

Prof. dr hab. Ryszard Skowron

Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II
Wydział Nauk Humanistycznych

Wpł.
Dnia

18. 06. 2024

Znak

Recenzja osiągnięcia naukowego i ocena aktywności naukowej dr. Pablo de la Fuente de Pablo w związku ze wszczęciem postępowania w sprawie nadania stopnia naukowego doktora habilitowanego w dziedzinie nauk humanistycznych, w dyscyplinie historia

Podstawę formalną dla niniejszej recenzji stanowi Uchwała nr 6/II/2023-2024 Rady Instytutu Historii Katolickiego Uniwersytetu Jana Pawła II z dnia 23 lutego 2024 na mocy której zostałem powołany na recenzenta w postępowaniu habilitacyjnym dr. Pablo de la Fuente de Pablo oraz pismo Dyrektora Instytutu Historii dr hab., prof. KUL skierowane do mnie z dnia 19 marca 2024 wraz z przekazaną mi dokumentacją na którą składały się: „Autoreferat”, „Wykaz osiągnięć naukowych, stanowiących znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny”, monografia naukowa pod tytułem: *„Tu Regere Imperio Fluctus Hispane Memento” La aportación extranjera a la construcción naval dieciochesca. Una perspectiva comparativa y diacrónica*, A Coruña 2019, oraz fotokopia dyplomu uzyskania przez Habilitanta stopnia doktora w Universidad Nacional de Educación a Distancia w Madrycie.

Recenzję osiągnięcia naukowego i ocenę aktywności naukowej przygotowano na podstawie przepisów zawartych w Ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, a zwłaszcza jej art. 219, ust. 1, który określa przedmioty oceny. W przypadku wniosku Dr. . Pablo de la Fuente de Pablo są to:

- Monografia naukowa *„Tu Regere Imperio Fluctus Hispane Memento” La aportación extranjera a la construcción naval dieciochesca. Una perspectiva comparativa y diacrónica*” (zgodnie z art. 219, ust. 1, pkt 2 lit a)
- Wykaz aktywności naukowej przedstawiony w: „Autoreferacie” i „Wykazie osiągnięć naukowych, stanowiących znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny”

Wykorzystano Rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 22 lutego 2019 r. w sprawie ewaluacji jakości działalności naukowej, w związku z definicją monografii naukowej (§ 10, ust. 1) oraz wytyczne Rady Doskonałości Naukowej dotyczące postępowania w nadaniu stopnia doktora habilitowanego (poradnik).

Sylwetka Habilitanta

Dr Pablo de la Fuente de Pablo jest hiszpańskim historykiem pochodzącym z Katalonii. Studiował na Uniwersytecie Autonomicznym (Universidad Autónoma) w Barcelonie, na Wydziale Humanistycznym (Facultad de Filosofía y Letras)), gdzie w 1991 r. uzyskał stopień

magistra. Następnie podjął studia doktoranckie na Universidad Nacional de Educación a Distancia w Madrycie, których zwieńczeniem było nadanie w 1996 stopnia doktora geografii i historii za rozprawę „Las fortificaciones reales del golfo de Rosas en época modern” , promotorem pracy była Profesor Alicia Cámara Muñoz.

Załączona dokumentacja nie zawiera informacji na temat przebiegu kariery i zatrudnienia w okresie pobytu w Hiszpanii, niemniej z wykazu osiągnięć naukowych wynika, że prowadził on badania naukowe i współpracował m.in. z Museo Marítimo w Barcelona czy Centro de Arqueología Subacuática w Kadyksie.

W roku 2014 Habilitant rozpoczął pracę jako adiunkt w Akademii Finansów i Biznesu Vistula w Warszawie, gdzie pracował przez następne cztery lata. Niewątpliwie momentem przełomowym w karierze naukowej dr Pablo de la Fuente de Pablo był rok 2017, kiedy został zatrudniony jako adiunkt w kierowanej przez Profesora Cezarego Tarachę Katedrze Świata Hiszpańskiego, Polityki i Relacji Międzynarodowych w Instytucie Historii Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego. Od 2022 Habilitant zatrudniony jest na stanowisku profesora uczelnianego w tejże Katedrze.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że chociaż od uzyskania stopnia doktora do złożenia wniosku o nadanie stopnia doktora habilitowanego minęło 27 lat, to w systemie hiszpańskim habilitacja nie jest obowiązkowym etapem kariery naukowej.

Recenzja osiągnięcia naukowego będącego przedmiotem postępowania habilitacyjnego

Dr Pablo de la Fuente de Pablo zgodnie z art. 219, ust. 1, pkt 2 lit a wspomnianej wyżej ustawy jako swoje główne osiągnięcie przedstawił do oceny monografię naukową zatytułowaną *„Tu Regere Imperio Fluctus Hispane Memento” La aportación extranjera a la construcción naval dieciochesca. Una perspectiva comparativa y diacrónica*, A Coruña 2019 wydaną przez Universidade da Coruña (dalej UDC) i Katolicki Uniwersytet Lubelski (dalej KUL).

Recenzowana praca liczy 307 stron i jak wskazuje „Spis treści”, została ona podzielona na: „Wstęp” (s. 11-17), część pierwszą zatytułowaną „San Feliú de Guixols, el lugar más a propósito” w której wydzielono sześć rozdziałów i aneks (s. 19-121), część drugą zatytułowaną „El nuevo Ferrol, la muralla de plata” w której wydzielono pięć rozdziałów i aneks (s. 123-296), książkę zamyka „Podsumowanie” (s. 297-307). Zwrócić należy uwagę, że „Spis treści” nie uwzględnia: „Wykazu skrótów” (s. 9) i tabel miar długości i wagi/pojemności (s.10).

Już wstępne zapoznanie się z pracą postawiło przed recenzentem konieczność

odpowiedzenia na pytanie – czy recenzowana książka jest monografią naukową w rozumieniu obowiązującego prawa? Definicja monografii naukowej zawarta jest w Rozporządzeniu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 22 lutego 2019 r. w sprawie ewaluacji jakości działalności naukowej, które w § 10, ust. 1 stwierdza: „Monografia naukowa jest to recenzowana publikacja książkowa:

- 1) przedstawiająca określone zagadnienie naukowe w sposób oryginalny i twórczy;
- 2) opatrzona przypisami, bibliografią lub innym właściwym dla danej dyscypliny naukowej aparatem naukowym.”

Recenzowana książka nie posiada bibliografii, a więc jednego z elementów definiującego monografię naukową. W praktyce polskiej historiografii w monografiach naukowych, zwłaszcza tych awansowych, a w szczególności w publikacjach książkowych w postępowaniu habilitacyjnym, do podstawowego aparatu naukowego należą: przypisy, bibliografia i w większości prac indeks osobowy. Jeśli nawet normy wydawnictwa Uniwersytetu w La Coruña dla książki *Tu Regere Imperio* nie przewidywały zamieszczenia bibliografii to Habilitant, wiedząc, że może być ona przedstawiona jako monografia naukowa w postępowaniu habilitacyjnym, powinien zabiegać o jej zamieszczenie. Zapewne było to możliwe, ponieważ posiada ją wiele publikacji książkowych UDC np. José M. de Juan-García Aguado, *José Romero Fernández de Landa: un ingeniero de marina en el siglo XVIII. A Coruña*, Universidade da Coruña, 1998 i 2020, która została wydana w tej samej serii „Monografías” co i recenzowana publikacja. Tym bardziej można było to uzyskać, że współwydawcą był KUL. Poważnym błędem warsztatowym jest utożsamianie przypisów z bibliografią. W zakresie aparatu naukowego wskazać jeszcze należy na brak w recenzowanej monografii wykazów: map, tabel i ilustracji, a jest ich stosunkowo dużo.

