fue un verdadero fiasco. Sus miembros sólo tenían voto consultivo. Godoy no se preocupó de llevar adelante las necesarias reformas que demandaba la Marina⁸. Más aún, Vargas y Ponce fue testigo de la gravitación indirecta de España hacia la Francia revolucionaria y napoleónica, que había traído consigo las derrotas del cabo de San Vicente y Trafalgar, entre otros males.

Durante la invasión francesa, Vargas y Ponce colaboró con el gobierno josefino, pero no se implicó de lleno. En 1810 el ministro de Marina de José Bonaparte, su antiguo jefe Mazarredo, le exigió entonces la entrega de todos los documentos que había recopilado en las décadas anteriores. Nuestro personaje se negó a ello. Esta actitud significó el fin del proyecto de historia de la Marina española con el apoyo gubernamental. Aunque durante los años 1813-1814 llevó a cabo otra campaña archivística en Sevilla para sus biografías de marinos ilustres, su magna obra nunca llegó a puerto: «Hay que achacar este fracaso al planteamiento demasiado vasto de la investigación, imposible de llevar a cabo en un país y una época como la España de principios del siglo XIX» (Durán y López, 1997: 69).

Sin embargo, nos dejó una valoración de la Real Armada de su tiempo en su *Elogio histórico de D. Antonio de Escaño* [...]. Escrito en 1816, una vez acabada la guerra de la Independencia, refleja muy bien el pesimismo esgrimido en ese momento por otros marinos de su generación. El marco temporal de su redacción era también muy difícil. La guerra había representado una catástrofe para España. Ahora, antiguos ilustrados como Furner o Capmany se habían reconvertido al liberalismo, y criticaban los gobiernos de Carlos IV, considerando que se habían cometido demasiados errores. Para conservadores, ilustrados, afrancesados y liberales el futuro se presentaba incierto (Calderón Argelich, 2022). Desde el punto de vista naval, el conflicto bélico había representado la crisis final de la Real Armada, pues, aunque se utilizaron fragatas y buques menores para operaciones concretas, el personal y el material móvil fueron destinados a campañas terrestres. Más grave aún, la ausencia crónica de numerario impidió la operatividad de gran parte de la flota. Esto último llevó consigo, a corto plazo, la destrucción de aquellos portentosos navíos de línea, por falta de mantenimiento. Se asistió además al relevo generacional, con el fallecimiento de los tenientes generales Mazarredo, Escaño, Ignacio María de Álava y otros destacados jefes. Era toda una ruptura con el siglo anterior.

La represión absolutista después de la guerra ensombreció aún más el panorama vital de Vargas y Ponce, ahora transformado en convencido liberal. La muerte de su gran amigo Escaño en 1814 le hizo coger la pluma para escribir sobre su

8. Según Julio Guillén Tato, el Almirantazgo «en realidad, se creó para que Godoy pudiese gozar personalmente los pingües derechos y rentas que llevaba anejo» (Vargas y Ponze, 1962: 72).

vida y obra, por encargo de la Real Academia de la Historia. Sacó partido de los numerosos manuscritos del propio Escaño, su conocimiento personal del amigo y el entorno profesional. Terminó su trabajo dos años más tarde. Su discurso fue muy elogioso hacia su compañero de armas, pero no respiraba ecuanimidad a la hora de valorar algunos aspectos de la Real Armada. Había pasado de la apología a la crítica, incluso a la detracción.

Veamos, en primer lugar, su visión positiva del organismo naval. Alaba al secretario de Marina, Pedro González Castejón (1776-1783), que instituye el reglamento de arsenales en 1776, quitando sus atribuciones en este ramo a los intendentes, lo que redundaba en una mejor organización de estas instalaciones, de gran valor estratégico (Vargas y Ponce, 1962: 24)⁹. Destaca el nivel de perfección a que llega la construcción naval española. Pone el ejemplo del ingeniero José Romero Landa, que desde 1784 construye una serie de navíos de 74 cañones, a partir de un prototipo –el navío *San Ildefonso*–, un sistema que sería muy valorado a nivel internacional (23). Esta excelencia es refrendada esos años por la construcción de una serie de ocho navíos de tres puentes y 112 cañones, considerados como los mejores de su clase en la Europa del siglo XVIII. Entre ellos se encuentran el citado navío *Príncipe de Asturias* y el navío *Santa Ana*, terminado en 1784. La gran calidad de ambos buques había permitido su supervivencia al combate de Trafalgar y el temporal posterior, entre otros factores.

Cuando Escaño se convierte en ayudante de la Mayoría General de la escuadra española –el actual Estado Mayor– durante las campañas del Canal de la Mancha en 1779 y 1781 y el Estrecho en 1782, Vargas y Ponce valora mucho su cooperación con el mayor general, el propio Mazarredo, un binomio que introduce el orden y la disciplina en toda la escuadra (20-21):

El deporte de ambos atrajo la juventud que [...] se propuso a porfía seguir e imitar modelos tan superiores. Desde esta época no cesó de brillar y brilla todavía aquella multitud de Oficiales de Marina que [...] han fijado la atención de la suya y de todas las Marinas de su nación y de toda Europa.

En esa línea, cita el buen comportamiento de Mazarredo y Escaño en el combate del cabo Espartel, en 1782, donde la escuadra combinada hispano-francesa se enfrentó a una británica. Resalta el liderazgo de ambos en la escuadra del Mediterráneo en 1795 y la escuadra del Océano durante el período 1797-1802 (21, 40-42 y 49-59). Valora las citadas ordenanzas navales de 1793, donde Escaño se encarga del tratado 3.º, título 1.º, sobre el capitán comandante de embarcación, considerado un trabajo modélico por Vargas y Ponce (28).

