

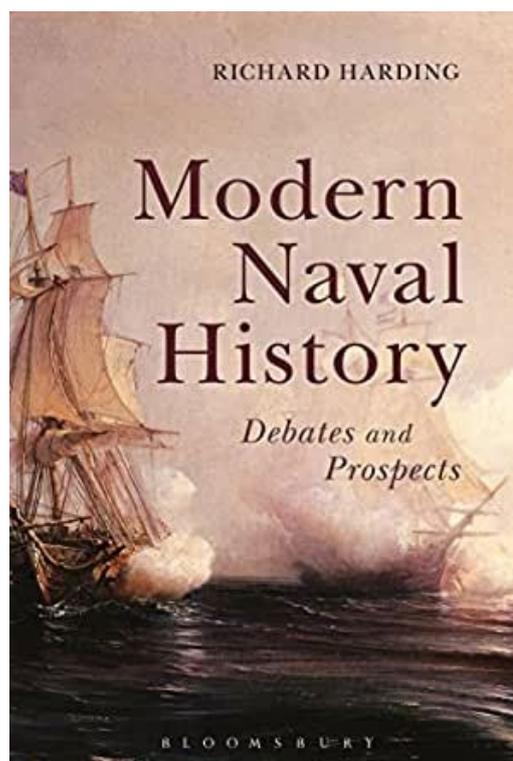
Richard HARDING: *Modern Naval History. Debates and Prospects*, Londres/Nueva York, Bloomsbury, 2016, 260 pp., ISBN: 978-1-4725-7908-6.

Víctor García González
Universidad de Málaga

Un completo estado de la cuestión de la historia naval moderna y contemporánea

La historia naval se ha visto en cierto modo relegada a un segundo plano en el marco del auge de la nueva historia militar en las últimas décadas, aunque no han faltado las investigaciones y publicaciones académicas de calidad y una prolífica producción de trabajos divulgativos. Esta circunstancia está en parte condicionada por factores como la dificultad para acceder a fuentes primarias o el distanciamiento respecto a los ámbitos académico y editorial, pero por fortuna la situación está cambiando.

Richard Harding (Universidad de Westminster) es uno de los buques insignia de la actual historiografía naval británica.¹ En *Modern Naval History. Debates and Prospects* ofrece un conciso pero riquísimo estado de la cuestión de las principales corrientes de pensamiento y líneas de investigación en historia naval moderna y contemporánea² desde el último tercio del siglo XIX hasta hoy. Tal y como señala Harding en el prefacio, la elaboración del libro obedeció a la detección de un problema clave: la pérdida de conexión de la historia naval con el gran público y los dirigentes mundiales, en contraste con la influencia que ejercía hace un siglo. El autor considera que continúa siendo decisiva para entender el mundo



¹ Harding también es autor de *Seapower and naval warfare, 1650-1830* (Routledge, 1999) y ha coeditado *Naval leadership and management, 1650-1950* (Boydell Press, 2012) y *Naval Leadership in the Atlantic World, 1700-1850* (University of Westminster Press, 2017). Recientemente ha publicado en la revista *Desperta Ferro* “La captura de Portobelo, 1739” (nº 47, 2020) y “La Guerra del Asiento” (nº 48, 2020).

² Una puntualización para los lectores hispanohablantes: con “Modern” el libro hace referencia a la división cronológica anglosajona, es decir, abarca hasta nuestros días, si bien los siglos entre el XVI y el XIX están tratados en mayor profundidad.

globalizado del presente y las dinámicas de las sociedades del pasado, señalando que existe una dimensión marítima en cada ámbito de la historia que no siempre ha sido investigada a fondo. A pesar de este diagnóstico, el historiador reconoce que la historia naval ha cambiado y que ahora se da una heterogénea multiplicidad de enfoques específicos.

La obra se estructura en tres grandes apartados: “Sea power and international relations: History in the service of policy”, “Navies, politics and government, 1500-1789” y “Navies and societies: The widening research agenda”. No obstante, en mi opinión, las 121 páginas de notas y bibliografía constituyen otro apartado en sí mismo que amplía el panorama general que se traza en la introducción y ofrece al interesado en preparar un trabajo de historia naval las fuentes necesarias para profundizar en cualquier esfera de los últimos cinco siglos.