We „Wstępie” Autor przedstawił cele pracy, scharakteryzował ogólnie jej strukturę i bardzo pobieżnie założył założenia metodologiczne. Cel swojej monografii Habilitant sformułował następująco: „Niniejsze badanie ma na celu, zgodnie z tytułem, zgłębienie problemu, który uważam za kluczowy dla zrozumienia polityki morskiej XVIII wieku: wkładu cudzoziemców w budowę okrętów wojennych. Zjawiska takie jak imigracja czy import surowców są oceniane z różnych perspektyw analitycznych. Również zewnętrzna projekcja Hiszpanii jako potęgi morskiej, która potrzebowała techników i materiałów z zagranicy, jest przedmiotem analizy, jako problem polityki międzynarodowej, w której dyplomacja i rola służb wywiadowczych odgrywały ważną rolę” (s. 12: „Con este estudio se pretende, tal y como su título indica, ahondar sobre una cuestión que considero capital para entender la política naval del siglo XVIII: la aportación foránea a la construcción de buques de guerra. Así, fenómenos como la inmigración

o la importación de materias primas son valorados a partir de diferentes perspectivas analíticas. Igualmente, la proyección exterior de una España como potencia naval que demandaba técnicos y materiales en el extranjero también es materia de análisis, en tanto en cuanto cuestión de política internacional en la que la diplomacia y el papel de los servicios de inteligencia jugaron un rol importante“). Tak sformułowane cele stawiały przed Habilitantem trudne zadanie ukazania i połączenia w jednym badaniu takich zagadnień jak: budowa stoczni i okrętów, ruchy migracyjne (napływ inżynierów i rzemieślników do stoczni hiszpańskich), handel (importu surowców i towarów do budowy statków) oraz polityka międzynarodowa ze szczególnym uwzględnieniem dyplomacji i służb wywiadowczych. Jak wskazuje Autor analiza tych zagadnień powinna doprowadzić do realizacji głównego celu jakim jest ukazanie wkładu cudzoziemców w rozwój floty wojennej Hiszpanii w XVIII wieku. Na całość tej problematyki Autor planował spojrzeć z perspektywy porównawczej i synchronicznej, co zostało podkreślone również w tytule książki. Ponadto zwieńczeniem pracy miała być analiza procesu decyzyjnego według opracowanych przez Grahama T. Allisona modeli podejmowania decyzji przez administrację państwową w okresach kryzysu. Tak określone cele badawcze i wskazane zagadnienia wraz z przyjętą metodologią powinny znaleźć odbicie w strukturze pracy.

Wybór tematu należy uznać za trafny i interesujący. Wkład i rola cudzoziemców w budowę statków hiszpańskich był na tyle znaczny zarówno w wymiarze jakościowym, jak i ilościowym, że praktycznie w każdej pracy dotyczącej dziejów floty hiszpańskiej w XVIII wieku występują osoby pochodzące z Francji i/lub Anglii, rzadziej z Holandii czy Irlandii. Pomimo wielkiej liczby opracowań dotyczących armady królewskiej, w których często szczegółowo analizowano udział cudzoziemców w konstrukcji/budowie statków, temat ten nie doczekał się pełnego opracowania dla całego XVIII wieku.

W monografii widoczna jest wyraźna rozbieżność między założonymi celami a ich realizacją. Struktura całej pracy, jak i obu części w niewielkim stopniu odbija główny przedmiot badań i jego metodologiczne ujęcie zapowiedziane we „Wstępie” i „Autoreferacie”. Podane wyżej cele badawcze Autor realizuje, jak sam stwierdza „ en el estudio comparado de dos fenómenos en los cuales la aportación de maestranza extranjera tiene un papel capital en ambos” (s.13) owe dwa zjawiska to stocznie w San Feliu de Guixols i Ferrol. Monografia to dwie praktycznie nie powiązane z sobą części, studium przypadku dwóch stoczni, które łączy jedynie wyeksponowanie roli jaką odgrywali cudzoziemcy w budowie okrętów. Nie neguję przydatności *case study* w badaniach historyka, ale stawiam pytanie czy dla osiągnięcia wyznaczonych celów badawczych jest ono najbardziej adekwatne i czy nie mamy w tym wypadku do czynienia ze zbyt daleko posuniętym redukcjonizmem? i czy w tytule książki nie

powinno znaleźć odzwierciedlenia? Czy przyjęta metodologia naukowa dla realizacji tematu i osiągnięcia celów badawczych jest prawidłowa? Stocznie i arsenały w osiemnastowiecznej Hiszpanii, w których projektowano i budowano statki dla Real Armady, liczba tych statków oraz zatrudnieni w nich specjaliści z zagranicy tworzą zbiór możliwy do opracowania w jednoautorskiej monografii. Poza San Feliu i Ferrol do najważniejszych stoczni należy zaliczyć: Santoña, Guarnizo, Kadyks/La Carraca, Cartagena, Pasajes i Hawana, a najwybitniejsi cudzoziemcy inżynierowie związani byli z kilkoma stoczniami np. Cypriano Autrán (San Feliu, Santoña, Guarnizo, Kadyks), Juan Pedro Boyer (Pasajes, Santoña, Cartagena), Ricardo Rooth (Ferrol, Guarnizo), Eduardo Bryant (Cartagena), Mateo Mullan (Ferrol, La Carraca, Hawana), Ignacio Mullan (Kadyks), David Howell (Kadyks, Guarnizo, Ferrol), Guillermo Turner (Ferrol), Francisco Gautier (Guarnizo, Ferrol, Cartagena). W dorobku historiografii hiszpańskiej znajduje się wiele publikacji książkowych, w których problematykę budowy statków i floty analizowano w odniesieniu dla całego osiemnastego wieku np. M. L. Odriozola Oyarbide, *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*. San Sebastián 1997, R. Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs. The Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford 2016, A.I. Serrano Ruiz-Calderón, *La construcción naval en España en el siglo XVIII*, tesis 2017, wyd. Madrid 2019, E. García-Torralba Pérez, *Navíos de la Real Armada 1700-1860*, Madrid 2016, czy znakomitą, wydaną po 2019, monografię R. Torresa Sáncheza, *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid 2021.

Kolejnym ważnym zagadnieniem na które chciałbym zwrócić uwagę to cezury w recenzowanej monografii. We „Wstępie” Autor jedynie lakonicznie wspomina, że będzie zajmował się w drugiej części pracy okresem ferrolskim do 1756 roku. Nie wyjaśnia jednak czym jest okres ferrolski, ani dlaczego wybrał jako cezurę rok 1756 (s. 13). W dziejach floty królewskiej w XVIII w. w historiografii hiszpańskiej w zasadzie powszechnie przyjęta jest, ze względu na wpływ i udział cudzoziemców w budowie statków, periodyzacja tego wieku na kilka okresów: 1712-1728 okres systemu Gaztañety, 1728-1750 okres wpływu francuskiego, 1750-1768 okres systemu angielskiego, 1768-1782 okres systemu francuskiego, 1782-1805 okres systemu hiszpańskiego Romera Landy.

W tytule pracy i we „Wstępie” Autor podkreśla perspektywę diachroniczną i porównawczą swojej pracy. Jednak bardzo zdawkowo wyjaśnia co oznaczają te perspektywy. Z jednej strony pisze o ustalaniu związków przyczynowo-skutkowych (s. 12: establecer relaciones causa-efecto) i logice diachronii (s. 15: se adentra en una lógica diacrónica), a z drugiej stwierdza „zamiast ujęcia tematu w sposób linearny, praca skupia się badaniu porównawczym dwóch zjawisk” (s. 13: en vez de abordar el tema de una manera lineal, el

trabajo focaliza la cuestión en el estudio comparado de dos fenómenos). A przecież diachronia to następstwo wydarzeń, zjawisk, procesów w czasie i związków, jakie między nimi zachodzą. Jest metodą analizy czy narracji powszechnie stosowaną w badaniach historycznych.

Również perspektywa porównawcza jest bardzo ogólnie sformułowana w jednym zdaniu: „zamiast podejścia do tematu w sposób liniowy, praca skupia się na badaniu porównawczym dwóch zjawisk, w których wkład zagranicznych mistrzów ma kluczową rolę. Jednym z nich jest efemeryczna stocznia w San Feliu de Guixols w Katalonii, ośrodek produkcyjny, gdzie znaleźli się imigrujący z Tulu francuscy rzemieślnicy. Drugie ma miejsce w momencie rozwoju nowego arsenału w Ferrol w połowie XVIII wieku wraz z przybyciem personelu angielskiego, aby kierować budową statków” (s. 13: en vez de abordar el tema de una manera lineal, el trabajo focaliza la cuestión en el estudio comparado de dos fenómenos en los cuales la aportación de maestranza extranjera tiene un papel capital en ambos. Uno es el efímero astillero de San Feliu de Guixols en Cataluña, centro productor en que la inmigración de personal de maestranza francés proveniente. El otro tiene que ver con el momento de expansión del nuevo arsenal de Ferrol a mediados de siglo XVIII y la venida de personal inglés a fin de dirigir la construcción de buques). Przytoczony cytat wskazuje, że przedmiotem badań komparatystycznych są dwie stocznie a nie wkład cudzoziemców w budowę okrętów wojennych w XVIII wieku. Co zresztą stwierdza sam Habilitant w „Autoreferacie” pisząc: „Efektem badań poświęconych tym kwestiom jest studium porównawcze stoczni w San Feliú de Guixols oraz stoczni w Ferrol, zawarte w przedstawionej przeze mnie monografii” (s. 7). Nie wyjaśnia dlaczego wybrał właśnie te dwa porty, a nie Catragenę i Ferrol czy San Feliú i Guarnizo. Badania komparatystyczne migracji francuskiej i angielskiej, czy dotyczące budowy okrętów w San Feliu i Ferrol mieszczą się bardziej w sferze deklaratywnej „Wstępu” i „Autoreferatu” (zwłaszcza opis zawartości pierwszej części, s. 6) niż w samej strukturze i treści pracy. Analiza porównawcza znajduje się bowiem jedynie w fragmentach rozdziału 11 zatytułowanego „Autrán” i w „Conclusiones”. Konsekwentna analiza porównawcza powinna być wydzielona w postaci osobnej części, a sformułowane na jej podstawie wnioski zawarte w konkluzji. Podsumowując powyższe uwagi należy stwierdzić, że Habilitant w bardzo ograniczonym zakresie zrealizował badania porównawcze.