Hace patente su admiración por el gran científico Jorge Juan (1713-1773) y tiene palabras de encomio hacia Manuel Travieso, subinspector de arsenales en Cartagena en los años 1780 (11 y 25). Deja en buen lugar a los comandantes Casa

9. En adelante, cito la página del libro en el texto, entre paréntesis.

Tilly, Gastón de Iriarte y Lastarria y Sendargorta, todos jefes de Escaño (13). Alaba la buena actuación de Escaño, como capitán de bandera en el navío *Príncipe de Asturias*, así como de su jefe, el teniente general Juan Joaquín Moreno (1735-1812), durante el combate del cabo de San Vicente, en 1797. Como es sabido, el almirante Jervis captura cuatro navíos españoles en ese hecho de armas, mediante un ataque sorpresivo a la escuadra del teniente general José de Córdoba. El liderazgo de Escaño, apoyado por Moreno, impide que la derrota española fuese mayor (45-48). Ensalza también al teniente general Federico Gravina, que en 1802 consigue del rey el merecido ascenso de Escaño a jefe de escuadra (61-62).

Pero, en general, su crítica a la Real Armada es demoledora. Coincide con Mazarredo y Escaño en la escasez de marinería, verdadero talón de Aquiles del organismo naval: «Nación sin agricultura ni industria, no puede ser populosa, y las sobras de la población es lo que mantiene pujante una Marina, sin menoscabo de la sociedad» (18-19). Veamos este asunto más detenidamente (Guimerá, 2005).

Desde 1717 toda una legislación, heredera del siglo anterior, se había puesto en marcha en la Real Armada para desarrollar la denominada Matrícula de Mar. Como en Francia, consistía en un registro obligatorio de marineros, patrones, pescadores, calafates, carpinteros y otros oficios de ribera en los tres departamentos marítimos: Cádiz, Ferrol y Cartagena. Estos matriculados debían servir al rey en determinadas campañas navales y no poder ausentarse de España sin licencia. A cambio, se les prometía la exención del servicio militar y el monopolio de las actividades marítimas: comercio con Europa, América y Marruecos; cabotaje; pesca; correo marítimo; patronos de embarcaciones; etc. Estaban amparados por el fuero militar. Incluso se les dotó de unos distintivos honoríficos en 1786.

Pero el servicio en la Real Armada no era apetecible. Por la falta de vestimenta, la alimentación defectuosa, la mala higiene, las enfermedades a bordo, la disciplina rigurosa, los riesgos de la navegación y el combate. La picaresca hizo acto de presencia. En consecuencia, la pesca y el comercio no fueron monopolios de los matriculados que, sin embargo, cargaban con el servicio de la Marina. Cuando estallaba una guerra, las actividades marítimas se ejercían por gentes que no eran de mar, incluso por aquellos marineros que habían burlado la Matrícula. Los navíos de la Carrera de Indias, por ejemplo, abusaron del permiso real para tomar marineros no matriculados en determinada proporción. Por otra parte, las dificultades hacendísticas de finales del siglo XVIII perjudicaron a la larga la credibilidad del sistema, pues la paga de los sueldos de la marinería, patrones y maestranza de arsenales no se llevaron a efecto, salvo algún momento determinado. La desertión de los matriculados estaba a la orden del día, que llegaron a abandonar los buques del comercio en los mismos puertos americanos. Los pilotos y contramaestres, por ejemplo, intentaron por todos los medios eludir sus obligaciones militares, dado el desequilibrio entre sueldos y responsabilidades a bordo de los buques de guerra en relación a las naves mercantes, amén de una disciplina muy dura.

Los resultados de la Matrícula de Mar habían sido aparentemente exitosos, creciendo extraordinariamente durante el período del denominado Comercio Libre

con América (1778-1792). Las estadísticas de los años 1785-1787 nos ofrecen el siguiente panorama: 4.324 patrones, 34.549 marineros hábiles –artilleros, marineros y grumetes–, 12.410 marineros inhábiles –jubilados y propiamente inválidos–, a las que se sumaban 402 oficiales de mar –pilotos, contra maestres y guardianes, respectivamente– y 3.286 muchachos o pajes, que hacían un total de 54.971 matriculados (Vázquez Lijó, 2007: 558). Pero la clave estaba en los marineros hábiles. En un informe de 1789, se contabilizaban 32.100 marineros hábiles. Se necesitaban 39.600 de ellos para la flota existente en ese momento –73 navíos, 45 fragatas, 68 buques menores–, arrojando así un déficit de 7.500 individuos. En estos cálculos no se tenían en cuenta las bajas por desertión o mortandad durante el servicio. Aun así, la matrícula no cubría las necesidades mínimas. Por otra parte, si se hacía uso de la totalidad de los marineros hábiles en caso de conflicto, no habría gente disponible para el comercio y la pesca, que estaría en manos de los no matriculados. Además, no se podría contar con gente de reemplazo al año siguiente.

Vargas y Ponce coincide pues con Mazarredo y Escaño en que la economía marítima española no daba para más. La regeneración de los hombres de mar debía ser pues una prioridad de la Monarquía. Mazarredo recomendaba la abolición de todo privilegio en la pesca, la potenciación del cabotaje nacional y el aumento de la navegación de altura, que a su vez dependía de los frutos exportables, las fábricas y demás industrias activas de la nación. Escaño también ponía en relación la estructura socioeconómica española con el auge de la marinería, poniendo en conjunción varios factores: extensión y asentamientos costeros, navegación mercantil, comercio, agricultura, manufactura y población. Sin un buen sistema que integre estas variables no puede existir una marinería abundante y experimentada, que esté interesada en el servicio al rey.

Las cifras hablan por sí solas. Hacia 1800, la marina mercante española –de cabotaje y ultramarina– alcanzaba sólo las 176.000 toneladas. En otras palabras, representa diez veces menos que Gran Bretaña, cinco veces menos que Francia y Holanda, así como la mitad que los estados italianos y Dinamarca, estos últimos especializados en el comercio neutral (Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, 1975: 193 y 199-203)¹⁰.

