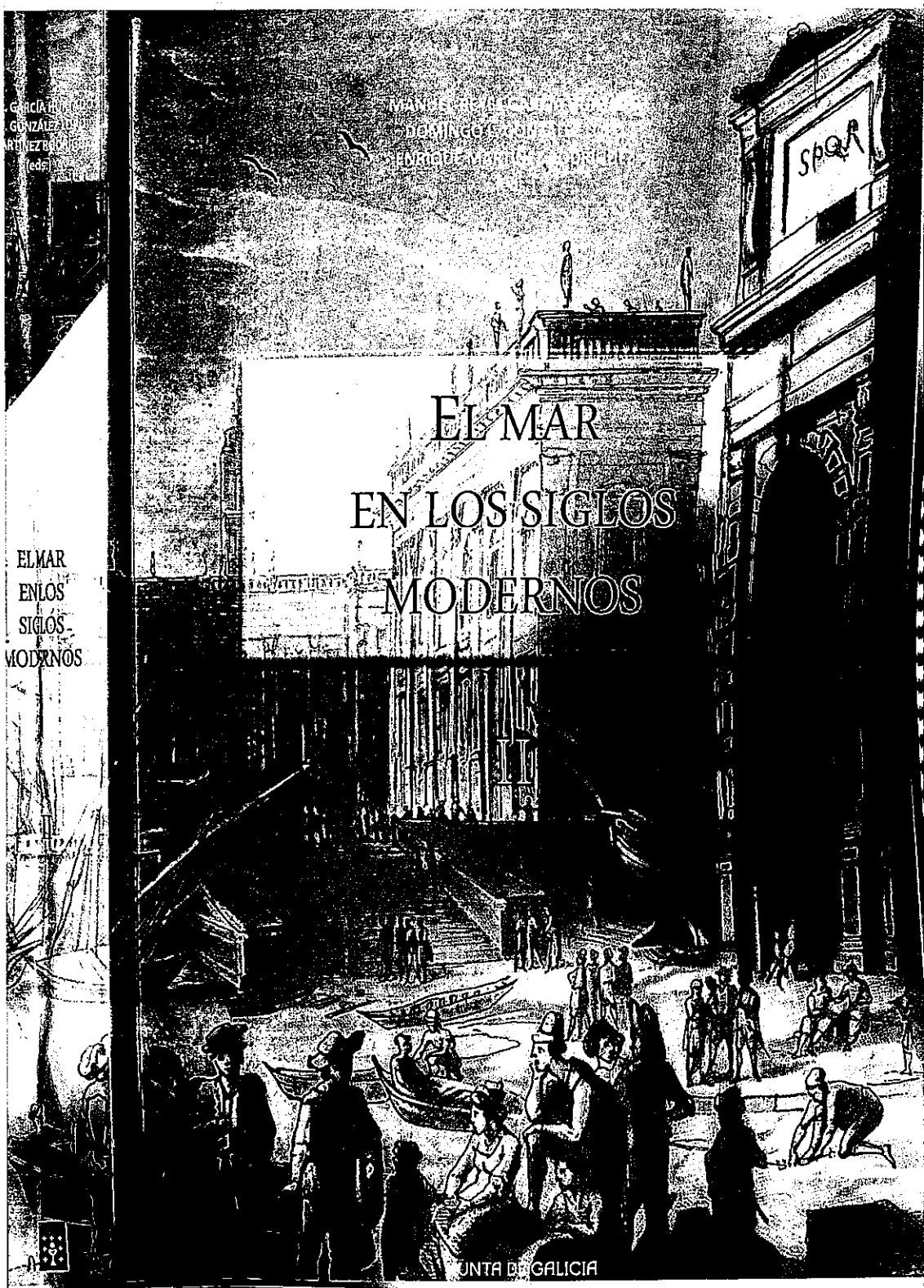
García [illegible]
González [illegible]
Martínez [illegible]
(eds.)

EL MAR EN LOS SIGLOS MODERNOS

EL MAR EN LOS SIGLOS MODERNOS

II



XUNTA DE GALICIA

El mar en los siglos modernos
O mar nos séculos modernos
Tomo II

Edición:
Manuel-Reyes García Hurtado
Domingo L. González Lopo
Enrique Martínez Rodríguez

Santiago de Compostela, 2009

XUNTA DE GALICIA

El mar en los siglos modernos
O mar nos séculos modernos
Tomo II
Manuel-Reyes García Hurtado, Domingo L. González Lopo, Enrique Martínez Rodríguez (ed.)
Santiago de Compostela
XUNTA DE GALICIA

Nº de páxinas: 712
17 x 24 cm.
Índice: páxinas 5-9

ISBN Tomo II: 978-84-613-0648-0
ISBN Obra Completa: 978-84-613-0642-8
Depósito legal: C 947 - 2009

Materia: 94: Historia da Idade Media e Moderna en xeral.

Edición
XUNTA DE GALICIA Consellería de Innovación e Industria, Dirección Xeral de Turismo
S.A. de Xestión do Plan Xacobeo

© Os autores
© XUNTA DE GALICIA

Editores deste volume
Manuel-Reyes García Hurtado
Domingo L. González Lopo
Enrique Martínez Rodríguez

Coordinación da obra
Manuel-Reyes García Hurtado
Ofelia Rey Castelao
Domingo L. González Lopo

Imaxe da cuberta:
Claudio de Lorena, «A sea port, with a market on shore, and magnificent buildings adjoining». Procede de *Liber veritatis, or a collection of two hundred prints after the original designs of Claude le Lorrain...*, London, J. Boydell, 1777.

Imprime:
Lugami Artes Gráficas
Infesta, 96
15300 Betanzos (A Coruña)

Reservados todos os dereitos. Nin a totalidade nin parte deste libro pode reproducirse ou transmitirse por ningún procedemento electrónico ou mecánico, incluíndo fotocopia, gravación magnética ou calquera almacenamento de información e sistema de recuperación, sen o permiso previo e por escrito das persoas titulares do copyright.

Índice

EL CONTROL Y EL GOBIERNO DEL MAR

MANUEL-REYES GARCÍA HURTADO (Universidad de A Coruña)
Introducción 13

MARÍA DEL CARMEN SAAVEDRA VÁZQUEZ (Universidad de Santiago de Compostela)
Política naval y guerra marítima en la España del Antiguo Régimen 17

ÁNGEL ALLOZA APARICIO (CSIC-CCHS)
Diseño e implementación de una política mercantilista en el reinado de Felipe IV 53

MÓNICA AMENEDO COSTA (Universidad de A Coruña)
La guerra, el corso marítimo y sus repercusiones 67

LUIS ALBERTO ANAYA HERNÁNDEZ (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria)
La defensa de las Islas Canarias frente al corso berberisco 77

DANIEL AZNAR Y MARTÍNEZ (Universidad de Barcelona - Université Paris IV-Sorbonne)
Una caída en desgracia naval: el arzobispo almirante Escoubleau de Sourdis y el fracaso del sitio de Tarragona. 1641 87

JORGE CHAUCA GARCÍA (Universidad de Málaga)
La repoblación de las islas de Juan Fernández en el siglo XVIII: frontera marítima y defensa imperial 101

FERNANDO CHAVARRÍA MÚGICA (École des Hautes Études en Sciences Sociales, París)
Velas, cañones y pescado: notas para una investigación sobre el dominio de los caladeros de Terranova en el contexto de la expansión atlántica europea del siglo XVI 115

JOSÉ MANUEL DÍAZ BLANCO (Universidad de Sevilla)
La comisión de don Francisco de Tejada en Sevilla 127

FRANCISCO FAJARDO SPÍNOLA (Universidad de La Laguna)
Un instrumento de control del mar: las visitas de navíos de la Inquisición 141

MARTA GARCÍA GARRALÓN (Universidad Nacional de Educación a Distancia)
La Universidad de Mareantes y la defensa de los intereses de la gente de mar de la Carrera de Indias 155

Manuel-Reyes García Hurtado (Universidad de A Coruña)
El gobierno de las almas de la Armada en el siglo XVIII 167

Juan E. Gelabert
El artículo IV de la Tregua de los Doce Años (1607-1609) 187

Rubén González Cuerva (Universidad Autónoma de Madrid)
Mediterráneo en tregua: las negociaciones de Ruggero Marliani con el Imperio Otomano (1590-1592) 209

Agustín Guimerá (Instituto de Historia, CSIC)
Métodos de liderazgo naval en una época revolucionaria: Mazarredo y Jervis (1779-1808) 221

Mª Dolores Herrero Gil (Universidad de Sevilla)
García-Baquero versus Fisher: las estadísticas del puerto de Cádiz en 1778 235

Agustín Jiménez Moreno (Universidad Complutense de Madrid)
La dimensión marítima de las órdenes militares durante el primer tercio del siglo XVII 253

Manuel Lomas Cortés (Universidad de Valencia)
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) 267

Natalia Maillard Álvarez (Universidad de Sevilla)
Puertas de «mala ventura»: el control inquisitorial de la entrada de libros en los puertos del distrito sevillano durante el Quinientos 279

Eloy Martín Corrales (Universidad Pompeu Fabra)
El corso en la Andalucía Moderna 293

Mª Jesús Nadales Álvarez (Universidad de Málaga)
Montepíos en el ejército del siglo XVIII 305

Pedro Luis Pérez Frías (Universidad de Málaga)
La ciudad de Málaga y el ejército de Felipe IV 317

Bárbara Santiago Medina (Universidad Complutense de Madrid)
La Inquisición española en la encrucijada: el expediente sobre la llegada del embajador inglés John Digby al puerto de San Sebastián (a. 1611) 331

Ryszard Skowron (Universidad de Silesia, Polonia)
El Mar Báltico en la estrategia española de guerra en los Países Bajos, 1568-1648 345

Sergio Solbes Ferri (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria)
Los navíos de la permisión canaria a Indias (1720-1779): (I) Ensayo de cuantificación del tráfico registrado 359

Simon Surreaux (Université Paris-Sorbonne)
De Versailles à la mer: les vice amiraux maréchaux de France au XVIII[e] siècle 377

István Szászdi (Universidad de Valladolid)
Las Casas de la Contratación en la perspectiva de la primera mitad del siglo XVI. El caso de Laredo y de La Coruña 393

María Dolores Torreblanca Roldán (Universidad de Málaga)
Entre las dos orillas del Mediterráneo: la captura y redención de cautivos en el mar 401

Rafael Torres Sánchez (Universidad de Navarra)
El abastecimiento de víveres al ejército expedicionario de Crillón en Menorca (1781-1782) 413

Susana Truchuelo García (Universidad de Cantabria)
Oficiales reales y locales contraventores de la legalidad comercial: ejemplos en el País Vasco litoral en el siglo XVI 427

Francisco Javier Zamora Rodríguez (Universidad Pablo de Olavide)
La posición hispánica en la península italiana a través de la familia Silva y el Consulado de Livorno en el siglo XVII 439

EL MAR EN EL INTERIOR Y EN LA CULTURA: BALANCE Y PERSPECTIVAS

Domingo L. González Lopo y Enrique Martínez Rodríguez (Universidad de Santiago de Compostela)
Introducción 453

María de los Ángeles Pérez Samper (Universidad de Barcelona)
El mar vivido, el mar soñado 459

Francisco José Aranda Pérez (Universidad de Castilla-La Mancha)
Consumo y *posturas* de pescado en un mercado de la Meseta Castellana: Toledo entre 1659 y 1721 497

Diana Carrió-Invernizzi (Universidad de Barcelona)
Los virreyes de Nápoles bajo la sombra de Neptuno. El mar en la representación del poder en el siglo XVII 511

Pedro Alfonso de Diego González (Universidad de Oviedo)
Dos devociones marianas en la Edad Moderna: las cofradías del Rosario y del Carmen en el concejo de Gijón. Siglos XVII-XVIII 523

Alexandra Esteves (Universidade do Minho, Portugal)
Sociabilidade religiosa na confraria da Nossa Senhora do Carmo, em Ponte de Lima de Setecentos 537

Mariela Fargas Peñarrocha (Universidad de Barcelona)
Encuentros entre el mar y la tierra: paisajes culturales del litoral de Barcelona en la Edad Moderna 551

David García Hernán (Universidad Carlos III de Madrid)
Los condicionantes de la vida en el mar para la formación de armadas: la monarquía de los Austrias madrileños y los marineros vascos 565

Mercedes López Picher (IES A Sardiñeira, A Coruña)
El asociacionismo religioso en la ciudad de A Coruña (siglos XVII y XVIII): la Venerable Congregación del Divino Espíritu Santo y María Santísima de los Dolores 579

Miguel Luis López-Guadalupe Muñoz (Universidad de Granada)
Devociones marineras en la costa del Reino de Granada 593

Fernando Manzano Ledesma (Universidad de Oviedo)
Asociacionismo marinero en Asturias según el expediente general de cofradías, hermandades y gremios (1769-1771) 609

Enrique Martínez Ruiz (Universidad Complutense de Madrid)
Una célula consumista excepcional: la familia real y el pescado a mediados del siglo XVIII 619

Ana Morte Acín (Universidad de Zaragoza)
El mar como vehículo de información y difusión de imágenes: el caso de Sor María de Ágreda 633

Núria Ruiz Comin (Universidad de Barcelona)
El mar. Tradiciones, usos y creencias 645

João Sabóia (Arquivo Municipal de Loulé, Portugal)
O papel dos mareantes nos confrontos militares em África e na costa Algarvia, privilégios alcançados e o reflexo destes conflitos sobre a imagem das comunidades muçulmanas algarvias (séculos XVI-XVIII) 659

Eva Sampayo Seoane (Universidad de Santiago de Compostela)
Devoción en una ciudad marítima del Noroeste a través de los inventarios post-mortem: La Coruña (1680-1820) 671

Fernando Sánchez Marcos (Universidad de Barcelona)
Conquista de las Malucas (1609): texto y contexto de una historia marítima 685

Ana María Sixto Barcia (Universidad de Santiago de Compostela)
La difusión de la cultura letrada en una comarca marinera: la desembocadura del Bajo Ulla en los siglos XVIII y XIX 699

Política naval y guerra marítima en la España del Antiguo Régimen

María del Carmen Saavedra Vázquez

Universidad de Santiago de Compostela

En sus orígenes esta sección se planteó con un título genérico, el gobierno y el control del mar, con el doble objetivo de acoger al mayor número posible de comunicantes y de orientar el discurso hacia el marco político e institucional en el que se desarrollaron las actividades marítimas en la España moderna. A la hora de elaborar la ponencia, sin embargo, he optado por un planteamiento más restrictivo que proporcione mayor coherencia a la exposición y permita el análisis detenido de una serie de cuestiones que corrían el riesgo de diluirse ante la diversidad temática de partida.

Por ello el análisis se centrará en los aspectos militares, aunque no siempre resulte fácil diferenciar lo que es civil de lo que es militar, sobre todo en materias marítimas y en los periodos más tempranos. Es un riesgo del que soy consciente y que asumo desde el convencimiento de que las ventajas de esta elección superan a sus posibles inconvenientes. En primer lugar porque se trata del aspecto más específico de esta sección, el que a priori menos colisiona con otras, en tanto que las referencias a consulados, aduanas o tratados comerciales suelen estar habitualmente presentes en las agendas de los historiadores de la economía[1]. En segundo término porque la política naval y la guerra marítima constituyen temáticas poco frecuentadas por la historiografía española, cuya producción no suele alcanzar excesiva difusión y cuyos planteamientos no siempre encuentran fácil encaje en los esquemas interpretativos generales.

[1] Para una visión actualizada de estas cuestiones remito al lector al monográfico sobre «El comercio español en el Antiguo Régimen» correspondiente al número 17 de la revista *Obradoiro de Historia Moderna* (2008), y en concreto a los artículos de A. GONZÁLEZ ENCISO, M. BUSTOS RODRÍGUEZ, R. FRANCH BENAVENT y A. ZABALA URIARTE.

Basta con revisar las publicaciones recientes sobre el sistema atlántico o los sistemas portuarios para comprobar hasta qué punto esto es así. La incidencia de los factores militares en la configuración de estos sistemas constituye un presupuesto teórico genéricamente admitido por los especialistas españoles, desde Carlos Martínez Shaw a Agustín Guimerá[2]. Sin embargo, en la práctica, esta perspectiva no siempre acaba de concretarse y cuando lo hace su orientación suele ser bastante restringida. De hecho, la consideración de la guerra como un factor de alteración de las relaciones comerciales y de la actividad militar como elemento generador de una cultura material específica constituyen los aspectos más relevantes de esa aproximación al problema[3]. Una realidad que a nivel urbano tiende a girar en torno a la infraestructura defensiva y naval construida en las ciudades, con su culminación en las ciudades arsenales[4].