Wskazać również należy, że wbrew twierdzeniu Autora zawartym w „Autoreferacie” w monografii brak omówienia stanu badań nie tylko dotyczącego udziału i roli cudzoziemców w budowie królewskiej floty, ale i stoczni w San Feliú i Ferrol. W samym tekście brak jest odwołań do wyników badań innych historyków, a w przypisach pojawiają się rzadko i są bardzo lakoniczne.

Cała pierwsza część monografii zatytułowana „San Feliú de Guixols, el lugar más a propósito” (s. 19-121) co najmniej w 70% jest tłumaczeniem na język hiszpański (kastylijski) opublikowanej przez Habilitanta wspólnie z Marcelem Pujolem Hamelinkiem w języku katalońskim w 2010 r. książki *La Reial Fàbrica de vaixells de Sant Feliu de Guíxols (1715-1721)*. Książka ta nie zawiera informacji, które jej części zostały opracowane przez poszczególnych autorów. Należy więc uznać ją za pracę współautorską w której wkład obu autorów jest równy.

Habilitant ani we „Wstępie”, ani w przypisach recenzowanej monografii *Tu Regere Imperio Fluctus* nie informuje o opublikowanej dziewięć lat wcześniej wspólnie z Marcelem Pujolem Hamelinkiem pracy *La Reial Fàbrica de vaixells de Sant Feliu*. Niewątpliwie jest to świadoma decyzja Autora, której celem wydaje się być przekonanie czytelników, w tym również badaczy, o oryginalnym charakterze recenzowanej monografii. Habilitant stosuje w pracy różne zabiegi, aby zamaskować fakt wykorzystania tego samego tekstu w dwóch pracach: często zmienia tytuły rozdziałów i podrozdziałów, wprowadza dodatkowe krótkie akapity, łączy sąsiednie akapity, fragmentów nie publikuje, usuwa część materiału ilustracyjnego i tabel, nie używa cudzysłowu dla cytatów, przenosi cytaty źródłowe z przypisów do tekstu głównego, jednak w większość tekst jest dosłownym tłumaczeniem lub parafrazą publikacji wydanej w języku katalońskim.

Rozdział pierwszy zatytułowany „Patiño: la marina y el comercio de las Indias” w książce *La Reial Fàbrica...* jest rozdziałem drugim i nosi tytuł „La marina i les Índies”. W części wprowadzającej do tego rozdziału dwa pierwsze, krótkie akapity są różne w treści, ale już od akapitu trzeciego zaczynającego się od słów „El Imperio donde no se ponía el Sol ...” (s. 22) aż do ostatniego zdania tego rozdziału „Aquí es donde José Patiño y San Feliu de Guixols cruzaron sus destinos” (s. 29) jest dosłownym tłumaczeniem fragmentu z *Reial Fàbrica...* zaczynającego się od słów: L’Imperi on no es ponía el Sol... (s.17) aż do zdania: „És aquí on José Patiño i Sant Feliu de Guíxols creuen els seus destins” (s. 22). Również tytuły podrozdziałów w tym fragmencie są takie same: 1.1 „Pocos barcos y muchas armadas” (s. 22) i „Pocs vaixells i moltes armades” (s. 17) oraz 1.2. „El programa naval” (26) i „El programa naval” (s. 20).

W rozdziale drugim „Los franceses de Tolón” Habilitant stosuje jeszcze inny zabieg. Podrozdział 2.1. „Un astillero en crisis” (s. 31-34) to tłumaczenie (łącznie z dwoma tabelami) fragmentu rozdziału czwartego z *Reial Fàbrica* zamieszczonego na s. 37-38 (do słów: „Per falta de diners i de fusta tot quedà igual de paralizat” oraz tabela na s.39). Podrozdział 2.2. „La huella maltesa” (s. 34-44), to z kolej wykorzystanie w podobny sposób jak książki *Reial*

Fàbrica katalońskojęzycznego artykułu wydanego również wspólnie z Marcelem Pujolem Hamelinkiem zatytułowanego „Fusta dels boscos de Requesens per a la construcció de navilis de l'orde de Malta (1702-1704)”, *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, 46, 2015, s. 413-428. We „Wstępie” i w przypisach brak jest informacji i odniesień do tego artykułu. Treść *Tu Regere Imperio Fluctus* poczynając od strony 37 (od słów: „el San Giovanni Battista –insignia de la Escuadra–”) aż do strony 44 (do słów: „cifra de robles embarcados se reduzca de 1.754 a 1.676”) jest tłumaczeniem z języka katalońskiego bardzo obszernego fragmentu artykułu „Fusta dels boscos...”, znajdującego się na stronach 418 - 425 (od słów: „el San Giovanni Battista –anomenat pels francesos Saint Jean–, que serà el vaixell insígnia” do słów: „embarcats es reduexi de 1.754 a 1.676”). W tym fragmencie książki Autor wprowadza różne drobne zmiany, aby zróżnicować oba teksty np. cytat na s. 37 opatrzony przypisem 19, został przeniesiony z przypisu 9 na s. 418, czasami dodaje lub usuwa daty (np. pokój pirenejski 1659, por. s. 39 i odpowiednio s. 421), nazwiska (np. Antonio de Alzate, por. s. 40 i odpowiednio s. 422) czy nazwy geograficzne (np. Roca i Masdeu. por. s. 41 i odpowiednio s. 422).

Krytycznie oceniam cały drugi rozdział, który tylko w niewielkim zakresie odnosi się do głównego tematu monografii, pomimo tytułu „Francuzi z Tulonu”. Pierwszy podrozdział „Stocznia w kryzysie” to zaledwie półtorastronicowy tekst (s. 31-32), wyjaśniający bardzo zdawkowo powody emigracji z Tulonu do Katalonii. Najwartościowszą z punktu widzenia celów pracy tabelę 2.2, wymieniającą osiadłych w San Feliu francuskich inżynierów i rzemieślników Autor pozostawił bez żadnego omówienia, a tylko w jednym zdaniu nadmienił o jej istnieniu (s. 32). Tytuł tabeli jest nieprecyzyjny, ponieważ nie wiemy jakie obejmuje lata. Co więcej tabela 2.2 nie zawiera wszystkich nazwisk, ponieważ w tabeli III w *Reial Fàbrica* na s. 41-43 wymieniono jeszcze kilku Francuzów zatrudnionych w San Feliu, a ich liczbę można jeszcze zwiększyć o osoby wymienione w przypisie 16 na s. 51 (Juan Bernardo Frosne, Pedro Daubeterre, Alejandro de Retz, Nicolás Darecours, Pedro Coysevox, Juan La Ferrière, Pedro Moreau, etc.). W konsekwencji nie wiemy, ilu Francuzów było zatrudnionych w San Feliu, jaka był ich struktura zawodowa i społeczna, jaki stanowili procent wszystkich zatrudnionych itd. Habilitant w całej pracy nie prowadzi analizy ilościowej, która w badaniach migracji czy zatrudnienia ma podstawowe znaczenie. Podrozdział drugi „Ślad maltański”, w którym Autor omawia eksport drewna z Katalonii do Tulonu przeznaczonego na budowę statków dla zakonu kawalerów maltańskich niewiele ma wspólnego z tematem głównym i wydaje się, że służy przede wszystkim rozbiciu narracji skopiowanej z *Reial Fàbrica* i zwiększeniu objętości książki.

Rozdział trzeci zatytułowany „Cocer un caldero de breia” (s. 45-74) to również

tłumaczenie rozdziałów: trzeciego („L’indret més adient: Sant Feliu de Guíxols i la seva tradició constructiva”, s. 25-30), czwartego („Coure una olla de pega”, s. 37- 47) i piątego („Supervisió i evolució del model productiu” s. 49-63) z *Reial Fàbrica*. Dla przykładu przedstawię tu kilka typowych, występujących w całej pracy, zabiegów Autora, które maskują powielenie tekstu i mają tworzyć wrażenie tekstu nowego. Jednym z nich jest włączenie w tekst główny cytatów źródłowych, które w *Reial Fàbrica* znajdują się w przypisach, np. w omawianym rozdziale

s. 60: „Disponer de un terreno apto para la cordería comportó conflictos entre los oficiales reales, el poder local y la abadía. A finales de 1716, Jerónimo Domínguez Tenorio, administrador de las salinas de Cataluña y futuro comisario ordenador de marina fue enviado a San Feliu y comisionado para informar sobre la ubicación de la cordería. Dictaminó que el espacio de la antigua muralla adjunto al Parque era el lugar idóneo, explanando el foso, gasto que se cargó a la Universidad de vecinos, ya que el 21 de junio de 1716 consta el pago a un tal “*Joan Risech per treginar terra per replanar los valls per ficar las cordas del vaixell*”⁴⁷,

a w *Reial Fàbrica*:

s. 52-53: „Disponar d’un terreny apte per a la corderia comportà conflictes entre el Parc, la Universitat i l’abat. A finals de l’any 1716, Jerónimo Domínguez futur comissari ordenador de Marina, fou enviat a Sant Feliu i comissionat per tal d’informar sobre el millor lloc per instal·lar-hi la corderia. Dictaminà que l’espai de l’antiga muralla –enderrocada per l’exèrcit francès el 1696–69 compresa entre el Parc i el riu era el més idoni. Però s’havia d’aplanar i emplenar els valls, despesa que es carregà a la Universitat.⁷⁰ Tenorio, administrador de les Salines de Catalunya...