En relación a la tripulación embarcada durante la guerra de la Convención (1793-1795), Vargas y Ponce coincide con Mazarredo en que la utilización de hombres de leva o sentenciados a bajeles trajo consigo epidemias de tifus y la muerte de miles de ellos (51). Denuncia que en la década anterior a Trafalgar el gobierno de Carlos IV no hubiese librado los dineros comprometidos a la Real Armada, que repercutió en la falta de pago de sueldos a su personal. Alaba entonces la entereza de Escaño al pedir a Godoy el pago de los atrasos de aquellos marineros que ya había reclutado para la campaña de 1805 (62-64). El propio Escaño, en el citado

10. Se refiere al tonelaje de capacidad (*arqueo*) del buque, medido en toneles. Un tonel equivalía a dos pipas de vino o agua: 1,946 metros cúbicos.

plan de reforma de la Marina, redactado en 1807, defendía el cuidado extremo de la clase de marinería¹¹. Una vez fondeada la escuadra combinada hispano-francesa en Cádiz durante el verano de 1805, Vargas y Ponce menciona el escaso entrenamiento de la marinería española, en contraste con la tripulación de la escuadra británica, que se había curtido en el bloqueo de los puertos enemigos durante más de una década (66). Por ello, la oficialidad española demostró su conocimiento exacto de las posibilidades reales de la Escuadra Combinada en un enfrentamiento con Nelson durante la famosa junta del 8 de octubre, en aguas de Cádiz. Escaño, con plena autoridad en la materia, se opuso a la salida, basándose en varias consideraciones, entre ellas la distinta capacidad de maniobra de los contendientes.

Por otra parte, Vargas y Ponce deja patente su frustración, descalificando a los distintos gobiernos de Carlos IV, con sus todopoderosos ministros. Arremete especialmente contra Godoy –a quien había dedicado su proyecto de historia naval en 1807–, descalificando ahora toda su acción política (Vargas y Ponce, 1962: 60-61, 72-73 y 108). Sabemos que la gestión del favorito tuvo también sus aciertos (La Parra, 2002). Critica el nepotismo que reinaba entonces en la Marina, poniendo como ejemplo al ministro Antonio Valdés (1783-1795), quien no promocionó al propio Escaño a capitán de navío en 1786, cuando lo merecía sobradamente. Aquel incidente había indignado a todos los oficiales que lo conocían (29-30). Vargas y Ponce defiende aquí el sistema mixto de promoción británico, que combinaba bien la antigüedad con el mérito, a diferencia de España, donde imperaba la cercanía al poder para el ascenso (29-30). El propio Escaño es crítico con esta situación, denunciando en 1807 el favor, la intriga o el acaparamiento de mandos y destinos por determinados sujetos poderosos de la Real Armada (Guimerá, 2008: 327).

Vargas y Ponce descalifica asimismo a los secretarios de Marina que suceden a Valdés, entre 1795 y 1805: Pedro Varela y Ulloa (1795-1796); Juan de Lángara y Huarte (1796-1799); Antonio Cornel y Ferraz (1799-1801); José Antonio Caballero (1801-1802); y Domingo Pérez de Grandallana (1802-1806). Acusa a Varela de ser enemigo mortal de Mazarredo, a quien destituye del mando de la escuadra del Mediterráneo en 1796 (43). A Lángara lo considera un ministro irresoluto (43). Caballero, gran representante del conservadurismo español, es el artífice del destierro del propio Mazarredo a Pamplona en 1801 (60). Los calificativos que Vargas y Ponce lanza también contra Grandallana –un ministro que llevó a cabo alguna actuación acertada– son terribles, tachándole de «duro», «inflexible», «presuntuoso» e «ignorante», que cuando su «genio maléfico pudo extender sus negras alas nada dejó intacto, nada sin padecer» (60-61). Coincide así con el propio Valdés en su crítica a la gestión de los ministros Varela y Lángara, o del propio Churrua, que emite unos juicios muy negativos sobre Grandallana.

11. Escaño, Antonio de, *Ideas del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño sobre un plan de reforma para la marina militar de España..... publicalas... teniente de navío de la Armada Nacional, D. Manuel del Castillo y Castro*, Cádiz, 1820, pp. 41-44 (Guimerá, 2008).

Pero, en otros casos, se deja llevar por la pasión. Ya vimos su crítica al ministro Valdés por no haber desarrollado la marinería, tan vital para la Real Armada. Su opinión es tajante: «Aumentó los buques [de guerra], cuando debía ocuparse todo en dar alas al comercio, a la pesca, al cabotaje, a que menos navíos [de guerra] navegasen mucho más» (42-43). No es justo con el secretario de Marina, pues Valdés tuvo diversas actuaciones reformistas, relacionadas con los asuntos marítimos. Además, realizó una buena labor en la Junta de Estado (1787-1792), promoviendo una legislación para mejorar el comercio colonial (Guimerá, 2001, 2012, 2014 y 2015). En relación a la Real Armada, Valdés continuó la labor de sus predecesores en el ministerio, pero a un ritmo mayor, llevando a la Marina a su cénit en esta centuria. Durante el período 1788-1792 la financiación naval representaba ya el 41 % de las consignaciones del Estado a las fuerzas armadas –Ejército y Marina–, cifra que no se repetiría después. La evolución de los gastos navales durante el siglo XVIII nos muestra que durante el mandato de Valdés la Real Armada contó con más recursos que nunca: tomando como base 100 la media de 1770-1774, se observa un incremento del 179,6 % en 1783-1787, 190,4 % en 1788-1792 y 230,5 % en 1793-1795, aunque las dos últimas cifras están influenciadas por el conflicto de Nootka de 1790 y la guerra de la Convención en 1793-1795. Todo ello se hizo bajo un riguroso control del gasto. Hubo además numerosas propuestas de Valdés para mejorar los sistemas de financiación, contratación y administración de las finanzas navales. El balance del esfuerzo realizado por Valdés fue espectacular, dando lugar a una organización naval más eficaz. Sólo puedo resumir aquí sus logros: mejoras notables en el procedimiento administrativo; constante innovación tecnológica; búsqueda de la autonomía nacional en materias primas estratégicas; desarrollo de los arsenales dentro de un sistema integrado de distintas fábricas estatales al servicio de la Armada; crecimiento del número de oficiales –así como el énfasis en su formación científica–; almacenamiento de importantes efectos navales y provisiones; y medidas para incrementar la marinería.