Estas discrepancias entre las premisas teóricas admitidas y las concreciones prácticas responden a muchas causalidades, desde la falta de investigaciones específicas hasta la mayor o menor sensibilidad de la comunidad científica hacia la problemática militar. De ahí que creamos importante hacer un repaso a la producción historiográfica de las últimas décadas, para comprobar en qué medida la falta de investigación, y de una investigación renovada, justifica esa minusvaloración de los factores militares en los esquemas interpretativos al uso.

A la hora de elaborar estados de la cuestión los ponentes solemos coincidir en muchos elementos de diagnóstico: la falta de visiones generales o su planteamiento excesivamente clásico, la existencia de grandes disparidades en el conocimiento a nivel cronológico, territorial o temático, la dispersión de la producción, con muchos trabajos en revistas locales y de difícil acceso... En este caso concreto a esas limitaciones genéricas habría que añadir algunas cuestiones específicas que considero han tenido gran incidencia en la evolución de la historiografía naval española.

De entrada conviene reconocer que se trata de un tema especialmente proclive a la publicación erudita y descriptiva. Esto es consecuencia de su propia naturaleza, pero también de las características de las fuentes de uso habitual entre los interesados en la materia. Desde el punto de vista metodológico el tratamiento de fondos como Guerra Antigua del Archivo General de Simancas, constituye un problema difícil justamente por su aparente facilidad de manejo, que juega a favor de la narración, la descripción, el enfoque cronológico y en detrimento del análisis, la comparación, la interpretación... Y al hilo de este argumento no puedo evitar una cita a Robert Stradling, quien en el capítulo de agradecimientos de su libro sobre la

[2] MARTÍNEZ SHAW, C. y OLIVA MELGAR, J.M. (Eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, 2005, en cuya presentación subrayan que el planteamiento de Pieter Emmer sobre el sistema atlántico «olvida algunos impactos trascendentales (como el biológico, el ecológico o el militar)». Por su parte Agustín Guiméra incluye entre los factores determinantes de la configuración de los sistemas portuarios de época moderna los factores militares derivados de la concepción de la guerra naval en esta época. Vid. GUIMERÁ A. y ROMERO, D. (Eds.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, Madrid, 1996.

[3] RIBOT GARCÍA, L.A. y DE ROSA, L., *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Madrid, 2003.

[4] FORTEA PÉREZ, J.I. y GELABERT GONZÁLEZ, J.E., *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Santander, 2006.

Armada de Flandes, reconoce con toda naturalidad que la tarea de trabajar en Simancas le resultó muy grata «por el carácter narrativo-anecdótico del abundante material»[5]. No me imagino a ningún profesor español escribiendo algo semejante en el prólogo de una monografía, aun utilizando las mismas fuentes.

Y esto responde en buena medida a los prejuicios acumulados durante décadas con respecto a determinados aspectos de la historia naval, como las batallas, el corso, la actividad de marinos ilustres... que aun formando parte del pasado parecían haber quedado al margen de la historia considerada como ciencia, frente a otros aspectos, como la arquitectura naval o las instituciones marítimas cuya homologación por parte de la comunidad académica resultaba más sencilla. Dado que en España las orientaciones historiográficas dominantes durante la segunda mitad del siglo XX favorecieron el abandono de la temática naval por gran parte del mundo universitario, la producción quedaría mayoritariamente en manos de eruditos y oficiales de la armada. Salvo excepciones, estos grupos iban a orientar sus trabajos de forma clásica y respondiendo a sus propios intereses, lo que les llevaba a incidir en cuestiones de logística, estrategia, armamento, etc. Bien entendido que la visión que ofrecen los militares resulta imprescindible en muchos de estos campos porque ellos disponen del bagaje conceptual necesario para abordar los aspectos más técnicos y dominan una terminología que no siempre resulta fácil de manejar[6].

El hecho de que los historiadores universitarios españoles hayan frecuentado poco las temáticas navales también explica el importante papel jugado en su revitalización por los hispanistas anglosajones desde los años ochenta. Una situación que tiene mucho que ver con su importante tradición en este ámbito y con la existencia de numerosos episodios históricos compartidos que convierten la historia de la marina hispana en parte sustancial de su propia historia. Como consecuencia de ello en esta ponencia hemos de hablar no tanto de la historiografía naval española, como de la historiografía sobre España publicada en las últimas décadas.

Con respecto a la primera, creemos que la situación actual puede caracterizarse a grandes rasgos por lo siguiente: en primer lugar, por el reducido número de investigadores especializados en el tema, desde luego muy inferior a los que trabajan sobre ejército y actividades militares terrestres. En prueba de lo dicho basta revisar el índice de las actas del Congreso sobre Guerra y Sociedad celebrado en Madrid en el año 2005[7]. Considerando que la nómina de participantes era bastante abultada y representativa del estado actual de la investigación en nuestro país, resulta significativo que los problemas navales hubiesen ocupado sólo una de las seis secciones en que se dividió el encuentro.

[5] STRADLING, R.A., *La armada de Flandes. Política naval española y guerra europea 1568-1668*, Madrid, 1992.

[6] A los «peligros» inherentes al tratamiento de ciertos temas por parte de historiadores con falta de preparación específica ya se han referido en su momento MARTÍNEZ RUIZ, E. y PI CORRALES, M., «La investigación en la historia militar moderna: realidades y perspectivas», *Revista de historia militar*, nº extraordinario, año XIV (2002), 123-169.

[7] GARCÍA HERNÁN, E. y MAFFI, D. (Eds.), *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, 2 vols., Madrid, 2006.

En segundo lugar cabría referirse a la escasez de tesis sobre la materia leídas en las universidades españolas en los últimos 30 años. Aun a riesgo de olvidarme alguna, creo poder afirmar que están en torno a la treintena, incluyendo en este cálculo no sólo los trabajos académicos dedicados monográficamente a cuestiones navales, sino también aquellos en los que éstas constituían parte sustancial de la investigación. Una parca cosecha, sobre todo si consideramos la cantidad de asuntos pendientes y el gran volumen de documentación disponible. Y en relación con ello, conviene señalar un tercer rasgo definidor de la situación actual, como es el escaso uso que se está dando y que se ha dado al archivo del Viso del Marqués[8]. Es cierto que se trata de un problema no sólo imputable a los historiadores, pero al margen de las razones de su infrautilización, sus perniciosos efectos sobre el cuerpo del conocimiento parecen fuera de toda duda.

Otros dos factores que sin ser específicos de la historia naval a mi juicio tienen especial incidencia en su historiografía serían, por una parte, la carencia de impulsos investigadores planificados, lo que genera una excesiva dependencia de las conmemoraciones oficiales, de manera que buena parte de la investigación y de la publicística se orienta en función de las sucesivas efemérides: la Gran Armada, el reinado de Carlos I, la Guerra de Sucesión... y últimamente Trafalgar. En segundo término habría que referirse a la escasa incidencia que la investigación propia alcanza en el escenario internacional, una realidad fácilmente perceptible a poco que indaguemos en las bibliotecas y que se verifica tanto en el ámbito historiográfico anglosajón como en el francés. Los ejemplos a aducir son muchos y así lo podemos comprobar en los volúmenes dedicados a historia naval de *The Internacional Library of Essays on Military History* cuyo editor general es Jeremy Black, en donde la presencia española y de lo hispano es mínima. El volumen dedicado al periodo 1500-1680 editado en el año 2005 recoge 24 artículos publicados en revistas anglosajonas y de ellos sólo 3 se refieren a España y se deben a hispanistas: Thompson, Goodman y Stradling[9]. Si analizamos el correspondiente al periodo 1680-1850 la situación es todavía peor: de 28 artículos, sólo hay 1 relativo de temática española cuyo autor es José Merino[10].

Mirando a Francia el panorama semeja bastante similar. En el libro sobre las marinas de guerra europeas publicado en 1985 por la Sorbona y que recogía las actas de un coloquio celebrado el año anterior en el CNRS bajo la inspiración de Jean Meyer sólo encontramos dos trabajos españoles, uno del americanista Pérez Mallaína y otro nuevamente de José Merino[11]. Y la realidad parece no haber experimentado grandes cambios con el paso del tiempo: en el coloquio de Burdeos del año 2003 sobre Guerra y economía atlánticas la

[8] Para obtener una visión de conjunto sobre los archivos históricos de la armada vid. *Guía de Archivos Militares españoles*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1995. Sobre el archivo del Viso vid. VIGÓN SÁNCHEZ, A.M., *Guía del Archivo General de Marina «Don Álvaro de Bazán»*, El Viso del Marqués, 1985.

[9] GLETE, J. (Ed.), *Naval History 1500-1680*, Aldershot, 2005.

[10] HARDING, R. (Ed.), *Naval History 1680-1850*, Aldershot, 2006.

[11] ACERRA, M., MERINO, J. y MEYER, J. (Eds.), *Les marines de guerre européennes*, París, 1985.

participación española sigue siendo mínima: 2 autores sobre un total de 21[12], y lo mismo ocurrió en el coloquio de La Rochelle sobre La violencia y el mar en el espacio atlántico celebrado en el año 2004[13].

Por más que los criterios de selección de trabajos y participantes hayan condicionado estos resultados, la tendencia de fondo parece incuestionable. Las variables que influyen en ello son muchas y no es éste el momento de descender a su análisis, pero sí habría que considerar sus efectos, en tanto que no sólo contribuyen a alimentar el desconocimiento sobre nuestra historia naval, sino que facilitan la pervivencia de numerosos tópicos alrededor de la misma.

En todo caso y para enjuiciar la situación con un mínimo de ecuanimidad, una vez enumerados los déficits perceptibles en el panorama actual habría que hacerse eco de los logros alcanzados en las últimas décadas. De entrada, cabe reconocer que el tema goza de creciente atractivo, y así lo avalan el número, la variedad y la calidad de las comunicaciones presentadas a esta sección o el reciente monográfico sobre historia naval publicado por la revista Cuadernos de Historia Moderna[14]. En el mismo sentido debemos subrayar la existencia de un grupo de jóvenes investigadores muy activos y con trabajos de gran interés, tal y como tendremos ocasión de comprobar en adelante. Además, se han hecho importantes esfuerzos para lograr una mayor vinculación con el exterior: desde los coloquios hispano-suecos promovidos por Enrique Martínez Ruiz y Madalena Pi Corrales, en los que la temática naval suele estar muy presente[15], hasta las publicaciones impulsadas por el profesor González Enciso y su grupo en torno a la guerra, la fiscalidad y el estado en el siglo XVIII[16].

Tampoco podemos olvidar que el pasado verano bajo la dirección de Agustín Guimerá se celebró en Ferrol un interesante coloquio sobre Bloqueos navales y operaciones anfibias en las guerras de la Revolución y del Imperio (1793-1815) en el que participaron junto a destacados especialistas ingleses, españoles y americanos algunos mandos militares. Y al hilo de esta participación también querría destacar el esfuerzo editorial y científico realizado por la

[12] Se trata de María ALFONSO MOLA, de la UNED, autora del artículo «La guerre et les transformations de la flotte coloniale espagnole (1797-1828)» y de Miguel HERRERO, de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla que presentó un trabajo titulado «La monarchie espagnole et le capital marchand. Les limites de la guerre économique et la lutte pour la suprématie dans l'espace atlantique». Cfr. MARZAGALLI, S. y MARNOT, B. (Dirs.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI au XX siècle*, Burdeos, 2006.

[13] AUGERON, M. y TRANCHANT, M. (Dirs.), *La violence et la Mer dans l'espace atlantique (XII-XIX siècle)*, Rennes, 2004. En este caso la representación española estaría a cargo Luis ANAYA, de la Universidad de las Palmas, con la contribución titulada «Huidas de cautivos y renegados de navíos corsarios berberiscos durante el siglo XVII» y de Pablo PÉREZ MALLAÍNA, de la Universidad de Sevilla, quien habló de «La autoridad de los generales de la Carrera de Indias y la represión de la violencia a bordo. El caso de la flota de la Nueva España de 1571-1572».

[14] Se trata de Anejo V del año 2006 coordinado por Magdalena de Pazzis PI CORRALES y publicado bajo el título «Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII)».

[15] En particular cabría referirse al celebrado en Cádiz y que se publicó bajo el título de *Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*, Cádiz, 2001.

[16] BOWEN, H.W. y GONZÁLEZ ENCISO, A. (Eds.), *Mobilising Resources for War: Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, Pamplona, 2006. TORRES SÁNCHEZ, R. (Ed.), *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, 2007.

armada española en las últimas décadas a través de su Instituto de Historia y Cultura Naval. No en vano dicha entidad es responsable de algunas de las publicaciones que comentaremos en esta ponencia, de la organización de los premios Virgen del Carmen, a la que suelen concurrir jóvenes investigadores universitarios, y de la edición de la Revista de Historia Naval, que está abierta a la colaboración tanto de civiles como de militares[17].

La confluencia de todos los factores enumerados hasta este momento proporciona una imagen de la política naval y la guerra marítima en la España moderna tan desigual como heterogénea. Nuestra intención en adelante será sistematizarla en la medida de lo posible para facilitar al lector no especializado una visión de conjunto, sin pretensiones de exhaustividad[18]. De ahí que la atención se dirija principalmente a las monografías, las últimas novedades y las cuestiones genéricas.

Desde el punto de vista cronológico se tomarán como referencia los trabajos publicados a partir de los años setenta del siglo XX. Aunque en un principio se planteó la posibilidad de restringir la exposición a los últimos 20 años, situando el inicio del discurso en 1988 al coincidir en dicho año la veintena y la conmemoración del IV Centenario de la Gran Armada, finalmente se ha aumentado el marco temporal de análisis habida cuenta que la bibliografía existente resultaba asumible. Además, al retrasar el periodo de observación se hace también más evidente la realidad historiográfica previa a la celebración de dicha efemérides. En este sentido creo que puestos a señalar un punto de inflexión en la historiografía naval española de los últimos cuarenta años éste debe situarse precisamente en 1988, dado que las publicaciones editadas entonces modificaron de manera sustancial el panorama de la investigación en España al abordar la Empresa de Inglaterra desde puntos de vista nuevos, variados y fruto de la confluencia de historiadores militares y civiles[19]. Cuestión aparte es que el esfuerzo que se hizo entonces no haya tenido suficiente continuidad en el tiempo o que la vía clásica de acercamiento a la temática naval está todavía muy presente en la historiografía española, incluso mucho más que en otros temas. Sin embargo, ello no resta valor a la afirmación de partida.

Para facilitar el análisis, la ponencia se encuentra dividida en dos partes, la primera centrada en el periodo de los Austrias y la segunda en el de los Borbones. Esta división tan clásica no deja de plantear algunos problemas, habida cuenta de que muchos trabajos se orientan en función de otros criterios, que la transición entre ambos periodos constituye una

[17] Las referencias estadísticas junto con la relación de artículos publicados y el currículum de sus autores figuran en el número extraordinario de la *Revista de Historia Naval*, año XIV (1996) para los índices de los cincuenta primeros números y en el número extraordinario del año XXI (2003) para los índices de los números cincuenta y uno al setenta y cinco.

[18] En los últimos años han aparecido algunas contribuciones en esta misma línea. Vid. RAHN PHILLIPS, C., «Spain» en HATTENDORF, J.B. (Ed.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History, Newport*, 1994, 329-343, quien insiste en la idea del retraso de la historia naval española con respecto a otros países, como Inglaterra o Francia. Una relación de obras y autores puede encontrarse en PI CORRALES, M., «Bibliografía» en *Cuadernos de Historia Moderna*. Anejo V (2006), 201-209.

[19] Para un completo análisis de la producción generada en torno a la Gran Armada vid. GARCÍA HERNÁN, D., «El IV Centenario de la Gran Armada contra Inglaterra. Balance historiográfico», *Cuadernos de Historia Moderna*, 10 (1989), 163-182.

materia mal resuelta y que esta articulación parece remitir a los viejos tópicos que contraponían la supuesta actitud antinaval de los Austrias con la filomarítima de los Borbones[20]; sin embargo, he decidido mantenerla por razones de operatividad y ante la evidencia de que los autores, las fuentes y las temáticas abordadas suelen ser distintas de una a otra época. Por la misma causa el trabajo se estructura en torno a un gran bloque de cuestiones generales y un segundo apartado de aspectos específicos cuyas dimensiones y orientación varían en cada caso debido a las ya citadas disparidades del conocimiento.