⁷⁰ AMSFG, Fons Ajuntament, Comptes municipals, reg. 5.530. El 21 de juny de 1716 consta el pagament a “*Joan Risech per treginar terra per replanar los valls per ficar las cordas del vaixell*”.

Podobnie z cytatem w następnym 71 przypisie.

Innym przykładem może być przeniesienie tabeli z rozdziału czwartego s. 38-39 w *Reial Fàbrica* do rozdziału drugiego *Tu regare Imperio Fluctus* (s.33) oraz niepublikowanie obszernej tabeli III *Reial Fàbrica* s. 41-43 o czym wspomniano już powyżej.

Budowie okrętu „El San Felipe El Real” i okrętów wyposażonych w 60 dział poświęcony został rozdział czwarty i piąty (s. 74-103). To również powtórzenie treści

zawartych w *Reial Fàbrica* na s. 65-117 (rozdziały VI-X). Autor stosuje tu takie same metody jak opisane powyżej. Przy czym częściej niż w poprzednich rozdziałach dokonuje skrótów lub streszczenia tekstu i pomija takie kwestie jak budowa pochylni, wodowanie, dekoracja statku czy jego błogosławieństwa itp. Zabieg ten ma celu mocniejsze wyeksponowanie udziału Francuzów w budowie statków. Niemniej zachowuje faktografię, tok narracji i wnioski zgodnie z zawartymi w *Reial Fàbrica*. Habilitant wraz z Marcelem Pujolem Hamelinkiem w roku 2015 na łamach Tek Komisji Historycznej opublikował artykuł „El San Felipe El Real, primer navío de tres puentes de la armada española”, ale w przypisach recenzowanej monografii nie ma wymienionego tego artykułu, a w samym artykule nie ma odwołania do *Reial Fàbrica*.

Rozdział szósty „El fin de un estillero” (s. 105-118) zasadniczo różni się od analogicznego rozdziału w *Reial Fàbrica* zatytułowanego „El declivi del Parc” (s. 127-129). Nie jest to jednak nowe opracowanie dotyczące zakończenia budowy statków w San Feliu. Zasadnicza bowiem część rozdziału szóstego to uzupełnienie tekstu *Reial Fàbrica* poprzez skopiowanie i połączenie w jedną całość obszernych fragmentów dwóch artykułów. Pierwszy to wydany wspólnie z Marcelem Pujolem Hamelinkiem i Cezarym Tarachą tekst zatytułowany „Un proyecto de arsenal para la Barceloneta (1743)”, *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 14, 2014, s. 229-241 (jego tłumaczenie na język kataloński wyszło rok później, ale już tylko przy współautorstwie M. Pujola Hamelinka: „Un projecte d’arsenal de marina a la Barcelona il·lustrada”, *Barcelona quaderns d’historia*, 22, 2015). Drugi artykuł autorstwa Habilitanta nosi tytuł „El Arsenal británico de Mahón”. *Drassana: revista del Museu Marítim*, 21, 2013. O wykorzystaniu obu tych artykułów Pablo de la Fuente nie informuje w żadnym z przypisów.

Z współautorskiego artykułu dotyczącego projektu budowy arsenału w Barcelonie z 1743 Autor skopiował i wkleił do rozdziału szóstego (s. 106-110 i 112-118) około 75 % jego treści, zachowując cały tok narracji. Włączając do rozdziału szóstego problem budowy arsenału w Barcelonie nie wykazał związku między tym projektem a głównym celem pracy. Na stronach od 110 (od słów „El historiador John Armstrong...”) do 112 (do słów „la East India Company”) wkleja in extenso fragment z artykułu „El Arsenal británico de Mahón” ze stron 53-55. Niezrozumiały jest dlaczego Autor kopiując do książki stosunkowo krótki fragment artykułu (nico ponad 600 słów) nie podał go w przypisie.

Wspomnieć jeszcze należy o aneksie źródłowym (s. 119-121) w którym zamieszczono cztery dokumenty. Trzy z nich Habilitant opublikował już wcześniej w *Reial Fàbrica* na stronach: 71-72 (nr I. 2), 103 (nr I.3), 113-114, ale nie zamieszcza o tym informacji.

Cała część pierwsza ma identyczną literaturę przedmiotu jak książka *Reial Fàbrica*. W przypisach brak jest prac wydanych w latach 2010-2018, jedyny wyjątek to artykuł Marii Baudot Monrroy z 2014 r. wymieniony w przypisie 33 na s. 116.

Poniżej przedstawiam tabelę zawierającą losowo wybrana fragmenty obu prac celem porównania ich treści.

P. de la Fuente, <i>Tu Regere Imperio Fluctus...</i>	P. de la Fuente, M. Pujol i Hamelink, <i>La Reial Fàbrica de vaixells</i>
<p>s. 22 1.1. Pocos barcos y muchas armadas</p> <p>Con la apertura del melón colonial, la amenaza era latente. Pese a los elementos exógenos, hay que insistir que el principal peligro provenía de la incapacidad defensiva inherente a una desastrosa política naval y de las insuficiencias económicas de una metrópoli a fin de generar un flujo comercial indiano a partir de la exportación de productos manufacturados.</p> <p>La marina, la industria, el comercio y el acceso...</p>	<p>s. 17 Pocs vaixells i moltes armades</p> <p>Amb l'obertura de la síndria colonial, l'amenaça era latent. Tot i aquest element exogen, cal insistir que el principal perill provenia de la incapacitat defensiva inherent a una desastrosa política naval i de les mancances de l'economia de la metròpoli de generar un flux comercial indià a partir de l'exportació de productes elaborats.</p> <p>La marina, la indústria, el comerç i l'accés...</p>
<p>s. 26 1.2. El programa naval</p> <p>La Guerra de Sucesión fue el principal factor que retardó el inicio del programa de construcción de nuevas naves¹⁸. El primer proyecto se remonta a 1706, cuando Nicolás Mesnager, desde la Junta de Comercio, recogiendo las ideas del diputado guipuzcoano Juan de Olazábal, propuso la construcción de 20 unidades, proyecto inviable en aquel momento dada la cifra de 1.800.000 pesos necesaria para financiar la actuación.</p> <p>La necesidad de una fuerza naval oceánica era perentoria...</p>	<p>s. 20 El programa naval</p> <p>La Guerra de Successió fou el principal factor que retardà l'inici del programa de construcció de noves naus.¹⁶ El primer projecte es remunta a l'any 1706, quan Nicolás Mesnager, des de la Junta de Comerç, tot recollint les idees del diputat guipuscoà Juan de Olazábal, proposà la construcció de 20 unitats, projecte inviable en aquell moment atès els 1.800.000 pesos necessaris per dur a terme l'actuació.</p> <p>La necessitat d'una força naval oceànica...</p>
<p>s. 31 La historia de Tolón está ligada completamente a su entorno estratégico y a su rol militar y naval. Una ciudad que se desarrollará a lo largo del siglo XVII a medida que vaya creciendo la importancia de su puerto, su arsenal y las fortificaciones que la protegerán. En 1666, de la mano de Colbert, durante el reinado de Luis XIV, Tolón se convertirá en uno de los tres grandes arsenales navales de Francia. Fruto de esta política, en tres décadas Francia cuadruplicará su poder naval, con casi un centenar de navíos de línea. Seignelay, hijo de Colbert.....</p>	<p>s. 37 La història de Toló està lligada completament al seu entorn geogràfic i al seu paper militar i naval. Una ciutat que creixerà al llarg del segle xvii a mesura que vagi creixent la importància del seu port, del seu arsenal i les fortificacions que la protegiran. El 1666, de la mà de Colbert, durant el regnat de Lluís XIV, Toló es convertirà en un dels tres grans arsenals navals de França. Fruit d'aquesta política, en tres dècades França augmentarà per quatre el seu poder naval, amb gairebé un centenar de navilis de línia. Seignelay, el fill de Colbert....</p>
<p>s.45-46 A finales de marzo de 1716, cuando Patiño dio el asiento para la construcción del <i>San Felipe El Real</i>, era Superintendente del Principado de Cataluña². Aún no era Intendente General de Marina, cargo que le sirvió de trampolín para transformarse ya entrada la</p>	<p>s. 25 A finals de març de 1716, quan Patiño contractà la construcció del <i>Sant Felip El Reial</i>, ell era superintendent del Principat de Catalunya. Encara no era intendent general de Marina, càrrec que li serví de trampolí per transformar-se ja entrada la dècada dels vint en l'home fort de la</p>