En cuanto a la crítica de Vargas y Ponce sobre el crecimiento excesivo de la flota por Valdés, existe un debate historiográfico sobre este asunto. En 1783, al inicio del ministerio de Valdés, la Real Armada contaba con 62 navíos y 40 fragatas. Valdés estimaba en ese momento que la subsistencia de la flota de guerra obligaba a la construcción de tres navíos y tres fragatas al año, lo que significaba el mantenimiento, a toda costa, de la maestranza en los arsenales. Cuando se le admitió su renuncia en 13 de noviembre de 1795, la flota había casi alcanzado su máximo desarrollo: 75 navíos de línea –catorce de tres puentes–, 51 fragatas y 182 buques menores. En 1790 la alianza hispano-francesa superaba teóricamente en un 21 % al de Gran Bretaña, en relación al tonelaje de los buques de guerra mayores de 500 toneladas. La escasez de marinería ha generado la crítica de algún historiador hacia esta política de crecimiento de la flota por Valdés, en la línea de Vargas y Ponce (Kuethe, 2014). Pero otras investigaciones actuales señalan que la estrategia naval era más compleja que la preconizada por este marino. Me estoy refiriendo a la flota en presencia o *fleet in being*, que fue utilizada no sólo por

las potencias navales de España y Francia, sino también por Gran Bretaña. Esta estrategia desempeñaba una función clave –disuasoria y amenazante– frente a un enemigo superior, como lo demostró Mazarredo en diversas ocasiones. Los males de la Real Armada no estaban en relación directa con el tamaño de su flota, sino con una serie de factores políticos, económicos, sociales y culturales de la monarquía hispánica, incluso con algún defecto estructural de la propia Marina, que la llevarían a una crisis irreversible a partir de 1796 (Guimerá, 2021: 169-172).

A la hora de juzgar a ciertos jefes navales, acierta al tachar de «bisoño» y «atolondrado» al teniente general José de Córdoba, responsable de la derrota española el año 1797 en el cabo de San Vicente (44). En esta crítica a Córdoba coincide con la mayor parte de la oficialidad y la secretaría de Marina, cuya institución le sometió a un consejo de guerra.

Pero su discurso pierde ecuanimidad en otros casos. Así, descalifica por completo al teniente general Antonio Barceló, un antiguo patrón de jabeque mercante, que había destacado desde joven en la lucha contra el corso norteafricano y ascendido a los más altos niveles en la Real Armada. (22). Coincide en esta crítica con algunos oficiales, entre ellos su amigo Fernández de Navarrete, que emite un juicio negativo sobre Barceló, ante sus modestos resultados durante los dos bombardeos de Argel en los años 1783-1784 (Calvo Maturana, 2016: 474-476). Es la expresión de dos modelos enfrentados: el de un oficial formado en la Academia de Guardiamarinas y otras instituciones educativas y un marino sin formación militar y técnica. Considero estas críticas injustas, pues Barceló había dirigido bien las fuerzas menores en el desembarco de Argel en 1775 y el bloqueo de Gibraltar en 1779. Por otra parte, el bombardeo de Argel fue siempre una empresa difícil para las potencias navales europeas y, al menos, las campañas de Barceló de 1783-1784 trajeron como consecuencia que la Regencia argelina aceptase los preliminares de paz en 1785, de la mano del propio Mazarredo (Guimerá, 2014; Rodríguez González, 1990).

Vargas y Ponce considera una «nulidad» al anciano teniente general Luis de Córdoba, jefe de Mazarredo durante la guerra de Independencia de los Estados Unidos (19). Córdoba había compartido el mando de la escuadra combinada hispano-francesa en las campañas del Canal de La Mancha, en 1779 y 1781. Además, había estado al frente de las fuerzas que habían sitiado Gibraltar en 1782 y combatido ese mismo año a la escuadra del almirante Howe, en el cabo Espartel. Es injusto con este jefe, pues Córdoba había apoyado en todo momento a su mayor general Mazarredo. La colaboración estrecha de ambos marinos dio frutos importantes durante este conflicto bélico (Guimerá Ravina y Blanco Núñez, 2018).

Finalmente, hace corresponsable de la derrota de Trafalgar al teniente general Gravina, «pundoroso y complaciente» con el almirante francés Villeneuve, que salió de Cádiz a enfrentarse a Nelson el 19 de octubre de 1805, en contra de lo aconsejado por la oficialidad española (66-67). En apoyo de su argumentación, valora a Gravina de forma ambigua. Lo califica de «alma generosa e ilustre», que tanto hizo por Escaño. Aprueba su espíritu activo, su celo constante y su valor a toda prueba. Pero critica su rápido ascenso en el escalafón de la Real Armada, hasta llegar al

