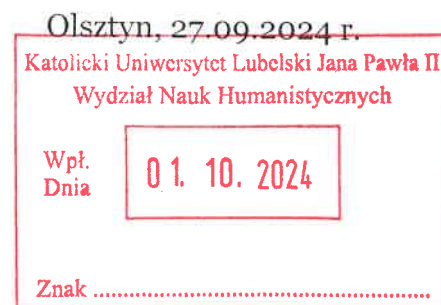


Dr hab. Andrzej Korytko, prof. UWM
Instytut Historii
Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie



Recenzja głównego osiągnięcia naukowego
dr. Pablo de la Fuente de Pablo w postępowaniu w sprawie nadania
stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk humanistycznych
w dyscyplinie historia

Ocena głównego osiągnięcia naukowego

Dr Pablo de la Fuente de Pablo jako główne osiągnięcie naukowe wskazał monografię zatytułowaną: „*Tu Regere Imperio Fluctus Hispane Memento*”. *La aportación extranjera a la construcción naval dieciochesca. Una perspectiva comparativa y diacrónica*, Lublin i La Coruña, Universidade da Coruña i Katolicki Uniwersytet Lubelski 2019, ss. 307. Habilitant postawił sobie za cel analizę wkładu cudzoziemców w budowę okrętów wojennych oraz w import materiałów na potrzeby hiszpańskiej floty morskiej. Według Doktora zagraniczny wkład w budowę okrętów wojennych to kluczowa kwestia dla zrozumienia osiemnastowiecznej polityki morskiej Hiszpanii, a samo zbadanie tego aspektu to swego rodzaju narzędzie do pokazania, w jaki sposób Hiszpania próbowała panować na morzach i oceanach w analizowanym okresie.

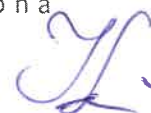
Do opracowania tytułowej problematyki dr P. de la Fuente de Pablo zastosował analizę porównawczą, wybierając dwa ośrodki produkcyjne – katalońską stocznię San Feliú – miejsce migracji francuskich rzemieślników z Tulonu oraz galicyjską stocznię w Ferrolu, w której budową okrętów zajmowali się angielscy mistrzowie. Jeśli do koncepcji porównania zjawisk, które dzielą mniej więcej trzy dekady i inne uwarunkowania geopolityczne nie mam uwag, to już próbę adaptacji politologicznych modeli Grahama T. Allisona (odnoszących się do kryzysu kubańskiego w XX w.) do realiów osiemnastowiecznych uważam za metodologicznie wątpliwą i mało przekonującą. Samo porównanie okoliczności powstania czy funkcjonowania obu stoczni to interesujący konstrukt pozwalający na pokazanie wielu aspektów hiszpańskiej polityki morskiej w I połowie

XVIII stulecia. Przyjęta przez Habilitanta koncepcja dała przy tym możliwość analizy rozwoju myśli technicznej i organizacji produkcji w stosunkowo krótkim okresie występujących po sobie zjawisk, które – jak słusznie określił – stanowią studium porażki i sukcesu.

Recenzowana monografia składa się z dwóch części, jedenastu rozdziałów, zakończenia, dwóch aneksów, a poprzedza je nieco nietypowe wprowadzenie, w którym pojawiają się osobiste wątki mające – jak mniemam – wyjaśnić, dlaczego Autor podjął próbę zbadania tytułowej problematyki. We wstępie brakuje natomiast – co jest istotne w kontekście analizy znajomości warsztatu naukowego Habilitanta – klasycznego omówienia źródeł i literatury przedmiotu. Jedno zdanie o kwerendach w archiwach hiszpańskich, angielskich, francuskich czy maltańskich to mimo wszystko za mało, aby głodny wiedzy czytelnik mógł wyrobić sobie opinię o zasobie archiwalnym wykorzystanym w ocenianej pracy. We wstępie aż prosi się również o analizę dotychczasowego stanu badań, której Autor nie dokonał – jak utrzymuje w autoreferacie – a która umożliwiłaby trafniejszą ocenę, ile wnosi recenzowana monografia do współczesnej historiografii. Ten brak jest o tyle zastanawiający, że Habilitant posiada w swoim dorobku współautorską monografię o San Feliú czy artykuł o polityce morskiej Ensenady, do których to publikacji – nie wiadomo, dlaczego – nie odwołuje się w ocenianej pracy¹. Mam nadzieję, że brak tych opracowań w wykorzystanej literaturze to wyłącznie źle rozumiana skromność Autora, wszak autocytowanie jest dopuszczalnym elementem warsztatu badawczego, aczkolwiek nie należy go rzecz jasna nadużywać. Szkoda, że dr P. de la Fuente de Pablo we wstępie nie dokonał również krótkiej charakterystyki poszczególnych rozdziałów z podkreśleniem swoich najważniejszych ustaleń. Pozwoliłoby to ocenić, jak Autor panuje nad całością narracji i dałoby pełny obraz Jego przygotowania warsztatowego, choć – analizując cały dorobek Habilitanta – sędzę, że takowe bez wątpienia posiada.

