

POLÍTICA NAVAL, CORSARIOS Y ARMADAS EN LA GALICIA MODERNA*

Naval Politics, Corsairs and Navies in Early Modern Galicia

MARÍA DEL CARMEN SAAVEDRA VÁZQUEZ

Universidad de Santiago de Compostela

Recibido: 6/12/2012

Aceptado: 14/05/2013

Resumen:

El artículo analiza la evolución de la actividad naval en Galicia durante la época moderna, un periodo que aparece dividido en cuatro grandes etapas. En cada una de ellas se estudian los acontecimientos navales que afectaron a la región, la política aplicada por la corona en este ámbito y los medios disponibles, con especial atención a la existencia de escuadras propias. La presencia de armadas reales en el reino, la intervención de las elites locales en la gestión de las empresas navales y los problemas que afectaban a las mismas son los principales aspectos tratados en cada período.

Palabras claves: Marina, Galicia, época moderna, corsarios.

Abstract:

The article analyzes the evolution of the naval activity in Galicia during the modern age, a period divided in four big stages. In each of them there are studied the naval events that concern to the region, the politics applied by the crown in this area and the available means, with special attention to the existence of Galician navies. The presence of the royal navies in the kingdom, the intervention of the local elites in the management of the naval companies and his problems are the principal aspects treated in every period.

Keywords: Navy, Galicia, early modern age, corsairs.

* Trabajo realizado en el marco del proyecto de investigación “La Galicia meridional en el siglo XVIII: ejercicio del poder, elites y estrategias familiares” concedido por el Ministerio de Ciencia e Innovación, ref. HAR2008-02026.

En el transcurso de la época moderna las condiciones geográficas de Galicia favorecieron el desarrollo de una importante actividad naval en el reino. Dos factores en particular iban a impulsar dicho proceso: la existencia de una extensa fachada litoral dotada de numerosos abrigos naturales y su ubicación en la gran ruta marítima que unía la Europa del norte con América. A mayor abundamiento, la coyuntura política se encargaría de reforzar la importancia estratégica de la región a raíz de los reiterados enfrentamientos de España con Francia, Inglaterra y las Provincias Unidas.

Tales conflictos hicieron de la franja costera una de las principales fronteras de Galicia, circunstancia a priori destinada a convertir a esta área en un buen reflejo de la política naval desarrollada por la monarquía en el conjunto de la Península. En este trabajo pretendemos comprobar hasta qué punto fue así, prestando especial atención a las medidas adoptadas por la administración militar en el reino, sus principales ámbitos de aplicación y sus posibles efectos sobre el territorio. Esta visión de conjunto resulta factible por la importante actividad investigadora impulsada por los historiadores gallegos en las últimas décadas, una realidad que ha otorgado a Galicia una posición relevante en el actual panorama de la historiografía naval española.

Dicha afirmación exige de algunas aclaraciones previas, por cuanto los análisis destinados a perfilar las tendencias de la investigación en la materia y sus avances recientes siguen siendo muy escasos a día de hoy¹. Esta realidad puede considerarse resultado de la propia orientación de la historiografía española desde los años 70 del siglo XX, una trayectoria que iba a favorecer el abandono de la temática naval por gran parte del mundo universitario. El desinterés académico hizo que el vacío investigador fuera cubierto por eruditos y oficiales de la armada que orientaron sus trabajos de forma tradicional y atendiendo a sus propios intereses. Como consecuencia de ello, la historia de la marina hispana siguió dependiendo del aporte de autores clásicos, como Fernández Duro, cuya obra aún constituye un recurso reiterado en la actualidad².

Esto explica que el hispanismo anglosajón acabara convirtiéndose en uno de los principales impulsores de la revitalización de la historia militar española. Los trabajos elaborados a finales de los años setenta por autores como I.A.A. Thompson o Geoffrey Parker permitieron abordar la problemática militar hispánica desde nuevos presupuestos, integrando los problemas de la marina española en un esquema explicativo global³. La existencia de numerosos episodios históricos

1 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2009a): 17-51. PI CORRALES, M. (2006): 201-209.

2 FERNÁNDEZ DURO, C. (1895-1903).

3 Realidad más evidente en el caso de I.A.A. Thompson, quien al hablar de la provincialización de la guerra o del paso del régimen de administración al de asiento, iba a utilizar como argu-

compartidos entre España e Inglaterra explica esta tendencia que iba a culminar en la conmemoración del IV Centenario de la Gran Armada en 1988, efemérides que facilitó una profunda renovación de los conocimientos sobre dicho episodio⁴. En este caso la confluencia de historiadores de ambos países permitió abordar el asunto de la Empresa de Inglaterra desde puntos de vista nuevos y heterogéneos⁵. Lamentablemente, iba a tratarse de un esfuerzo sin apenas continuidad, de modo que los avances del conocimiento registrados desde entonces han estado protagonizados por investigadores aislados⁶.

En el caso concreto de Galicia, a las condiciones historiográficas de partida habría que añadir los efectos derivados del predominio alcanzado por la escuela de *Annales* entre los modernistas gallegos. Tal circunstancia explica el abandono sufrido por los temas de historia política durante años, y mucho más en el caso de las temáticas militares⁷. Como resultado de ello, las referencias a la actividad naval desarrollada en la región quedaron relegadas a las historias generales de Galicia o a los trabajos de eruditos locales.

El panorama estaba llamado a cambiar de manera sustancial en los años noventa, cuando se defendió en la Universidad de Santiago la primera tesis centrada en la problemática militar y naval del reino desde mediados del XVI a mediados del XVII⁸. Aunque hubo que esperar al año 2005 para que viera la luz una tesis de contenido exclusivamente naval, la de José Manuel Vázquez Lijó sobre la matrícula de mar⁹, la investigación en la materia no dejaría de incrementarse desde finales del siglo pasado.

Algunos de sus planteamientos de partida y de sus conclusiones serán objeto de análisis en las páginas que siguen, breve intento de síntesis de una larga lista de investigaciones elaboradas a partir de fuentes nacionales (del Archivo General de Simancas y del archivo del Viso del Marqués), fuentes regionales (las Actas de las Juntas del Reino de Galicia), y fondos locales conservados en los archivos municipales de aquellas ciudades que ejercieron funciones militares relevantes (A Coruña y Ferrol).

mento la situación de la armada. Cfr. THOMPSON, I.A.A. (1981); PARKER, G. y THOMPSON, I.A.A. (1978): 13-21.

4 GARCÍA HERNÁN, D. (1989): 163-182; RODRÍGUEZ SALGADO, M.C. (1990): 461- 476.

5 Entre las publicaciones derivadas de dicha conmemoración habría que destacar por parte española las de GÓMEZ CENTURIÓN, C. (1988); CASADO SOTO, J.L. (1988) y GRACIA RIVAS, M. (1988). Entre los ingleses, la de PARKER, G. y MARTIN, C. (1988).

6 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2009a): 23-50.

7 PÉREZ GARCÍA, P. y LÓPEZ DÍAZ, M. (2010): 147-206.

8 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1996).

9 VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. (2007).

1. La debilidad naval de partida (1474-1580)

En el momento de la subida al trono de los Reyes Católicos, Galicia era una región conflictiva y controlada por la nobleza, parte de la cual pronto abrazaría la causa de Juana y del monarca portugués. En tales condiciones, el conflicto sucesorio se planteó en el reino como una guerra de sitio, cuyos principales episodios tendrían que ver con el dominio de la ciudad de Pontevedra y de algunos castillos y fortalezas. Su condición de enfrentamiento entre fuerzas locales solo iba a verse alterado en el ámbito de la guerra marítima, al contar los portugueses con el apoyo de Francia.

Bien entendido que la iniciativa naval franco-portuguesa fue de baja intensidad y que los aliados se vieron obligados a recurrir al corsarismo. La presencia de la flota del corsario Casanova Colón ante las costas gallegas a partir de 1475 sería la manifestación más acabada de dicha política y daría origen a diversos incidentes en el reino¹⁰. Los riesgos inherentes al paso de corsarios franceses frente al litoral gallego se habrían visto notablemente reforzados por el hecho de que algunos puertos importantes estaban en manos de los partidarios de Juana. Es lo que ocurría sobre todo en el sur de la región, en donde el conde de Camiña dominaba la ciudad de Tui, las villas de Baiona, Redondela y Vigo y la ciudad de Pontevedra. También en la Galicia cantábrica se formó un importante foco de insurrección a cargo del mariscal Pardo de Cela, que además de ejercer su dominio sobre Mondoñedo acabaría apoderándose de Viveiro.

Esta situación iba a disparar las alarmas en la corte isabelina y explica la adopción de diversas medidas destinadas a garantizar la protección de las costas noroñas. La principal iniciativa consistió en la formación de una armada vizcaína a cargo de Ladrón de Guevara, flota que iba a convertirse en uno de los logros más destacados de la visita girada por Fernando el Católico a las Provincias Vascaas en el mismo año 1476. Con anterioridad a la misma, la reina ya se había ocupado de alentar la empresa, escribiendo a Juan Alos, vecino de la villa de Deva, para que los puertos de “la mui noble e leal provincia de Guipúzcoa e del mui noble e leal señorío e condado de Vizcaya” le prestasen ayuda armando varios navíos para vigilar las fachadas litorales de Portugal y Francia¹¹.

Una vez reunida la flota de Ladrón de Guevara, su primer objetivo iba a ser la defensa de las costas gallegas, por entonces gravemente amenazadas. En el otoño de 1476 las naves vizcaínas llegaron al reino con el propósito añadido de facilitar la conquista de Pontevedra, ciudad que estaba siendo cercada por los isabelinos gallegos. Sin embargo, la flota fue incapaz de cumplir dicha misión, provocando los

10 GARCÍA ORO, J. (1987): 325.

11 AZCONA, T. (2002): 191.

reproches de algunos cronistas de la época, que abogaban por una actuación más contundente que incluyera un ataque a Tui. Ciertamente es que su estancia en Galicia no resultaría totalmente inútil, pues la armada de Guevara iba a facilitar la conquista de Baiona y la toma de Viveiro¹².