1. La época austríaca

a) Cuestiones generales

El diseño de la política naval en este periodo, el trazado por parte de la monarquía de las grandes directrices a adoptar en este campo, constituye un tema bastante olvidado por los historiadores de la política. Salvo en algunas obras de carácter general en las que es posible rastrear informaciones genéricas y en las referencias a acontecimientos muy concretos, como la Empresa de Inglaterra, los problemas navales suelen alcanzar muy poca relevancia en su publicística y en sus reflexiones. En consecuencia, se ha convertido en un tema prácticamente reservado a los especialistas en historia militar quienes han ahondado en la cuestión de manera incompleta, desigual y partiendo de una situación, la de los años 70, caracterizada por la producción escasa, su orientación tradicional y la reiteración de ideas tomadas de los grandes clásicos, como Fernández Duro o Almirante.

En dicho panorama la aparición del trabajo de José Alcalá-Zamora, *España, Flandes y el Mar del Norte* iba a convertirse en una novedad de especial importancia por cuanto iniciaba un camino investigador que después había de ser transitado por muchos de sus discípulos[21]. Al abordar las relaciones establecidas en el triángulo España, Inglaterra, Flandes entre 1618 y 1639 tuvo el mérito de centrar la atención en un momento clave en la historia naval del siglo XVII hispano, y además lo hizo adelantando muchas ideas que acabarían siendo objeto de investigaciones específicas. Así iba a ocurrir con la reivindicación de la figura de Olivares, su insistencia en que su esfuerzo militar y naval no careció de sentido o la importancia otorgada por el autor al sustrato comercial y económico subyacente tras las tensiones políticas.

El grueso de los autores coetáneos, entretanto, tendía a centrar el interés no en la política naval en sí misma, sino en sus concreciones: los aspectos organizativos, la trayectoria de determinadas armadas, el desarrollo de alguna batalla... En este sentido el trabajo precursor

[20] Se trata de una idea que ha calado hondo en ciertos sectores de la publicística. En palabras de Cervera Pery, por ejemplo, «...mientras que la España de los Austrias fue en no pocos aspectos navalófoba, por cuanto en las tierras del Imperio cualquier actividad o industria ofrecía mayores alicientes que la dura vida del mar, la España de los Borbones fue marinófila, por cuanto sus hombres de gobierno sabían que la Marina era imprescindible para la recuperación de España...». CERVERA PERY, J., *La marina de la Ilustración (Resurgimiento y crisis del poder naval)*, Madrid, 1986.

[21] ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona, 1975.

de Olesa Muñido sobre la organización naval española no encontraría continuadores inmediatos[22] y el grueso de la investigación tendió a focalizarse sobre dos acontecimientos, Lepanto y la Gran Armada. Se trataba de una situación destinada a pervivir en el tiempo y que explica por qué la producción sobre el siglo XVI resulta bastante mayor que la de la centuria siguiente y por qué habitualmente las referencias al Quinientos suelen centrarse en el reinado de Felipe II y no tanto en el de su padre o en el tiempo de los Reyes Católicos.

Además, ambos enfrentamientos tendrían el suficiente impacto a nivel internacional para atraer el interés de diversos estudiosos anglosajones hacia el caso español. Y a este respecto aún más significativo que el artículo de Hess tantas veces citado sobre la batalla de Lepanto[23], resulta el elaborado conjuntamente por Parker y Thompson seis años más tarde en torno al mismo acontecimiento[24]. No en vano estos dos autores fueron los encargados de efectuar las primeras aportaciones relevantes del hispanismo inglés a la historia militar española. Aunque las traducciones al español de sus libros de referencia correspondan a los años ochenta, cabe recordar que su versión original en inglés es de la década anterior (el de Parker sobre el camino de Flandes se publicó en Cambridge en 1972[25] y el de Thompson sobre la administración militar española en 1976[26]).

Por lo que se refiere al primero, es evidente que no se trata de un libro de historia naval ni pretendía serlo, en tanto que el autor optó por centrar su atención sobre una fuerza de ejército y que en su mayor parte llegaba al frente de batalla por vía terrestre. Aun así creo que la minusvaloración de los factores navales presentes en el camino de Flandes dificulta una comprensión cabal de cómo funcionaba el sistema de aprovisionamiento de hombres al ejército flamenco. Y con ello no me refiero tan sólo al hecho de que apenas se preste atención al camino marítimo a Flandes y al impacto que éste hubiese podido tener sobre las zonas de partida, un aspecto del que sí fue muy consciente Alcalá-Zamora. Lo que me parece más importante es la desatención a la conexión marítima entre España e Italia, que en sí misma no constituía un corredor del camino de Flandes, pero cuyo correcto funcionamiento era garantía necesaria para la llegada de nuevos reclutas.

Y en este orden de cosas no deja de resultar significativo que el mismo Parker años más tarde, en el momento de publicar su libro sobre la revolución militar, incluya entre sus principales objeciones a la tesis de Roberts la escasa atención prestada a la marina[27]. Claro está

[22] OLESA MUNDO, F., *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, 2 vols. Madrid, 1968.

[23] HESS, A.C., «The battle of Lepanto and its place in Mediterranean History», *Past and Present*, 57 (1972), 53-73.

[24] PARKER, G. y THOMPSON, I.A.A., «The battle of Lepanto, 1571. The cost of victory», *Mariner's Mirror*, 64 (1978), 13-21.

[25] PARKER, G., *El ejército de Flandes y el Camino Español 1567-1659*, Madrid, 1985.

[26] THOMPSON, I.A.A., *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, 1981.

[27] PARKER, G., *La revolución militar. Innovación militar y apogeo de occidente 1500-1800*, Madrid, 2001 (edición original Cambridge, 1988).

que dicho trabajo se publicó en el mismo año que su monografía sobre la Gran Armada realizada conjuntamente con Colin Martín, lo que sin duda contribuye a entender mejor su renovado punto de vista.

En cualquier caso, para la historiografía naval española el libro de Thompson iba a resultar mucho más importante, sin que se trate tampoco de una obra centrada en la marina. En primer lugar, porque el autor al señalar que no intentaba estudiar la guerra sino la administración estaba acercándose a la problemática militar desde una perspectiva radicalmente diferente a la habitual entre los historiadores militares. Además, y por lo que a nosotros nos interesa en este caso, porque integra a la marina y sus problema en un modelo explicativo conjunto, en el que conviven fuerzas terrestres y navales. Y ésta es una realidad que en muchas ocasiones parecemos olvidar. Evidentemente, hay temas específicamente navales que exigen un tratamiento individualizado, pero quienes trabajamos en regiones litorales somos conscientes de las dificultades existentes para deslindar en la práctica lo que es guerra en tierra de lo que es guerra en el mar, tanto a nivel organizativo como financiero o humano.

En su caso Thompson aún iría más allá, al señalar que la organización de la marina fue «la verdadera piedra de toque tanto de la dirección de la política administrativa como de su éxito o fracaso». De ahí que a la hora de desarrollar sus tesis sobre el grado de centralización de la administración militar en España los argumentos navales cobren protagonismo. Tanto al hablar de la provincialización de la guerra como del paso del régimen de administración al de asiento muchas de las razones esgrimidas se refieren a la situación de la armada, haciendo especial hincapié en la creación de escuadras provinciales en tiempos de Felipe IV o en la generalización del sistema de asientos para la construcción de barcos y su abastecimiento. En el mismo orden de cosas, tampoco resulta irrelevante que otorgue a la década de 1580 la condición de momento inicial del proceso descentralizador, cuando el enfrentamiento naval con Inglaterra se convirtió en el eje del esfuerzo militar español.

En su conjunto la obra de Thompson ha tenido gran influencia sobre la historiografía española, no sólo por su conocimiento de nuestra realidad militar, sino por haber dotado a las temáticas militares de una renovada categoría académica. También es verdad que ha tenido algunas consecuencias inesperadas, al haber condicionado la investigación de tal modo que los historiadores españoles han rehuido durante bastante tiempo los temas de administración militar, puesto que parecía estar todo dicho, o bien tendieron a plantear sus trabajos asumiendo el esquema teórico del triunfo de la descentralización y del asiento como elementos determinantes del declive de la organización militar hispana. Sin embargo, no podemos olvidar que la teoría de Thompson es global y se sostiene sobre ejemplos concretos que le llevan de unos territorios a otros y de una década a la siguiente. En dicho contexto parece necesario descender a las realidades particulares, no tanto para ver si su esquema se cumple a nivel regional, sino para comprobar si realmente a esa escala dicho esquema es relevante.

Contando con tales precedentes, en los años 80 la historiografía naval española parece despertar de su letargo. Es verdad que todavía perviven con fuerza visiones clásicas construidas exclusivamente sobre bibliografía y promovidas por militares como Cervera Pery o Cere-

zo Martínez[28], pero también aparecen nuevas visiones canalizadas en torno a tres grandes focos, el primero de los cuales corresponde a la Escuela Hispano-americana de Sevilla.

Aunque el colectivo de americanistas se configure en muchos casos como un mundo aparte debido a las características de la organización académica, esta compartimentación artificial del conocimiento choca con la evidencia de que muchos de los problemas tratados, y de sus soluciones, eran comunes a las armadas americanas y a las peninsulares. De ahí que algunas de las principales aportaciones de este periodo provengan de autores como Torres Ramírez[29] y sobre todo Serrano Mangas[30]. Este último no sólo arroja luz sobre las características de los navíos o la financiación de la Carrera de Indias entre 1621 y 1648, sino también sobre los efectos que para un sector muy importante de la marina española tuvo la ruptura de la tregua con Holanda[31].

Los inicios de la renovación también pueden rastrearse en un segundo grupo de autores formados bajo el magisterio de Alcalá-Zamora. La primera sería Magdalena Pi Corrales, cuyo libro sobre la armada cántabra de 1574 puede considerarse el primer análisis en profundidad de los problemas logísticos y organizativos inherentes a la realización de las empresas navales de la monarquía[32]. Además, con él se daba inicio a una trayectoria de objetivos cada vez más ambiciosos destinados a ofrecer una imagen global de la política naval de Felipe II. En este sentido sus diversos trabajos le han llevado a insistir en la fragilidad de la marina hispana debido a los múltiples escenarios de guerra en los que tuvo que combatir y en las consecuencias derivadas del empeño del rey en mantener el frente de los Países Bajos[33].

Otro de los discípulos de José Alcalá-Zamora iba a ser Carlos Gómez-Centurión, quien con su tesis sobre Felipe II y la Empresa de Inglaterra abriría una vía de análisis de enorme interés, al incidir en las relaciones establecidas entre guerra y comercio en este periodo[34]. Su acercamiento a la evolución del tráfico comercial en el norte de Europa y a la importancia que éste había tenido en la configuración de las relaciones hispano-inglesas le permitiría relacionar el intento de invasión de Inglaterra con los avances y retrocesos experimentados por las mismas antes de 1588. Además, la importancia otorgada a la política comercial en forma de embargos, bloqueos y corso se convertiría en uno de los elementos más destacables de su monografía. Con ella se iniciaba también la Colección Gran Armada editada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, lo que nos permite señalar un tercer y para mí más importante foco de renovación, el derivado de la celebración del IV Centenario de la Empresa de Inglaterra.

[28] CERVERA PERY, J., *La estrategia naval del Imperio: auge, declive y ocaso de la marina de los Austrias*, Madrid, 1982 y CEREZO MARTÍNEZ, R., *Las armadas de Felipe II*, Madrid, 1988.
[29] TORRES RAMÍREZ, B., *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981.
[30] SERRANO MANGAS, *Armadas y Flotas de la Plata (1620-1648)*, Madrid, 1989.
[31] Para una visión más genérica vid. THOMAZI, A. *Las flotas del oro. Historia de los galeones de España*, Madrid, 1985.
[32] PI CORRALES, M., *España y las potencias nórdicas. 1574. La otra Invencible*, Madrid, 1983.
[33] PI CORRALES, M., *El declive de la marina filipina*, Madrid, 1987 y *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Madrid, 1989.
[34] GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C., Felipe *II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional, 1566-1609*, Madrid, 1988.

Por parte española de entre los libros publicados entonces habría que destacar fundamentalmente dos, el de José Luis Casado Soto sobre los barcos españoles de la Gran Armada[35] y el de Manuel Gracia Rivas sobre su sistema sanitario[36]. El primero se ha convertido en una obra de referencia ineludible en el terreno de la arquitectura naval y ofrece una visión casi definitiva sobre los navíos españoles que participaron en la expedición. El análisis de sus dimensiones y características, la comparación con los ingleses y el balance de los perdidos en la jornada sirvió al autor para desmontar la idea alimentada por la historiografía inglesa de la derrota de la armada por la supuesta inferioridad de los buques hispanos. Por lo que se refiere al libro de Gracia Rivas, se trata de una obra que se adentra en un asunto habitualmente poco tratado por los especialistas en cuestiones marítimas y que vino a dejar claro que el sistema de hospitales navales funcionó muy bien en la monarquía de Felipe II.

Estos estudios sectoriales de la colección Gran Armada han resultado fundamentales en sus respectivos campos y permitieron un avance considerable del conocimiento sobre la Empresa de Inglaterra. Sin embargo, esa compartimentación del análisis obliga al lector a construir su propia visión de conjunto, haciendo que se eche en falta una obra globalizadora, capaz de ofrecer un balance de la iniciativa. Ese hueco trató de llenarlo el propio Gómez-Centurión en una monografía publicada al margen de la Colección Gran Armada en la que se presta gran atención a los aspectos ideológicos y religiosos que rodearon a la Empresa y a las consecuencias de su fracaso[37].

Por parte inglesa también serían numerosas las publicaciones sobre el tema, si bien la monografía destinada a tener más impacto en España sería la de Colin Martin y Geoffrey Parker[38]. Los estudios de arqueología submarina que sirvieron de base al libro permitirían a sus autores incidir en múltiples cuestiones técnicas y concluir que la superioridad artillera inglesa no fue el elemento verdaderamente determinante del fracaso de la empresa. Según ellos, más que un posible desequilibrio entre las fuerzas de los contendientes lo que explicaría el fracaso sería la desproporción existente entre el planteamiento estratégico propuesto y los medios de la época, una conclusión que rompía con las tradicionales interpretaciones de la historiografía inglesa sobre el tema.

Pese a lo que pudiera parecer, no toda la producción bibliográfica en materias navales publicada en la segunda mitad de los ochenta iba a girar en torno a la Gran Armada. En este sentido el libro de Carla Rahn Phillips sobre los seis galeones construidos para la corona real por el asentista Martín de Arana entre 1625 y 1628 constituye la principal excepción a este panorama. Y además vino a poner sobre la mesa una cuestión interesante: el hecho de que su construcción mediante asiento no significó que el proceso constructivo quedara fuera del control de las autoridades reales[39].

[35] CASADO SOTO, J.L., *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988.
[36] GRACIA RIVAS, M., *La sanidad en la jornada de Inglaterra (1587-1588)*, Madrid, 1988.
[37] GÓMEZ CENTURIÓN, C., *La Invencible y la Empresa de Inglaterra*, Madrid, 1988.
[38] PARKER, G. y MARTIN, C., *La Gran Armada, 1588*, Madrid, 1988.
[39] RAHN PHILLIPS, C., *Seis galeones para el rey de España*, Madrid, 1991 (versión original 1986).

Partiendo de estos avances y una vez superada la conmemoración del IV Centenario, en la década de los noventa la historiografía se desarrollaría siguiendo orientaciones muy diversas. Por un lado se mantuvo la publicística de corte tradicional[40], pero también aparecieron trabajos puntuales que ahondaban en periodos concretos[41] o recapitulaciones como las derivadas del congreso de Lisboa[42]. Entre las obras de autores españoles cabría destacar las de Enrique y David García Hernán centradas en la política mediterránea de Felipe II. Su libro conjunto sobre los efectos inmediatos y a medio plazo de la batalla de Lepanto tiene la virtud de acercarse al suceso desde una perspectiva poco utilizada y de llamar la atención sobre la capacidad logística de la monarquía para reunir una nueva armada con la que intentar la empresa de Levante[43].