Konstrukcja pracy w zasadzie nie budzi zastrzeżeń, aczkolwiek aneksy zostały umieszczone nie na końcu monografii, ale na końcu obu części. Taki zabieg jest właściwie niespotykany w polskiej historiografii, być może w ocenianym przypadku posiada swoje uzasadnienie, ale Autor tego we wprowadzeniu niestety nie wyjaśnił. Zauważalny

¹ P. de la Fuente de Pablo, M. Pujol i Hamelink, *La Reial Fàbrica de vaixells de Sant Feliu de Guíxols (1715-1721)*, Sant Feliu de Guíxols, Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols 2010; idem, *La política naval de Ensenada durante el reinado de Fernando VI (1746-1754)*, w: *Polska – Hiszpania. Wczoraj i dziś. Studia poświęcone wybranym zagadnieniom z historii i współczesności / Polonia - España. Ayer y hoy. Estudios sobre algunos aspectos del pasado y de la actualidad*, Lublin-Werset 2012, s. 62-80.

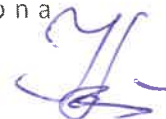


jest natomiast brak bibliografii. Zakładam, że pierwotnie monografia nie była brana pod uwagę jako podstawa wniosku habilitacyjnego lub takie były założenia wydawnicze, stąd nie czynię z tego warsztatowego zarzutu.

Pierwsza część zatytułowana *San Feliú de Guixols, najbardziej odpowiednie miejsce* została podzielona na sześć rozdziałów, a pierwszy z nich stanowi wprowadzenie w problematykę. Habilitant skupił się w nim głównie na analizie kwestii związanych z problematyką hiszpańskiej polityki morskiej na początku XVIII stulecia. Niedosyt budzi jednak brak pokazania szerszego tła polityki wewnętrznej i zagranicznej Filipa V – pierwszego Burbona na tronie hiszpańskim, który odegrał istotną rolę w budowie nowoczesnego państwa. Warto było przyrzeć się szczegółowiej wprowadzonym za jego panowania reformom, wszak miały one wpływ także na rozwój przemysłu stocznio-owego, na którego produkty było wówczas ogromne zapotrzebowanie.

Habilitant w tej części opracowania – co wyraźnie chciałbym podkreślić – zdecydowanie lepiej czuje się w analizowaniu kwestii dotyczących problematyki budowy okrętów. Pokazują to kolejne rozdziały, w których m.in. interesująco i przekonująco wyjaśnia, dlaczego miejscem budowy statków stał się niewielki port San Feliú a nie jeszcze bliższy francuskich granic port Rosas (Roses), wskazując nie tylko na aspekty logistyczne, ale i ważną rolę, jaką odegrał w organizacji stoczni José Patiño Rosales (rozdział trzeci). Na marginesie, Habilitant – przynajmniej tak można wywnioskować z lektury opracowania – darzy ogromną sympatią głównego bohatera tej części monografii, podkreślając jego pragmatyzm i zdolności menadżerskie. Co więcej, nie stroni nawet od tak kategorycznych sądów, jak ten, że: „Nie było nikogo lepszego od niego, który w tym czasie zajmował się wdrażaniem rejestru gruntów w Katalonii” (s. 48). Osobiście unikałbym takiego wartościowania, ale to właściwie jednostkowy przypadek w ogólnie wyważonej narracji.