El primer apartado explora cómo la historia naval ha servido de apoyo para la diplomacia y las relaciones internacionales. Harding pone en relación el surgimiento de la historia naval como la entendemos hoy y el análisis del colonialismo europeo por sus contemporáneos, destacando autores como sir John Seeley, sir Julian Corbett o el estadounidense Alfred Thayer Mahan.³ La gran cuestión era cómo la Royal Navy se había hecho con el dominio de los mares que disfrutaba holgadamente en torno a 1880. Las Guerras Napoleónicas eran consideradas el elemento catalizador de dicho proceso, pues permitieron al Reino Unido proteger las Islas Británicas y establecer un sistema económico y un comercial global que ahogaban a Francia al tiempo que financiaban a sus enemigos continentales. El período entre 1793 y 1815 es tratado glosando los principales acontecimientos navales y diferenciando entre tres momentos principales: una fase de comodidad y libertad de movimientos para la Royal Navy entre 1793 y 1796, otra más comprometida entre 1796 y 1805 y una última fase a partir de Trafalgar en la que las operaciones navales británicas se desarrollan ya casi sin oposición.

El mito de Trafalgar pasó a formar parte del relato nacional británico y la idealización de la figura de Nelson provocó el surgimiento de la biografía naval tal y como es conocida hoy, aunque sus precedentes se remontaban a la Guerra de los Siete Años (p. 99), estableciendo un modelo que fue exportado al estudio de marinos ilustres de Francia y España (p. 26). Según Harding, queda mucho que investigar en relación a la capacidad de disuasión del poder británico en el XIX. Fueron en gran parte los

³ Sir John Robert SEELEY: *The Expansion of England*, Londres, Macmillan, 1907. Sir Julian Stafford CORBETT: *England and the Seven Years War: A Study of Combined Strategy*, 2 vols., Londres, Longman, 1907; *England in the Mediterranean: A Study of the Role and Influence of British Power within the Straits, 1603-1714*, 2 vols, Londres, Longman, 1904 y *Fighting Instructions, 1530-1816*, Londres: Navy Records Society, 1905. Alfred Thayer MAHAN: *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Boston, Little Brown, 1890.

temores a perder el dominio marítimo los que llevaron al desarrollo de la historia naval a finales del XIX, movido por la búsqueda de soluciones en el pasado para los desafíos que había que enfrentar en ese momento. Estos debates fueron reproducidos en las otras potencias navales de la época, estimulando una reflexión sobre su relación histórica con el mar (pp. 39-40). Naciones emergentes como Alemania, Estados Unidos o Japón afrontaron con resolución la construcción de grandes flotas de guerra, lo que llevó al Almirantazgo británico, dirigido entre 1904 y 1911 por sir John Fisher, a replantearse sus políticas y a lanzar el modelo basado en acorazados Dreadnought y cruceros de batalla que dominaría la guerra naval en los siguientes 40 años. Con las referencias recientes y compartidas de Trafalgar, Yalu o Tushima, los poderes en liza en 1914 esperaban una gran batalla determinante para la Gran Guerra. Esta no llegó a producirse (o en el caso de Jutlandia, fue poco concluyente), causando que los contemporáneos se preguntaran por qué sus modelos inspirados en los antecedentes históricos habían fracasado: la experiencia de 1914-1918 sustituyó a la historia como recurso principal de la planificación naval (p. 46).

Harding afirma sin temor a equivocarse que la Segunda Guerra Mundial es el período más ampliamente tratado en la historia naval, habiendo dado pie a un sinnúmero de subgéneros distintos. No obstante, advierte que las potencias vencedoras se dieron prisa en redactar sus historias oficiales, a menudo con el principal objetivo de mostrar la versión de sus autores y proteger su reputación (p. 51). El autor plantea debates no resueltos que requieren nuevas investigaciones, como los problemas de la Kriegsmarine en Noruega como factor que evitó la invasión de Gran Bretaña tanto o más que la batalla aérea sobre el canal de la Mancha, o la escasa utilización de fuentes no anglosajonas, especialmente las japonesas para el teatro del Pacífico. La contienda consagró al poder naval como esencial para proyectar ejércitos a grandes distancias y mantener enormes sistemas logísticos, pero también evidenció que el dominio de los mares había quedado relegado por la pertenencia al club nuclear y la superioridad aérea, una vez se puso de manifiesto la debilidad de los grandes buques ante los ataques aéreos masivos (p. 58).