<p>década de los veinte en el hombre fuerte de la monarquía de Felipe V. Para entender este hecho tan singular hay que analizar dos cuestiones fundamentales: las carencias estructurales y el control de la política naval. Este último aspecto se caracterizó durante esos años por las disputas entre las administraciones de Indias y Guerra. En un capítulo anterior se ha expuesto como Montségur había recomendado en 1713 a Felipe V la unión de los asuntos de Marina e Indias en una única Secretaría de Despacho...</p>	<p>monarquia de Felip V. Per tal d'entendre aquest fet singular, cal analitzar dues qüestions fonamentals: les mancances estructurals i el control de la política naval. Aquest últim aspecte es caracteritzà per les disputes entre les administracions d'Índies i Guerra. Al capítol anterior hem vist com Montségur recomanà el 1713 a Felip V la unió dels afers de Marina i Índies en una única Secretaria de Despatx...</p>
<p>s.52 3.1. Las posibilidades logísticas Que San Feliu de Guixols llegara a ser un astillero real se derivó de un proceso en el cual se yuxtaponían diferentes coyunturas. Ya se ha visto que el elemento estructural básico provino de una necesidad cuantitativa alejada de las posibilidades de los centros de producción activos en ese momento. Pese a ello, el ya citado memorial de Montségur de 1713, no era muy optimista...</p>	<p>s. 38 Que Sant Feliu de Guixols arribés a ser drassana reial es va derivar de tot un procés en el qual es juxtaposaren també d'altres conjuntures. Ja s'ha vist en el capítol anterior que l'element estructural es derivà d'una necessitat quantitativa que era molt lluny de les possibilitats dels centres de producció actius en aquell moment. El memorial de Montségur de l'any 1713, citat ja a bastament, no era gaire optimista.....</p>
<p>s. 68 Otro aspecto que evidencia claramente la diferencia entre la época de inversión francesa y la italiana es la solidez de la primera respecto a la segunda. Desde un punto de vista empresarial, la estructura productiva francesa es mucho más consistente. Patiño no buscó tanto la inversión extranjera como la venida de los técnicos y su aporte de conocimientos, aunque el primer punto es una consecuencia del segundo. La entrada de Bernardo Cambi en el negocio separó claramente el negocio financiero del tejido productivo...</p>	<p>s. 58 Un altre aspecte que evidencia clarament la diferència entre l'època d'inversió francesa i la italiana és la solidesa de la primera respecte a la segona. Des d'un punt de vista empresarial, l'estructura productiva francesa té molta més cara i ulls. Patiño no buscà tant la inversió estrangera com la vinguda dels tècnics i els seus coneixements, tot i que el primer punt és una conseqüència del segon. L'entrada de Bernardo Cambi en el negoci separà clarament el negoci financer del teixit productiu...</p>
<p>s. 88 Durante la segunda mitad del siglo XVII, Francia incrementó estos navíos a 51 unidades de los 122 alistados. O sea, casi el 40%. El último de 80 cañones se construyó en Rochefort en 1692²⁸. Sin embargo, en 1720 ya no disponía de ninguno, ya que todos los navíos eran sencillos. Aunque se reavivó la construcción entre 1720 y 1730, se potenció el dos puentes, realizándose tan solo un tres puentes en 1723 y siete más entre 1757 y 1780 con un porte entre 110 y 120 cañones. Durante todo el siglo XVIII, el navío de dos puentes aumentará progresivamente su eslora, creciendo su porte²⁹....</p>	<p>s. 83-84 Durant la segona meitat del segle XVII a França el nombre de tres cobertes arribà a 51 dels 122 navilis,¹⁴¹ o sia, gairebé un 40%. L'últim de 80 canons es construí a Rochefort el 1692.¹⁴² Però l'any 1720 ja no en disposava cap, ja que tots els navilis eren de dues cobertes. Tot i que es reactivarà la construcció de navilis a partir del 1720-1730, es potenciarà el dues cobertes, i tan sols es construir un tres cobertes el 1723 i set més entre els anys 1757 i 1780 amb una potència d'entre 110 i 120 canons. Durant tot el segle XVIII podem observar que el navili de dues cobertes anirà creixent en llargada...</p>
<p>s. 100 El 29 de septiembre de 1718, Reyfard contrató nuevamente a Josep Ferriol, de Barcelona, para el transporte de madera. El servicio, según la contrata, debía iniciarse el 1 de octubre, siendo obligación de Ferriol disponer de cuatro tiros o carruajes de ocho mulas cada uno, con los arrieros correspondientes. La manutención tanto de las mulas –paja, grano, herraje y arreos–</p>	<p>s. 111-112 El 29 de setembre de 1718, Reyfard contracta Josep Ferriol, de Barcelona, per al transport de fusta. La feina haurà de començar a partir de l'1 d'octubre, i el dit Ferriol haurà de posar quatre tirs o carruatges de 8 mules cadascun, amb els mossos o traginers corresponents; la seva manutenció també anirà a càrrec de Ferriol, tant de les mules –palla, gra,</p>

<p>como del personal iba a cargo del asentista. Reyfard se obligaba a procurar alojamiento a los mozos y a las caballerías, así como a facilitar madera de encina y chopo y pagar al maestro carretero que fabricase los semovientes e, igualmente, una vez acabado el servicio reparar los daños sufridos por los vehículos. También se hace constar que el contratante pagará 15 doblones por mula, si estas son robadas o dañadas por forajidos...</p>	<p>ferradures, arreus i ornaments– com dels mossos. Reyfard, per contra, haurà de proveir allotjament per als mossos i per a les mules. També donarà la fusta d'alzina i pollancre i pagar al mestre carreter que fabriqui els tirs, així com, un cop acabada la feina, tornar a l'estat en què estrobaven els tirs en començar la feina. Fan constar al document que si les mules fossin robades o preses o patissin algun dany per enemics, Reyfard pagará 15 doblons per mula...</p>
---	---

Ocena merytoryczna część pierwszej zatytułowanej „San Feliú de Guixols, el lugar más a propósito” nie jest łatwa. Można jej dokonać z trzech perspektyw:

- Pierwsza to *case study* stoczni w której w drugiej dekadzie XVIII rozpoczęto odbudowę hiszpańskiej floty królewskiej, wykorzystując fachowców z Francji. W tej perspektywie abstrahujemy, że ta część stanowi fragment większej całości o ściśle określonym temacie, przedmiocie badań i celach. Przy takim założeniu należy ją ocenić pozytywnie. Autor przeprowadził solidne badania archiwalne i wykorzystał najważniejszą literaturę przedmiotu. Opracował adekwatną strukturę i przeprowadził solidną interpretację zebranego materiału i postawił dobrze uzasadnione tezy. W konsekwencji powstała interesująca i przekraczająca dotychczasowe badania historia stoczni i budowanych w niej okrętów. Tyle, że ta ocena dotyczy książki wydanej dziewięć lat wcześniej.
- Perspektywa druga to ocena części pierwszej jako fragmentu większej całości, której celem jest ukazanie wkładu cudzoziemców w budowę okrętów wojennych łącznie z importem surowców i materiałów niezbędnych do ich budowy (cele sformułowane w *Tu Regere Imperio*). W tym wymiarze część pierwsza budzi wiele zastrzeżeń. Autor nie zmienia struktury pracy opracowanej dla *case study*, nie dostrzega zmiany przedmiotu badań, nie stawia nowych pytań badawczych i nie pogłębia metodologii badań np. w zakresie ilościowym.
- Perspektywa trzecia to ocena części pierwszej jako obszernego fragmentu monografii naukowej przedstawionej jako osiągnięcie w postępowaniu habilitacyjnym. Rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 22 lutego 2019 definiuje, że monografia naukowa „to publikacja książkowa: przedstawiająca określone zagadnienie naukowe w sposób oryginalny i twórczy”. Niestety jak wyżej wykazałem część pierwsza książki habilitacyjnej nie jest ani opracowaniem oryginalnym, ani nowatorskim, wnoszącym znaczny wkład w rozwój dyscypliny. Autor bowiem publikuje *in extenso* lub sparafrazowany tekst zawarty w wydanej dziewięć lat

wcześniej, wspólnie z Marcelem Pujolem Hamelinkiem, książki *La Reial Fàbrica de vaixells de Sant Feliu* oraz fragmenty z kilku, wymienionych wyżej, artykułów w tym również współautorskich. Jednocześnie fakt ten ukrył nie podając ani we „Wstępie”, ani w przypisach informacji o tych publikacjach.