Esta sucesión de acontecimientos vino a poner de manifiesto la debilidad naval del reino y los problemas derivados de la carencia de fuerzas navales propias. Aunque en Galicia la defensa de la costa podía dar lugar a ocasionales reuniones de navíos para hacer frente a los corsarios, estas iniciativas no dejaban de ser esfuerzos puntuales de escasa envergadura, de modo que cuando las necesidades eran mayores se hacía preciso recurrir a la autoridad real¹³.

Además, la desprotección del reino se veía agravada por la escasa entidad de las localidades costeras y el gran número de puertos a proteger. Esta realidad exigía el establecimiento de un costoso esfuerzo defensivo, objetivo que los Reyes Católicos no podían asumir. En consecuencia, los nuevos monarcas optaron por articular una organización defensiva centrada en enclaves concretos y que hizo de A Coruña en el norte y Baiona en el sur sus principales plazas de armas debido a su condición realenga. Por ello no sorprende que a raíz de la presencia de los corsarios franceses en las costas gallegas, la reina hubiera exigido a los coruñeses que no abandonasen la ciudad “para yr a ningunas partes por mar ni por tierra so çertas penas”¹⁴.

Finalizada la guerra, las prioridades políticas y estratégicas de los monarcas iban a centrarse en otros escenarios, como Granada, mientras trataban de asegurar su control del reino mediante el envío de sus representantes a Galicia (gobernador, alcaldes mayores, corregidores). En el terreno militar la actuación de estas nuevas autoridades se dirigió a dominar las huestes nobiliarias, sin que la defensa costera hubiese generado gran atención por su parte¹⁵.

En consecuencia, cuando en la década de los noventa los Reyes Católicos impulsaron una agresiva política exterior contra Francia, las carencias de la región en materia naval se pondrían de manifiesto con toda su crudeza. La recluta de peones gallegos con destino a los múltiples escenarios de su enfrentamiento (Perpiñán, Sicilia, Italia) iba a plantear nuevas necesidades logísticas que fueron resueltas recu-

12 GARCÍA ORO, J. (1987): I, 326.

13 A este respecto los vecinos de la Pescadería de La Coruña insistían ante la corona en 1504 en su contribución a la defensa de la ciudad frente a los franceses, por haber armado en diversas ocasiones algunas naos contra ellos. Archivo General de Simancas (AGS), Registro General del Sello (RGS), IX, 1504.

14 Archivo Histórico Municipal de A Coruña (AHMC), Reales cédulas, n.º 324. Los Reyes Católicos al concejo de La Coruña de Valladolid a 17 de mayo de 1476.

15 Una visión general sobre su política militar en Galicia puede encontrarse en SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2005): 256-272.

rriendo a su mayoritario traslado en barcos vizcaínos¹⁶. Así ocurrió en el caso de la expedición de 1494, cuya escala en Cádiz sería aprovechada por muchos hombres para desertar, provocando el enojo de los monarcas y la orden de apresamiento y secuestro de bienes de los fugados¹⁷. El transporte de los gallegos enviados a Sicilia en junio de 1495 también se habría hecho en cuatro naos vizcaínas, un recurso derivado de la inexistencia de barcos en el reino con porte suficiente para hacer frente a tales operaciones.

La inserción de Galicia en la incipiente política imperial no sólo conllevó la presencia de combatientes gallegos en el escenario italiano, sino también su conversión en potencial blanco de los ataques franceses. Así, en la etapa final del reinado se registra una clara preocupación monárquica ante la debilidad defensiva de la región, y por ello en septiembre de 1495 la reina encargaba al gobernador del reino la adopción de una serie de medidas destinadas a la protección de los principales enclaves portuarios. Estas iban a consistir en la reparación de las fortificaciones costeras, el aprovisionamiento de armas, el establecimiento de turnos de ronda en las murallas y la realización de ejercicios de adiestramiento por parte de los vecinos, iniciativas todas que debían ser ejecutadas y costeadas por los propios concejos¹⁸.

En este terreno la principal medida adoptada por la Corona en Galicia fue la decisión de crear una nueva villa en Baiona en el año 1497, en un cerro cercano a la antigua población. El traslado se justificaba por su ventajosa posición de cara a la defensa de la costa y era consecuencia de su condición de principal núcleo reancho en el litoral meridional y enclave estratégico con respecto a Portugal¹⁹. Bien entendido que para lograr una defensa verdaderamente eficaz del litoral gallego estas medidas habían de completarse con la presencia de algunas fuerzas navales que patrullaran el litoral. Sin embargo, la Corona se mostraría incapaz de asegurar la presencia de armadas defensivas en el área.

De este modo el reinado de los Reyes Católicos iba a concluir en Galicia con un pobre balance en materia naval: dado que la región no constituía un escenario de lucha prioritario y en el mar solo hubo que hacer frente a eventuales ataques corsarios, la política de la monarquía en esta materia resultaría tibia y puntual. De hecho, ni se registraron operaciones navales a gran escala ni se planteó una auténtica estrategia marítima en la zona. La fortificación de algunos enclaves concretos y el recur-

16 No siempre pudo hacerse así: en el caso del contingente gallego enviado a la frontera francesa en 1497, por ejemplo, el traslado se realizó por tierra tras recibir la orden de concentrarse en santo Domingo de la Calzada el 15 de enero de dicho año.

17 Según consta en la documentación, un buen número de reclutas “en llegando a la vaya de Cádiz se salieron a tierra e se vinieron e no volvieron a las dichas naos, de manera que las dichas naos se fueron sin ellos al dicho viaje”. Citado por GARCÍA ORO, J. (1987): 406.

18 AGS, Cámara de Castilla (CC), leg. 2763, f. 22.

19 LÓPEZ FERREIRO, A. (1968): 154-155.

so temporal a fuerzas navales foráneas fueron las principales respuestas ante eventuales amenazas, una situación que parecía destinada a prolongarse en el tiempo.

El reforzamiento del poder de la nobleza gallega al que se asiste durante el periodo de las regencias en nada contribuyó a mejorar la situación e iba a convertirse en claro prolegómeno de los movimientos asamblearios protagonizados por la misma en los primeros compases del reinado de Carlos I. Una de sus principales iniciativas sería la promoción del arzobispo Fonseca y del conde de Andrade al cargo de capitanes generales de Galicia. Al margen de las circunstancias que rodearon tal episodio, la condición de experimentado militar de este último le indujo a enviar a la Corte un detallado plan para asegurar la protección del litoral norteño. Su propuesta se mostraba acorde con la política previa: concentrar la defensa en dos o tres enclaves (A Coruña, Baiona y Viveiro) y organizar una armada cantábrica como medio de asegurar la costa²⁰. Aunque inspirado en experiencias anteriores, el nuevo proyecto era de mayores dimensiones y planteaba la novedad de su financiación, pues se preveía que la flota fuera sufragada por los comerciantes de la zona mediante un impuesto sobre las transacciones mercantiles.

Bien entendido que nada se hizo entonces y que la política de Carlos I en los años inmediatamente posteriores tendría otros objetivos, el primero de los cuales pasaba por afianzar su poder en el reino²¹. En el terreno militar, Galicia mantuvo su condición de territorio secundario con respecto al Mediterráneo, en donde se luchaba por el control de Italia y había que hacer frente a los turcos. En consecuencia, la región iba a servir como lugar de aprovisionamiento y apoyo a las armadas reales que hacían escala en sus puertos, siendo el vino de Rivadavia el producto más apreciado por los responsables del abasto²².

A cambio, el corsarismo iba a convertirse, una vez más, en la principal amenaza para las costas gallegas. Dado que los ataques sufridos por las poblaciones litorales procedían de pequeños buques corsarios, tampoco en esta materia iban a registrarse grandes cambios y la respuesta de las autoridades siguió siendo la movilización de las milicias, y en momentos concretos, la formación de alguna pequeña armada para forzar su retirada de las poblaciones costeras. Así ocurrió en 1537, cuando por iniciativa de la Corona se reunieron varios buques vizcaínos bajo la dirección del conde de Altamira, iniciativa destinada a patrullar la costa y que solo se mantuvo vigente un año²³.

20 AGS, Guerra Antigua (GA), leg. 19, f. 143.

21 Sobre las condiciones generales del reinado vid. SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2001): 523-535.

22 Así consta que en 1527 se procedió a la incautación de vino en Rivadavia para la expedición de Simón de Alcazaba con destino a las islas Molucas. Cfr. JUEGA PUIG, J. (2012): 393.

23 Si bien existe constancia del repartimiento efectuado en el reino para hacer frente a su coste, la monarquía fue la principal contribuyente "para el gasto de la armada que fue mandado que se hiciese en Galicia", AGS, GA, leg. 13, f. 42.

Aunque el recurso a las unidades navales vizcaínas no constituía mayor novedad, la documentación de estos años permite calibrar de manera más precisa la limitación de medios materiales que rodeaba a cualquier empresa naval en Galicia. Así, el registro efectuado en los puertos gallegos de los barcos de más de 250 toneladas se saldó con un resultado decepcionante, al contabilizar 12 navíos, muchos de ellos portugueses que se encontraban en Baiona cargando sardina, vino y cueros y cuyo posible embargo hacía temer a las autoridades locales el declive del comercio²⁴.

La situación estaba llamada a cambiar de manera significativa en el transcurso de la cuarta guerra hispano-francesa (1542-43), cuando el temor al ataque de alguna de las grandes armadas reunidas en los puertos atlánticos de Francia se extendió entre las autoridades del reino. La nueva realidad impulsó los planes para reunir una armada costera, objetivo que se esperaba cubrir tal objetivo recurriendo a la contribución de las ciudades gallegas. A tenor de algunos datos aislados, dicha estrategia no parece haber sido una total novedad²⁵, aunque sí suponía un importante cambio de orientación de la política monárquica desarrollada hasta entonces.

Este intento de hacer responsables a los naturales de su propia defensa iba a convertirse en un recurso habitual de la Corona en la etapa final del reinado de Carlos I, en consonancia con el incremento de costes derivado de su ambiciosa política imperial. Bien entendido que no siempre había de lograrse la colaboración de las ciudades y que las diligencias destinadas a tal fin iban a convertirse en un arduo proceso negociador con las elites locales que actuaban en representación del reino²⁶. Los sucesivos intentos de constitución de la armada gallega resultan muy ilustrativos de dicha realidad y encontraron su primera manifestación en la junta de provincias de 1543²⁷.