De manera más amplia, Enrique García Hernán se ocuparía en solitario de analizar la política mediterránea de Felipe II para incidir en el potencial bélico de españoles y turcos, las características de los teatros de operaciones en los que iba a desarrollarse la pugna entre ellos, la estrategia desarrollada por el monarca hispano y las mejoras que en el ámbito de las unidades navales, la fortificación y la administración militar se alcanzaron en este periodo[44]. Se trata de una aportación interesante por tratarse de un tema que había quedado un tanto oscurecido por la conmemoración de la Gran Armada y por la creciente primacía estratégica otorgada al Atlántico por la Corona.

Y precisamente esta circunstancia será la que otorgue atractivo a la situación militar de regiones oceánicas como Galicia. Aunque mi tesis *Galicia en el camino de Flandes* ha estado claramente inspirada en el libro de Thompson, también permite comprobar cómo el análisis de los problemas a niveles inferiores ofrece resultados no siempre coincidentes con las teorías globales[45]. En este sentido el caso gallego demuestra que la dependencia de los poderes locales era una realidad estructural en la región, en tanto que las fuerzas a disposición de la corona siempre fueron limitadas. En tales condiciones vincular la eficacia de la organización militar a su grado de centralización o descentralización resulta excesivo y obliga a definir muy bien lo que se quiere decir al emplear dichos términos. También obliga a considerar una cuestión de fondo y es que si hablamos de centralización en el siglo XVI habría que plantearse cómo definir la situación del XVIII.

[40] CEREZO MARTÍNEZ, R., *La proyección marítima de España en la época de los Reyes Católicos*, Madrid, 1991.
[41] El más importante sería el de THOMPSON, I.A.A., «Aspectos de la organización naval y militar durante el Ministerio de Olivares» en ELLIOTT, J.H. et alli, *La España del Conde-duque de Olivares*, Valladolid, 1990, 251-274. Una aportación interesante por el escaso conocimiento del tema sería la de VALLADARES, R., «La dimensión marítima de la empresa de Portugal. Limitación de recursos y estrategia naval en el declive de la monarquía hispánica», *Revista de Historia naval*, 1995, 19-31.
[42] En particular vid. CORONA MARZOL, C., «La defensa de la Península Ibérica: la frontera del agua a finales del siglo XVI», Congreso Internacional *Las sociedades ibéricas y el mar a fines del siglo XVI*, Madrid, 1998, T. II, 531-549.
[43] GARCÍA HERNÁN, E. y D., *Lepanto: el día después*, Madrid, 1999.
[44] GARCÍA HERNÁN, E., *La armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*, Madrid, 1995.
[45] SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C., *Galicia en el Camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648*, A Coruña, 1996.

En el terreno naval en el que nos movemos, la simple existencia de la Escuadra de Galicia no prueba la provincialización de la guerra en los años treinta del siglo XVII. Y es que no sólo importa saber que existió la Escuadra, también hemos de saber cómo funcionó, cómo se pagó, a quien sirvió y qué hay de novedad en la iniciativa. Y con respecto a esto convendría incidir en una cuestión que muchas veces pasamos por alto ante el volumen de documentación disponible y es la importancia de considerar los problemas en el tiempo largo.

Si lo hacemos así podremos comprobar que en el reinado de Carlos I las ciudades gallegas representadas en las Juntas del Reino ya aceptaron la constitución de una Escuadra de Galicia. Es verdad que se trataba de una iniciativa de menor envergadura que la planteada en 1623 y que no llegó a materializarse, pero el acuerdo alcanzado entonces entre el gobernador del reino y las elites urbanas demuestra que el propósito de hacer recaer el esfuerzo militar sobre los hombros de los naturales ya estaba presente entonces en la estrategia de la corona y que era un recurso que se activaba en momentos de necesidad.

Esto fue lo que se hizo a mayor escala en tiempos de Felipe IV contando nuevamente con el consenso de los regidores gallegos, que a cambio del voto en Cortes otorgaron al monarca un donativo para la construcción de la Escuadra. Pero no conviene perder de vista que con este acuerdo la corona lo que dejó en manos de las Juntas del Reino fue la gestión de la construcción, la financiación y el reparto de las patentes de oficiales, pero la Escuadra fue incorporada a la armada real y nunca actuó como una armada específicamente gallega.

En otro orden de cosas, el caso de Galicia también puede resultar útil para observar el debate entre administración y asiento desde otra perspectiva. Resumiendo mucho cabía decir que a escala gallega resultaba un debate artificial: en el momento de abastecer a una armada el capitán general no tenía que decidir entre uno y otro procedimiento porque no se trataba de una alternativa real. En Galicia no existía una burguesía mercantil y de negocios capaz de involucrarse en ese tipo de asuntos. Bien entendido que esto no quiere decir que el debate no existiera en el seno de la administración central y que no llegara a afectar a la región. De hecho, en la década de los treinta la Armada del Mar Océano en Galicia sí se abasteció mediante asiento, pero fue un asiento derivado del desembarco en el reino de los hermanos Quincoces[46]. Y estos servidores de la administración real acudieron a Galicia ante el reclamo de su creciente actividad naval, para abandonarla en cuanto esta actividad decayó.

En todo caso, es indudable que en la década de los noventa las obras destinadas a alcanzar mayor resonancia en el panorama historiográfico español fueron las de Robert Stradling y David Goodman. La demostración de la importancia que tuvo la Armada de Flandes como medio de mantener la presencia española en el Mar del Norte constituye la base de las aportaciones del primero, así como su insistencia en la eficacia del corsarismo a la hora de desarrollar dicha estrategia[47]. Además, su obra iba a servir para hacer más visible a nivel internacional un tema en el que ya habían comenzado a trabajar algunos autores españoles, como Miguel Ángel Echevarría.

[46] SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C., «La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640», *Cuadernos de historia moderna*, anejo V, 2006, 55-76.

[47] STRADLING, R. A., *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea 1568-1668*, Madrid, 1992.

En el caso de Goodman su primer libro sobre el gobierno, la tecnología y la ciencia en la España de Felipe II constituye una aportación bastante más interesante que su segunda obra sobre la armada española en el siglo XVII, lo cual se explica en buena medida por el hecho de que Goodman es un historiador de la ciencia. Pese a ello, en este apartado nos referiremos a este última debido a que se trata de una monografía específicamente naval y planteada desde una perspectiva ambiciosa sostenida sobre un gran volumen de documentación inédita. En ella se pasa revista a la política naval de la monarquía, la construcción de buques, la financiación de la armada, los oficios de la administración naval, la situación de la oficialidad y la marinería...[48].

Ahora bien, ni la amplitud de los objetivos propuestos ni el acopio documental realizado eximen de problemas a la obra de Goodman. Algunos de ellos se derivan de un discurso que descansa casi exclusivamente sobre bibliografía anglosajona y sobre la acumulación de ejemplos que en muchos casos no hacen más que ilustrar realidades ya perfiladas por Thompson. Además, el planteamiento de dos capítulos, el de la financiación de las flotas y el de la sociedad naval, resulta manifiestamente mejorable porque ni el primero se puede resolver recurriendo sólo a los fondos de Guerra Antigua ni resulta plausible un apartado sobre orígenes sociales construido exclusivamente a base de casuística.

Se podrá argumentar, y es verdad, que no podemos pedir a un investigador aislado que solvente por sí solo todos las problemas, pero la cuestión también puede plantearse a la inversa: lo que no puede pretender un investigador aislado es resolverlo todo sin que haya investigaciones de base detrás. Y en este sentido también cabría hacer un breve comentario acerca de su conclusión última: suponer que el decepcionante rendimiento de la marina hispana en el siglo XVII dependió sobre todo de la moral de los marinos españoles, que era inferior a la de sus enemigos, exige cuando menos la carga de la prueba. Sin olvidar que eso mismo ya lo dijo Cervera Pery en su día refiriéndose a la marina de época ilustrada.

En la presente década el panorama historiográfico se ha venido caracterizando por la menor producción y su carácter fundamentalmente nacional. Se han registrado algunos avances derivados de aportaciones puntuales en revistas[49] y también de comunicaciones y ponencias en congresos: los dedicados a Carlos I, la batalla de Kinsale, la España de Calderón y el Quijote, el congreso de historia militar de Madrid del año 2005..., aunque siguen siendo escasas las visiones de conjunto[50].

[48] GOODMAN, D., *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, 2001 (versión original inglesa de Cambridge, 1997).

[49] Junto a las aparecidas en la *Revista de Historia naval* cabría citar algunos trabajos concretos a modo de ejemplo, como los de PI CORRALES, M., «La armada de los Austrias», *Estudis. Revista de historia moderna*, 27 (2001), 23-51 o LADERO QUESADA, M.A., «Ejércitos y armadas de los RRCC: algunos presupuestos y cuentas de gastos entre 1493 y 1500», *Revista de historia militar*, año XLVI, 2002, 43-103.

[50] A destacar la del americanista Mira Ceballos sobre las armadas del siglo XVI, en donde insiste en la idea de que el sistema de múltiples escuadras característico de la época era el que se ajustaba a las necesidades del imperio y resultaba financieramente sostenible por éste. MIRA CEBALLOS, E., *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, Madrid, 2005.

En dicho contexto cabría destacar algunos trabajos de historiadores jóvenes de gran interés, como la tesis de Pardo Molero sobre Valencia en tiempos de Carlos V, en la que se incluyen varios capítulos sobre la política naval desarrollada en el reino[51]. En ella se puede comprobar cómo también allí hubo un intento de constituir una escuadra provincial en 1547, que fue aprobada por las Cortes aunque no llegaría a concretarse. Además, demuestra que aún siendo un territorio de importancia estratégica menor con respecto a otros, en él debió realizarse un esfuerzo militar contra corsarios y turcos y frente a las revueltas interiores que favoreció el proceso de centralización. Sin embargo, ello no habría supuesto la destrucción del orden constitucional preexistente y además se hizo contando con la colaboración de las elites locales, independientemente de que en momentos puntuales éstas pudieran frenar los proyectos de la corona.

De este modo volvemos a encontrar a las elites en el centro de la argumentación, en consonancia con las corrientes dominantes en buena parte de la historiografía política y con el discurso del último de los especialistas extranjeros que se han ocupado la política militar y naval de España en los siglos XVI y XVII: Jan Glete. Una de las particularidades de este autor reside en su origen sueco, lo que le permite enfocar los problemas desde perspectivas que no están condicionadas por la historiografía inglesa dominante en este campo. Esto explica, por ejemplo, que insista en la necesidad de estudiar el conflicto naval entre España y Francia de los años 40 del siglo XVII, un asunto tradicionalmente oscurecido por la importancia atribuida a la guerra en el Mar del Norte[52].

Ahora bien, su aportación más interesante tiene que ver con la explicación de las causas de la decadencia de la marina española en la segunda mitad del siglo XVII. En su obra *Guerra y Estado en Europa* presenta a España como el primer estado fiscal-militar surgido en la Europa del Quinientos merced a su capacidad para extraer recursos de la sociedad, centralizarlos y organizarlos de manera compleja[53]. Este proceso se habría hecho contando con la colaboración de las elites y las instituciones representativas y justamente la ruptura de esa comunidad de intereses en el siglo XVII estaría en la raíz de la decadencia. Según esta explicación el declive de las estructuras militares españolas no se habría debido a un problema de agotamiento o de falta de recursos, sino de desafección de las elites, que perdieron interés en invertir su capital social en el crecimiento y la expansión del estado.

Aunque se trata de una tesis compleja que no podemos desarrollar en profundidad en esta ponencia, de entrada plantea varios problemas de índole conceptual y de índole práctica: desde qué entendemos por elites y si podemos pensar que todas las elites son y actúan igual, hasta la necesidad de apoyar ese discurso en investigaciones concretas. Podemos asumir la necesidad de disponer de marcos interpretativos generales, a la manera de Elliott y su historia atlántica, pero es evidente que las teorías necesitan apoyarse sobre argumentos sólidos y

[51] PARDO MOLERO, J.F., *La defensa del imperio. Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*, Madrid, 2001.

[52] GLETE, J., «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...*, Vol. I, 833-860.

[53] GLETE, J., *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweeden as fiscal-military states, 1500-1660*, Londres, 2002.

estas investigaciones están sin hacer, al menos para la segunda mitad del siglo XVII. Y al hilo de ello querría referirme a la investigación de José Antonio Rodríguez Hernández sobre el reclutamiento militar en España en dicho periodo, que aún sin tratarse de un tema de historia naval nos proporciona algunas informaciones de gran interés.

En uno de sus trabajos previos a la publicación de su tesis, este autor demuestra que Galicia iba a convertirse en el principal vivero de hombres para el ejército flamenco a partir de 1668, tras el fin de la guerra de Portugal[54]. En ese año los tercios gallegos acantonados en la frontera se trasladaron a Flandes y después siguieron reclutándose hombres en la región con el mismo destino, sobre todo en los años ochenta (1684, 1689) y en menor medida en la década de los noventa (1692). El balance de esta operación no resulta baladí, pues según sus datos entre 1648 y 1700 habrían salido de Galicia hacia Flandes 18.577 hombres, lo que supone un enorme incremento con respecto a lo reclutado en épocas anteriores.

Y esta realidad nos plantea varias cuestiones importantes. En primer lugar, a mí me obliga a reconsiderar mi propia tesis: la Galicia del camino de Flandes no sería tanto la Galicia de los años treinta como la de los ochenta. En segundo término, plantea el problema de determinar cuál era el estado real de la marina de Carlos II: qué barcos, qué oficiales, qué tripulantes hicieron posible la restauración de la vía marítima de aprovisionamiento del ejército flamenco. Como tercera cuestión a considerar parece evidente que este proceso no encaja con la tesis de Glete sobre la desafección de las elites, dado que las gallegas no sólo habrían seguido colaborando con el estado en la segunda mitad del siglo XVII, sino que lo habrían hecho incluso con mayor intensidad que antes. Y en el fondo del asunto quedaría una última pregunta a responder: ¿realmente podemos creernos que esta inexplicable conversión de Galicia en el vivero de hombres del ejército flamenco no tiene nada que ver con el hecho de que estemos hablando de la Galicia del maíz, la Galicia de la euforia demográfica?

Y al hilo de esta cuestión resulta inevitable una reflexión final: los historiadores militares tendemos a movernos en un universo explicativo bastante cerrado y llevamos casi cuarenta años intentando explicar el auge y la crisis del sistema militar de los Austrias a base de hacerlo girar sobre el modelo administrativo y el papel de las elites en la gestión del mismo. A estas alturas creo que resulta urgente empezar a profundizar en otras variables, sobre todo en la variable social y en la variable financiera, si realmente queremos entender cómo y por qué acabó derrumbándose el mayor poder militar y naval de Europa en la primera Edad Moderna.

b) Aspectos sectoriales

Hasta ahora nos hemos referido a cuestiones más o menos genéricas sobre política naval y organización de la marina en la España de los Austrias, pero para completar el panorama bibliográfico es necesario considerar los avances registrados en los principales ámbitos de

[54] RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, J.A., «De Galicia a Flandes: reclutamiento y servicio de soldados gallegos en el ejército de Flandes (1648-1700)», *Obradoiro de historia moderna*, 16 (2007), 213-251.

investigación específicos, aunque lo hagamos de manera breve. De ahí que este apartado se articule en torno a cuatro temáticas básicas, la primera dedicada al estudio de la arquitectura naval y la naútica, la segunda referida a la problemática del corso y de la guerra económica, la tercera centrada en los aspectos jurídicos e institucionales de la actividad naval y un último espacio orientado hacia las temáticas sociales, tanto en su vertiente individual como colectiva.

Por lo que se refiere al primero de los asuntos, en el ámbito de la arquitectura naval, la náutica, la astronomía o la cartografía resulta evidente que no cabe deslindar los aspectos civiles de los militares. Partiendo de dicha premisa hemos de comenzar reconociendo que se trata de una temática de gran tradición, y por lo que se refiere a los años setenta, marcada por la figura de López Piñero, el gran precursor en este campo[55]. Con todo, fue en las dos décadas siguientes cuando el sector experimentó su mayor crecimiento, al tiempo que la producción comenzaba a diversificarse. De este modo en los años ochenta aparecen nuevas aportaciones de López Piñero[56] y las novedades derivadas del trabajo de dos hispanistas: Michael Barkham, especializado en la construcción naval de las provincias vascas[57] y David Goodman, cuyo libro sobre la tecnología y la ciencia en tiempos de Felipe II, aunque no dedicado a tratar exclusivamente materias navales, reserva un amplio espacio a las mismas[58]. Además, numerosos autores españoles comienzan a publicar trabajos sobre estas materias: Rubio Serrano[59], Serrano Mangas[60], Comellas[61], Sellés[62], González[63], Varela Marcos[64], Lourdes Odriozola[65]...