Ze względu na sposób opracowania a raczej budowania tekstu w pierwszej części książki, który polegał głównie na kopiowaniu treści z wydanych wcześniej prac, ocena jej drugiej części zatytułowanej „El nuevo Ferrol, la muralla de plata” jest uwarunkowana poznaniem i porównaniem dorobku Habilitanta dotyczącego stoczni w Ferrol z tą częścią pracy. Na publikacje dotyczące tej stoczni składają się: książka *El Triunfante: tecnología y ciencia en la España de la Ilustración: historia de un navío hundido en el golfo de Rosas*, Barcelona 2006, s. 138 oraz wydane wspólnie z Marcelem Pujolem Hamelinkiem, Gustavem Golfo Vivarem, Xavierem Nieto Prieto opracowanie *El vaixell Triunfante: una fita de la ciència i la tècnica del segle XVIII*, Barcelona 2013, s. 251 oraz kilka artykułów. Żadnej z tych książek nie ma jednak w przypisach recenzowanej monografii. Dziwi to tym bardziej, że sam Habilitant w „Autoreferacie” pisze o pierwszej z nich: „W opinii wielu ekspertów w tej dziedzinie, jedną z moich najważniejszych prac w tym zakresie jest monografia wydana przez *Museo Marítimo de Barcelona*” (s. 9). W przypisach również nie ma żadnego z artykułów poświęconych temu tematowi.

O tym, że Autor w drugiej części pracy kontynuuje zastosowany w części pierwszej sposób budowania tekstu na zasadzie, którą można określić – kopiuj, wklej bez cudzysłowu i nie podaj w przypisie źródła, świadczy podrozdział 8.1 „El modelo mahonés: jans i minorquians”. Wykorzystano w nim ponownie artykuł „El Arsenal británico de Mahón”, którego część zatytułowana „Personal: jans i minorcans” została powtórzona z kosmetycznymi zmianami np. na s. 154 recenzowanej pracy czytamy:

„El estallido de la Guerra de la Oreja de Jenkins en 1739 contra España cambió el panorama. La necesidad de dar apoyo a las fuerzas navales en el Mediterráneo hizo que el *Navy Board* removiese cielo y tierra durante ese verano a fin de enviar carpinteros de ribera y calafates desde los arsenales metropolitanos a Mahón¹⁰. Pese a las ventajosas condiciones que se ofrecían, coetáneamente Thomas Sims y Francis Gregson, responsables del arsenal, tuvieron que echar mano de calafates genoveses en la carena de buques¹¹. La documentación conservada perteneciente a la década de los cuarenta evidencia este hecho. Apellidos como Bianco, Busconi, Cappello, Carcanna, Conabusso, Ciorbetti, Graffignio, Ottone o Vernapasano –entre

otros— aparecen repetidamente¹²”

i podobnie w artykule na temat arsenału w Mahón na s. 66:

„El estallido de la guerra contra España cambió el panorama. La necesidad de dar apoyo a las fuerzas navales en el Mediterráneo hizo que el Navy Board removiese cielo y tierra durante el verano de 1740 a fin de enviar carpinteros de ribera y calafates desde los arsenales metropolitanos Mahón.¹⁰¹ Pese a las ventajosas condiciones que se ofrecían, coetáneamente Thomas Sims y Francis Gregson, oficiales navales mahoneses, informan que se han empleado calafates genoveses para carenar el HMS Kennington y el HMS Dragon.¹⁰² La documentación conservada perteneciente a la década de los cuarenta pone en evidencia este hecho. Apellidos como Bianco, Busconi, Cappello, Carcanna, Conabusso, Ciorbetti, Graffignio, Ottone o Vernapasano —entre otros— aparecen repetidamente”.

Pełnego porównania części drugiej „El nuevo Ferrol, la muralla de plata” z pracami Habilitanta dotyczącymi Ferrol nie mogłem jednak przeprowadzić, ponieważ nie dołączył on do przesłanej dokumentacji żadnej publikacji, nawet tej tak wysoko ocenionej przez ekspertów. Jeśli w „Autoreferacie” Habilitant stwierdza, że prowadził głębokie studia nad stoczną w Ferrol (s. 9), a ich wynikiem jest książka *El Triunfante: tecnología y ciencia en la España de la Ilustración* i współautorska *El vaixell Triunfante: una fita de la ciència i la tècnica del segle XVII* to we „Wstępie” do *Tu regare Imperio Fluctus* lub co najmniej w „Autoreferacie” powinien przedstawić jakie nowe pola badawcze i jaką nową jakość wnosi recenzowana publikacja. Habilitant powinien sobie zdawać sprawę, że dla recenzenta pracy przedstawionej jako osiągnięcie naukowe w postępowaniu habilitacyjnym ocena oryginalności podjętego i zrealizowanego tematu to podstawowe, wynikające z przepisów, zadanie. Należy podkreślić, że zgodnie z obowiązującymi przepisami „ciężar udowodnienia spełnienia przesłanek warunkujących nadanie stopnia doktora habilitowanego spoczywa przede wszystkim na osobie, która o nadanie tego stopnia się ubiega” (Rada Doskonałości Naukowej, *Postępowania w nadaniu stopnia doktora habilitowanego. Poradnik*, ostanía aktualizacja 23 sierpnia 2023, s. 24). Habilitant powinien więc dołożyć wszelkich starań, aby w sposób rzetelny i adekwatny udokumentować swój dorobek naukowy.

Druga część książki i jej zawartość merytoryczna nie jest adekwatna do tytułu monografii i celów sformułowanych we „Wstępie”. W strukturze i tytułach rozdziałów i podrozdziałów pracy nie ma wyraźnie wydzielonych zagadnień badawczych związanych z udziałem i rolą cudzoziemców w budowie floty królewskiej. Dobrze to oddaje związłe

streszczenie rozdziałów 7-11 przedstawione w „Autoreferacie” (s. 6-7). Całość tej części książki to dość dowolnie skomponowana mieszanka różnych zagadnień związanych, czasami bardzo słabo, ze stoczną w Ferrol czy zatrudnionymi w niej cudzoziemcami i nawet trudno ją określić jako *case study* tej stoczni. W pracy nie podano okresu jaki obejmują badania dotyczące Ferrol. Wstęp zawiera informację o dacie końcowej (1756), ale początkowej brak – czy to jest rok 1726, kiedy ustanowiono Departamento Matítimo del Norte? czy też rok 1747, kiedy markiz de Ensenada rozpoczął swoje reformy? Całość drugiej części ocenianej monografii robi wrażenie naprędce sklejonych szkiców zaczętych i nieskończonych, sygnalizujących zagadnienia. Dobrym przykładem może być rozdział ósmy „Nuestro hombre en Londres”.

Tytuł rozdziału wskazuje, że głównym tematem będą działania wybitnego hiszpańskiego naukowca i inżyniera Jorge Juana y Santacilii (1713-1773) w Anglii latach 1749-1750 mające na celu pozyskanie i sprowadzenie do Hiszpanii tamtejszych inżynierów i techników zajmujących się budową statków. W pierwszym z podrozdziałów (8.1, zob. też uwagi wyżej) Autor stara się wykazać związek między zatrudnieniem przez Anglików w arsenałach w Mahón miejscowej ludności a decyzją markiza de Ensenada o zatrudnieniu w hiszpańskich stocznjach angielskich specjalistów od budowy statków, nie przytacza jednak żadnych źródeł na potwierdzenie tej tezy. Wydaje się, że ten podrozdział jest sztucznie włączony do tego rozdziału, bo przecież powody dla których minister podjął reformy związane z rozbudową floty Autor przedstawił w rozdziale wcześniejszym. W kolejnych podrozdziałach omówiono: młodzięczy okres życia Jorge Juan, ale tylko do 1729, kiedy wstąpił do Real Compañía de Guardias Marinas (8.2, s. 155-156), jego udział we francuskiej ekspedycji naukowej do Ameryki Południowej, która miała miejsce latach 1735-1744 (8.3, s. 157-162), wejście Juana Jorge w krąg klientów ministra Ensenady (8.4, s. 162-165). Ostatni podrozdział to opis szpiegowskiej misji w Londynie w latach 1749-1750 (8.5. 165-179), w którym przedstawiono metody werbunku angielskich specjalistów od budowy statków celem wysłania ich do Hiszpanii. Rozdział zamyka tabela 8.1 (s. 179) zawierająca spis 62 nazwisk pozyskanych inżynierów i rzemieślników.

W podsumowaniu rozdziału Habilitant stwierdza: „La intrépida acción final de Juan tendrá un positivo efecto dominó, ya que el fin de la misión no evitó un casi constante goteo de técnicos ingleses hacia los arsenales españoles. Los excelentes salarios y la tolerancia religiosa serán el principal estímulo. Conocidos son los casos de los constructores David Howell y Almond Hill. Sin embargo, es mucho más ilustrativo el hecho que durante el año 1752, dos años después del fin de la operación, hasta quince operarios ingleses se presentarán por sus

proprios medios en Ferrol solicitando empleo. Siete de ellos provendrán de Deptford” (s. 178-179). Autor nie analizuje ani w tym, ani w następnych rozdziałach tej grupy emigrantów jako całości, ani tych którzy znaleźli się w Ferrol. Brak nawet informacji, którzy z nich trafili do tej stoczni.