En dicho año las reticencias de las ciudades gallegas a costear una pequeña flota para la protección de la costa llevaron a la Corona a desistir de su propósito. Nuevamente fue la iniciativa monárquica la que hubo de reunir y mantener una armada encargada de la protección del litoral cantábrico y de Galicia. La nueva flota quedó a cargo de don Álvaro de Bazán y estaba formada por 25 buques procedentes de Galicia y Asturias, pero sobre todo de las Cuatro Villas y las Provincias Vascas²⁸.

24 AGS, GA, leg. 12, f. 56.

25 Las actas municipales de Ourense señalan que a la altura de 1513 se había efectuado un repartimiento en la provincia para sufragar diversos servicios reales y el “gasto de la armada que se proyectaba hacer para defensa del reino de Galicia”. Citado por LÓPEZ DÍAZ, M. (1999): 231-261.

26 En este momento aún no se habían institucionalizado las Juntas del Reino de Galicia, por lo que sus reuniones son calificadas como meras juntas de provincias. Para un sucinto análisis de su evolución vid. EIRAS ROEL, A. (1995): 115-182.

27 FERNÁNDEZ VEGA, L. (1982): III, 337.

28 AGS, GA, leg. 23, f. 77.

Pese a su victoria sobre una flota francesa en Finisterre, dicha fuerza naval acabaría disolviéndose al cabo de un año, dejando a los puertos norteños sumidos en una peligrosa indefensión, carentes de fortificaciones o de medios para reparar las ya existentes²⁹.

La firma de la paz con Francia en 1544 permitió eludir el problema por algún tiempo, aunque el peligro estaba destinado a incrementarse en adelante. De hecho, la subida al trono francés de Enrique II en 1549 iba a dar lugar a un notable incremento de los ataques corsarios sobre las costas gallegas. Entonces volvió a plantearse la necesidad de establecer una armada defensiva en Galicia, empresa que tanto por su coste como por sus problemas de gestión se revelaría como un proyecto difícil de concretar. Con el objetivo de replantear la iniciativa, el gobernador marqués de Cortes volvió a convocar una junta de provincias en dicho año. Tras muchas presiones sobre las ciudades gallegas, estas acabaron aprobando el establecimiento de la armada y su mantenimiento mediante una sisa sobre las mercancías exportadas por mar y tierra³⁰.

Pese a tratarse de una empresa de escasa entidad, su coste estimado de 2.322.000 maravedís haría que las ciudades gallegas intentaran dar marcha atrás en el acuerdo³¹. De hecho, las dilaciones experimentadas en su puesta en ejecución acabaron convirtiéndolo en papel mojado, de modo que en enero de 1551 el gobernador insistía ante la Corte en la indefensión en la que se encontraba Galicia³². En consecuencia, volvió a plantearse la conveniencia de reunir una armada en el reino, aunque en este caso se trataba de formar una flota de envergadura, compuesta por 14 naos y zabras dotadas con 1500 hombres de mar y de guerra. En un principio los representantes urbanos se negaron a contribuir argumentando “que es mayor la costa que de la armada les puede caber que el daño que reciben del francés”³³.

La iniciativa acabó fracasando, aunque hubo de ser retomada al año siguiente. El crecimiento de los ataques corsarios llevó al gobernador del reino a concertar un acuerdo con diversos mercaderes que ofrecían 80.000 ducados anuales durante cuatro años para pagar la fortificación de A Coruña y la creación de una pequeña armada costera, obteniendo a cambio salvoconductos para comerciar con Francia, África y Berbería³⁴. Esta propuesta suponía descargar la defensa sobre la iniciativa particular, habida cuenta de la escasa colaboración de las ciudades gallegas. Sin

29 AGS, GA, leg. 24, f. 31.

30 AGS, GA, leg. 36, f. 174.

31 Según las previsiones del gobernador, la flota estaría formada por tres barcos de 150,100 y 50 toneladas y su objetivo era recorrer la costa durante tres meses, AGS, Consejo Real (CR), leg. 327/7.

32 AGS, GA, leg. 42, f. 192.

33 AGS, GA, leg. 42, f. 264.

34 AGS, GA, leg. 47, f. 21.

embargo, su postura iba a cambiar una vez conocido el proyecto, mostrándose dispuestas a participar en la contribución y en el comercio³⁵.

Tampoco en este caso el asunto se resolvió con la presteza requerida, dado que algunas localidades cuestionaron ante el Consejo de Castilla la capacidad de las capitales provinciales para hablar en su nombre. Aunque acabó cobrándose una sisa para la fortificación de A Coruña y el reforzamiento de la defensa costera, no consta la ejecución del proyecto de armar “hasta doze bolanteros y zabras que andarán por la costa defendiéndola lo mejor que pudieren”³⁶.

Este desenlace certifica que si bien el reinado de Carlos I no fue de intensa actividad militar en Galicia, en su etapa final sí se registran algunas novedades de interés destinadas a facilitar la integración del reino en la política imperial. Al hilo de esta realidad y de las crecientes necesidades militares de la Corona se asiste a una política destinada a otorgar mayor peso político a las ciudades y a la asamblea que las representaba. Una estrategia que no sirvió para dotar al reino de medios navales acordes a las nuevas exigencias de la guerra marítima y que chocaba con las reticencias de las ciudades a intervenir, ante su insistencia en que la defensa del reino era competencia de la autoridad monárquica. En consecuencia, su colaboración en este campo quedaría ligada a la posibilidad de obtener algún privilegio o beneficio por la vía de la negociación.

Lo acontecido en tiempos de Carlos I vino a demostrar lo difícil que resultaba en Galicia establecer un sistema defensivo eficaz si la Corona no se involucraba de modo decidido en su mantenimiento. Bien entendido que para fomentar su intervención en la materia tenían que concurrir condiciones de necesidad y urgencia, lo que determinaba el carácter coyuntural de sus iniciativas. Partiendo de tales presupuestos, cabe suponer que la firma de la paz con Francia sellada por Felipe II poco después de su ascenso al trono iba a tener importantes efectos sobre la actividad militar en la región, como así ocurrió.

A partir de este momento, el interés estratégico de la monarquía iba a centrarse en el Mediterráneo, de modo que Galicia perdió todo protagonismo en materia naval. Nuevamente la paz en sus costas solo se vería alterada por ataques puntuales de los corsarios, mientras su contribución a las empresas reales seguía ligada a su participación en el abastecimiento de algunas armadas³⁷. En tales condiciones, la situación naval del reino iba a estar marcada por la debilidad defensiva y la falta de recursos, debiendo transcurrir varias décadas para que dicha realidad experimentase cambios significativos. Aunque la rebelión flamenca de 1566/68 iba a poner en

35 AGS, GA, leg. 47, f. 33.

36 AGS, GA, leg. 47, f. 50.

37 Así consta que el convoy de 1566 para abastecer los presidios africanos desde Málaga llevaba vino de Ribadavia. JUEGA PUIG, J. (2012): 393.

alerta a la costa gallega y cántabra, el esfuerzo naval se concentró por aquel entonces en Santander y hasta los años 80 Galicia no alcanzaría verdadero protagonismo en este ámbito³⁸.

2. Galicia como escenario de la guerra marítima (1580-1640)

El panorama estaba llamado a sufrir modificaciones sustanciales a partir de 1580, a raíz de la incorporación de Portugal a la corona de Castilla³⁹. Esta circunstancia iba a otorgar una renovada importancia estratégica a Galicia por su condición de territorio fronterizo y su extensa fachada litoral, factores que promovieron la presencia en sus puertos de numerosas armadas reales.

Habitualmente se trataba de grandes flotas organizadas en otros territorios que hacían escala en la región para completar sus provisiones. La primera experiencia abastecedora importante estuvo vinculada a la empresa portuguesa e iba a estar protagonizada por la armada de don Pedro de Valdés, una flota procedente de Cantabria que llegó a Galicia con el objetivo de cargar diversos productos con destino a Lisboa⁴⁰. En esta ocasión los preparativos iban a discurrir con enorme lentitud debido a los problemas surgidos a la hora de ejecutar los embargos, la falta de medios para la transformación y el almacenaje de los alimentos y la escasez de personal especializado, sobre todo de maestros bizcocheros. Además, la inexistencia de una estructura administrativa adecuada para coordinar operaciones de este tipo hizo que las autoridades militares hubieran de recurrir a las elites locales para gestionar la recogida y manipulación de los productos solicitados⁴¹. Su intervención iba a generar numerosos roces con los oficiales de la armada, una pugna que encontraría su máxima expresión en el enfrentamiento entre el regente de la Real Audiencia y el comandante de la flota, don Pedro de Valdés, en torno a la cobranza y el reparto del dinero destinado al abasto y mantenimiento de las tripulaciones.

Como resultado de todas estas dificultades, la operación iba a acumular un enorme retraso, provocando las quejas del duque de Alba desde Lisboa. La lentitud de los preparativos no solo le llevó a declararse “maravillado” ante lo que estaba

38 La realidad de dicha etapa y las vicisitudes de la armada santanderina de Pedro Menéndez de Avilés han sido ampliamente analizadas por PI CORRALES, M. (1983).

39 Sobre el contexto de la incorporación vid. BOUZA ÁLVAREZ, F. (1987).

40 En concreto, en el reino se había previsto reunir bizcocho, carne de vaca salada, tocino, habas, garbanzos y botas de madera para agua y vino. AGS, GA, leg. 89, f. 158.

41 De ahí que algunos destacados miembros del concejo coruñés figuren en las contabilidades de dicha armada como tenedores de bastimentos: el escribano de concejo Gonzalo Becerra, el regidor Juan Labora, el mayordomo de propios Miguel Rodríguez, el procurador general Alonso Gómez Manríquez. AGS, Contaduría Mayor de Cuentas (CMC), 2ª época, leg. 851.

ocurriendo en Galicia, sino que le haría escribir al rey asegurándole que “mientras no se enviare persona particular, para que solicite y haga estas provisiones, que nunca se harán a tiempo ni como conviene, porque los ordinarios las hacen muy mal”⁴². De este modo, la experiencia venía a demostrar que si la Corona aspiraba a hacer de la región una base eficaz para sus armadas, antes debía realizar importantes inversiones en la misma, tanto en hombres como en infraestructuras⁴³.