En los últimos años la producción semeja haber decaído un tanto y aunque por parte de autores consagrados, como José Luis Casado Soto, se han ofrecido algunas interesantes visiones de conjunto[66], se echan en falta nuevas obras de referencia. En contrapartida, estamos asistiendo al crecimiento de temáticas que partiendo de una importante tradición habían estado bastante abandonadas en los años setenta y ochenta y que sólo en las últimas décadas parecen haber recuperado su atractivo.

[55] LÓPEZ PIÑERO, J.M., *Ciencia y técnica en la sociedad española de los siglos XVI y XVII*, Barcelona, 1979. Con una orientación más específica vid. CASTRO Y BRAVO, F., *Las naos españolas en la Carrera de Indias*, Madrid, 1977.

[56] LÓPEZ PIÑERO, J.M., *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, Barcelona, 1986.

[57] BARKHAM, M.A., *A report on XVI century Spanish Basque Shipbuilding, 1550 to 1600*, Ottawa, 1981.

[58] GOODMAN, D., *Poder y penuria, Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II*, Madrid, 1990 (Cambridge, 1988).

[59] RUBIO SERRANO, J.L., *Arquitectura de las Naos y Galeones de las flotas de Indias (1492-1690)*, Málaga, 1991.

[60] SERRANO MANGAS, F., *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, 1992.

[61] COMELLAS, J.L., *El cielo de Colón: Técnicas navales y astronómicas en el viaje del Descubrimiento*, Madrid, 1991.

[62] SELLÉS, M., *Instrumentos de navegación: Del Mediterráneo al Pacífico*, Barcelona, 1994.

[63] GONZÁLEZ, F.J., *Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII*, Madrid, 1992.

[64] VARELA MARCOS, J. (Coord.), *Descubrimientos y cartografía*, Valladolid, 2001.

[65] ODRIOZOLA OYARBIDE, L., Construcción naval en el País Vasco, XVI-XIX, San Sebastián, 2004.

[66] Una de las últimas aportaciones de José Luis Casado Soto aparecen en RIBOT GARCIA, L. y DE ROSA, L. (Dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*, Madrid, 2003.

Entre ellas cabría destacar las centradas en los temas de la guerra económica y el corso. Por lo que se refiere al primero de los asuntos, tras los trabajos clásicos de Domínguez Ortiz sobre la política de Felipe IV en Flandes, se registra un vacío historiográfico que ha tardado varias décadas en ser cubierto[67]. Y nuevamente el caso flamenco iba a convertirse en punto de partida de buena parte de las investigaciones de los años ochenta y noventa merced a la confluencia de las aportaciones de destacados especialistas, como Jonathan Israel[68] o el ya citado Stradling, con los trabajos de algunos autores españoles, con especial referencia a Miguel Ángel Echevarría[69]. La vitalidad del tema encuentra su reflejo en el hecho de que se le haya dedicado el monográfico de la revista *Studia Histórica. Historia Moderna* del año 2005[70], además de haberse abierto al análisis de otras realidades nacionales.

De este modo las relaciones comerciales hispano-francesas están cada vez está más presentes en la agenda de los investigadores, como certifican algunos trabajos de Sánchez Belén[71] o J.E. Gelabert[72]. También han ido apareciendo obras que abordan el problema desde una consideración más amplia de la mano de Manuel Herrero[73], y sobre todo, merced a la monografía de Allorza Aparicio, quien insiste en la eficacia de los embargos, bloqueos comerciales y campañas de corso impulsadas por la monarquía hispana una vez finalizada la pax hispánica del reinado de Felipe III[74].

Y es precisamente en el tema del corsarismo donde el cambio de situación resulta más perceptible en los últimos tiempos, fundamentalmente porque se trató de un tema arrinconado durante décadas, que sólo contaba con referencias clásicas[75] y con publicaciones de carácter más o menos novelesco[76]. En este panorama Gonçal López Nadal sería uno de los prime-

[67] DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., «El almirantazgo de los países septentrionales y la política económica de Felipe IV, *Hispania*, 27 (1947), pp. 272-290. DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., «Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV», Hispania, 1963, pp. 71-100. CÁRDENAS VILAR, R., «Un gran proyecto anti-holandés en tiempos de Felipe IV. La destrucción del comercio rebelde en Europa», *Hispania*, 1962, pp. 542-558.

[68] ISRAEL, J., *La república holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661*, Madrid, 1997.

[69] ECHEVARRÍA BACIGALUPE, M.A., «Un episodio en la guerra económica hispano-holandesa: el decreto de Gauna (1603)», *Hispania*, 1986, 57-91.

[70] Especial interés tienen las contribuciones de ECHEVARRÍA BACIGALUPE, M.A., «Presentación. Guerra y economía en Flandes», *Studia Historica*, 2005, 17-23.

[71] SÁNCHEZ BELÉN, J.A. y RAMOS MEDINA, M.D., «La Junta de Represalias de 1667 y el comercio de géneros de Francia» en LOBO, M. y SUÁREZ GRIMÓN, V. (Eds.), *El Comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas, 1995.

[72] GELABERT GONZÁLEZ, J.E., «La guerre et les alterations des relations comerciales entre les villes de la façade atlantique (1567-1609) en SAUPIN, G. (Ed.): *Villes Atlantiques dans l'Europe Occidentale du Moyen Age au XXe siècle*, Rennes, 2006; «Entre «embargo general» y «libre comercio». Las relaciones mercantiles entre Francia y España de 1598 a 1609», *Obradoiro de historia moderna*, 16 (2007), 65-90.

[73] HERRERO SÁNCHEZ, M., «La política de embargos y el contrabando de productos de lujo en Madrid». *Hispania*, 1999 y del mismo autor *El acercamiento Hispano-neerlandés*, Madrid, 2000.

[74] ALLOZA APARICIO, A., «Guerra económica y comercio europeo en España, 1624-1647: las grandes represalias y la lucha contra el contrabando», *Hispania*, 2005, 227-279. Del mismo autor, *Europa en el mercado español. Mercaderes, represalias y contrabando en el siglo XVII*, Salamanca, 2006.

[75] BASAS FERNÁNDEZ, M., «Mercaderes y corsarios españoles en torno a la paz de las Damas», *Hispania*, 1962.

[76] TEMPRANO, E., *El mar maldito. Cautivos y corsarios en el siglo de Oro*, Madrid, 1989.

ros investigadores en abordar el problema de manera renovada, centrándose en el caso mallorquín[77]. También el corsarismo vasco ha contado con gran tradición, aunque la historiografía francesa le haya dedicado más atención que la española hasta fechas recientes[78].

En todo caso la obra destinada a alcanzar mayor impacto en este campo ha sido la de Enrique Otero Lana sobre el corsarismo cantábrico en los reinados de Felipe IV y Carlos II, resumen de su tesis doctoral dirigida por el profesor Alcalá-Zamora[79]. Esta circunstancia ayuda a entender mejor la naturaleza del tema tratado y, sobre todo, su modo de resolución, en la que se intenta ofrecer una imagen global de la práctica corsaria en el Atlántico, desde su incardinación en la política monárquica y su evolución en el tiempo hasta la tipología de los barcos, la sociología de los corsarios o la condición del corso como actividad capitalista. Con ello no sólo se consigue poner sobre la mesa un tema hasta entonces prácticamente inexplorado por los investigadores españoles, sino que se demuestra la importancia alcanzada por el fenómeno, tanto por el número de bajeles armados como por sus efectos políticos y económicos. En el primer caso, la consideración del corso como una importante arma auxiliar para la monarquía, capaz de sustituir incluso a la armada real en la defensa de las costas españolas durante los últimos compases del reinado de Carlos II, constituye su conclusión más significativa. Desde el punto de vista económico cabría destacar su consideración del corso como actividad capitalista por las grandes inversiones de capital requeridas o su recurso al trabajo asalariado, si bien se destaca igualmente que se trataba de una actividad económicamente estéril por contribuir a la alteración de los circuitos mercantiles.

En esta misma línea de analizar el corso hispano desde la doble perspectiva de su utilidad política y sus repercusiones económicas habría que encuadrar el libro conjunto de Vicente Montojo y J.J. Ruiz Ibáñez sobre la realidad cartagenera del siglo XVII[80]. En contrapartida, el corso de época anterior sigue estando desatendido, pese a las noticias que certifican su importancia en algunos momentos, como demuestra Tellechea al reproducir los enfrentamientos entre corsarios vascos y franceses por el control de las pesquerías de Terranova[81]. Con ello se hace también evidente que es mucho lo que aún queda por hacer en torno a esta cuestión, tanto en el ámbito atlántico como en el mediterráneo. Entretanto, buena parte de los trabajos siguen centrados en el corso foráneo y sus ataques a las costas españolas, un ámbito en el que

[77] LÓPEZ NADAL, G., *El corsarisme mallorquí a la Mediterrania Occidental, 1652-1698: un comercio forçat*, Barcelona, 1986.

[78] Para un breve estado de la cuestión vid. ASPIAZU, J.A., *Historias de corsarios vascos. Entre el comercio y la piratería*, Donostia, 2004.

[79] OTERO LANA, E., *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, 1992

[80] MONTOJO MONTOJO, V. y RUIZ IBÁÑEZ, J.J., *Entre el lucro y la defensa: las relaciones entre la monarquía y la sociedad mercantil cartagenera (comerciantes y corsarios en el siglo XVII)*, Murcia, 1998.

[81] TELLECHEA IDÍGORAS, J.I., *Corsarios guipuzcoanos en Terranova, 1552-1555*, San Sebastián, 1990. Esta pequeña publicación reproduce una comisión de las Juntas Generales reunidas en Azpeitia en mayo de 1555 al alcalde de la misma para hacer una información sobre las gestas de los marinos guipuzcoanos en la guerra contra Francia en la costa atlántica y en Terranova.

cabrían destacar las recientes publicaciones de Miguel Ángel Bunes[82], pequeños trabajos aislados[83] y la celebración de algunos congresos específicos[84].

Por lo que se refiere a los otros dos aspectos sectoriales a los que vamos a hacer referencia en este trabajo, cabe comenzar reconociendo que se trata de temas bastante desasistidos, de modo que con relación al primero de ellos, el centrado en el ámbito del derecho y las instituciones de carácter militar, el panorama semeja un tanto oscuro. Con algunas notables excepciones, como la obra del mejicano Caballero Juárez[85], se trata de un tema poco frecuentado por los historiadores, y menos aún por los historiadores del derecho.

Las consideraciones efectuadas al respecto por José Antonio Escudero resultan bastante ilustrativas de la situación actual. Según él, la historia del derecho ha venido prestando escasa atención a los temas militares hasta la fecha, cifrando en tres las grandes cuestiones a resolver por los investigadores en el futuro: el análisis de los principios ordenadores de lo militar en el seno del estado y de la comunidad internacional, la normativa jurídica reglamentadora de la guerra y la administración bélica en sus diversas instancias. Aspectos todos en los que según él «...campan hoy a sus anchas las tinieblas»[86]. Y de ahí también que haya dirigido dos tesis sobre la materia: la de Domínguez Nafría sobre el Consejo de Guerra y la de María Dolores Álamo Martel sobre la Capitanía General de Canarias, instituciones que sin ser específicamente navales tienen un componente naval importante. Ambos autores han analizado las respectivas instituciones en la larga duración, si bien en el caso de la doctora Álamo el discurso bascula claramente hacia el siglo XVIII y dedica mayor atención a los aspectos políticos. Por su parte, el profesor Domínguez Nafría aborda el estudio del Consejo desde una perspectiva estrictamente jurídica, lo que le lleva a efectuar un repaso a la evolución histórica de la institución insistiendo en sus sucesivas reformas, para analizar después su estructura orgánica y sus competencias[87].

Entre los historiadores la aportación más destacada en este campo ha sido la miscelánea sobre derecho marítimo reunida por Carlos Martínez Shaw en 1996[88], donde vuelve a ponerse de manifiesto la dificultad de trazar las fronteras entre el mundo civil y el mundo militar. Bien es verdad que el grueso de sus contribuciones se centra en la situación del siglo XVIII, de ahí que hayamos de volver sobre el asunto en la segunda parte de este trabajo. Por lo que

[82] BUNES IBARRA, M.A., *Los Barbarroja. Corsarios del Mediterráneo*, Madrid, 2004.

[83] ESPINO LÓPEZ, A., «Los enemigos de la Monarquía en el Mediterráneo: el caso de la defensa de Ibiza en el siglo XVII, 1598-1621», *Investigaciones Históricas*, 26 (2006), 11-28.

[84] VV.AA., *El Mediterráneo, un mar de piratas y corsarios*, Santa Pola, 2002.

[85] CABALLERO JUÁREZ, J.A., *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias: siglos XVI y XVII*, México, 1977.

[86] ESCUDERO, J.A., «Prólogo», en ÁLAMO MARTEL, M.D. *El Capitán General de Canarias en el siglo XVIII*, Las Palmas de Gran Canaria, 2000.

[87] DOMÍNGUEZ NAFRÍA, J.C., *El Consejo de Guerra de la monarquía española*, Madrid, 2001 (aunque la tesis fue leída en la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense en 1988). Desde otra perspectiva y para un ámbito cronológico más restringido vid. FERNÁNDEZ CONTI, *Los Consejos de Estado y Guerra en tiempos de Felipe II*, Madrid, 1998.

[88] MARTÍNEZ SHAW, C. (Ed.), *El derecho y el mar en la España moderna*, Granada, 1996.

se refiere a las instituciones concretas, las capitanías generales son las que han recibido mayor atención hasta la fecha, como certifica la tesis de Antonio Jiménez sobre la Capitanía General del Reino de Granada[89] y la memoria de licenciatura de Luis Salas Almela sobre la Capitanía General de Andalucía que ejercía la casa de Medina Sidonia[90].

Estas obras resultan de especial valor porque además de efectuar un repaso a las competencias de una figura clave en la articulación del poder a nivel territorial y de analizar cómo ejercieron las mismas los sucesivos titulares del cargo, se adentran en la identidad de los que los sirvieron. Y este aspecto se revela como una cuestión particularmente importante dado que nuestro conocimiento de la sociedad naval de los siglos XVI y XVII es todavía muy precario. Aunque se han analizado situaciones concretas, como la de los tripulantes de las flotas de Indias[91] o la realidad de los galeotes[92], seguimos huérfanos de trabajos sobre las clases de marinería, los infantes de marina e incluso los mandos militares. En general se atiende más a los personajes que a los grupos[93] y sólo algunos marinos ilustres han recibido la atención de los investigadores, especialmente de los de raigambre militar[94]. De ahí que la bibliografía al uso tienda a reiterar referencias genéricas basadas en la tratadística, las ordenanzas o la literatura. Tampoco sabemos mucho sobre los asentistas y hombres de negocios involucrados en los contratos de la armada, salvo algunos trabajos aislados que inciden más en la nacionalidad de los mismos que en su identidad y características sociales[95]. En consecuencia, de entre los aspectos sectoriales tratados en esta ponencia éste se revela como uno de los más necesitados de trabajos monográficos que permitan paliar el retraso de la investigación.

2. La época borbónica

Pese a las disparidades existentes en el actual nivel de conocimientos sobre la política naval y la situación de la marina española en los siglos XVI y XVII, la historiografía disponible proporciona una imagen bastante más completa que la referida a la época borbónica. Se trata de una situación un tanto paradójica considerando que en términos generales la publicística

[89] JIMÉNEZ ESTRELLA, A., *Poder, ejército y gobierno en el siglo XVI. La Capitania General del reino de Granada y sus agentes*, Granada, 2004.

[90] SALAS ALMELA, L., *La Capitania General del Mar Océano y las Costas de Andalucía, 1588-1660*, Córdoba, 2003.

[91] FLORES MOSCOSO, «Entretenidos en la armada de la Carrera de las Indias en el siglo XVII», *Anuario de Estudios Americanos*, XXXVIII (1981), 117-134. PÉREZ-MALLAÍNA, P.E., *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*, Sevilla, 1992.