Na temat zatrudnienia w Ferrol Anglików więcej informacji zawierają prace, których Autor nie wykorzystał, np. A. Martína Garcii, „Extranjeros al servicio del rey: los inmigrantes ingleses en el Ferrol del siglo XVIII”, w: *El legado cultural de la iglesia mindoniense*, 2000, oraz „La inmigración extranjera a Ferrol durante el s. XVIII”, *Cuadernos de estudios gallegos*, 48/114, 2001; A. I. Serrana Ruiz-Calderón, *La construcción naval en España en el siglo XVIII*, w której omawia losy tej pierwszej grupy imigrantów z Anglii, w tym stocznie w których pracowali, pełnione funkcje (rangi), wysokość płac, sytuację rodzinną na podstawie Libros de la Contaduría de Reales Arsenales oraz legajos z sekcji Ingenieros w Archivo General de la Marina Española "Don Álvaro de Bazán" w którym Habilitant nie prowadził badań. Istotne znaczenie dla poznania zbiorowości Anglików w Ferrol mają też prace M. Ameneda Costy: „Los ingleses en Ferrol en el siglo XVIII, w: *Los extranjeros en la España moderna: actas del I Coloquio Internacional*, Vol. 1, Malaga 2003, a zwłaszcza *La población británica e irlandesa en el Ferrol de la Ilustración. Análisis de fuentes demográficas gallegas y documentación de estado británica*, New York 2012.

Dodajmy jeszcze, że źródła archiwalne, zwłaszcza z Simancas, które zostały wymienione w przypisach były wielokrotnie wykorzystywane i znacznie lepiej opisane (tytuły dokumentów) np. przez badaczy wymienionych powyżej (zob. też A. Lafuente, J.L. Peset, J. Luis, „Política científica y espionaje industrial en los viajes de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1748-1751)”, *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 17, Madrid, 1981, zwłaszcza s. 260-261). Nadmienić należy, że wszystkie dane zawarte w tabeli 8.1. opracowane, jak podaje Autor, na podstawie rękopisów z AGS, SMA 234-236 zostały opublikowane w pracy J.P. Merino Navarro, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid 1981, s. 100-102. Całość tego rozdziału należy ocenić bardzo krytycznie, nie wnosi on nic nowego do dotychczasowych badań zarówno w wymiarze faktograficznym, jak i konceptualnym.

Niewątpliwie najciekawszym i oryginalnym fragmentem pracy jest rozdział dziewiąty w którym przeanalizowano dostawy surowców i wyrobów gotowych do Ferrol. Wbrew twierdzeniom Habilitanta w „Autoreferacie” nie zawiera on części dotyczącej rozwoju infrastruktury tego arsenału. Struktura rozdziału jest logiczna i adekwatna do opracowywanego tematu. W poszczególnych podrozdziałach przedstawiono dostawy: drewna, kotwic, konopi, lin i płótna. W odniesieniu do importu drewna i konopi z obszaru bałtyckiego wykorzystano

duńskie rejestry ceł sundzkich. Jednak lata objęte badaniem są bardzo ograniczone w czasie: dla drewna 1750-1754, a dla konopi 1752-1753, podobne zawężenie mamy również w przypadku portów, dla drewna to tylko Gdańsk i Ryga, dla konopi Królewiec i Ryga. Nie są to jednak badania pionierskie ponieważ eksport drewna ze strefy bałtyckiej do Hiszpanii w XVIII w. był przedmiotem studiów kilku badaczy, a w ostatnich latach systematyczne badania prowadzi polski badacz Rafał Reichert, który ich wyniki przedstawił w kilku świetnych, opublikowanych w języku hiszpańskim, artykułach. Niewątpliwie Habilitant poszedł jego tropem, a zamysł, aby skoncentrować się tylko na dostawach dla Ferrol jest w pełni uzasadniony. Jednak w tym rozdziale znowu mamy badania nieukończone, ledwo zasygnalizowane. Należało bowiem objąć badaniem rejestry sundzkie w dłuższym wymiarze czasowym np. dla lat 1726-1760 (Autor kilka razy odwołuje się do roku 1760, zob. s. 217) , a także inne porty np. Memel, Piławę, Szczecin, Wismar czy Lubekę, bo dopiero taki zakres ukaże w pełni dostawy towarów i ich wielkość z Bałtyku do Ferrol. Tym bardziej, że od piętnastu lat badania te są znacznie ułatwione dzięki bazie danych Sound Toll Registers <https://www.soundtoll.nl> i towarzyszących jej skanów ksiąg rejestrowych. Należy dodać, że w pracy nie zamieszczono informacji o tej bazie. Pod względem geograficznym przeanalizowano jedynie dostawy towarów do Ferrol ze strefy bałtyckiej, brak w nim informacji o imporcie drewna i innych surowców z Danii, Szwecji, Holandii, Anglii czy Hamburga.

Również w tym rozdziale Autor nie wykorzystuje wielu ważnych opracowań m.in. J. T. Wing, *Roots of Empire. Forests and State Power in Early Modern Spain, c. 1500-1750*, Leiden-Boston 2015; M. Baudot Monroy, „Barcos para el rey. Julian de Arriaga, la madera y la construccion naval, (1752-1754)”, w: *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Madrid 2012; A. Aragon Ruano, (2017); „Mar de arboles, voragine de jurisdicciones. La complicada relacion entre la Real Armada española y los bosques del Pirineo Occidental peninsular en el siglo XVIII”, w: *Árbores, barcos e homens na Peninsula Iberica (séculos XVI-XVIII)*, Lisboa 2017; N. Gallagher, „A methodology for estimating the volume of Baltic timber to Spain using the Sound Toll Registers: 1670-1806”, *The International Journal of Maritime History* 28, 2016; A.J .Martínez González, „Masas forestales para las Armadas: las áreas jurisdiccionales de montes y plantíos (siglos XVI-XVIII)”, *Naveg@mérica*, 14, 2015; F. J. Guillamon Alvarez, „Noticias sobre el comercio de la Ciudad Dantzig. La embajada del Conde Aranda en Varsovia (1760-1762)”, *Annales de Universidad de Murcia* 40, 1982; A. Poschman, „El consulado español en Danzig desde 1752 hasta 1773”, *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos* 40, 1919; H. Pohl, *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem Spanischen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806*, Wiesbaden, 1963; M. Diaz Ordoñez, „La comision del

cañamo en Granada. Sustituir la dependencia baltica como estrategia defensiva del Imperio español en el siglo XVIII”, *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia* 16, 2016 i tegoż „Arbitrismo y producción de jarcias. Un expediente de 1749”, w: *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX): quince estudios*, Madrid, 2009; R. Torres Sánchez, „La Política de abastecimiento de cáñamo a la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de historia naval*, 116, 2012 oraz tegoż „Administracion o Asiento. La politica estatal de suministros militares en la monarquia espanola del siglo XVIII”. *Studia Historica: Historia Moderna* 35, 2013.

Opracowując część drugą Autor w bardzo ograniczonym zakresie wykorzystał prace innych badaczy wydane w latach 2009-2018. W przypisach odnajdujemy jedynie 13 pozycji wydanych w tych latach i w większości są to teksty polskich autorów. Braki w literaturze przedmiotu dla tej części są bardzo duże, należałby wymienić w tym miejscu co najmniej 40-50 prac wydanych zarówno przed, jak i po roku 2009. Dobrym przykładem mogą być publikacje dotyczące Ferrol. W przypisach brakuje, poza wymienionymi wyżej, takich jak np. Meijide Pardo, „Contribución a la Historia de la industria naval en Galicia. Los arsenales de Ferrol en el siglo XVIII”, w: *Congreso Internacional de Historia dos descubrimientos*, vol. 2 Lisboa 1961, s. 523-562; M. Santalla López, *Las Reales Fábricas de Ferrol: gremios y barcos en el siglo XVIII*, Ferrol 2003; A. Granados Loureda, „Un arsenal para el rey. Ferrol en el Antiguo Régimen (SS. XVI-XVIII)”, *Nalgures* 7, 2011; M.R. García Hurtado, „Ce que cache l’eau: la darse de l’arsenal espagnol de Ferrol dans la seconde moitié du XVIII e siècle”, *The Northern Mariner/Le marin du nord* 27/3, 2017; A. M. Vigo Trasancos, „Esta obra sublime es la señal de un gran rey: la ciudad-arsenal de Ferrol o el sueño portuario del Marqués de la Ensenada (1747-1756)”, *Cuadernos Dieciochistas* 17, 2016, J. M. Vázquez Lijó, “El Arsenal de Ferrol: un derrotero del esplendor al ocaso (1750-1820)” w: *Vientos de guerra: apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, vol. 3, 2018, s. 9-116.