mando de la escuadra española en la campaña de 1805, sin merecerlo: «Corriendo de Madrid a la mar, de la mar a palacio, careció de tiempo para clasificar en su cabeza, para extender y distinguir los conocimientos y las operaciones de un mando supremo» (71). Repasemos los hechos (Guimerá, 2004; y Guimerá Ravina, 2003). Gravina, gracias a sus apoyos en la Corte, llevó a cabo una carrera meteórica. Su ascenso a teniente general representó un salto de cuatrocientos puestos en el escalafón. Pero siempre fue consciente de su posición privilegiada, que compensó sobradamente con una entrega sin límites a la profesión, siendo herido en varias ocasiones. También supo rodearse de un equipo excelente de colaboradores, entre ellos el propio Escaño. Era un líder en toda regla. A pesar de la decisión conjunta tomada en la junta del 8 de octubre de 1805 en Cádiz, Villeneuve optó por salir a la mar, debido a razones bien conocidas. Así se lo comunicó a Gravina en la tarde del 18 de octubre. El jefe español, siguiendo las órdenes de su gobierno, no dudó en hacer los preparativos necesarios y notificarlo inmediatamente a Godoy. Gravina sólo cumplió su deber militar y siguió su código de honor, al acatar las órdenes, apoyando a Villeneuve en aquella huida hacia delante, hacia un combate probablemente desfavorable. Lo cierto es que el marino español había sufrido fuertes presiones de Napoleón, Decrès y Godoy a lo largo de la campaña. Estaba atado y bien atado. Si Gravina se hubiese opuesto a esta salida, nada hubiese cambiado a medio plazo. Desde el punto de vista estratégico, la campaña de invasión de Gran Bretaña, diseñada por el emperador francés, había fracasado. Su probable sustitución por otro jefe español no hubiese impedido la continuidad en la subordinación de la Real Armada a una mala estrategia naval de Bonaparte y a la dependencia de otro almirante francés que, seguramente, no estaría a la altura de los tiempos. Aunque Trafalgar no hubiese existido, el «desastre anunciado» de un combate que se llevase a cabo en unas circunstancias tan adversas y el «sacrificio inútil» de la Real Armada –en palabras de Rémi Monaqué– hubieran tenido lugar probablemente en los años siguientes (Monaqué, 2004: 164 y 173).

En relación a Trafalgar, Vargas y Ponce refleja nuevamente la amargura que respira su obra. Se lamenta de la pérdida innecesaria de sus compañeros y el sufrimiento de su amigo Escaño, que fue herido durante el combate (70):

En él vio [Escaño] desaparecer de hecho la Armada española, y sus caros e íntimos amigos, y la esperanza futura de la patria: un Galiano, un Churruca, un Alsedo, ya modelos de la virtuosa juventud, y vio por último expirar entre sus brazos a su querido General, el denodado Gravina.

Sus dardos se dirigen incluso contra el propio Mazarredo. Tras elogiar su liderazgo durante el período 1779-1801, lo califica al mismo tiempo de «infeliz», «vanidoso» e «ignorante» (9-20 y 27). Lo que subyace es su crítica a la aceptación por Mazarredo de la secretaría de Marina en el gobierno de José Bonaparte, el año 1808. Hay que recordar que Vargas y Ponce había sido colaboracionista de los franceses, aunque no se hubiese implicado totalmente. Al incorporarse al bando de Fernando VII, había sufrido un consejo de guerra en 1813, debido a

estos antecedentes. Tras ser rehabilitado, fue elegido diputado a Cortes en 1814. Estimo que Vargas y Ponce arremete contra Mazarredo en este libro en un intento de borrar su pasado ambiguo, cuando colaboró con el gobierno de José I. Lo mismo sucede con Mariano Luis de Urquijo, secretario de Estado (1798-1800), que ocupó el mismo cargo en el gobierno josefino. Lo califica de «fatuo», «ignorante» y «ambicioso» (56). Ello no se corresponde totalmente con la realidad, pues la documentación existente apunta a una buena actuación del ministro Urquijo y el marino Mazarredo, cuando este último fue representante español en París durante el período 1799-1801, para tratar de planes navales aliados con el primer cónsul Bonaparte (Bernaola Martín, 2020: 197-212; y Guimerá Ravina, 2006).

En definitiva, su visión de la Real Armada en los años que median entre 1796 y 1816 se muestra muy influenciada por aquella época convulsa de la historia española, por su condición de ilustrado decepcionado, afrancesado a su manera y converso al liberalismo. Otro autor resume bien el espíritu de esta obra (Durán López, 1997: 84):

Hablando de Escaño, de quien se muestra devotísimo, el escritor gaditano parece por momentos estar hablando de sí mismo, respirar por sus propias heridas y encarnar en la figura del marino de Cartagena el proyecto humano e intelectual de los ilustrados, y la derrota de su generación a manos del despotismo.

De esta manera, Vargas y Ponce describe un panorama muy sombrío: «improvisación, desorden, intrigas cortesanas, corrupción ministerial, nepotismo, promoción de los más incompetentes, falta de medios, ineficacia gubernamental, sometimiento a los intereses de gobiernos extranjeros [...]» (Durán López, 1997: 85). Vargas y Ponce contrapone esta situación con la Regencia de 1810, donde participa su amigo Escaño, a la que considera salvadora de la patria. Alaba asimismo a las Cortes de Cádiz, donde Vargas y Ponce fue diputado en 1814.

Su discurso de 1816 se separa así de los afrancesados Juan Sempere y Guarinos, Juan Antonio Llorente y Andrés Muriel. Estos exiliados, deseosos de obtener el perdón de Fernando VII, llevaron a cabo, entre 1815 y 1827, una rehabilitación del reformismo borbónico –no exenta de críticas– y la defensa de una monarquía fuerte, aunque bien aconsejada por ministros de talento, un absolutismo pragmático (Calderón Algerich, 2022: 185).

La dura crítica de Vargas y Ponce hacia ministros y jefes navales del reinado de Carlos IV hizo que esta obra no fuese publicada por la Real Academia de la Historia en las décadas posteriores, en aquella vuelta al absolutismo. El académico Quadrado y de Róo sólo daría a conocer una versión mutilada, quitando aquellos párrafos comprometedores, añadiendo documentos originales del propio Escaño (Quadrado y de Róo, 1852). Habrá que esperar al siglo XX para que se llevase a cabo una edición completa (Vargas y Ponze, 1962).

El proyecto de Vargas y Ponce para una historia de la Marina española no fue en vano. Su amigo Fernández de Navarrete continuó su estela investigadora. Así, publicó una colección de los viajes y descubrimientos marítimos españoles, aunque fuese de forma incompleta (Fernández de Navarrete, 1825-1837). Finalmente,

la obra magna de Cesáreo Fernández Duro, a fines del siglo XIX, pudo brindar una visión de conjunto de la Marina (Fernández Duro, 1895-1903).