Sin embargo, una vez alcanzado el objetivo de asegurar el control de Portugal, Galicia dejó de tener interés para la monarquía. Bien entendido que hasta ahora hemos planteado las cosas desde la perspectiva española, que no era la única posible. Las monarquías europeas, y especialmente Inglaterra, iban a mostrarse cada vez más recelosas ante el engrandecimiento del imperio hispánico y comenzaron a desarrollar una política cada vez más agresiva. En el caso inglés, el corsarismo sería hábilmente utilizado por Isabel I como un modo de hostigar a la monarquía española y de horadar su monopolio comercial en América sin declarar una guerra abierta contra España⁴⁴. En consecuencia, las campañas de los corsarios ingleses en aguas americanas iban a ser cada vez más frecuentes y el alejamiento entre Isabel I y Felipe II acabaría provocando la ruptura de las relaciones comerciales entre los dos países y el embargo de los barcos ingleses en puertos españoles decretado en 1585⁴⁵.

En el caso gallego esta decisión iba a tener dos importantes consecuencias: por una parte, la desarticulación de los circuitos comerciales que conectaban a algunos puertos gallegos, singularmente a Baiona, con Inglaterra⁴⁶. Por otro lado, la conversión de Galicia en blanco de los ataques ingleses, de modo que en 1585 se registraría un gran asalto corsario contra Baiona y Vigo. Dicho episodio estuvo protagonizado por una flota comandada por Francis Drake que se dirigía a las Antillas y que previamente hizo escala en Galicia⁴⁷. Aunque este primer ataque del gran corso contra un puerto peninsular fue repelido por las fuerzas locales, su desarrollo vino a poner de manifiesto la vulnerabilidad de la Península, reforzando la posición en la Corte de quienes auspiciaban una política más agresiva contra Inglaterra⁴⁸.

Pocos años más tarde, el proyecto de invasión de la isla acabaría tomando forma y la Empresa de Inglaterra iba a convertirse en el acontecimiento que otorgó definitivo protagonismo naval a Galicia. Bien entendido que en el momento de la formación de la Gran Armada, la debilidad defensiva del reino era notable, como

42 Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España (CODOIN), vol. 33: 22-23.

43 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1996): 35-40.

44 ANDREWS, K. R. (1984).

45 GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C. (1988).

46 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2008): 179-209.

47 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1998a): 115-137.

48 Para una visión general sobre la política naval española en dicho periodo vid. PI CORRALES, M. (1989 y 1997).

iba a certificar el informe solicitado en 1588 al gobernador gallego sobre el número “de los navíos de naturales y otros que hay en los puertos de Galicia y de los hombres de mar”. A tenor de su respuesta, en el total de 22 puertos incluidos en la relación solo se registraban 37 navíos de una cierta entidad y de ellos únicamente nueve disponían de alguna pieza de artillería. Por lo que se refiere a los pilotos, su número se acercaba al centenar y su experiencia se centraba en viajar a Bilbao y a Sevilla⁴⁹. En tales condiciones, el papel reservado a Galicia no podía ser otro más que reunir víveres para la gran flota que se estaba formando en Lisboa.

Sin embargo, la falta de agua y las deficiencias de aprovisionamiento que iban a aquejar a la Gran Armada una vez que abandonó la capital lisboeta acabarían forzando su entrada en el puerto de A Coruña, en donde iba a permanecer algo más de un mes. Esta empresa supuso un enorme esfuerzo para el reino, tanto en el terreno abastecedor como en lo referido a la reparación de los buques, dado que durante su estancia debió procederse a la reparación de algunos de los barcos afectados por el fuerte temporal desatado a su paso por Finisterre⁵⁰. Ante lo imprevisto de la situación, tanto el gobernador gallego como los mandos de la flota debieron enfrentarse a un trabajo ingente que se solventó en medio de grandes dificultades, sobre todo en lo referido al “adobo de navíos” debido a la falta de pertrechos navales y de personal especializado⁵¹. Aún así, la estancia resultaría muy provechosa para la armada, por más que su salida no hubiera puesto fin a los requerimientos de provisiones y a las necesidades logísticas del reino⁵².

El fracaso de la Empresa de Inglaterra, por el contrario, iba a suponer una nueva prueba para Galicia, ante la necesidad de socorrer a los supervivientes del desastre. Aunque el grueso de la flota había retornado a Santander, a los puertos gallegos llegaron diez barcos cargados de enfermos a los que había que atender y un buen número de compañías de infantería que debieron ser alojadas en el reino⁵³. Todo ello supuso un gran esfuerzo para toda la región, obligando a efectuar nuevos acopios de provisiones y a movilizar todos los recursos disponibles. El socorro de las exhaustas tripulaciones iba a convertirse en uno de los problemas más acuciantes, por cuanto se trataba de diecisiete compañías de infantería compuestas por algo

49 AGS, GA, leg. 236, f. 14.

50 Sobre el estado de la construcción naval en este periodo y la realidad de los barcos españoles vid. CASADO SOTO, J.I. (1989): 51-86 y (1998): 339-364.

51 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1998b): 102-105.

52 Además de haber hecho acopio de agua y de provisiones de productos frescos para un mínimo de 30 días, en A Coruña se procedió a desembarcar a los soldados enfermos, que fueron atendidos gracias a las aportaciones de medicinas y dietas efectuadas por el Arzobispo de Santiago y otros eclesiásticos gallegos. AGS, GA, leg. 227, f. 26.

53 El puerto de A Coruña, con 6 unidades, fue el que recibió mayor número de buques, mientras los 4 restantes aportaban a las localidades de Cangas, Muros y Ribadeo. AGS, GA, leg. 221, f. 175.

más de mil hombres. Para hacer frente a su alojamiento, el gobernador daría orden de distribuirlos entre diversos enclaves, dando inicio a una práctica que había de ser muy habitual en adelante⁵⁴.

Además, no fue la única consecuencia del nuevo papel jugado por Galicia en la política militar de la Corona. Las represalias inglesas, en forma de ataques a las localidades de A Coruña y Baiona, iban a convertirse en la manifestación más acabada de los riesgos inherentes a su nueva posición. En 1589 el paso de la flota de Francis Drake frente a las costas gallegas en su camino hacia Lisboa se saldó con un asedio de quince días a la capital coruñesa, que supuso la práctica destrucción de la parte de la ciudad situada fuera de murallas. También la comarca de Vigo hubo de soportar el ataque inglés a su retorno del país vecino, un episodio que volvió a incidir en la necesidad de una decidida intervención monárquica para garantizar la seguridad del reino⁵⁵.

Como respuesta a estos ataques y al creciente desafío inglés, en los años siguientes se asiste a una seria reactivación de la política naval de la monarquía en el Atlántico. Esta nueva estrategia había de manifestarse en un ambicioso programa de construcción de galeones y en el impulso otorgado a nuevas expediciones contra Inglaterra, iniciativas que conllevaron la elección de Galicia como base de formación y punto de partida de las armadas reales. Las consecuencias de esta decisión monárquica serían de largo alcance, al impulsar la fortificación de los principales puertos gallegos, el envío de una serie de oficiales de la Corona encargados de la organización de las armadas y la creación de diversas infraestructuras de apoyo a las tareas de abastecimiento a realizar en el reino, como lonjas u hornos⁵⁶.

La destrucción de buena parte de la capital coruñesa tras el ataque efectuado por Drake en el año 1589 llevó a concentrar las operaciones en el puerto de Ferrol, una actividad que puede considerarse antecedente de su conversión en gran base naval durante el siglo XVIII y que había de manifestarse en la construcción de unos primeros astilleros en la Graña, la constitución de la Real Fábrica de Bizcocho de Neda y un hospital naval⁵⁷. Pese a la decidida intervención de la Corona para constituir una organización militar en Galicia bajo su control directo, la colaboración de las oli-

54 Las localidades afectadas por la presencia de los soldados de la Gran Armada serían A Coruña, Betanzos, Muros, Redondela, Vigo, Baiona, Ribadeo, Ferrol y Pontedeume. AGS, GA, leg. 236, f. 114.

55 Sobre el ataque a la capital herculina vid. SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1989). Para el caso de la ría de Vigo vid. GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J. (2001): 319-337.

56 A lo largo del año 1589 se procedió al nombramiento de una serie de oficiales destinados a la plaza coruñesa que conformarían un primer entramado administrativo militar bajo las órdenes del gobernador: el pagador de la gente de guerra de Galicia, un proveedor y un tenedor de bastimentos. AGS, CMC, 2ª época, leg. 823.

57 Sobre la transformación sufrida por la localidad ferrolana vid. SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1987): 265-281. Con respecto al hospital naval, vid. GRACIA RIVAS, M. (1988).

garquías locales a la hora de movilizar los recursos humanos y materiales del reino seguiría siendo necesaria⁵⁸. De hecho, al calor de la creación de una milicia general a comienzos de los años 90, se procedió al nombramiento como cabos de la misma “a los caballeros de más calidad y hacienda que tienen sus tierras y vasallos en las costas de la mar, por ser la gente común deste Reyno muy obediente a la gente noble”⁵⁹.

En 1598 la muerte de Felipe II interrumpió esta intensa actividad naval en las costas gallegas, de modo que la región volvería a retomar su función tradicional de contribuir a las armadas que se organizaban fuera del reino. Bien entendido también que estas iban a experimentar una notoria disminución debido al pacifismo impulsado por Felipe III y a la reorientación de la política española hacia el escenario mediterráneo⁶⁰. La firma de la tregua con Holanda en 1609 significó un punto de inflexión fundamental en este sentido y para Galicia supuso el deterioro de la organización naval y militar establecida en tiempos de Felipe II⁶¹.

Las cosas estaban llamadas a cambiar en tiempos de Felipe IV, quien iniciaría su reinado en 1621 poniendo fin a la tregua con Holanda y sentando las bases de la política de reputación auspiciada por su valido, el conde-duque de Olivares. Desde entonces los designios de la política real iban a dirigirse a reforzar las posiciones españolas en Flandes y a asegurar la primacía española en Europa. Esta situación convertía nuevamente a Galicia en un territorio fundamental para la monarquía, aunque las dificultades económicas hicieron entonces imprescindible una mayor colaboración de los naturales en el esfuerzo militar y naval impulsado por la Corona.

