

**Rafael Torres. *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*. Oxford, Oxford University Press, 2016, 292 págs.**

El desarrollo del llamado Estado Moderno entre los siglos XVI y XVIII en nuestro país ha sido uno de los temas a los que más interés ha prestado la historiografía modernista durante las últimas décadas. Una influyente visión consideraba que a lo largo de buena parte de siglo XVI la monarquía hispana avanzó de forma notable en la creación de un Estado centralizado y burocratizado, hasta que las exigencias militares de fines de siglo provocaron un proceso de progresiva descentralización y entrega a los intereses privados, para beneficio de asentistas y nobleza<sup>1</sup>. Desde este punto de vista, entonces, parecería existir una contradicción entre los intereses públicos y los privados, de forma que el avance de unos implicaría la retirada de otros, sin que hubiera posibilidad de cooperación entre ambos. Por supuesto, apenas hace falta de añadir que este problema resultará familiar para el lector moderno y que está tan en el centro del debate político en la actualidad como en el siglo XVI, y en «*Military Entrepreneurs*» Rafael Torres analiza de qué forma convivieron ambas posturas en la España del siglo XVIII.

Es comúnmente afirmado que la monarquía borbónica persiguió con tenacidad un programa centralizador cuya mejor muestra serían los célebres decretos de la Nueva Planta. Sin embargo, al analizar la organización del esfuerzo militar hispano a lo largo del siglo XVIII, Torres proporciona numerosos elementos que sugieren una visión distinta, menos centralizadora y mucho más abierta a la colaboración con los intereses privados de lo a menudo pensado. En esto reside una de las principales novedades de un libro cuya consulta resultará útil para todos aquellos interesados en la España de los Borbones.

De la lectura del trabajo se desprende que la organización del esfuerzo militar español del siglo XVIII estuvo guiada por el pragmatismo. Lejos de buscar aplicar un proyecto de centralización coherente, los Borbones buscaron lo que en cada momento pareció mejor para asegurar el mantenimiento del ejército y la armada, por lo que siempre estuvieron dispuestos a recurrir a la cooperación de los hombres de negocios nacionales y a la iniciativa privada. De hecho, durante la Guerra de Sucesión el fin de la conexión flamenca permitió a la Corona terminar con los servicios de los hombres de negocios extranjeros y por recurrir a los nacionales, a los que promocionó durante todo el siglo. Así, en 1744 Francisco de

Mendinueta, perteneciente a una dinastía de financieros navarros, obtuvo el contrato de abastecimiento del ejército, que entre 1764 y 1799 recayó en los 5 Gremios Mayores de Madrid, y la misma disposición a la colaboración fue visible en la política naval. Como señala el autor, la reconstrucción de la flota tras la Guerra de Sucesión se realizó en astilleros privados entre los que destacó el de Guarnizo. Es cierto que a medida que avanzó el siglo el papel de los arsenales de la armada (Ferrol, Cartagena, Cádiz) creció, pero incluso aquí también hubo espacio para la iniciativa privada.

Según indica el autor, el objetivo último de la nueva dinastía fue la promoción de un mercantilismo español, acabando con la dependencia de los hombres de negocios extranjeros y garantizando que el mercado nacional quedara a disposición de los locales y la evidencia aportada en el trabajo permite concluir que este objetivo fue conseguido en buena medida. Sin embargo, también hubo limitaciones, de las que el autor es bien consciente.

Para comenzar, la implantación del programa mercantilista se tuvo que enfrentar a la necesidad de importar pertrechos navales que no se fabricaban en España y a esto se suma que en su recurso a la cooperación con los empresarios nacionales la Corona estuvo siempre dispuesta a concederles monopolios, siendo a este respecto ilustrativo el caso del astillero de Guarnizo. En otras palabras, lejos de buscar la promoción de la libre competencia entre los productores locales, la monarquía borbónica siempre prefirió tratar con un número reducido de hombres de negocios, algo que, al menos en el caso de la construcción naval, podría explicarse por las especiales características del sector. En la actualidad apenas hay un puñado de fabricantes capaces de desarrollar y construir cazas de última generación y cabe suponer que algo similar debía de suceder en el siglo XVIII en la construcción de buques de guerra. Sin embargo, es digno de destacar que nada de esto impidió a los Borbones reconstruir y desarrollar una flota que, por momentos, fue considerada la segunda del mundo y defendió el Imperio americano con éxito durante la mayor parte del siglo, lo que sugiere que, después de todo, su política resultó eficaz.

José Ignacio Andrés Ucendo  
*Universidad del País Vasco, Campus de Araba,  
Vitoria-Gasteiz, España*

<https://doi.org/10.1016/j.ihe.2018.02.004>  
1698-6989/

© 2018 Publicado por Elsevier España, S.L.U. en nombre de Asociación Española de Historia Económica.

<sup>1</sup> Vid I.A.A Thompson, Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, Barcelona, Crítica, 1981.