5. CONCLUSIONES

Tanto en su proyecto narrativo sobre la Real Armada de 1807 como en el elogio de Escaño, en 1816, Vargas y Ponce se nos muestra con un discurso historiográfico muy moderno, en la temática, la metodología y el uso de fuentes documentales. Sin embargo, el contexto político es diferente en los dos textos, que influye tanto en su intencionalidad última como en el rigor científico de algunas de sus afirmaciones. Estas obras son las dos caras de una misma esperanza reformista, pese a que respondan a distintos momentos de la vida de su autor, con otras sensibilidades e intereses, con otra cultura política.

El proyecto de 1807 tiene un propósito apologético: por un lado, pretende contrarrestar las descalificaciones de autores extranjeros sobre la historia de España y su imperio ultramarino, con un relato amplio sobre los logros de la Marina española desde la Antigüedad clásica, la afirmación de una antigua legitimidad; por otro, busca halagar al rey Carlos IV y su secretario de Estado Godoy, para llevar adelante su obra y probablemente avanzar en su carrera académica. Es sintomático que en su exposición mencionase sólo de pasada la derrota de Trafalgar, a raíz de la cual Godoy había sido objeto de críticas, al ser considerado uno de los principales responsables de aquel fracaso. El texto también refleja el deseo de reforma naval por Vargas y Ponce, que había sido testigo de la decadencia de la Marina, a partir de 1796. Ya queda dicho que la creación del Almirantazgo en 1807 había despertado esperanzas en la oficialidad, que estaba sufriendo las consecuencias de aquella crisis. Esta reivindicación patriótica coincide con la esgrimida por la mayoría de los historiadores ilustrados de la época.

En cambio, en el escrito de 1816 Vargas y Ponce se nos muestra como un convencido liberal. La guerra de Independencia había supuesto una grave crisis institucional y social en España, presidida por una gran politización de la sociedad. Fue un drama para muchos patriotas, incluidos los reformistas de antaño: unos se transformaron en afrancesados, aprovechándose de la herencia política de los Borbones; otros no sólo se rebelaron contra el invasor, sino que apostaron por un orden nuevo, una monarquía constitucional, despreciando u olvidando el reformismo borbónico, acusando a los gobiernos absolutistas de siglo XVIII de la ruina del país; algunos defendieron la vuelta a un antiguo sistema de representación, como el de las antiguas Cortes; y, finalmente, otros protagonistas como Vargas y Ponce navegaron entre dos aguas. Atrapado en Madrid el año 1808, colaboró hasta cierto punto con el gobierno de José I, sufriendo por esta razón un proceso por parte del bando fernandino en 1813.

La vuelta del absolutismo en 1814 influyó en su estado de ánimo, agravado por la desaparición de su amigo Escaño. Refugiado en el retiro andaluz, describió

el reinado de Carlos IV como un panorama desolador: intrigas, corrupción, nepotismo, desorganización, ineficacia, supeditación a intereses extranjeros, etc. Pese a defender algunos logros de la Marina borbónica, se dejó llevar por la pasión, dejando pocos titeres con cabeza. Es un texto comprometido políticamente, un grito ante el fracaso de sus proyectos ilustrados para la mejora de su patria y la Real Armada, a la que se sintió siempre unido, pese a su retirada del servicio activo en 1796, por razones de salud.

En otras palabras, a Vargas y Ponce le era difícil enjuiciar un período inacabado y una vivencia personal que no estaba cerrada. Su elogio de Escaño forma parte de aquella escritura del pasado reciente, como «un recurso más en las batallas decisivas que marcaron la consolidación del liberalismo político», un espejo de «diversas sensibilidades e intereses de las culturas políticas enfrentadas» en la primera mitad del siglo XIX (Calderón Algerich, 2022: 322-323). Por dicho motivo, esta obra de Vargas y Ponce no fue bien recibida por la élite académica y política durante el período absolutista. Fue mutilada y plagiada por Quadrado de Róo décadas después, no siendo publicada íntegramente hasta 1962.

Pero otros intelectuales del siglo XIX, como Fernández de Navarrete o Fernández Duro, supieron sacar un buen partido a su legado historiográfico. Por todo lo expuesto, Vargas y Ponce debe ser considerado como un adelantado de la historia general de la Marina española.

6. BIBLIOGRAFÍA

6.1. Bibliografía de Vargas y Ponce

- Vargas y Ponce, José de (1782), *Elogio del rey Don Alonso el Sabio, premiado por la Real Academia Española [...] Don Joseph de Vargas y Ponce, Guardia Marina de la Real Armada*, Madrid: por Don Joachin Ibarra.
- Vargas y Ponce, José (1787), *Descripciones de las islas Pitiusas y Baleares. De orden superior*, Madrid: Imprenta de la Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía, XXXIV + 158 pp. + 3 plegables.
- Vargas y Ponce, José de (1788), *Relación del último viaje al Estrecho de Magallanes de la fragata de S. M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786 [...] Trabajada de Orden del Rey*, Madrid: Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía, 1788, 3 hojas + XVI + 359 pp. con varios estados plegados.
- Vargas y Ponce, José de (1793), *Apéndice a la relación del viaje al Magallanes de la fragata de guerra Santa María de la Cabeza, que contiene el de los paquebotes Santa Casilda y santa Eulalia para completar el reconocimiento del Estrecho en los años 1788 y 1789 [...] Trabajado de orden superior*, Madrid: Imprenta de la Viuda de D. Joaquín Ibarra, 2 hojas + 128 pp. + 1 mapa.
- Vargas y Ponce, José de (1807a), *Importancia de la Marina Española: precisión de que se confíe a un marino; y plan y miras con que de orden superior la emprende el Capitán de Fragata Don José de Vargas y Ponce, Director de la Real Academia de la Historia*.