En dicho contexto cabe entender el acuerdo alcanzado en marzo de 1622 entre el rey y las Juntas del Reino por el que las ciudades gallegas se comprometían a construir una escuadra de seis barcos, la conocida como Escuadra de Galicia. A cambio de dicho servicio el reino obtenía la representación directa en Cortes y el privilegio de que los marineros, soldados y oficiales de la nueva flota habían de ser gallegos. En el caso de la oficialidad, la propuesta de nombramiento correspondía a las propias ciudades representadas en Juntas⁶².

58 Algunas referencias de interés sobre los problemas que aquejaban al reclutamiento de hombres de mar pueden encontrarse en GARCÍA HERNÁN, D. (2009): 565-578.

59 AGS, GA, leg. 403, f. 70.

60 Sobre la situación de la armada real mediterránea en dicho periodo vid. PI CORRALES, M. (2001): II, 131-155 y LOMAS CORTÉS, M. (2009): II, 267-279.

61 En todo caso, el mantenimiento de la labor de abastecimiento de armadas durante la primera década del siglo habría provocado una creciente “profesionalización” de las labores de abasto, haciéndolas menos dependientes de las compras directas por parte de la administración a labradores o pequeños comerciantes. El análisis de la contabilidad correspondiente a la internada en 1608 de la Armada del Mar Océano en A Coruña revela que casi la mitad del dinero destinado a la misma fue repartido entre 7 personas, 5 de ellos mercaderes coruñeses. SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2006): 55-76.

62 Actas de las Juntas del Reino de Galicia (AJRG): I, 236-238.

La Escuadra de Galicia tenía como objetivo declarado la protección de las costas gallegas, aunque también estaba obligada a ponerse al servicio real en caso necesario, mientras su mantenimiento quedaba a cargo de la Corona. La construcción de la Escuadra iba a convertirse en un asunto de gestión muy compleja, de modo que tras los malos resultados de un primer asiento para construir los barcos en Ribadeo, las Juntas se vieron forzadas a formar una escuadra provisional con barcos embargados. Además, las condiciones iniciales iban a experimentar algunas modificaciones importantes en 1629, de forma que las ciudades gallegas aceptaban construir ocho barcos en lugar de los seis previstos inicialmente, a cambio de obtener la capacidad de gestionar los tributos creados para su construcción.

Sin embargo, las Juntas no llegaron a gestionar directamente ni la obra de los barcos ni la administración del dinero y en su lugar iban a firmar un contrato con el secretario real Francisco de Quincoces. Dicho asentista se hizo cargo de la gestión con unos resultados desastrosos, dado que mientras una parte de los navíos de la Escuadra provisional se perdían en acciones navales, los que se estaban construyendo en los astilleros de Pasajes acabaron siendo destruidos por los franceses en 1639. Como consecuencia de todo ello, las Juntas iban a negarse a los requerimientos reales para construir una nueva Escuadra, enzarzándose en un pleito con la casa de los Quincoces en torno a las cuentas, asunto que se prolongó hasta bien entrado el siglo XVIII⁶³.

En la misma década de los treinta en que el asunto de la Escuadra concentraba buena parte de los esfuerzos de las oligarquías locales y las autoridades del reino, en Galicia volverían a organizarse grandes expediciones navales, a imagen de lo que había acontecido a finales del siglo XVI. Dichas empresas iban a tener objetivos diversos: en primer lugar, sostener el camino de Flandes en su versión marítima, utilizando al puerto de A Coruña como punto de partida. De ahí que en dichas expediciones embarcaran soldados gallegos obtenidos a través de levas, antecedente de una tendencia llamada a incrementarse en lo sucesivo⁶⁴.

En segundo término, hacer frente al poder naval holandés, como ocurrió en 1639 cuando se reunió en A Coruña la armada de Antonio de Oquendo con tal objetivo⁶⁵. Por ello su fracaso ante los holandeses en la batalla de las Dunas iba a suponer el definitivo declive de la marina de los Austrias y tendría importantes consecuencias para el reino. La principal de ellas sería la decisión adoptada por la Junta de Armadas en dicho año designando a Lisboa como base de la flota atlán-

63 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1995): 63-83; ARTAZA MONTERO, M.M. (1996): 445-495.

64 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1996): 157-186.

65 Su estancia en la capital coruñesa se prolongó varios meses y allí iba a registrarse el retorno de la flota y el fallecimiento de Oquendo. Diversas noticias al respecto en AGS, GA, leg. 3173. Para contextualizar el episodio vid. ALCALÁ-ZAMORA, J. (1975): 402-416.

tica, por temor a posibles ataques a los barcos de abastecimiento que pudieran enviarse a Galicia⁶⁶.

El estallido de la rebelión portuguesa en 1640 contribuiría a reforzar esa estrategia, dado que durante la guerra con Portugal los esfuerzos militares de la monarquía iban a concentrarse en “la raya”. El mar dejaba así de ejercer como principal frontera del reino y Cádiz iba a convertirse en la gran plaza marítima de la monarquía en el Atlántico peninsular. En consecuencia, la presencia de barcos reales en los puertos gallegos en el transcurso de la contienda sería muy rara, contando con la única excepción de la armada real que pasó el invierno de 1663 en Vigo para proteger a esta localidad y a Baiona de un posible ataque portugués⁶⁷.

3. Galicia en tiempos de decadencia naval (1640-1725)

Durante la guerra de Portugal, a la ausencia de armadas reales en el reino habría que añadir el creciente abandono que iba a afectar a las defensas costeras para dibujar una situación de notable precariedad defensiva en el litoral. Esta realidad estaba destinada a prolongarse más allá del final de la guerra en 1668, si bien es verdad que la realidad naval del reinado de Carlos II sigue siendo muy mal conocida a día de hoy. Por más que la historiografía española haya insistido en la decadencia de la marina de los Austrias, carecemos de estudios en profundidad que permitan evaluar el nivel de declive y la evolución del proceso⁶⁸.

En el caso de Galicia, la indefensión del litoral iba a alentar reiterados intentos de la Corona para reactivar la efímera Escuadra gallega⁶⁹. Según consta en la documentación de las Actas de las Juntas de Reino, al menos se registraron tres de

66 Los debates en el seno de la Junta de Armada sobre el asunto fueron importantes y su dictamen categórico, al señalar que “el hazer plaza de armas a La Coruña, donde las provisiones por la mayor parte an de ir de fuera y encaminar allí las escuadras o tropas de navíos, será un riesgo grande de que el enemigo no sólo con su armada, pero con menor fuerza, yrá tomando en la mar lo que allí se encaminare”. en AGS, GA, leg. 3173.

67 VALLADARES RAMÍREZ, R. (1995): 19-31.

68 Las cifras sobre el número de barcos disponibles por la armada oceánica a finales de los años setenta varían de unas fuentes a otras, situándose en torno a 18 unidades según Rafael Valladares. Sería una cifra cercana a la proporcionada por Ribot para la guerra de Mesina, aunque inferior a los cálculos de Fernández Duro para 1673. Por lo que se refiere al conjunto de la flota española, los especialistas coinciden en señalar a la década de los noventa como el periodo de definitiva decadencia naval, dado que serían entre 26 y 34 los barcos a disposición de la Corona y el grueso de los mismos eran galeras italianas que servían bajo contrato. A mayor abundamiento, la Armada del Mar Océano habría llegado al nuevo siglo con tan solo seis barcos en deficiente estado de conservación. Vid. VALLADARES RAMÍREZ, R. (1995): 26; RIBOT GARCÍA, L. (2002): 225; GLETE, J. (2006): I, 833-860; ALCALÁ-ZAMORA, J. (1974): 94; KAMEN, H. (1993): 261; SERRANO MANGAS, F. (1985): 107.

69 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2011): 229-251.

estas iniciativas a lo largo del reinado: en 1678, 1681 y 1689⁷⁰. El resultado de las gestiones del gobernador se saldó con el mismo resultado en todos los casos: la negativa de las ciudades gallegas a hacerse cargo de una empresa que había resultado tan costosa como poco efectiva. Además, algunas de las reuniones celebradas con este fin iban a convertirse en la ocasión propicia para que las Juntas solicitasen su construcción con cargo a la hacienda real, dado que esta seguía percibiendo los arbitrios concedidos por la asamblea⁷¹.

Paradójicamente, en este momento de gran debilidad de la armada real y de indefensión de Galicia, el territorio gallego iba a convertirse en el principal centro de aprovisionamiento de soldados españoles para el ejército flamenco⁷². Según las últimas investigaciones, en torno a 18.000 gallegos fueron reclutados a la fuerza y trasladados a Flandes durante el reinado de Carlos II, lo que obligaría a organizar diversas expediciones navales en el reino. Ciertamente es que no llegaron a formarse grandes armadas al estilo de las reunidas en los años treinta, sino que la Corona recurrió a navíos de particulares, sobre todo fragatas holandesas y flamencas, que fueron contratadas de manera puntual para efectuar el pasaje.

En esta tarea de traslado de soldados gallegos a Flandes pronto iban a destacar dos corsarios flamencos, Adrián de Roo y Baltasar de Kiel, que se habían asentado en A Coruña tras la pérdida de Dunquerque⁷³. Bajo su iniciativa se desarrollaron en Galicia toda una serie de actividades amparadas por la Junta de Comercio y enmarcadas en el “reformismo austriaco” al que ha venido prestando creciente atención la historiografía especializada⁷⁴. Así, además de establecer en A Coruña una fábrica de manteles y de tejidos de lana que sería germen de la conocida Fábrica de Mantelelerías coruñesa⁷⁵, en la vecina localidad de Sada iban a fundar una fábrica destinada a la elaboración de jarcia y lona para la armada real. Habida cuenta de la envergadura del proyecto y que la jarcia constituía uno de los suministros navales de mayor importancia estratégica y mayor escasez en España, esta aventura empresarial sorprende por su datación en un momento de actividad naval languideciente⁷⁶.