W rozdziale czwartym dr P. de la Fuente de Pablo drobiazgowo omawia okoliczności budowy pierwszego okrętu zwodowanego w San Feliú – *San Felipe El Real*, bardzo istotnej, flagowej jednostki w hiszpańskiej flocie wojennej, weryfikując przy tym ustalenia wcześniejszej historiografii. W kolejnym rozdziale przedstawia inne okręty, wyposażone w 60 dział, które zostały zbudowane w katalońskiej stoczni. Te dwie części pokazują wyraźnie, że Habilitant umiejętnie łączy kontekst historyczny powstawania poszczególnych jednostek pływających z ich specyfikacją techniczną. Nie zabrakło bowiem w tych fragmentach pracy interesujących szczegółów dotyczących zarówno wymiarów, ozaglowania, wyposażenia czy liczebności i struktury załogi, nie wspominając



o analizie umów np. na pomalowanie statku, dostarczenie drewna czy lin okrętowych. Pierwszą część kończy rozdział, w którym Autor omawia okoliczności zamknięcia stoczni i barceloński epilog, czyli próby otwarcia nowej stoczni w Barcelonie, do którego ostatecznie nie doszło. Zwieńczeniem jest aneks z czterema dokumentami, z których trzy to krótkie relacje z uroczystości poświęcenia nowo zbudowanych okrętów w latach 1717-1719.

Druga część monografii pt. *Nowy Ferrol, srebrny mur* składa się z pięciu rozdziałów i podobnie jak w pierwszej rozpoczyna się od rozdziału wprowadzającego. W porównaniu jednak do pierwszego rozdziału analiza sytuacji geopolitycznej i uwarunkowań hiszpańskiej polityki morskiej w połowie XVIII w. jest zdecydowanie pełniejsza i trafnie odzwierciedla politykę neutralności Ferdynanda VI oraz koncepcje polityczne głównego aktora i twórcy potęgi morskiej Hiszpanii Zenóna de Somodevilla y Bengoechea, markiza Ensenady, pierwszego ministra Hiszpanii w latach 1743-1754. W tym rozdziale Habilitant umiejętnie rozłożył akcenty, pokazując cele hiszpańskiej polityki zagranicznej w powiązaniu z działaniami dyplomatycznymi i wewnętrznymi reformami, wskazując przy tym główne elementy stanowiące podstawę budowania potęgi morskiej – infrastrukturę, logistykę i personel.

W tym miejscu chciałbym zwrócić uwagę na rozdział ósmy przedstawiający okoliczności pozyskania wysoko wykwalifikowanego personelu z angielskich stoczni do Ferrolu. Mowa o szpiegowskiej misji Jorge Juana y Santacilii w latach 1749-1750. Mimo że misja ta posiada już swoją bogatą literaturę, Habilitant uzupełnił dotychczasowe ustalenia o nowe informacje. Analiza materiału pozwoliła Doktorowi na słuszną jak się wydaje konstatację, że cała akcja była jedną z najbardziej błyskotliwych operacji hiszpańskich tajnych służb nie tylko w XVIII w., ale w ich całej historii (s. 165). Bez względu jednak na jej ocenę przybyli do Hiszpanii angielscy mistrzowie rzemiosła i techniki okrętowej stanowili nową jakość w rozwoju przemysłu stoczniowego na Półw. Iberyjskim. A jak ten przemysł był zorganizowany obrazuje kolejny rozdział pełen szczegółów związanych z dostawą surowców czy gotowego wyposażenia lub sprzętu na potrzeby galicyjskiego arsenału. Nie zabrakło w nim – istotnego z punktu widzenia polskiej historiografii – omówienia kwestii handlu drewnem do budowy statków i konopiami do niezbędnego olinowania, które importowano do Hiszpanii *via* Bałtyk z Gdańska, Rygi czy Królewca.