W tym miejscu nie sposób wymienić wszystkich brakujący opracowań, do najważniejszych należą m.in.: A.I. Serrano Ruiz-Calderón, *La construcción naval en España en el siglo XVIII*, tesis 2017, wyd. Madrid 2019, E. García-Torralba Pérez, *Navíos de la Real Armada 1700-1860*, Madrid 2016 oraz J. A. Sánchez Carrión, „Ingeniería naval e ingenieros navales. Jorge Juan y los ingenieros de Marina”, w: *Homenaje a Jorge Juan y Santacilia*, Madrid, Real Academia de Ingeniería, 2010; G. Aranda y Antón, „La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII. La selección de la madera”, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia Naval* 33, 1999; M.R. Diaz Ordoñez, *Amarrados al Negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*. Madrid 2009; Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización*

del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII). México 2011 i tegoż „Shipbuilding administration under the Spanish Habsburg and Bourbon Regimes (1590-1834). A comparative perspective” , *Business History*, 60/1 2018; E. García-Torralba Pérez, „Las líneas maestras de Jorge Juan para la construcción naval sistema inglés”, *Revista General de Marina* 265, 2013; F. Fernández González. „La arquitectura naval en el *Examen marítimo*”, w: *Homenaje a Jorge Juan y Santacilia*, RAI, Madrid, 2010; A. Alberola Romá, „La publicación del *Examen marítimo* y la reedición de las *Observaciones astronómicas*: las dificultades de un científico en la España del siglo XVIII”, *Canelobre* núm. 51, 2006; R. Die Maculet, A. Alberola Romá, *Jorge Juan Santacilia. De «Pequeño filósofo» a «Newton español»*, Alicante 2015. Z obowiązku recenzenta wspomnieć jeszcze muszę o wydanej 2020 roku książce M-R. Garcia Hurtado, *Las innovaciones de la Armada en la España del siglo de Jorge Juan*.

Dokonując ostatecznej oceny recenzowanej książki należy stwierdzić, że nie spełnia ona kryteriów monografii naukowej i nie stanowi istotnego wkładu w rozwój dyscypliny – historia. Nie ujawnianie własnego i współautorskiego dorobku naukowego a także zakres i sposób wykorzystania wcześniejszego dorobku w rozprawie habilitacyjnej jest naganne z punktu widzenia etyki naukowej.

Ocena pozostałych osiągnięć naukowo – badawczych

W „Autoreferacie” Habilitant podaje, że na jego dorobek od początku kariery naukowej składa się: 5 monografii autorskich, 6 monografii współautorskich, 54 artykuły w czasopismach, 37 rozdziałów w monografiach naukowych, 6 recenzji w czasopismach. Pełna lista publikacji naukowych została zamieszczona w załączonym „Wykazie osiągnięć naukowych”, Należy podkreślić, że Habilitant nie dołączył do dokumentacji, poza monografią habilitacyjną, żadnej innej publikacji. Przygotowując recenzję zapoznałem się z częścią dorobku naukowego dostępnego na różnych stronach internetowych.

W „Autoreferacie” Habilitant wskazał trzy główne obszary swoich badań naukowych: 1. Historia morską i archeologia podwodna (XVI-XVIII w.). 2. Fortyfikacje i urbanistyka w czasach nowożytnych. 3. Artyleria i uzbrojenie w czasach nowożytnych. Do tego należałoby dodać badania dotyczące wojny domowej w Hiszpanii i problematyki drugiej wojny światowej. Należy również wskazać stosunkowo nowy wątek w badaniach Habilitanta związany z twórczością Miguela de Cervantesa. Ten stosunkowo duży i zróżnicowany tematycznie dorobek naukowy oceniam pozytywnie. Jednak w niniejszej opinii należy wskazać na dwa problemy, które mają wpływ na postrzeganie dorobku naukowego Habilitana.

Pierwsza kwestia to wielokrotne publikowanie tych samych lub sparafrazowanych tekstów. Ostatecznie można uznać, że każdy autor ma do prawo do wykorzystywania swojej twórczości w sposób dowolny, ale krytycznie należy ocenić zarówno sztuczne powiększanie swojego dorobku jak i nie informowanie o tym odbiorców i zapewne wydawców.

Drugi problem to stosunkowo duża ilość publikacji współautorskich: 6 monografii, 11 rozdziałów w monografiach (na 37) i 18 artykułów naukowych (na 54). Oczywiście samo w sobie współautorstwo nie jest czymś nagannym, a czasami jest wręcz koniecznością zwłaszcza w badaniach interdyscyplinarnych. Jednak z drugiej strony utrudnia to ocenę dorobku, jeśli brak wskazania autorstwa poszczególnych części publikacji (zob. poradnik Rada Doskonałości Naukowej, *Postępowanie w nadaniu stopnia doktora habilitowanego*).

Ocena aktywności naukowej realizowanej w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej, w szczególności zagranicznej.

Na podstawie załączonej dokumentacji pozytywnie należy ocenić aktywność naukową i kontakty z zagranicznymi ośrodkami naukowymi. Aż do roku 2014 Pablo de La Fuente karierę naukową realizował w Hiszpanii. Po przybyciu do Polski utrzymuje w dalszym ciągu stałą współpracę ze środowiskiem hiszpańskich badaczy dziejów morskich w epoce nowożytnej. W pierwszej kolejności należy wymienić dr. Marcela Pujola Hamelinka, archeologa i historyka średniowiecza i epoki nowożytnej z Escola Superior de Conservació i Restauració de Béns Culturals de Catalunya w Barcelonie. Wraz z nim prowadził wieloletnie badania dotyczące wraków statków zatopionych w Zatoce Rosas w tym okrętu „Triunfante”. Badania realizowano w ramach projektów Muzeum Morskiego w Barcelonie i Centro de Arqueología Subacuática de Catalunya.

Od 2015 r. Habilitant jest członkiem zespołu badawczego projektu „Culturas Urbanas y Resistencias en la Monarquía Hispánica en la Edad Moderna” realizowanego przez Uniwersytet w La Coruña (Hiszpania) i Uniwersytet w Porto (Portugalia), którym kierują m.in. Ofelia Rey Castelao i Manuel-Reyes García Hurtado. W ramach tego projektu wydana została recenzowana monografia.

Przedstawiona dokumentacja i publikacje wskazują, że Habilitant nadal systematycznie prowadzi kwerendy w najważniejszych archiwach hiszpańskich m.in w Archivo Histórico Nacional w Madrycie, Archivo General de Simancas czy Museo Naval w Madrycie. Realizował też badania archiwalne w Paryżu i Londynie.

Warto również odnotować udział Habilitanta jako biegłego historyka, powołanego na wniosek biskupa diecezji Gerona, w procesie beatyfikacyjnym Sługi Bożego Pedro Arolasa i jego 191 towarzyszy. Wynikiem prowadzonych badań na ten temat było opublikowanie trzech artykułów.

Jednym z ważnych wskaźników międzynarodowej aktywności jest udział w zagranicznych konferencjach naukowych. W „wykazie osiągnięć” Habilitant podaje, że w latach 1993-2023 uczestniczył 36 konferencjach naukowych. Nie jest to może ilość wielka, ale na pewno wystarczająca. Od momentu rozpoczęcia pracy naukowej w Polsce w 2014 r. brał udział w 18 konferencjach. Większość z nich miała miejsce w Polsce, ale jednocześnie utrzymywał współpracę z hiszpańskim środowiskiem naukowym uczestnicząc w konferencjach naukowych w Cartagenie, Segovii i Barcelonie. Ponadto prezentował swój dorobek na konferencjach w Oxfordzie, Londynie i Caracas (Wenezuela).

Wnioski końcowe

1. Zgłoszona w postępowaniu habilitacyjnym monografia naukowa nie zawiera bibliografii, a więc nie posiada jednego z elementów definicji monografii naukowej zawartej w obowiązujących przepisach.
2. Monografia nie jest dziełem oryginalnym i nie wnosi znacznego wkładu w rozwój dyscypliny, ponieważ jej część pierwsza jest tłumaczeniem lub parafrazą wcześniej wydanej współautorskiej książki i kilku artykułów w tym również współautorskich, w których nie określono wkładu poszczególnych autorów
3. Pozytywnie, chociaż z różnymi zastrzeżeniami, należy ocenić pozostały dorobek naukowy Habilitanta oraz aktywność naukową i kontakty z zagranicznymi ośrodkami naukowymi.

W związku powyższym stwierdzam, że przedstawiona w postępowaniu habilitacyjnym dr Pablo de la Fuente de Pablo monografia nie spełnia wymagań określonych w art. 219 ust 1 pkt 2 i 3 ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, dlatego jednoznacznie negatywnie oceniam monografię naukową, jako nie spełniającą kryteriów formalnych i merytorycznych w postępowaniu o nadanie stopnia naukowego doktora habilitowanego w dziedzinie nauk humanistycznych w dyscyplinie historia.

Kraków, 13 czerwca 2024