70 AJRG, vol. IX (1677-1679): 125, 145. AGS, GA, leg. 3786.

71 Entre las peticiones elevadas al monarca por las Juntas en mayo de 1681 figuraba la siguiente: “...se sirva Su majestad mandar formar la Esquadra de los ocho galeones y patache por cuenta de la Real Acienda para que este Reino a concedido el donativo y arbitrios de que su Majestad se ha balido y bale desde su concesión, para que con esto se escusen los grandes gastos y daños que reciben los naturales de verse acosados y cautivos” AJRG, vol. X (1681-1689): 576.

72 RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, A.J. (2007): 213-251.

73 Sobre su trayectoria vital y las iniciativas emprendidas en Galicia vid. MEJIDE PARDO, A. (1966): 77-126.

74 PÉREZ PÉREZ-OLIVARES, R. (2006).

75 ENCISO RECIO, L.M. (1963).

76 Sobre la escasez de suministros navales que afectaba a la marina española vid. MERINO NAVARRO, P. (1981).

Aunque no cabe descender a los detalles de la operación, los avatares sufridos por esta empresa resultan muy ilustrativos de las dificultades que por aquel entonces atravesaba la marina española. Lo mismo cabe decir de su resultado final, por cuanto la fábrica de jarcia acabaría incorporándose al arsenal de Ferrol a mediados del siglo XVIII⁷⁷.

Bien entendido también que el mero hecho de su existencia obliga a considerar con cuidado la verdadera incidencia de la política militar de la Corona sobre la región. A respecto conviene subrayar que Galicia no quedó totalmente carente de actividad naval durante el reinado de Carlos II. Tras el fin de la guerra de Portugal la armada real iba a recalar en el reino al menos en una ocasión, en el bienio 1679/80. Dicha flota era parte de la escuadra que había participado en la guerra de Mesina al mando del marqués de Villafiel y su presencia en Galicia fue consecuencia de un imprevisto. En un principio se esperaba que las tropas que había combatido en Italia fueran transportadas en los mismos barcos hasta Andalucía, en donde debían pasar el invierno; sin embargo, la peste desatada en la región pronto desaconsejó esta opción. Teniendo en cuenta que casi la mitad de los buques bajo las órdenes de Villafiel pertenecían a la armada flamenca, la posibilidad de trasladarlos a Galicia se perfilaba como una buena alternativa y además permitía aprovechar su previsto viaje a Flandes para enviar refuerzos al ejército español allí estacionado⁷⁸.

Sin embargo, los graves problemas planteados en el reino para abastecer y reparar una flota que por aquel entonces contaba tan solo con nueve barcos, pronto convirtieron la empresa en un objetivo de resolución muy compleja. Los problemas que retrasaron su salida iban a resultar un buen indicador de la decadencia que afectaba a la infraestructura naval de la región y de la debilidad de la marina real. Por otra parte, la propia Corona habría contribuido a restar operatividad a la opción gallega, dado su deseo de reservar los barcos reales para otras misiones, sin arriesgarlos en operaciones de traslado de tropas que podían hacer los particulares con menor riesgo⁷⁹.

En la última década del siglo XVII a estos problemas de partida iba a añadirse el cambio coyuntural derivado del estallido de la guerra en Cataluña para reforzar el deterioro de la realidad naval gallega. En ese momento los esfuerzos navales y militares de la monarquía debieron centrarse en el Mediterráneo, de modo que la actividad militar en Galicia se redujo de manera considerable. En tales condiciones, la ausencia de barcos reales trató de compensarse auspiciando un considerable incremento del corsarismo español, un fenómeno que estaría protagonizado por

77 MEIJIDE PARDO, A. (1966): 104.

78 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2012a): 127-145.

79 Algunas referencias al respecto en AGS, GA, leg. 370.

navieros de Ostende y vizcaínos, mientras la costa gallega se convertía en mero escenario de sus correrías⁸⁰. La escasez de capitales y de navíos de dimensiones suficientes para emplear en esta actividad explica que en el reino no se hubiera desarrollado un curso autóctono, pese a la intención de las autoridades reales de incentivar tales empresas⁸¹.

Como resultado de todo ello, a comienzos del siglo XVIII la nueva dinastía de los Borbones tendría que hacer frente a la guerra de Sucesión en condiciones extraordinariamente precarias, tanto desde el punto de vista militar como naval⁸². Dado que Galicia iba a ocupar una posición estratégica muy secundaria durante dicho conflicto y que la actividad militar tendió a concentrarse en la frontera con Portugal, a priori la debilidad de la marina española no habría debido causar grandes perjuicios al reino. Sin embargo, la única batalla que tuvo lugar en Galicia durante la Guerra de Sucesión fue precisamente una batalla naval, la de Rande, aunque no hubiese sido fruto de un ataque inglés a la región, sino del asalto a la flota de la plata que se había refugiado en Vigo.

Tampoco en esta ocasión podemos descender al detalle de un acontecimiento que pese a los ríos de tinta vertidos hasta la fecha, aún sigue sin estar bien estudiado⁸³. En todo caso, el episodio sirvió para poner de manifiesto la precariedad de la marina española, obligada a contemplar como los galeones con la plata de Indias eran escoltados por una armada francesa⁸⁴. Durante el resto del conflicto, la presencia de barcos franceses en los puertos gallegos sería esporádica, tratándose siempre de barcos que hacían escala en su camino hacia Andalucía⁸⁵.

En consecuencia, la indefensión que afectaba al litoral gallego iba a persistir, manifestándose en toda su crudeza una vez que Portugal decidió tomar parte en el conflicto sucesorio, en mayo de 1703. A partir de este momento, la presencia de armadas inglesas ante las costas del reino iba a ser frecuente, en consonancia con su política de apoyo militar al gobierno luso. El paso de estas escuadras destinadas a reforzar los contingentes de infantería estacionados en Portugal salpica la documentación gallega del período e iba a provocar serios temores de las autoridades locales ante un posible ataque a los puertos de la región⁸⁶.

80 OTERO LANA, E. (1999).

81 Así lo manifestaría a la Junta de Armadas el gobernador marqués de Astorga en 1699, al señalar “en este puerto (A Coruña) no solo no ay nabío, patache ni pinaza pero ni barco grande, que todos son de pobres pescadores, reducidos a suma miseria por la falta de sardina”. AGS, G.A, leg. 3915.

82 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2009b): 457-476.

83 KAMEN, H. (1966): 165-173; MOLINERO NAVAZO, J.L. (2001): 637-650; JUEGA PUIG, J. (2001).

84 Sobre la situación del reino durante la guerra vid. SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2012b): 101-130.

85 Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 283.

86 Diversas noticias al respecto en AHN, Estado, leg. 263.

Una vez finalizada la guerra y asentado en el trono Felipe V, la situación no iba a experimentar grandes mejoras, y aún estaba destinada a empeorar en la segunda década del siglo, cuando el rey español intentó revisar los acuerdos del tratado de Utrecht, provocando un nuevo enfrentamiento con Inglaterra. En tales condiciones, Galicia no solo volvería a recuperar su importancia estratégica, sino también su atractivo como centro de formación de armadas⁸⁷. Como respuesta a dicha política, en 1719 se desató un ataque inglés a gran escala contra diversos puertos gallegos: Ribadeo, en un primer momento, y poco después, Vigo y Pontevedra, que fueron asaltadas e hicieron temer una posible ofensiva sobre Santiago. Aunque los ingleses abandonaron Galicia en octubre de ese mismo año, el desarrollo de los acontecimientos había demostrado la necesidad de hacer frente a la secular indefensión que aquejaba al litoral gallego.

4. El rearme naval y la opción gallega (1726-1804)

La reorganización de la armada real impulsada por los Borbones, como medio de garantizar la protección de la ruta de Indias, sería la ocasión propicia para reforzar la seguridad en el reino y para convertirlo en un centro naval de primer orden⁸⁸. Las primeras medidas de reforma iban a registrarse durante el reinado de Felipe V y serían promovidas por Patiño en 1725. Su primera decisión consistió en dividir la península en tres departamentos navales, uno de los cuales tendría su capital en Ferrol. Esta medida sería el primer paso para el establecimiento de la Matrícula de Mar, un registro de marineros, oficiales de maestranza y barcos que tenía como objetivo proporcionar tripulantes a los barcos de la armada real⁸⁹.

La falta de marineros constituía uno de los principales lastres de la marina española y ya había motivado un serio intento de reforma en 1625. Sin embargo, hasta un siglo después los cambios no serían realmente efectivos, de modo que las primeras disposiciones sobre la Matrícula iban a registrarse en 1726, aunque fue en 1737 cuando el sistema alcanzó su total desarrollo. Teóricamente tenían obligación de matricularse todos los hombres de mar de las localidades marítimas con edades comprendidas entre 14 y 60 años. El servicio en la marina real de sus integrantes se compensaba con diversos privilegios, el más importante de los

87 El puerto coruñés iba a ser elegido como lugar de escala de la flota que había de desembarcar en Escocia en apoyo de Jacobo III a comienzos de 1719, y como centro de formación de la armada destinada a apoyar a los rebeldes bretones en su lucha contra Francia. Vid. GONZÁLEZ LÓPEZ, E. (1978).

88 Una visión general de la armada borbónica puede encontrarse en BLANCO NÚÑEZ, J.M. (2012): 101-120.

89 VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. (2007).

cuales era la exclusividad en el ejercicio de la actividad pesquera, el marisqueo y la explotación de algas, además de que los matriculados también eran los únicos autorizados a emplearse en la navegación.

Sin embargo, en la práctica se registraron numerosos fraudes en el cumplimiento de los privilegios reservados a los inscritos, mientras la dureza del servicio provocaba numerosas deserciones de los alistados⁹⁰. En el caso de Galicia, el establecimiento de la Matrícula estaba destinado a tener importantes efectos sobre la región, dado que en ella se concentraba casi el 25% de todos los matriculados españoles. De hecho, la obligación de los pescadores de servir en los barcos de guerra iba a repercutir muy negativamente en las economías litorales, en particular sobre el sector pesquero. En contrapartida, y pese al enorme esfuerzo administrativo que supuso para las autoridades españolas la puesta en marcha del registro, su objetivo último no se cumplió, dado que la marina siguió viéndose afectada por la falta de hombres, una realidad que se hizo más evidente a medida que se desarrollaba el ambicioso programa de construcción naval impulsado por los Borbones.