W rozdziale dziesiątym, który dotyczy przede wszystkim charakterystyki okrętów z 68 działami na pokładzie, Habilitant dokonał interesującej analizy wydanego



w 1771 r. dzieła *Examen Maritimo...* Jorge Juana, szukając związków z projektowanymi dwie dekady wcześniej jednostkami pływającymi. Ten podrozdział, dotyczący osiemnastowiecznej wiedzy i nauki, w którym nieprzypadkowo pojawiają się nazwiska Gottfrieda Wilhelma Leibniza, Izaaka Newtona czy Pierre'a Bouguer'a, stanowi doskonały przykład zasadnego włączenia do dysertacji przez Habilitanta elementów ówczesnej debaty naukowej, która pozwala lepiej zrozumieć, jak rozwijała się teoria konstruowania statków na potrzeby hiszpańskiej marynarki wojennej.

Drugą część kończy rozdział, w którym Autor omawia dyskusje i spory dotyczące różnych kwestii konstrukcyjnych budowanych w latach 50. XVIII w. okrętów. Całość zamyka kolejny aneks, zawierający m.in. ciekawe sprawozdanie Cipriano Autrána z 1754 r. i raport Jorge Juana o leśnictwie z 1763 r., oraz część zatytułowana *Wnioski... i zobacz las morski*, w którym Habilitant wysnuwa przemyślane i trafne, aczkolwiek w pojedynczych przypadkach konstruowane nieco „na siłę”, wnioski. Na marginesie dodam, o czym wspominałem wyżej, że implementowanie modeli analitycznych (politolologicznych czy socjologicznych) odnoszących się do innych epok – o zupełnie innych uwarunkowaniach społeczno-politycznych – jest zabiegiem co najmniej ryzykownym.

Niewątpliwie walorem monografii jest wyważona analiza interpretowanego materiału źródłowego. Co więcej, narracja w niektórych fragmentach opracowania opiera się wyłącznie na źródłach archiwalnych, których dość pokaźny korpus Habilitant wprowadził do obiegu naukowego. Przy czym, co chciałbym podkreślić, odpowiednio wplecione w narrację, dość liczne, fragmenty źródeł dobrze uzupełniają treść opracowania. Równie umiejętnie dr P. de la Fuente de Pablo weryfikuje ustalenia historiografii, jak choćby to, że statki i fregaty zaprojektowane przez Jorge Juana błędnie przypisuje się do systemu konstrukcji angielskich, gdy tymczasem architektura morska rozwinięta w tym okresie jest wyłącznym dziełem Jorge Juana, co też Habilitant starał się wykazać (s. 236).

Oceniając warsztat naukowy, monografia jest solidnie udokumentowana, a Habilitant na ogół rzetelnie odwołuje się do literatury przedmiotu. Zdarzają się jednak pewne przeoczenia. Na przykład, powołując się na powszechny nurt w historiografii, który „zakłada, że wojna siedmioletnia (1756-1763) była pierwszą wojną na skalę światową” (s. 136), Habilitant nie odsyła czytelnika do odpowiednich publikacji. Uważa przy tym – w mojej ocenie przesadnie – że to wojna siedmioletnia była pierwszą wojną światową, a nie ta w XX w.

Monografię wzbogaca bardzo dobrze dobrany i czytelny materiał ilustracyjny oraz liczne tabele. Szkoda, że nie ma spisu ilustracji i tabel oraz indeksu nazwisk, za co rzecz jasna trudno winić samego Habilitanta, natomiast ważne, że znalazło się miejsce na tabele miar i wykaz skrótów.