[92] DE LAS HERAS, J.L., «Los galeotes de la Monarquía Hispánica durante el Antiguo Régimen», *Studia Historica*, 22 (2003), 283-300.

[93] PANDO VILLARROYA, J.L., *Títulos nobiliarios en la armada española*, Madrid, 1982.

[94] CERVERA PERY, J., *Don Álvaro de Bazán. El gran marino de España*, Madrid, 1988. CABRERO, L. (Ed.), *España y el Pacífico. Legazpi*, Madrid, 2004.

[95] SANZ AYÁN, C., «Negociadores y Capitales Holandeses en los sistemas de abastecimientos de pertrechos navales de la Monarquía Hispánica», *Hispania*, LII/3, nº 182 (1992), 915-947 (reeditado en SANZ AYÁN, C., *Estado, monarquía y finanzas. Estudios de Historia financiera en tiempos de los Austrias*, Madrid, 2004, 79-103).

ha tendido a destacar el esfuerzo racionalizador, constructivo y administrativo llevado a cabo por los Borbones frente a la ineficacia de la organización naval legada por los Austrias[96].

Y a estos efectos resulta muy significativo que cuando en 1981 se publicó la obra de José Merino Navarro sobre la armada del siglo XVIII el autor hubiera de reconocer que tuvo que iniciar su trabajo realizando un análisis general de la institución porque necesitaba conocer el contexto en el que se producía el fenómeno que realmente quería estudiar, que era el arsenal de Ferrol[97]. Y debió hacerlo partiendo de una intensa labor de archivo, dado que la bibliografía disponible no sólo era escasa sino también antigua[98]. Pues bien, 26 años más tarde, en el estado de la cuestión previo a la tesis de José Manuel Vázquez Lijó sobre la matrícula de mar podemos leer que la visión de Merino «sobre la estructura administrativa y financiera de la marina de guerra española del XVIII sigue siendo la más completa»[99].

Este panorama resulta especialmente decepcionante considerando el gran volumen de documentación disponible, en buena parte fruto de esa intensa labor reglamentista y organizadora destacada por los especialistas. Bien es verdad que la inexistencia de nuevas visiones de conjunto no supone admitir que el nivel de conocimientos haya permanecido estancado durante todo este tiempo. A falta de tesis y monografías, han sido los artículos de revista, las colaboraciones en obras colectivas y las conmemoraciones de algunas efemérides, como la Guerra de Sucesión o la batalla de Trafalgar, las que han permitido ahondar en la situación de la marina en momentos muy concretos. En contrapartida, buena parte de la producción de los últimos años se ha orientado hacia el análisis de cuestiones específicas, para las que disponemos de pocas obras recientes, aunque de gran interés. Ambas circunstancias nos ha llevado a desarrollar este apartado de manera sucinta y tratando de destacar las aportaciones más novedosas, a la espera de un próximo trabajo en donde podamos tratar el tema de forma monográfica.

a) Cuestiones generales

Como acabamos de señalar, el punto de partida del conocimiento actual sobre la marina borbónica arranca de los primeros años ochenta, con la publicación del libro de Merino Na-

[96] Es ésta una visión con gran arraigo en la historiografía española y que se apoya en interpretaciones clásicas como las de Fernández Duro. A este respecto basta con recordar su famosa caracterización de las fuerzas navales de los últimos Austrias: «consumidos los barcos y desmoralizados sus hombres, formarán el conjunto más lastimoso que haya tenido el nombre de Marina».

[97] MERINO NAVARRO, J., *La armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981.

[98] Hasta entonces la cita más habitual era el trabajo de RODRÍGUEZ CASADO, V., «La política del reformismo de los primeros Borbones en la Marina de Guerra española», *Anuario de Estudios Americanos*, XXV (1968), 601-618.

[99] VÁZQUEZ LIJÓ, J.M., *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, 2007, 34. OZANAM, D., «La política exterior de España en tiempos de Felipe V y Fernando VI» en JOVER ZAMORA, J.M. (Dir.), *Historia de España, Tomo XXIX. La época de los primeros Borbones. La nueva dinastía y su posición en Europa (1700-759)*, Madrid, 1985, 507-555.

varro. Su investigación tenía como objetivo básico buscar las raíces del retraso económico español tomando como referencia la situación de los arsenales por su condición de gran aglomeración industrial. Sin embargo, en la práctica el núcleo de su monografía se centra en el estudio de las materias primas utilizadas en la construcción naval, aunque ello le lleva a introducir numerosas referencias a la situación de los arsenales. Pero antes de adentrarse en dicha cuestión el autor hace un repaso de la organización de la armada, su personal y su financiación, aspectos que trata de manera somera y prestando una especial atención a los aspectos relativos a astilleros y arsenales.

Esta orientación resulta claramente perceptible en el capítulo dedicado a cuestiones organizativas, un apartado que se construye a partir de las ordenanzas promulgadas en cada uno de los reinados de la centuria. Aunque en muchos casos tan sólo se limita a enumerar las disposiciones legislativas, su análisis le permite señalar algunos momentos clave en la organización de la marina hispana: la cédula de 1714 por la que se creaba la armada real, el nacimiento de los departamentos marítimos en 1726, la institución del Almirantazgo en 1737 y la publicación de las Ordenanzas Generales de la Armada en 1748. A partir de aquí la proliferación de disposiciones le lleva a subrayar las relativas a cuestiones de su interés, como la ordenanza de pertrechos de 1772 o la de arsenales de 1776. Una breve descripción de los principales órganos institucionales de la marina española (Secretaría de marina, Almirantazgo o Departamentos) completa este apartado, cuyas ideas básicas serán objeto de referencia reiterada en publicaciones posteriores.

No va a ocurrir lo mismo con los otros dos capítulos, el de personal y el de financiación de la armada, en el primer caso porque sus aportaciones son menores y se limita a subrayar ideas ya barajadas por los coetáneos y la historiografía clásica, como la falta de práctica de los oficiales españoles, la rivalidad existente entre los integrantes del Cuerpo General y los del Cuerpo del Ministerio, o los problemas de escasez y reducida eficacia de la marinería española. A su vez, el capítulo de finanzas se plantea como un simple esbozo de la evolución de las rentas del reino, las consignaciones de la armada y las finanzas departamentales, centrado sobre todo en la situación del último tercio del siglo para el que dispone de mejores contabilidades. Justamente la abundancia de documentación es uno de los factores que explica la parquedad de resultados, y a juicio del autor, también la falta de investigaciones sobre la materia, un problema que todavía persiste a día de hoy.

Aunque el principal valor de la obra de Merino reside en su análisis de los aspectos relativos a la construcción naval y a los arsenales, su visión de la marina dieciochesca supuso una importante novedad en el panorama historiográfico de una década marcada por la escasa producción y su orientación clásica[100]. De hecho, ni siquiera la celebración del bicentenario

[100] MARTÍNEZ VALVERDE, A., «Constitución y organización de la Armada de Felipe V», *Temas de historia militar*, I, Madrid, 1983, 265-311; CERVERA PERY, J., *La Marina de la Ilustración (Resurgimiento y crisis del poder naval)*, Madrid, 1986; GUIRAO DE VIERNA, A., «Organización de la Armada durante el reinado de Felipe V: diferencias y semejanzas con la británica», *Revista de historia naval*, 18 (1987), 73-86; CERVERA PERY, J., La marina de Fernando VII: Agotamiento, decadencia, crisis», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, IV (1989), 81-90.

de Carlos III auspiciaría un análisis en profundidad del tema, por más que el libro coordinado por Palacio Atard sobre las relaciones entre España y el mar en dicha etapa hubiese nacido con la intención de subsanar ese vacío[101]. De ahí su ambicioso planteamiento, en el que se recoge un amplio abanico de temas, desde la política naval a las biografías de los más destacados marinos de la época, aunque la falta de investigaciones de base hace que las contribuciones resulten muy desiguales y en la mayor parte de los casos excesivamente genéricas. Además, el hecho de que buena parte de sus autores sean marinos y miembros del Museo Naval de Madrid hará que insistan en una serie de cuestiones (orgánica naval, táctica o tipos de buques...), en detrimento de otros aspectos de mayor interés para los historiadores.

En los años noventa la bibliografía especializada seguiría siendo exigua y las principales aportaciones iban a proceder del americanista Pérez-Mallaína, quien contribuyó a clarificar la situación de los primeros tiempos del reinado partiendo de la realidad del tráfico ultramarino[102]. En su trabajo iba a insistir en la ineficacia del sistema de flotas y galeones heredado de los Austrias, pero también pondría de manifiesto que aún tratándose de deficiencias muy evidentes en los últimos decenios del siglo XVII, el procedimiento se mantuvo hasta 1720. Ello no significó que el sistema hubiese permanecido inalterable en todo ese tiempo y a este respecto se encargaría de subrayar los efectos de la Guerra de Sucesión sobre la navegación a las Indias y su principal consecuencia: el recurso a la flota francesa para el mantenimiento del tráfico.

Partiendo de un planteamiento similar, algunos años más tarde se publicaría la tesis de Marina Alfonso Mola sobre la marina gaditana. Aunque no es un trabajo de historia naval sino marítima, su cita resulta pertinente para nosotros por cuanto considera a la guerra como un motor esencial en la evolución de la marina mercante colonial y a lo largo del mismo tal circunstancia se pone de manifiesto de forma reiterada[103]. En el mismo orden de cosas cabría subrayar el interés de algunas publicaciones coetáneas que sin versar específicamente sobre asuntos navales o marítimos proporcionan informaciones de utilidad para los especialistas en el tema. Así cabría citar las obras de J.L. Gómez Urdáñez sobre las reformas de Ensenada[104] y la de I. Pulido sobre las de Patiño[105], monografías ambas que ofrecen una visión precisa del contexto y el ideario en los que se gestaron las transformaciones de la marina dieciochesca.

En todo caso, este acercamiento indirecto a la situación de la armada española iba a resultar claramente insuficiente para proporcionar un marco interpretativo nuevo y capaz de cubrir los vacíos señalados por la investigación especializada. De ahí que en la presente década los escasos trabajos publicados sobre el tema tiendan a reiterar ideas ya conocidas y a desa-

[101] PALACIO ATARD, V. (Coord.), España y el mar en el siglo de Carlos III, Madrid, 1989.
[102] PÉREZ- MALLAÍNA BUENO, P., *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)*, Sevilla, 1992. Un adelanto de esta monografía sería su artículo «La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718)», *Revista General de Marina*, 1980, 137-155.
[103] ALFONSO MOLA, M., *La flota gaditana del Libre Comercio (1778-1828)*, Sevilla, 1996.
[104] GÓMEZ URDÁÑEZ, J.L., *El proyecto reformista de Ensenada*, Lérida, 1996.
[105] PULIDO BUENO, I., *José Patiño, el inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Sevilla, 1998.

rrollar planteamientos clásicos. Utilizando como telón de fondo el presupuesto de que en época borbónica se construye una nueva marina bajo bases también nuevas, algunos autores seguirían insistiendo en la ineficacia de la organización en varias armadas legada por los Austrias y en las múltiples deficiencias del sistema heredado: número insuficiente de unidades, falta de preparación de los oficiales desde el punto de vista humanístico y científico, insuficiencia y mala calidad de las tripulaciones... En el mismo orden de cosas, se señala el fracaso de los intentos de reforma llevados a cabo en los últimos años del reinado de Carlos II para resaltar a continuación la tarea reorganizadora de Felipe V y Fernando VI y la importante labor legislativa llevada a cabo por Carlos III, pese a haberse visto contrarrestada por la supeditación a los intereses franceses[106].

El importante papel jugado por la marina en el diseño y la ejecución de la política exterior española es otro de los argumentos destacados en las últimas publicaciones, así como la casuística derivada de algunos episodios concretos[107], mientras las sucesivas conmemoraciones de la Guerra de Sucesión y de la batalla de Trafalgar se han saldado con desiguales resultados. Aunque es evidente que la propia naturaleza de ambos acontecimientos condiciona el diverso grado de interés mostrado hacia la problemática naval en uno y otro caso, la minusvaloración de la vertiente naval del conflicto sucesorio constituye una realidad fácilmente comprobable a poco que se revisen las actas de los congresos y los programas de los ciclos de conferencias. Incluso en el ámbito más especializado de las Jornadas de Historia Militar de Sevilla es fácil constatar el escaso peso alcanzado por la problemática naval en el conjunto de las comunicaciones, salvo en el apartado de la guerra en América[108]. Es verdad que algunos episodios concretos de la contienda, como la batalla de Rande, han recibido mayor atención merced a los trabajos de los historiadores locales y la exposición conmemorativa celebrada en Vigo; sin embargo, tales esfuerzos no han sido suficientes para modificar la situación en su conjunto[109].

Mejor suerte ha corrido la conmemoración de la batalla de Trafalgar, no sólo por tratarse de un acontecimiento específicamente naval, sino porque a su sombra han aparecido algunas publicaciones de interés, como las derivadas de los congresos organizados en torno al tema. Así habría que referirse al Coloquio internacional sobre *La Bahía de Cádiz y la Europa*

[106] FERNÁNDEZ BASTARRECHE, F., «La organización del Ejército y de la Armada en España (1750-1870), en MARTÍNEZ RUIZ, E., PI CORRALES, M. y TORREJÓN CHAVES, J., *Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*, Cádiz, 2001, 45-68.

[107] CEPEDA GÓMEZ, J., «La Marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII», en GUIMERÁ, A., *El equilibrio de los Imperios: de Utrech a Trafalgar*, Madrid, 2005, 447-482; GONZÁLEZ SÁNCHEZ, I., «Rechazar con escarmiento»: ofensivas inglesas a Gijón durante el reinado de Carlos III», Ibídem, 661-670.

[108] Y esto es así pese a la insistencia de alguno de los participantes en el carácter especialmente naval de la contienda. Cfr. GÓMEZ VIZCAÍNO, A., «La defensa del litoral del Reino de Murcia durante la Guerra de Sucesión», *Actas de las X Jornadas de Historia Militar «La Guerra de Sucesión en España y América»*, Sevilla, 200, 79-104.

[109] TOURÓN YEBRA, *La Guerra de Sucesión en Galicia (1702-1712)*, Lugo, 1995; JUEGA PUIG, J. *La flota de la Nueva España en Vigo, 1702*, Sada-A Coruña, 2001; VV.AA., *Rande, arde o mar. Catálogo de la exposición conmemorativa del III Centenario de la batalla de Rande*, Vigo, 2002.

atlántica en tiempos de Trafalgar celebrado en la capital gaditana en noviembre de 2002 y cuyas actas fueron publicadas dos años más tarde[110]. La participación en el mismo de importantes especialistas ingleses y españoles serviría para rebatir algunos tópicos ampliamente resaltados por la historiografía al uso, como el peso de la política francesa en la acción exterior de los distintos gobiernos de Carlos IV. En el mismo sentido se trató de desmitificar algunas viejas ideas al subrayar que las fuerzas hispano-francesas habrían presentado mejor batalla de lo previsto por los ingleses y al retrasar la supremacía británica en Europa a las fechas tardías de 1814-1815. También la bibliografía que figura al final de la obra resulta muy interesante porque viene a poner en evidencia el retraso historiográfico español en materia naval.

Por su parte, en la VIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna celebrada en Madrid en junio de 2004 Trafalgar iba a recibir una especial atención, destacando en este apartado la aportación de Nicholas Rodger y su análisis de los efectos de la alianza hispano-francesa contra Inglaterra. Según su argumentación, para que España y Francia pudieran vencer a Gran Bretaña necesitaban reestructurar sus marinas, proceso que sí hizo España pero no la monarquía francesa. Esta disparidad de comportamientos acabaría siendo un lastre para España y provocaría la ruina de su armada durante las guerras revolucionarias y napoleónicas[111]. En la misma reunión Agustín Guimerá se encargó de analizar los problemas inherentes a la movilización y entrenamiento de la marina europea a finales del siglo XVIII. En el caso de España y tomando como punto de partida los proyectos de reforma de dos líderes navales de la época, José de Mazarredo y Antonio de Escaño, llegaría a la conclusión de que Trafalgar fue sobre todo un fracaso en el terreno del liderazgo naval, en tanto que nada de lo proyectado por ellos llegó a ejecutarse[112].