En este terreno Galicia también iba a jugar un papel muy destacado, al haber sido designada la localidad de Ferrol como sede de uno de los principales arsenales peninsulares. La construcción de los mismos respondía a los nuevos presupuestos de la estrategia naval, que a imitación de lo que estaba sucediendo en otros países europeos, abogaba por concentrar en una sola instalación los arsenales, los astilleros y las fábricas de productos auxiliares⁹¹. En consecuencia, la Corona decidió dotar de un arsenal a cada una de las localidades designadas como cabeza de los departamentos marítimos. En el caso ferrolano, la idoneidad de su emplazamiento parecía fuera de toda duda por la amplitud y seguridad de su puerto, aunque no todos los expertos en la materia iban a mostrarse conformes con la elección⁹².

Bien es verdad que la opción de Ferrol contaba con destacados antecedentes en tiempos de Felipe II y ya en la década de 1730 había dado lugar a la construcción de un pequeño astillero en la vecina localidad de la Graña⁹³. Al final del reinado de Felipe V y siendo jefe del almirantazgo el marqués de la Ensenada, el astillero se trasladó a Ferrol en busca de un emplazamiento más amplio y cómodo. Al año siguiente y por real orden de 14 de enero de 1750 Ferrol era designada como sede del nuevo arsenal, dando inicio a la gran expansión de la ciudad y a su radical transformación⁹⁴.

90 VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. (1997): 107-130.

91 MERINO NAVARRO, J. (1981).

92 Sobre los reparos del marqués de la Victoria vid. MARTÍN GARCÍA, A. (2005): 747-761.

93 La situación de Ferrol en tiempos de Felipe II ha sido tratada por SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1987): 265-281.

94 Vid. al respecto VIGO TRASANCOS, A. (2012): 67-100.

A partir de ese momento la localidad iba a convertirse en el principal centro español de producción de barcos de guerra. En la segunda mitad del siglo XVIII de sus gradas salieron el 34% de los navíos y fragatas que construyó la Corona, un total de 73 embarcaciones. El mayor número de botaduras se registró en la década de 1750, a la que iba a seguir un drástico parón en 1761-1765, una notable recuperación durante el reinado de Carlos III y un claro declive a partir de los años 80. Esta trayectoria estaba destinada a finalizar en 1804, el año en el que salió la última embarcación del astillero gallego⁹⁵.

Tanto la producción de barcos como la construcción del arsenal en tiempos de Ensenada generaron importantes transformaciones demográficas, sociales y económicas en la villa de Ferrol y en su comarca. De hecho, al calor de estas obras Ferrol iba a convertirse en el primer centro urbano de Galicia en 1787, a gran distancia de Santiago y A Coruña⁹⁶. Este crecimiento se apoyaba en un importante movimiento migratorio con origen en el norte de la provincia coruñesa y en el occidente de Lugo, aunque la presencia foránea también sería muy considerable. De hecho, el porcentaje de forasteros en las partidas ferrolanas llegó a alcanzar el 70% en los momentos de mayor actividad del arsenal⁹⁷.

Junto a su espectacular crecimiento demográfico, la condición de capital naval de Ferrol iba a impulsar una profunda transformación de su estructura socioprofesional, hasta el punto de que en 1797 el 60% de sus vecinos dependían del sueldo de la Corona⁹⁸. A su vez, este indicador también viene a poner de manifiesto la fragilidad del crecimiento registrado en la localidad, al estar directamente vinculado al programa de construcción naval auspiciado por la monarquía. En consecuencia, cuando dicho estímulo comenzó a fallar, la villa entraría en crisis.

Junto a la coyunturalidad del crecimiento, otro de los graves problemas derivados de la función naval de Ferrol iba a ser su conversión en un objetivo militar de primer orden. Así se pondría de manifiesto en los principales conflictos del periodo: la guerra de los Siete Años en la década de los 60 y la guerra contra Inglaterra de finales de siglo. Con relación al desarrollo de estos conflictos y a sus efectos sobre la actividad naval desarrollaba en la región apenas sabemos nada. Es verdad que existen numerosas referencias documentales y algunas indicaciones sobre el corsarismo practicado desde diversos puertos gallegos, como Vigo o A Coruña, por algunos comerciantes foráneos establecidos a la sombra de la apertura del comercio colonial, pero no existen trabajos monográficos que permitan profundizar en el asunto⁹⁹.

95 MONTERO ARÓSTEGUI, J. (1972): 114.

96 EIRAS ROEL, A. (1996): 101-113.

97 MARTÍN GARCÍA, A. (2003): 19-52.

98 MARTÍN GARCÍA, A. (2003): 53-88.

99 ALONSO ÁLVAREZ, L. (1986).

Conclusiones

En el transcurso de época moderna iba a registrarse una importante actividad naval en el reino de Galicia, de modo que la región se convirtió en buen reflejo de la política desarrollada por la Corona en este ámbito. Bien entendido que la confluencia de las tendencias de gobierno y las circunstancias particulares del reino iba a generar un ritmo coyuntural específico, articulado en cuatro grandes periodos.

Así, cabe distinguir una primera etapa en la coyuntura naval gallega que abarcaría el momento comprendido entre la subida al trono de los Reyes Católicos y la incorporación de Portugal a la corona de Castilla, un periodo en que la situación naval del reino aparece marcada por la debilidad. Su condición de territorio secundario en la estrategia militar de la monarquía y el hecho de que sus principales enemigos fueran corsarios aislados explican la tibieza con la que se iba a abordar la problemática defensiva de la región.

En consecuencia, la política real tendió a centrarse en la protección de localidades litorales concretas, en detrimento de los medios navales. A este respecto, la escasez de barcos en el reino susceptibles de ser utilizados como navíos de guerra contribuía a acentuar su desprotección y a hacerlo dependiente de la presencia de armadas reales. Dado que las amenazas que afectaban a la región eran puntuales, su estancia en el área iba a ser breve, limitándose a permanecer en Galicia el tiempo suficiente para hacer frente a un posible ataque enemigo o para completar el abastecimiento de las flotas. Aunque en este tiempo se trató de favorecer la constitución de una armada gallega, las reticencias que su coste provocaba en las ciudades que representaban al reino determinaron el fracaso de la iniciativa.

Las cosas iban a cambiar mucho en la segunda etapa, el período comprendido entre la incorporación de Portugal a la Corona de Castilla y el estallido de la revuelta portuguesa. En este momento la importancia estratégica de Galicia haría que la Corona se involucrase de manera decidida en su defensa. La región pasó a ser utilizada como punto de partida de numerosas expediciones navales y ello obligó a establecer en el reino la infraestructura material y administrativa imprescindible para la buena ejecución de las tareas encomendadas. Dicha política iba a apoyarse en una filosofía de gobierno intervencionista y crecientemente “centralizada”, aunque se trataría de un impulso coyuntural e incompleto, dado que en Galicia la administración militar siempre debió contar con las elites territoriales, tanto sociales como políticas.

Desde un punto cronológico también iba a tratarse de un impulso coyuntural, llamado a decaer durante el reinado de Felipe III para pasar a reactivarse de la mano del conde-duque de Olivares. Será en este momento cuando desde la Corte se pretenda involucrar al reino en su propia defensa de manera más decidida, una

situación que fue aprovechada por las oligarquías locales para reforzar su papel en la región y que había de mantenerse en la segunda mitad del seiscientos.

La tercera etapa de las señaladas se desarrollaría entre el inicio de la guerra de Portugal y la creación del Departamento marítimo del Cantábrico con sede en Ferrol. Constituye una etapa mal conocida, en que la actividad naval en la región se habría mantenido bajo mínimos. Aun así, durante el reinado de Carlos II iban a registrarse algunas iniciativas de interés, como el establecimiento de una fábrica de jarcía en el reino, que parecía preludear los nuevos tiempos que se avecinaban. Sin embargo, la falta de recursos de la Corona lastró la iniciativa, facilitando el deterioro de la infraestructura defensiva en el litoral. Así, la dependencia de la ayuda francesa registrada durante la guerra de Sucesión iba a convertirse en el mejor indicador de la decadencia que afectaba a las estructuras navales de la monarquía e iba a suponer un claro continuismo con respecto a la etapa final de los Austrias.

Será en el último de los periodos considerados, el vinculado al proceso de reconstrucción naval borbónica, cuando Galicia registre una actividad naval importante. Además, esta iba a desarrollarse sobre presupuestos nuevos y mediante procedimientos centralizados y directamente dependientes del gobierno. Este proceso tendría efectos ambivalentes en el reino: por una parte supuso un gran esfuerzo a un territorio que acabó convertido en el principal contribuyente a la Matrícula de Mar. En contrapartida, Ferrol iba a erigirse en sede del principal arsenal español, una decisión que cambiaría el destino de la villa. Los efectos dinamizadores de la medida parecen fuera de toda duda, puesto que impulsó el crecimiento y la transformación de la localidad, sin embargo, a largo plazo la propia naturaleza del impulso la haría totalmente dependiente de las necesidades de la Corona, condicionando su futuro. Dicha evidencia sirve para demostrar que los efectos de política naval en el reino durante la época moderna fueron de largo alcance, por más que la condición del mar como principal frontera de Galicia requiera de mayores y más profundas investigaciones.