La historia naval tras la Segunda Guerra Mundial fue en gran modo la historia del crecimiento de la armada de EEUU hasta convertirse en árbitro de los océanos, de sus avances tecnológicos y también de la transformación de la armada soviética de una fuerza para la mera defensa litoral a una imponente flota de submarinos nucleares capaz de poner en jaque a la OTAN (p. 59). La desaparición de la URSS propició un “triumfalismo” en el mundo anglosajón que reforzó la idea del poder naval como uno de los factores principales del éxito de EEUU en su historia. Desde entonces, las flotas han ido reduciendo su tamaño pero han aumentado la sofisticación de sus sistemas de armas. Los últimos 30 años han vivido una proliferación de estudios navales que

buscan en la historia la justificación para mantener grandes escuadras o que atienden al surgimiento de China e India como nuevas potencias marítimas.

El segundo apartado analiza el encaje institucional de los departamentos de marina en las diferentes potencias europeas, haciendo hincapié en el papel de las armadas en los procesos de construcción estatal, burocratización y democratización. Este capítulo trata la historia naval desde un momento anterior al primero, retro trayéndose al siglo XVI.⁴ Harding señala la relación entre las rutas comerciales y las vías de implantación del poder marítimo, reconociendo a España como el primer imperio comercial global al establecer el sistema de la Carrera de Indias y el Galeón de Manila (p. 68). Las potencias protestantes, Inglaterra y las Provincias Unidas, aspiraron a participar de ese comercio, a menudo agresivamente, al tiempo que construían sus leyendas nacionales en el proceso de disputar los océanos y enriquecerse con ello. Harding apunta dos elementos interesantes: por un lado, que la dominación mundial europea en fecha temprana gracias a su superior tecnología es en parte un mito, pues en Asia o África las potencias apenas pudieron avanzar desde la costa contra los poderes locales; por otro, que el relato nacional británico que mezcla protestantismo con éxito comercial y dominio de los mares nubló en torno a 1900 el análisis económico sobre los tres siglos anteriores, creando una narrativa teleológica que explicaba el triunfo británico únicamente de modo superficial. El anglocentrismo de la historia naval aclara asimismo, según el autor, que no se comprendieran apropiadamente algunos elementos propios de la guerra naval en el Báltico o el Mediterráneo, como la persistencia en el uso de galeras hasta el XVIII, lo que ha sido considerado un anacronismo por muchos especialistas (p. 70). Aunque en el texto de Harding predominan los autores anglosajones para el período de finales del XIX, el autor al menos elogia a “Cesaro” Fernández Duro como artífice de la más completa historia de la Armada española hasta ese momento.⁵

A continuación, Harding trata el debate entre la historiografía tradicional y la reciente relativo a las causas del dominio marítimo británico y neerlandés, mostrando cómo historiadores de las últimas décadas han cuestionado que la expansión naval se debiera a la debilidad de los estados no absolutistas, siendo más bien una expresión de la fortaleza y capacidad fiscal de los mismos, lo que prefiguró los modelos del *fiscal-*

⁴ A pesar de las divergencias en los objetivos de Harding lo cierto es que probablemente habría sido más pragmático y didáctico haber situado este capítulo en primer lugar, tratando la historia naval en orden cronológico.