Por último, también el XXXI Congreso Internacional de Historia militar celebrado en Madrid iba a girar en torno a la conmemoración del bicentenario de la batalla. Bien es verdad que el evento se saldó con una escasísima presencia española y con pequeñas aportaciones centradas básicamente en dos temas: el papel de algunas personalidades relevantes[113] y las innovaciones artilleras y tácticas desarrolladas en la época[114].

Al margen de las actas de los congresos, la publicística sobre Trafalgar se ha alimentado con algunas obras de corte clásico[115] y, sobre todo, con la interesante recopilación de docu-

[110] GUIMERÁ, A., RAMOS, A. y BUTRÓN, G., (Coords.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, 2004.

[111] RODGER, N.A.M., «The Genesis of Trafalgar» en GUIMERÁ, A. y PERALTA, V. (Coords.), *El Equilibrio de los Imperios: de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, 2005, vol. II, 781-793.

[112] GUIMERÁ RAVINA, A., «Trafalgar y la marinería española», Ibídem, II, 819-838.

[113] O'DONNELL, H., «La designación de los tres comandantes en jefe de Trafagar: Nelson, Villeneuve y Gravina, en BLANCO NÚÑEZ, J.M. et alli., *Poder terrestre y poder naval en la época de la batalla de Trafalgar*, Madrid, 2005, 25-46; PEDRO VICENTE, A., «La política naval de Napoleón en la península Ibérica. El bloqueo continental, un error estratégico», Ibídem, 225-238 y GUIMERÁ RAVINA, A., «Napoleón y la Armada», Ibídem, 519-538.

[114] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A., «Las innovaciones artilleras y tácticas españolas en la campaña de Trafalgar», Ibídem, 539-554; HERRERO, M.D., «Adquisición de carronadas para la Armada española a finales del siglo XVIII», Ibídem, 643-652.

[115] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A., *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español en el siglo XVIII*, Madrid, 2005.

mentos elaborada por González-Aller[116]. Este libro vuelve a poner sobre la mesa un asunto al que ya hemos hecho referencia en su momento, como es la gran riqueza documental que custodian los archivos españoles y la necesidad de impulsar investigaciones monográficas sobre la realidad naval de la centuria. En este sentido semeja imprescindible determinar cómo se ejecutaron sobre el terreno las reformas organizativas gestadas en la corte y cuáles fueron sus mecanismos de financiación. Y pese a algunos prometedores trabajos de última hora referidos a esta cuestión y promovidos por historiadores económicos como José Jurado[117] o Rafael Torres[118], la principal conclusión que cabe extraer de este rápido repaso bibliográfico es que casi todo sigue sin hacer en ambos terrenos.

b) Aspectos sectoriales

Como ya hemos indicado, algunos de los principales avances registrados en los últimos años en la historiografía sobre la marina española del XVIII se refieren a cuestiones específicas. A este respecto destacan sobre todo dos temas de raigambre clásica: por un lado, el referido a la construcción naval y los arsenales y por el otro, el centrado en las relaciones establecidas entre la armada y el movimiento ilustrado. En comparación con ambas cuestiones, los aspectos institucionales han sido mucho menos tratados y la realidad social permanece prácticamente inexplorada.

De entrada, el tema de la construcción naval se configura como una línea de trabajo de honda tradición entre los militares, de ahí el interés de algunas de sus aportaciones[119]. También los historiadores civiles han realizado algunas investigaciones de interés, aunque de carácter más genérico. En este orden de cosas cabría destacar dos monografías publicadas en

[116] GONZÁLEZ-ALLER, J.I., *La campaña de Trafalgar (1804-1805): corpus documental conservado en los archivos españoles*, Madrid, 2004.

[117] Jurado ofrece las grandes cifras de los gastos militares del siglo XVIII partiendo de varias series contables conservadas en la sección de Contaduría Mayor de Cuentas del Archivo General de Simancas. Esto le permite constatar el gran incremento de gastos que tiene lugar a lo largo de la centuria, distinguir los periodos de mayor y menor gasto, y las diferencias entre lo destinado al mantenimiento del ejército y de la armada. En relación con esta última demuestra que el grueso de los gastos se destinaba a financiar los departamentos marítimos, sobre todo el de Cádiz, cuyo coste crecería rápidamente a lo largo del siglo. JURADO-SÁNCHEZ, J., «The Spanish nacional Budget in a Centuy of War. The Importance of Financing the Army and the Navy During the Eighteenth century», en TORRES SÁNCHEZ, R. (Ed.), *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, 2007, 201-230.

[118] Tras efectuar un análisis comparativo de las estrategias financieras desarrolladas por España e Inglaterra, el autor insiste en la importancia de los ingresos del comercio colonial como medio de enfrentarse al déficit estructural de la fiscalidad ordinaria en España. Además demuestra cómo la debilidad del sistema español iba a ponerse de manifiesto con ocasión de la Guerra de Independencia norteamericana y cómo la única solución al problema habría consistido en el cambio de la estructura fiscal del país. TORRES SÁNCHEZ, R., «Possibilities and Limits: Testing the Fiscal-Military State in the Anglo-Spanish War of 1779-1783», Ibídem, 437-460.

[119] GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I., «El navío de tres puentes en la Armada española», *Revista de Historia Naval*, I (1983), 47-66. Aunque con un enfoque más global cabría citar igualmente el libro colectivo *El buque en la armada española*, Madrid, 1981.

la década de los noventa, la de G. de Aranda[120] y la de Lourdes Odriozola sobre la construcción naval guipuzcoana [121]. Algunas aportaciones menores, como el adelanto de la tesis doctoral de María Mestre sobre el marco legal de los procesos de financiación de la construcción de navíos de guerra[122], completan el panorama bibliográfico de estos años. En la década siguiente el tema parece haber decaído un tanto y hemos de limitarnos a señalar algunos artículos que presentan visiones de conjunto[123] o se centran en un programa concreto de construcción naval, como el de Antonio de Valdés (1782-1795) estudiado por Nélida García[124].

En contrapartida, una parte sustancial de la bibliografía especializada se ha orientado al estudio de la situación del astillero de Guarnizo, al que se le han dedicado trabajos monográficos de importancia, como el clásico de Mercapide[125] o el posterior de Castañeda Galán[126]. Desde la publicación de esta obra han ido apareciendo algunos artículos referidos a cuestiones específicas como los costes de producción[127], la política desarrollada por Ensenada con respecto al astillero[128] o el asiento de Juan Fernández de Isla de 1752[129].

Aún así, el tema de los arsenales y su impacto demográfico y económico sobre las ciudades en donde se construyeron es el que ha generado mayor interés entre los investigadores. Con relación al origen y la organización de los mismos, el libro de Merino Navarro sigue constituyendo el principal referente de partida. Su autor desarrolla en él varias ideas que después serán ampliamente reproducidas por la historiografía al uso, como su inspiración en las experiencias de Francia o Gran Bretaña o su objetivo de concentrar en cada capital departamental el arsenal, el astillero y los centros de reparación de buques para lograr una mayor coordinación de la construcción naval y eludir la excesiva independencia de asentistas y directores de astilleros particulares.

Por lo que se refiere al conocimiento de la realidad de astilleros concretos, la situación varía mucho de unos casos a otros y habrá que esperar a la década de los noventa para que se

[120] ARANDA y ANTÓN, G. de, *Los buques flotantes: historia de un roble del siglo XVIII*, Madrid, 1990.

[121] ODRIOZOLA OYARBIDE, L., *La construcción nàval en Guipúzcoa, Siglo XVIII*, San Sebastián, 1997.

[122] MESTRE PRAT DE PADUA, M., «La construcción naval de guerra en la España del siglo XVIII. El marco legal de los procesos de financiación» en MARTÍNEZ SHAW, C. (Ed.), *El Derecho y el Mar...*, 299-321.

[123] VEGA BLASCO, A. de la, «La infraestructura naval en el Siglo de las Luces», *Revista de Historia Naval*, 2000, 31-45. PIÑERA y RIVAS, A., «La construcción naval durante el siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, 2002, 17-33.

[124] GARCÍA FERNÁNDEZ, N., «Bosques, maderas y barcos para la armada durante el ministerio de Antonio Valdés. Semejanzas y diferencias con Inglaterra» en GUIMERÁ, A. y PERALTA, V. (Coords.), *El Equilibrio de los Imperios...*, 761-778.

[125] MERCAPIDE CAMPAINS, N., *Guarnizo y su Real Astillero*, Santander, 1980.

[126] CASTAÑEDA GALÁN, J., *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, 1993.

[127] SOBRÓN IRURETAGOIENA, M., «Algunas consideraciones del estudio de costes y otras consideraciones en los asientos de Guarnizo», en MARTÍNEZ SHAW, C. (Ed.), *El Derecho y el Mar...*, 477-488.

[128] MARURI VILLANUEVA, R., «Ensenada y el Real Astillero de Guarnizo», *Cuadernos de Investigación Histórica*, 2001, 123-136.

[129] CASTANEDO GALÁN, Juan M., «Un asiento singular de Juan Fernández de Isla. La fábrica de ocho navíos y la reforma de un astillero» en MARTÍNEZ SHAW, C. (Ed.), *El Derecho y el Mar...*, 457-468.

registren los primeros avances importantes. La primera tesis sobre el tema sería la de María Teresa Pérez Crespo dirigida por José Cepeda y centrada en el arsenal de Cartagena[130]. En ella se analiza el proceso de construcción del arsenal, su funcionamiento como complejo industrial, su actividad y los sistemas empleados en la construcción, aspectos todos que constituyen el cuerpo central del trabajo. En la segunda parte de la obra se subraya la influencia ejercida por el arsenal sobre la ciudad poniendo el énfasis en el proceso de construcción de nuevos edificios (hospitales, cuarteles, puerto y fortalezas) y en las repercusiones vinculadas al incremento de población y de las actividades económicas, culturales y recreativas. Todo ello dibuja una visión muy positiva del arsenal y de su impacto, en tanto que habría contribuido muy decisivamente al incremento fabril, a la modernización del núcleo urbano y al aumento del nivel de vida de sus habitantes.

A finales de los años noventa la publicación de la tesis de Rafael Torres sobre la población cartagenera a lo largo de la Edad Moderna permitió ahondar en la realidad demográfica de la localidad[131]. En ella se verifica cómo el crecimiento demográfico de ésta fue muy importante en el siglo XVIII, pero no puede considerarse una consecuencia exclusiva de la creación del arsenal, sino que también sería debida al fuerte crecimiento económico de la periferia levantina.

Por lo que se refiere al caso de Ferrol, los primeros estudios en profundidad sobre el arsenal y su entorno se deben a la autoría de un hombre de la marina, J.A. Rodríguez Villasante, quien previamente había dedicado su tesis a analizar los sistemas defensivos de la costa gallega[132]. A su vez, durante esa década los estudios sobre la Carraca presentan un carácter más genérico[133], y habrá que esperar a los últimos años para disponer de avances sustanciales. A este respecto el libro de José Quintero, adelanto de su tesis dirigida por Carlos Martínez Shaw, resulta muy útil para acercarse al periodo fundacional del arsenal. En sus páginas se analizan los primeros tiempos del complejo, desde el momento del inicio de las obras, que coincide con la designación de Patiño como Intendente General, hasta el año 1736 que también viene a coincidir con su muerte. Aún tratándose de un acercamiento parcial al tema, se trata de una aportación significativa debido a los importantes problemas documentales existentes para analizar la construcción[134].

Junto a esta nueva visión del arsenal gaditano, en los inicios del nuevo siglo han aparecido también nuevos trabajos sobre el caso de Cartagena y, muy especialmente, sobre Ferrol.

[130] PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M.T., *Cartagena en el siglo XVIII. El arsenal y su influencia en el desarrollo de la ciudad*, Madrid, 1991. Hasta entonces se contaba con pocas referencias, a destacar el trabajo de RUBIO PAREDES, J.M., *Los ingenieros militares en la construcción de la Base Naval de Cartagena (siglo XVIII)*, Madrid, 1988.

[131] TORRES SÁNCHEZ, R., *Ciudad y población. El desarrollo demográfico de Cartagena durante la Edad Moderna*, Cartagena, 1998.

[132] RODRÍGUEZ VILLASANTE, J.A., *Tecnología y arte de la Ilustración. La arquitectura y la ingeniería de Sánchez Bort*, Ferrol, 1988. Del mismo autor, *La actividad naval militar. Influencia en su entorno: Ferrol*, Madrid, 1991.

[133] BARROS CANEDA, J.R., *Arquitectura y urbanismo en La Carraca durante el siglo XVIII*, Sevilla, 1989.

[134] QUINTERO GONZÁLEZ, J. *El Arsenal de la Carraca (1717-1736)*, Madrid, 2000.

Por lo que se refiere al primero, muy recientemente Rafael Torres se ha encargado de efectuar algunas reflexiones acerca de la capacidad dinamizadora del arsenal sobre la economía ciudadana. En ellas insiste en la idea básica de que la instalación militar actuó como palanca de riqueza sobre su entorno, pero también alteró la dinámica del desarrollo local al crear un marco de absoluta dependencia de la continuidad de las inversiones del estado[135].

La historiografía sobre Ferrol se ha enriquecido, a su vez, con dos nuevas obras que tampoco se centran en el astillero, sino en su impacto sobre la ciudad. Se trata de la monografía de Manuela Santalla sobre las clases de maestranza[136] y la fundamental tesis de Alfredo Martín sobre la evolución demográfica del núcleo urbano[137]. Éste fue un trabajo codirigido por Ofelia Rey y Baudilio Barreiro que pone claramente de manifiesto el impacto que tuvo la construcción del arsenal en tiempos de Ensenada. Así permite comprobar las importantes transformaciones demográficas, sociales y económicas generadas en la villa y su comarca, pues no en vano Ferrol acabaría convirtiéndose en el primer centro urbano de Galicia en 1787, a gran distancia de Santiago y A Coruña. Igualmente analiza en profundidad el proceso migratorio que permitió alimentar ese crecimiento para destacar la contribución de la población del norte coruñés y del oeste de Lugo, pero también la presencia de individuos procedentes de fuera de Galicia. La llegada de militares y de hombres dispuestos a trabajar en el astillero serían responsables de que el porcentaje de forasteros en las partidas ferrolanas se elevase al 70%. En paralelo a la construcción del arsenal se asistiría también a una profunda transformación de la estructura socioprofesional de la villa, de modo que en torno al 60% de los vecinos en 1797 dependían de un sueldo de la corona. Esta circunstancia y el hecho de que el astillero ferrolano hubiese llevado el peso del programa de construcción naval español determinaría, a su vez, que cuando la actividad constructiva decayese la villa entre en crisis.

El segundo de los grandes temas a considerar en un análisis de la producción bibliográfica sobre aspectos concretos es el de las relaciones establecidas entre armada e Ilustración. La historiografía especializada se ha encargado de resaltar las iniciativas surgidas de la ilustración militar: la creación de la Academia de Matemáticas de Barcelona en 1720, del Seminario de Nobles de Madrid en 1725, de la Academia de Guardias Marinas de Cádiz en 1728, del Colegio de Cirugía para la Armada de Cádiz en 1748, de la Academia de Artillería de Segovia en 1763, de la Academia de Guardias Marinas de Ferrol en 1776... Igualmente se ha subrayado la participación y el patrocinio ofrecido por la armada a numerosas expediciones científicas y al papel que jugaron en las mismas destacados marinos ilustrados, como Jorge Juan. Sin

[135] TORRES SÁNCHEZ, R., «La palanca de la riqueza. Las repercusiones del arsenal en el crecimiento de Cartagena en el siglo XVIII», en GARCÍA HURTADO, M., *Ferrol año cero. Una ciudad de la Ilustración*, Ferrol, 2007, 157-181.

[136] SANTALLA LÓPEZ, M., *Las Reales Fabricas de Ferrol.Gremios y barcos en el siglo XVIII*, A Coruña, 2003.

[137] MARTÍN GARCÍA, A., *Demografía y comportamientos demográficos en la Galicia moderna. La villa de Ferrol y su tierra, siglos XVI-XIX*, León, 2005. Previamente había publicado un libro centrado específicamente en la realidad dieciochesca, *Una sociedad en cambio. Ferrol a finales del Antiguo Régimen*, Ferrol, 2003.

embargo, en la práctica y hasta la fecha se ha prestado mucha más atención a las empresas vinculadas al ejército que a las de la marina[138].