BIBLIOGRAFÍA

- ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, J. (1974): *Historia de una empresa siderúrgica española: los altos hornos de Liérganes y la Cavada, 1622-1834*, Santander.
- ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, J. (1975): *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (1986): *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia, 1778-1818*, Santiago de Compostela.
- ANDREWS, K.R. (1984): *Elizabethan privateering: English privateering during the Spanish war, 1585-1603*, Cambridge.
- ARTAZA MONTERO, M.M. (1996): “Representación política y guerra naval en la Galicia de los Austrias”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, tomo LXVI: 445-495.
- AZCONA, T. (2002): *Isabel la Católica. Vida y reinado*, Madrid.
- BLANCO NUÑEZ, J.M. (2012): “Nacimiento y desarrollo de la Real Armada (1717-1793)”, en GARCÍA HURTADO, M.R.(ed.): *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid: 101-120.
- BOUZA ÁLVAREZ, F. (1987): *Portugal en la monarquía hispánica: 1580-1640. Felipe II, las cortes de Tomar y la génesis del Portugal Católico*, Madrid.
- CASADO SOTO, J.L. (1988): *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid.
- CASADO SOTO, J.L. (1989): “La construcción naval atlántica española del siglo XVI y la Armada de 1588”, en *La Gran Armada. Simposio hispano-británico*, Madrid: 51-86.
- CASADO SOTO, J.L. (1998): “Flota atlántica y tecnología naval hispánica en tiempos de Felipe II”, en *Congreso Internacional Las Sociedades Ibéricas y el Mar a finales del siglo XVI*, Madrid, II: 339-364.
- EIRAS ROEL, A. (1995): “Las Juntas del Reino de Galicia: orígenes y proceso de institucionalización”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 4: 115-182.
- EIRAS ROEL, A. (1996): *La población de Galicia, 1700-1860: crecimiento, distribución y estructura de la población de Galicia*, A Coruña.
- ENCISO RECIO, L.M. (1963): *Los establecimientos industriales españoles en el siglo XVIII. La Manteleería de La Coruña*, Madrid.
- FERNÁNDEZ DURO, C. (1895-1903): *La Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y León*, 9 vols. Madrid.
- FERNÁNDEZ VEGA, L. (1982): *La Real Audiencia de Galicia órgano de gobierno en el Antiguo Régimen*, 3 vols., A Coruña.
- GARCÍA HERNÁN, D. (1989): “El IV Centenario de la Armada contra Inglaterra. Balance historiográfico”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 10, 163-183.
- GARCÍA HERNÁN, D. (2009): “Las condiciones de la vida en el mar para la formación de armadas: la monarquía de los Austrias madrileños y los marineros vascos” en GARCÍA HUR-

- TADO, M.R., GONZÁLEZ LOPO, D.L. y MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, E., *El mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela: II, 565-578.
- GARCÍA ORO, J. (1987): *Galicia en los siglos XIV y XV*, Pontevedra.
- GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J. (2001): “La destrucción de Vigo por Francis Drake en 1589”, en BALBOA LÓPEZ, X. y PERNAS OROZA, H. (eds.): *Entre nós. Estudos de arte, xeografía e historia en homenaxe ó profesor Xosé Manuel Pose Antelo*, Santiago de Compostela, I: 319-337.
- GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C. (1988): *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional, 1566-1609*, Madrid.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, E. (1978): *El Alba flor de Lis: Galicia en los reinados de Felipe V, Luis I y Fernando VI*, A Coruña.
- GLETE, J. (2006): “The Sea Power of Habsburg Spain and the development of European navies (1500-1700)”, en GARCÍA HERNÁN, E. y MAFFI, D. (eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, Madrid: vol. I, 833-860.
- GRACIA RIVAS, M. (1988): *La sanidad en la jornada de Inglaterra*, Madrid.
- JUEGA PUIG, J. (2001): *La flota de la Nueva España en Vigo, 1702*, Sada.
- JUEGA PUIG, J. (2012): *El comercio marítimo de Galicia: 1540-1620*, tesis doctoral inédita, Santiago de Compostela.
- KAMEN, H. (1966): “The Destruction of the Spanish Silver Fleet at Vigo in 1702”, *Bulletin of the Institute of Historical Reseach*, XXXIX: 165-173.
- KAMEN, H. (1993): “El potencial bélico español” en *Historia de España dirigida por Ramón Menéndez Pidal*, XXVIII: 165-173.
- LOMAS CORTÉS, M. (2009), “La Armada de Felipe III. Gestión y logística de las escuadras de galeras permanentes del Rey Católico en la expulsión de los moriscos (1609-1610)”, en GARCÍA HURTADO, M.R., GONZÁLEZ LOPO, D. y MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, E.: *El mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela: 267-278.
- LÓPEZ DÍAZ, M. (1999), “Del señorío al realengo: Ourense en los siglos XVI y XVII”, *Cuadernos feijonianos de Historia Moderna*, 1: 231-261.
- LÓPEZ FERREIRO, A. (1968): *Galicia en el último tercio del siglo XV*, Vigo.
- MARTÍN GARCÍA, A. (2003): *Una sociedad en cambio. Ferrol a finales del Antiguo Régimen*, A Coruña.
- MARTÍN GARCÍA, A. (2005): “La política de reconstrucción naval borbónica y el reino de Galicia: el Real astillero de Esteiro (s.XVIII)”, en GUIMERÁ, A. y PERALTA, V. (coords.), *El equilibrio de los Imperios: de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, 747-761.
- MEIJIDE PARDO, A. (1966): “Aportación a la historia industrial coruñesa. Las fábricas textiles de Sada (1675-1762)”, *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 1:77-126.
- MERINO NAVARRO, P. (1981): *La armada española en el siglo XVIII*, Madrid.
- MOLINERO NAVAZO, J.L. (2001): “La flota de Vigo y posteriores sucesos en el Archivo General de Indias”, en VV.AA, *La Guerra de Sucesión en España y en América. Actas X Jornadas Nacionales de Historia Militar*, 637-650.

- MONTERO ARÓSTEGUI, J. (1972): *Historia de Ferrol*, Ferrol (1ª edición 1858).
- OTERO LANA, E. (1999): *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: el corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid.
- PARKER, G. y MARTIN, C. (1988): *La Gran Armada, 1588*, Madrid.
- PARKER, G. y THOMPSON, I.A.A. (1978): "The battle of Lepanto, 1571. The cost of victory", *Mariner's Mirror*, 64, 13-21.
- PÉREZ GARCÍA, J.M. y LÓPEZ DÍAZ, M. (2010): "La historiografía modernista en Galicia entre 1990 y 2009: balance y perspectivas de investigación", *Minius*, 18: 147-206.
- PÉREZ PÉREZ-OLIVARES, R. (2006), *El hechizo del mercantilismo. Carlos II y la Junta de Comercio (1679-1707)*, Madrid.
- PI CORRALES, M. (1983): *España y las potencias nórdicas. "La Otra Invencible" 1574*, Madrid.
- PI CORRALES, M. (2001): "La armada del siglo XVII" en VV.AA.: *Calderón de la Barca y la España del Barroco*, Madrid, vol. I: 131-155.
- PI CORRALES, M. (2006): "Bibliografía", *Cuadernos de Historia Moderna*, Anejo V "Armar y marear en los siglos modernos": 201-209.
- RIBOT GARCÍA, L. (2002): *La Monarquía de España y la Guerra de Mesina (1674-1678)*, Madrid.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, A.J. (2007): "De Galicia a Flandes: reclutamiento y servicio de soldados gallegos en el ejército de Flandes", *Obradoiro de Historia Moderna*, 16: 213-251.
- RODRÍGUEZ SALGADO, M.C. (1990): "The Spanish Store of the 1588 Armada Reassessed", *The Historical Journal*, 33, 461-476.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1987): "Ferrol a finales del siglo XVI: actividad militar y desarrollo económico", *Estudios Mindonienses*, 3: 265-281.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1989): *María Pita y la defensa de La Coruña en 1589*, A Coruña.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1995): "Las Juntas del Reino en la época de Olivares (1621-1643). III. La escuadra de Galicia", *Actas de las Juntas del Reino de Galicia*, V: 63-83.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1996): *Galicia en el Camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648*, A Coruña.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1998a): "El corsarismo inglés en Galicia: los ataques a Vigo y A Coruña y la militarización del reino" en EIRAS ROEL, A. (coord.), *El reino de Galicia en la monarquía de Felipe II*, Santiago de Compostela: 115-137.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (1998b): "Galicia en la política atlántica de Felipe II: la Gran Armada y sus efectos" en EIRAS ROEL, A. (coord.), *El reino de Galicia...*, Santiago de Compostela: 89-113.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2001): "Presión militar e integración política en la España periférica: los inicios del proceso en Galicia" en *Carlos V. Europeísmo y universalidad*, Madrid, Vol. II, 523-535.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2005): "Isabel I y Galicia: la pacificación del reino y su contribución a la política monárquica" en LÓPEZ-CORDÓN, M. V. y FRANCO RUBIO, Gloria (coords), *La*

- Reina Isabel y las reinas de España, realidad, modelos e imagen historiográfica*, Madrid: vol. I, 256-272.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2006): “La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640”, *Cuadernos de Historia Moderna*. Anejo V: 55-76.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2008): “El comercio marítimo de Baiona en la segunda mitad del siglo XVI”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 17: 179-209.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2009a): “Política naval y guerra marítima en la España moderna” en GARCÍA HURTADO, M.R.; GONZÁLEZ LOPO, D. y MARTÍNEZ RUIZ, E.: *El mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela, II: 17-51.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2009b): “La actividad militar en Galicia durante el reinado de Carlos II: primeros datos y reflexiones” en LÓPEZ DÍAZ, M. (coord.): *Homenaje a José Manuel Pérez García. Historia y modernidad*, Ourense: 457-476.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2011): “La decadencia del imperio español de los Austrias: algunas consideraciones a partir del caso gallego”, *Sémata. Ciências Sociais e Humanidades*, 23: 229-251.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2012a): “Marina, decadencia e industria durante el reinado de Carlos II: el ejemplo de Galicia” en GONZÁLEZ ENCISO, A. (ed.), *Un estado militar: España, 1650-1820*, Madrid: 127-156.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C. (2012b): “Las raíces del ejército borbónico: la perspectiva gallega” en GARCÍA HURTADO, M.R. (ed.): *Los soldados del rey. El ejército español en el siglo XVIII*, A Coruña: 101-130.
- SERRANO MANGAS, F. (1985): *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla.
- STRADLING, R.A. (1992): *La armada de Flandes. Política naval española y guerra europea 1568-1668*, Madrid.
- THOMPSON, I.A.A. (1981): *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona.
- VALLADARES RAMÍREZ, R. (1995): “La dimensión marítima de la empresa de Portugal. Limitación de recursos y estrategia naval en el declive de la monarquía hispánica (1640-1668)”, *Revista de Historia Naval*, 51:19-31.
- VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. (1997): “Los privilegios de la Matrícula de Mar y su cuestionamiento práctico. La dureza del Real Servicio en la Armada en el siglo XVIII”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 6: 107-130.
- VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. (2007): *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid.
- VIGO TRASANCOS, A. (2012): “Los ingenieros de Marina y la arquitectura del Reino de Galicia (1754-1800)” en GARCÍA HURTADO, M.R.: *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid: 67-100.