⁵ “Cesaro” es Cesáreo Fernández Duro, autor entre otras muchas obras de *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, en nueve tomos (1894-1903), a la que se hace referencia aquí. Cito este error como ejemplo de la cierta desidia que sigue dándose en autores anglosajones actuales a la hora de mencionar correctamente nombres, títulos o topónimos en español, lo que por desgracia ocurre varias veces a lo largo del libro de Harding (véase también, por ejemplo, “Gatañeta” en la página 90), punto más grave si cabe en una época en la que resulta tan rápido encontrar en Internet las grafías adecuadas.

military state y el *contractor state*. El autor defiende que la experiencia de la Segunda Guerra Mundial ayudó a que muchos expertos comprendieran el peso que los factores económicos habían tenido en el desarrollo del dominio naval británico en el siglo XVIII. Las décadas centrales de esa centuria han sido objeto de otras obras del autor, por lo que se extiende en comparar las diferencias entre los textos de principios del siglo XX con los actuales, mencionando elementos como el tono didáctico y las asunciones históricas hoy superadas (pp. 95-96).⁶ Harding apunta a la Guerra de los Siete Años como inicio del interés por la historia naval del XVIII en el XIX. En comparación, la derrota en 1783 fue vista como un punto de inflexión dramático previo al ascenso británico en las Guerras Napoleónicas. Algunas afirmaciones de Harding son cuestionables, como al sostener que la victoria británica de Saintes en el Caribe hizo impracticable la invasión hispanofrancesa de Jamaica a partir de 1782, cuando investigaciones recientes apuntan que Bernardo de Gálvez podría haber tomado la isla si la paz se hubiera firmado unos meses después (p. 103),⁷ pero reconoce el éxito de Madrid y París al reconstruir sus armadas después de 1763, poniendo límites al dominio británico de los mares 15 años más tarde (p. 105). Cabe elogiar que el libro muestre consideración hacia escenarios de guerra naval a veces ignorados en los grandes manuales como el Báltico, el Mediterráneo Oriental o el subcontinente indio.

Del capítulo anterior emerge un tercer apartado que trata la dimensión social de la historia naval: cómo distintas sociedades fueron capaces de alcanzar el grado de organización y esfuerzo colectivo necesario para conectar por mar territorios distantes durante siglos. El autor reflexiona sobre el concepto de globalización en sus vertientes de intercambio económico, estratégico y cultural, sugiriendo que estos tres niveles, muy presentes hoy en día, ya lo estaban en cierto modo desde el siglo XV. Harding propone metodologías que beben de los avances en las ciencias sociales y objetos de investigación que considera aún pendientes, como los contratistas navales, el reclutamiento de marinería, la vida en alta mar, la sanidad a bordo de los barcos y el impacto de las epidemias, las experiencias como prisioneros de guerra, las identidades individuales o colectivas y el uso de la historia naval como propaganda, entre otros.

La obra logra con creces sus principales objetivos, aunque una mayor extensión podría haber cubierto mejor sus metas secundarias, pues la concisión provoca que a veces se pase de puntillas por cuestiones que requerirían un análisis más complejo, si bien para esos aspectos el autor ya cuenta con otros libros en su trayectoria académica. También se echa de menos el recurso a más fuentes españolas: apenas una

⁶ Sería interesante comparar la obra que menciona, *The Navy in the War of 1739 to 1748*, de sir Herbert Richmond (1920) con su propio libro sobre la Guerra de Sucesión Austríaca, *The emergence of Britain's global naval supremacy. The war of 1739-1748*, Woodbridge, The Boydell Press, 2010.

⁷ Gonzalo M. QUINTERO SARAVIA: *Bernardo de Gálvez y América a finales del siglo XVIII*, Tesis doctoral inédita, Universidad Complutense de Madrid, 2015, pp. 606-611.

veintena de títulos de la bibliografía de Harding son en español o de autores españoles. Y eso a pesar de que el propio Harding denuncia el problema del anglocentrismo (p. 11) y reconoce el valor de las aportaciones recientes de países no anglófonos (p. 9). En conclusión, es posible afirmar que *Modern Naval History* es una herramienta óptima para estudiar la transición de la historia naval moderna y contemporánea desde un paradigma tradicional eminentemente militar, tecnológico y nacionalista a finales del XIX a otro más diverso e internacional que atiende igualmente al mundo extraeuropeo y a campos de investigación de índole diplomática, económica, política, social y cultural en los que queda mucho trabajo por hacer.