- Discurso presentado al Serenísimo Señor Príncipe Generalísimo Almirante, e impreso de Orden de S. A.*, Madrid: Imprenta Real, 107 pp.
- Vargas y Ponce, José de (1807b), *Varones ilustres de la marina española. Vida de don Pedro Niño, primer Conde de Buelna... por el Capitán de Fragata don José de Vargas y Ponce [...] mandada publicar por orden de S. A.*, Madrid: Imprenta Real, XII + 292 pp. + 1 hoja desplegable.
- Vargas y Ponce, José de (1808), *Varones ilustres de la marina española. Vida de D. Juan José Navarro, primer Marqués de la Victoria. Por el capitán de fragata Don José de Vargas y Ponce. De orden superior*, Madrid: Imprenta Real, XV + 517 pp., con varias hojas desplegables.
- Vargas y Ponce, José de (1818), *Servicios de Cádiz desde 1808 a 1816*, Cádiz: Imprenta de la Casa de Misericordia.
- Vargas y Ponce, José (1978), *Descripción de Cartagena*, José María Rubio Paredes (ed.), Murcia: Academia Alfonso X el Sabio, 104 pp.
- Vargas y Ponce, Joseph (1962), *Elogio histórico de Dn. Antonio de Escaño [...] Capitán de Fragata, y ahora publicado con notas del Contralmirante D. Julio Guillén, Secretario Perpetuo de la propia Real Academia*, Madrid: Editorial Naval, 123 pp.

6.2. Bibliografía general

- Abascal, Juan Manuel y Cebrián, Rosario (2010), *José Vargas Ponce (1760-1821) en la Real Academia de la Historia*, Madrid: Real Academia de la Historia.
- Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, José (1975), «Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos», *Estudios del Departamento de Historia Moderna*, pp. 177-224.
- Álvarez Barrientos, Joaquín (2005), *Ilustración y neoclasicismo en las letras españolas*, Madrid: Síntesis.
- Bernaola Martín, Íñigo (2020), *Liderazgo naval y redes profesionales. El equipo de José de Mazarredo (1776-1814)*, Madrid: Sílex.
- Boloix Carlos-Roca, R. (1997), «La Marina de la Ilustración y Vargas Ponce», *Boletín del Real Observatorio de la Armada (ROA)*, 10.
- Calderón Algerich, Alfonso (2022), *Olvido y memoria del siglo XVIII español*, Madrid: Cátedra.
- Durán López, Fernando (1997), *José Vargas Ponce (1760-1821). Ensayo de una bibliografía y crítica de sus obras*, Cádiz: Universidad de Cádiz.
- Durán López, Fernando (2009), «José Vargas Ponce y los archivos vasco-navarros: cuatro legajos sobre el centralismo borbónico (1803-1806)», en Elena Lorenzo Álvarez (dir.), *La época de Carlos IV (1788-1808): actas del IV Congreso Internacional de la Sociedad Española de Estudios del Siglo XVIII*, Gijón: Trea, pp. 415-444.
- Durán López, Fernando y Romero Ferrer, Alberto (eds.) (1999), «*Había bajado de Saturno*». *Diez calas en la obra de José Vargas Ponce, seguidas de un opúsculo inédito del mismo autor*, Cádiz: Universidad de Cádiz/Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII de la Universidad de Oviedo.
- Fernández Duro, Cesáreo (1895-1903), *Armada española: desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 9 vols. (Existe una edición facsímil, 1973, Madrid: Museo Naval).

- Fernández de Navarrete, Martín (1825-1837), *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la marina castellana y a los establecimientos españoles en Indias*, Madrid: Imprenta Real, 5 vols.
- Franco Rubio, Gloria (2004), «Militares ilustrados y prácticas de sociabilidad», *Revista de Historia Moderna*, 22, pp. 7-86.
- González González, Francisco J. (1997), «Vargas Ponce: astronomía, cartografía, náutica e historia de la Marina», *Boletín del Real Observatorio de la Armada (ROA)*, 10.
- Guillén y Tato, Julio F. (1945), «Nuevos datos sobre (Juan Bautista) Muñoz, Ponce y Navarrete», *Arbor*, 10, pp. 115-124.
- Guillén y Tato, Julio F. (1952), «La depuración de don José de Vargas Ponce en 1813», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CXXX, pp. 391-406.
- Guillén y Tato, Julio F. (1961a), «El capitán de fragata don José de Vargas Ponce (1760-1821)», *Revista General de Marina*, 160, pp. 11-30.
- Guillén y Tato, Julio F. (1961b), *Perfil humano del capitán de fragata de la Real Armada D. José de Vargas y Ponce, de las RR. Academias Españolas, de Bellas Artes y de la Historia y Director de ésta, a través de su correspondencia epistolar (1760-1821). Discurso leído el día 28 de enero de 1961 por el Excmo. Sr. Contralmirante Don Julio Guillén y Tato, Secretario Perpetuo de la Real Academia de la Historia*, Madrid: Editorial Magisterio Español, 61 pp.
- Guimerá, Agustín (2004), «Gravina y el liderazgo naval de su tiempo», en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid: Marcial Pons, pp. 233-258.
- Guimerá, Agustín (2005), «Trafalgar y la marinería española». En Agustín Guimerá Ravina y Víctor Peralta Ruiz (coords.), *El equilibrio de los imperios. De Utrecht a Trafalgar*, Madrid: FEHM, pp. 821-838.
- Guimerá, Agustín (2008), «Imitando al enemigo: el plan de reforma naval de Antonio de Escaño (1807)», en Luis Martín-Merás (ed.), *Navigare Necesse Est. Estudios de Historia Marítima en honor de Lola Higueras*, Gijón: Fundación Alvargonzález, pp. 315-335.
- Guimerá, Agustín (2011), «Naval Leadership and Naval Expenditure in Spain, 1783-1795», en Stephen Conway y Rafael Torres (eds.), *The spending of the States. Military expenditure during the long eighteenth century: patterns, organisation and consequences, 1650-1815*, Saarbrücken: VDM Verlag Dr. Muller, pp. 201-211.
- Guimerá, Agustín (2012), «Estado, administración y liderazgo naval: Antonio Valdés y Lord Barham (1783-1808)», en Agustín González Enciso (ed.), *Un Estado Militar: España, 1650-1820*, San Sebastián de los Reyes: Editorial Actas, pp. 181-209.
- Guimerá, Agustín (2015), «Teoría y práctica del imperio: el Secretario de Marina e Indias Antonio Valdés en la Junta de Estado (1787-1792)», en Carlos Martínez Shaw, Pedro Tedde de Lorca y Santiago Tinoco Rubiales (coords.), *Andalucía, España, Indias. Pasión por la Historia. Homenaje al profesor Antonio-Miguel Bernal*, Sevilla: Universidad de Sevilla/Marcial Pons, pp. 513-543.
- Guimerá, Agustín y Chaline, Olivier (dirs.) (2021), *La Real Armada y el mundo hispánico en el siglo XVIII*, Madrid: UNED/Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, 575 pp.
- Guimerá Ravina, Agustín (2003), «Godoy y la Armada», en Miguel Ángel Melón, Emilio La Parra y Francisco Tomás Pérez (eds.), *Manuel Godoy y su tiempo. Congreso Internacional Manuel Godoy (1767-1851). Badajoz/Castuera/Olivenza. 3 al 6 de octubre de 2001*, Badajoz: Editora Regional de Extremadura, vol. I, pp. 381-403.