Reasumując, monografia stanowi interesujące i ważne studium dotyczące osiemnastowiecznej Hiszpanii, a zwłaszcza rozwoju jej floty morskiej. Habilitantowi w sposób przekonujący udało się pokazać funkcjonowanie dwóch ważnych – w kontekście procesu rozbudowy hiszpańskiej marynarki wojennej – ośrodków produkcji stoczniowej. Zamierzone cele zostały zrealizowane, a lektura monografii w sposób klarowny udowadnia, jak istotną rolę w funkcjonowaniu dwóch stoczni odegrali specjaliści z zagranicy. Habilitant, porównując migracje budowniczych z Francji i Anglii, wskazał podobieństwa i różnice, które miały wpływ na powstawanie okrętów w obu ośrodkach. Wśród różnic zwrócił m.in. uwagę na to, że francuscy mistrzowie – w przeciwieństwie do angielskich – brali bezpośredni udział w procesie projektowania hiszpańskich jednostek pływających i że inne były motywacje zatrudniania się w hiszpańskich stocznich (Francuzi mierzyli się z bezrobociem, Anglicy liczyli na lepsze płace). Zastosowana w analizie metoda diachroniczna służąca do zbadania obu grup obcokrajowców posiada swoje uzasadnienie i dobrze została wkomponowana w narrację, co pokazują choćby fragmenty o dyskusjach i sporach toczonych w latach 50. XVIII w. na temat konstrukcji budowanych okrętów. Warto w tym miejscu podkreślić, że monografia wpisuje się w szeroko rozumianą problematykę nowożytnych badań gospodarczych, które nie są tak popularne, jak te dotyczące np. dziejów politycznych czy militarnych. Co więcej, Habilitant bardzo dobrze sobie poradził z wieloma aspektami technicznymi, umiejętnie analizując i interpretując materiał źródłowy oraz wykorzystując dostępną literaturę. Nie dziwi więc nagrodzenie monografii przez Instytut Historii i Kultury Marynarki Wojennej Hiszpanii. Na marginesie, sugeruję, żeby Habilitant rozważył wydanie monografii w języku polskim.

Ocena pozostałych osiągnięć naukowych

Nawiązując do pozostałych osiągnięć naukowych, należy podkreślić szerokie spektrum zainteresowań badawczych Habilitanta w odniesieniu do czasów nowożytnych – od historii morskiej i archeologii podwodnej, poprzez fortyfikacje i urbanistykę, na artylerii i uzbrojeniu kończąc. Do tego dochodzą jeszcze artykuły o charakterze

historiograficznym oraz publikacje dotyczące kampanii wojennych w czasach nowożytnych i w XX w. Dorobek w tych obszarach po uzyskaniu stopnia doktora jest nader imponujący. Składa się nań 11 monografii (w tym 5 autorskich), 54 artykuły opublikowane w czasopiśmie naukowych, 37 rozdziałów w monografiach naukowych, nie licząc redakcji naukowych i recenzji.

Warto podkreślić udział Habilitanta w zespołach badawczych. Uczestniczył jako wykonawca w dwóch projektach międzynarodowych w ramach międzynarodowej sieci naukowej, współkierował pracami w projekcie badawczym zleconym przez hiszpańskie Ministerstwo Kultury i realizował kilka innych projektów. Dr. Pablo de la Fuente de Pablo prowadzi również aktywną działalność konferencyjną, biorąc udział w sympozjach w Polsce, ale przede wszystkim za granicą. Interesująco wyglądają osiągnięcia dydaktyczne i organizacyjne Habilitanta, zwłaszcza te dotyczące przygotowywania ze studentami sztuk teatralnych w języku hiszpańskim czy współorganizacji dni hiszpańskich i argentyńskich.

Konkluzja

Przedłożone osiągnięcie naukowe – w moim przekonaniu – wnosi nową wiedzę do nauki historycznej, a analiza przedłożonej dokumentacji pozostałego dorobku naukowo-badawczego i aktywności naukowej, zwłaszcza udziału w projektach badawczych, oraz osiągnięć dydaktycznych, organizacyjnych i popularyzatorskich pozwala pozytywnie ocenić te obszary działalności Habilitanta. Tym bardziej że aktywność badawcza dr. Pabla de la Fuente de Pablo wykracza poza uczestnictwo w ogólnopolskim życiu naukowym i ma również charakter międzynarodowy.

Reasumując, w mojej opinii Habilitant przedłożył główne osiągnięcie naukowe, które wnosi znaczny wkład w rozwój dyscypliny historia oraz wykazał się istotną aktywnością naukową realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej. Tym samym dr Pablo de la Fuente de Pablo spełnia warunki określone w art. 219, ust. 1 Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce z dn. 20 lipca 2018 r. (Dz. U. 2018, poz. 1668) i w związku z tym opiniuję pozytywnie wnioski o dopuszczenie dr. Pabla de la Fuente de Pablo do dalszych etapów postępowania habilitacyjnego.

Andrzej Korytko