- Guimerá Ravina, Agustín (2006), «Napoleón y la Armada», en *XXXI Congreso Internacional de Historia Militar (Madrid, 21-27 agosto 2005)*, Madrid: Comisión Española de Historia Militar, pp. 519-538.
- Guimerá Ravina, Agustín y José María Blanco Núñez (2018), «Spanish Naval Operations», en David D. Allison y Larrie D. Ferreiro (eds.), *The American Revolution. A World War*, Washington: Smithsonian Institution, pp. 68-85.
- Jubelin, Alexandre (2021), «Ciencia, memorialismo y tesoro histórico. La colección «Fernández de Navarrete» y su época», en Agustín
- Kueth, Allan J. (2014), «La crisis naval a finales del siglo XVIII», en María Baudot Monroy (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid: Ediciones Polifemo, pp. 309-330.
- Lafuente, Antonio y Valverde, Nuria (2003), *Los mundos de la ciencia en la Ilustración española*, Madrid: FECYT.
- La Parra, Emilio (2002), *La aventura del poder*, Barcelona: Tusquets.
- Martínez Navarro, Antonio (1990a), «El reformismo pedagógico en la España de Napoleón I. Las ideas del consejero D. José de Vargas y Ponce», *Bordón*, 42, pp. 145-152.
- Martínez Navarro, Antonio (1990b), «Proyectos educativos del gobierno de José I en España», en Gabriela Ossenbach Sauter y Manuel de Puellas Benítez (eds.), *La Revolución Francesa y su influencia en la educación en España*, Madrid: Universidad Complutense, pp. 539-564.
- Mercader Riba, Juan (1975), «Un aspecto de la cultura bajo el reinado de José I. La Junta de Instrucción Pública y la idea de las escuelas normales y los ateneos», en *Homenaje a Juan Reglà Campistol. Volumen II*, Valencia: Universidad de Valencia, pp. 261-264.
- Mestre Sanchís, Antonio (1987), «Conciencia histórica e historiografía», en *Historia de España fundada por Ramón Menéndez Pidal. Dirigida por José María Jover Zamora. Tomo XXXI. La época de la Ilustración. Volumen I. El Estado y la cultura (1759-1808)*, Madrid: Espasa-Calpe, pp. 299-345.
- Mestre Sanchís, Antonio (2003), *Apología y crítica de España en el siglo XVIII*, Madrid: Marcial Pons.
- Monaque, Rémi (2004), «Trafalgar 1805: estrategia, táctica y resultados», en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid: Marcial Pons, pp. 161-192.
- O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo (1999-2013), «José de Vargas y Ponce», Voz del *Diccionario biográfico español*, Madrid: Real Academia de la Historia, <https://dbe.rah.es/biografias/4969/jose-de-vargas-y-ponce>
- O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo (2018), «José de Vargas y Ponce», en *LV Jornadas de Historia Marítima: Historiadores Navales*, Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, pp. 25-49.
- Ortega-del-Cerro, Pablo (2018), *El devenir de la élite naval: experiencias de los oficiales de la Armada en tiempos de cambio (inicios del XVIII-finales del XIX)*, Madrid: Sílex.
- Quadrado y De Róo, Francisco de Paula (1852), *Elogio histórico del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño, Teniente General de Marina, Regente de España e Indias en 1810*, Madrid: En la Imprenta de la Real Academia de la Historia.
- Rodríguez González, Agustín R. (1990), *Barceló*, Barcelona: Nou Art Thor.
- Rodríguez González, Agustín R. (2004), «Los españoles en Trafalgar: navíos, cañones, hombres y una alianza problemática», en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid: Marcial Pons, pp. 195-214.

- San Pío Aladrén, María Pilar y Zamarrón Moreno, Carmen (1979-1986), *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval*, Madrid: Museo Naval, vols. 1 y 2; Ministerio de Defensa, vol. 3.
- Tofiño de San Miguel, Vicente (1787), *Derrotero de las costas de España en el Mediterráneo y su correspondiente de África... Vicente Tofiño de San Miguel... De orden superior*, Madrid: Imprenta de la Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía, LVIII + 227 pp.
- Tofiño de San Miguel, Vicente (1787-1789), *Atlas marítimo de España*, Madrid: sin imprenta (mapas, planos y vistas).
- Vázquez Lijó, José Manuel, *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2007.