Por lo que se refiere al mundo de la cartografía, la aportación más ajustada ha sido la realizada por M. L. Martín en 1990[139], mientras el Observatorio de Cádiz cuenta con la obra de Lafuente y Sellés como principal referencia[140]. En el ámbito de la medicina disponemos de algunos trabajos antiguos[141], mientras la obra más reciente y completa es la de Astrain Gallart[142]. Se trata, por lo tanto, de un panorama desigual y heterogéneo, unas características que cabe hacer extensibles al mundo de la enseñanza naval. En este caso se hecha en falta una monografía en profundidad, aunque disponemos de algunos trabajos menores centrados en centros educativos de carácter militar[143]. Mejor conocidas son las instituciones dedicadas a los estudios náuticos en su conjunto, para las que contamos con aportaciones aisladas[144], y algunas obras de importancia, como la relativa al colegio de San Telmo de Málaga[145] y la tesis de María García Garralón sobre La Universidad de Mareantes y el Colegio de San Telmo de Sevilla[146].

Lo mismo cabría decir sobre las expediciones científicas de la época, a las que ha dedicado diversos trabajos Manuel Lucena Giraldo[147]. Entre las últimas novedades habría que referirse a la tesis de J.A.Maeso, que bajo la dirección de Carlos Martínez Shaw supone la primera exposición completa de la exploración naval española de la Patagonia entre los años 1745 y 1795. Y además lo hace inscribiéndola en el contexto del reformismo borbónico, lo que le da pie a efectuar un breve análisis de la tipología de las expediciones y de sus resultados[148].

Al margen de estos temas específicamente dieciochescos, entre los aspectos sectoriales a destacar se encuentran algunos a los que ya nos hemos referido en el apartado de la marina de

[138] Muy evidente en algunas publicaciones especializadas. Vid. Actas de las XI Jornadas nacionales de Historia Militar *Milicia y Sociedad Ilustrada en España y América (1750-1800)*, Madrid, 2003.
[139] MARTÍN MEIRAS, M.L., «Proyectos cartográficos de la Marina Ilustrada» en FERNÁNDEZ PÉREZ y GONZÁLEZ TASICÓN, I., *Ciencia, técnica y Estado en la España ilustrada*, Madrid, 1990, 367-380.
[140] LAFUENTE, A. y SELLÉS, M., *El Observatorio de Cádiz (1753-1831)*, Madrid, 1988.
[141] PARRILLA HERMIDA, M., «Posibles antecedentes del Real Colegio de Cirugía de Cádiz y de la enseñanza de la cirugía en la Armada», *Revista general de marina*, tomo 192 (1977), 149-154.
[142] ASTRAIN GALLART, M., *Barberos, cirujanos y gente de mar: la sanidad naval y la profesión quirúrgica en la España ilustrada*, Madrid, 1996
[143] BLANCA CARLIER, J.M., «Los colegios de pilotos, la academia de guardamarinas y otros centros docentes de la Armada», *Revista de Historia Naval*, 1993, 41-75.
[144] MEIJIDE PARDO, A., *Origen y progresos de la Escuela de Naútica de La Coruña (1790-1825)*, A Coruña, 1963. ARROYO, R., «Las enseñanzas de náutica en el siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, 1994, 7-30.
[145] GRANA GIL, I., *El Real Colegio Náutico de San Telmo de Málaga*, Málaga, 1995.
[146] GARCÍA GARRALÓN, M., *La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793)*, Sevilla, 2007, y *«Taller de mareantes». El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1849)*, Sevilla, 2007.
[147] LUCENA GIRALDO, M., *Ilustrados y Bárbaros. Diario de la Exploración de Límites al Amazonas (1782)*, Madrid, 1991. Del mismo autor *Laboratorio Tropical. La Expedición de Límites al Orinoco, 1750-1767*, Madrid, 1993.
[148] MAESO, J.A., *Expediciones navales españolas a la Patagonia argentina durante el siglo XVIII*, Madrid, 2005.

los Austrias, aunque tanto la orientación de las investigaciones como la incidencia de las mismas presentan sus propias particularidades. Así el tema de la guerra económica y el corsarismo han recibido mucha menor atención que en los siglos anteriores, siendo la realidad vasca[149] y el corsarismo andaluz los mejor conocidos hasta la fecha[150].

En el ámbito de las instituciones de marina el panorama se presenta más halagüeño, sobre todo por lo que se refiere a los organismos de la administración central. Además de la tesis ya citada de Domínguez Nafría sobre el Consejo de Guerra habría que referirse a las publicaciones relativas a la nueva Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, una institución analizada por Gloria Franco[151] y sobre todo por Perona Tomás, cuya monografía ofrece una imagen muy completa de la misma[152]. En contrapartida, el tema del Almirantazgo ha recibido un tratamiento menor. Hasta fechas recientes las principales referencias seguían proviniendo de la historiografía clásica y del trabajo de Guirao de Vierna[153], aunque el reciente análisis institucional realizado por Domínguez Nafría ha supuesto un claro avance en el conocimiento del tema[154].

A nivel territorial, sin embargo, disponemos de muy pocas referencias y la atención parece haberse centrado en la realidad de la orla levantina a raíz de la aplicación de los Decretos de Nueva Planta. Así la administración de marina en Cataluña ha sido objeto de un interesante artículo de David Matamoros que insiste en las particularidades que adoptó la normativa general en el Principado y el papel fundamental otorgado al Intendente del Ejército en Barcelona[155]. Poco más se ha hecho al respecto, salvo referencias genéricas al papel ejercido por las nuevas autoridades borbónicas y a los conflictos jurisdiccionales generados por éstas en algunos territorios[156].

[149] LABORDA MARTÍN, J.J., «Materiales para el estudio de la política comercial durante el primer reinado de Felipe V: el valor ilustrativo del caso vizcaíno (1700-1727), *Cuadernos de Investigación Histórica*, 5 (1981), 73-112. CASAS DE BUSTOS, R., «Corso vasco en el siglo XVIII. 1779-1783», *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana*, Vitoria, 1996, 217-228.
[150] OCAÑA TORRES, M.L., *El corso marítimo español en el Estrecho de Gibraltar (1700-1802)*, Algeciras, 1993.
[151] FRANCO RUBIO, G., «Civiles y militares en la alta administración española del siglo XVIII: la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina» en FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P., *Monarquía, Imperio y Pueblos en la España moderna*, Alicante, 1997, 51-62. De la misma autora, «Reformismo institucional y elites administrativas en la España del siglo XVIII: nuevos oficios, nueva burocracia. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (1721-1808)» en DEDIEU, J. et alli., *La pluma, la mitra y la espada. Estudios de historia institucional en la Edad Moderna*, Madrid, 2000, 95-130.
[152] PERONA TOMÁS, D. A., *Los orígenes del Ministerio de Marina: la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*, Madrid, 1998.
[153] GUIRAO DE VIERNA, A., «Notas para un estudio del Almirantazgo de 1737», *Revista de Historia Naval*, 1984, 83-100.
[154] DOMÍNGUEZ NAFRÍA, J.C., «Perfiles institucionales del Almirantazgo en España», *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 42, 2003, 13-55.
[155] MATAMOROS APARICIO, D., «Administración y jurisdicción de marina en Cataluña (1714-1777)», en MARTÍNEZ SHAW, C., *El Derecho y el Mar...*, 273-297.
[156] ALBERDI LONBIDE, X. y ARAGÓN RUANO, A., «La resistencia frente a la política de las autoridades de Marina en Guipúzcoa durante el periodo borbónico» en *Poder, resistencia y conflicto en las Provincias Vascas (siglos XV-XVIII)*, Bilbao, 2001, 367-398.

Desde la perspectiva de la historia del derecho habría que referirse igualmente a la tesis de María Dolores Álamo sobre la Capitanía General de Canarias. Aunque la autora analiza la trayectoria de la capitanía desde sus inicios, se centrará sobre todo en la situación del siglo XVIII, en tanto que constituye su momento de culmen institucional. A este respecto destaca su crecimiento competencial a costa de la Audiencia y de los cabildos y los múltiples conflictos que ello iba a provocar. Dado que buena parte de la obra insiste en el estatuto jurídico del oficio y en las competencias del capitán general, las cuestiones marítimas aparecen subsumidas en una visión de conjunto, salvo por lo referido al ejercicio de algunas competencias específicas, como las relativos a presas y naufragios[157].

Ahora bien, en el ámbito de las instituciones de marina es indudable que el tema de mayor desarrollo historiográfico de los últimos años ha sido el relativo a la matrícula de mar, una cuestión que contaba hasta la fecha con algún trabajo ya clásico y de cita obligada, como el de Llovet sobre la provincia de Mataró[158], y con aportaciones sobre aspectos parciales publicadas en los años 90[159]. A este respecto la reciente publicación de parte de la tesis doctoral de José Manuel Vázquez Lijó ha venido a cambiar radicalmente el panorama, por cuanto ofrece una visión global y rigurosa del tema apoyándose en un impresionante volumen de documentación inédita[160]. Bajo la dirección de la profesora Ofelia Rey, el autor se marcaría como objetivo mostrar el funcionamiento de una institución que condicionó en grado elevado las actividades marítimas. Y para ello iba a dedicar un primer capítulo de su obra a hacer un análisis comparativo de los sistemas de reclutamiento de Gran Bretaña y Francia. A partir de aquí el cuerpo del trabajo se articula en tres grandes bloques: el primero destinado a diseñar el mapa de la matrícula y al análisis de la evolución de las provincias marítimas de Ferrol, Cádiz y Cartagena y de las subdelegaciones de los referidos departamentos; el segundo en el que se repasan las categorías, destinos y sueldos del personal administrativo de las matrículas, se hace una clasificación de las mismas y se analizan las revistas de inspección, y un último capítulo centrado en los matriculados (criterios de clasificación, reparto y evolución de los efectivos en España y en Galicia).

Como resultado de su amplio y laborioso estudio el autor concluye que el éxito de la política de matriculación dependía en buena medida de una ordenación racional del territorio costero, de ahí la importancia otorgada a la creación de los departamentos marítimos y a la normativa de matrículas de 1737 y 1751. También dependía de la dotación de una cuadro de personal suficiente para gestionar la matrícula, objetivo que nunca iba a lograrse y que obligó a confiar en el auxilio de autoridades civiles y militares. En cuanto a la evolución cuantitativa y al reparto geográfico de los matriculados, el trabajo certifica la importancia alcanzada por Galicia en las cifras de la matrícula y la tendencia a la baja del volumen de marineros desde mediados de los ochenta, en paralelo al aumento del número de exentos. Además de la mengua de efectivos, la baja cualificación de los matriculados restaría operatividad a la armada, un fenómeno al que iba a añadirse el corto periodo de adiestramiento para provocar la sobrecarga de los matriculados y el incremento de los voluntarios extranjeros y nacionales, los vagos y los presidiarios. Todas estas circunstancias contribuirían a agravar el problema de la pobre calidad de la marinería española favoreciendo el aumento de las deserciones y provocando que los barcos de la armada española siguieran enfrentándose al problema de la falta de marineros.

[157] ÁLAMO MARTEL, M.D., *La Capitanía General de Canarias...*

[158] LLOVET, J., *La Matrícula de Mar i la Provincia de Marina de Mataró al segle XVIII*, Mataró, 1979.

[159] LÓPEZ MIGUEL, O. y MIRABET CUCALA, M., «La institucionalización de la matrícula de mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza» en MARTÍNEZ SHAW, C. (Ed.), *El Derecho y el Mar...*, 217-239. FERNÁNDEZ DÍAZ, R. y MARTÍNEZ SHAW, C., «Las revistas de inspección de la matrícula de mar en el siglo XVIII», Ibídem, 241-271.

[160] VÁZQUEZ LIJÓ, J.M., *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII*, Madrid, 2007.

Y en torno a esta última cuestión hemos de insistir en la escasez de investigaciones sobre el componente humano de la marina dieciochesca, un problema que no sólo afecta a las clases de marinería, sino también al cuerpo de oficiales pese al gran volumen de documentación disponible. Entre los trabajos publicados hasta la fecha cabría resaltar el artículo de Rosa María Hervás, centrado en las relaciones familiares de la oficialidad[161] y algunos prometedores artículos de última hora, aunque todo parece indicar que habremos de esperar aún varios años hasta disponer de informaciones de sustancia[162].

Una situación bastante similar es la que se plantea con respecto a la marinería. Durante mucho tiempo su análisis se ha apoyado en trabajos clásicos, como el publicado en 1980 por Martínez-Valverde[163]. Diez años más tarde iba a aparecer un segundo artículo que aún siendo objeto de cita reiterada, no se refiere a la marinería española específicamente, sino al reclutamiento de marineros malteses[164]. Y en los últimos años tan sólo disponemos de referencias sueltas que en nada modifican el cuerpo general de conocimiento. Más suerte parece haber corrido el tema de los presidiarios y forzados, aunque ello no se haya debido tanto al interés de los historiadores navales como al esfuerzo de especialistas en historia social como Rosa María Pérez Estévez[165] o Francisco Guillamón[166]. A su vez el tema de las deserciones[167], las condiciones de vida y la actitud ante la muerte presentan un incipiente desarrollo, aunque siga resultando evidente la necesidad de emprender un análisis más profundo[168].

[161] HERVÁS AVILÉS, R.M., «Los marinos del rey: estirpe, linaje y parentesco de una elite» en CASEY, J. y HERNÁNDEZ FRANCO, J., *Familia, parentesco y linaje*, Murcia, 1977, 395-415.

[162] MARTÍN GARCÍA, A., «La oficialidad de la armada en el departamento de Ferrol (1780-1857)», *Revista de Historia Naval*, 2001, 67-82. MARTÍNEZ-RADÍO GARRIDO, E., «Guardias Marinas asturianos en el siglo XVIII» en FAYA DÍAZ, M.A. (coord.), *La nobleza en la Asturias del Antiguo Régimen*, Oviedo, 2004, 221-240.

[163] MARTÍNEZ-VALVERDE, C., «Trayectoria militar de la marinería de la armada», *Revista general de marina*, tomo 199 (1980), 27-56.

[164] VASALLO BORG, C., «El reclutamiento de marineros malteses en la Armada española durante la segunda mitad del siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, 30 (1990), 21-30.

[165] PÉREZ ESTÉVEZ, R., «Delincuencia en la España del siglo XVIII: los presidiarios de Marina», *Cuadernos de Investigación Histórica*, 3 (1979), 259-273.

[166] GUILLAMÓN ÁLVAREZ, F. y PÉREZ HERVÁS, J., «Los forzados de galeras en Cartagena durante el primer tercio del siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, 1987, pp. 63-75.

[167] SAGARRA GAMAZO, A. y RUPÉREZ, A., «La deserción en la Marina española del Siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, 35 (1991), pp. 63-75.

[168] MARTÍN GARCÍA, A., «Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes en el Real Servicio (1776-1804)», *Espacio, Tiempo y Forma*, 12, 1999, 415-441. Del mismo autor «Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte en la escuadra de la Habana (1780-1783)», *Revista de Indias*, 225, 2002, 511-534.

Frente a este sombrío panorama, el estudio de los grandes marinos de la época dispone de mayor bagaje bibliográfico. Bien es verdad que se trata de un tema de gran tradición entre los propios oficiales de marina y que se ha enriquecido en los últimos años con interesante aportaciones de historiadores civiles. Aunque los personajes analizados son muy diversos[169], los que han recibido mayor atención hasta la fecha han sido Antonio de Ulloa[170] y Jorge Juan[171], en consonancia con su condición de reformadores e ilustrados.

Y al hilo de esta cita y para concluir este repaso genérico a la historiografía sobre política naval y guerra marítima de la España moderna querría plantear una última reflexión. En los últimos tiempos Jeremy Black ha venido insistiendo en el giro cultural de la historia militar. Esto supone enfocarla desde nuevas perspectivas, poner el énfasis investigador no en los aspectos materiales, tecnológicos o económicos de la guerra, sino en la cultura estratégica y en factores tales como la moral, la cohesión, el liderazgo. Aunque todas estas cuestiones resultan de gran interés y muy novedosas, me temo que la situación de la historiografía española responde a otras necesidades y exige otras respuestas:

1. En primer lugar si algo queda claro a la luz de estas páginas es que la historia naval española necesita todavía de muchas investigaciones sobre los aspectos materiales y políticos de la guerra. A día de hoy resulta imprescindible paliar el desequilibrio existente en nuestro nivel de información sobre el periodo de los Austrias y el de los Borbones y entre unos aspectos sectoriales y otros.
2. En segundo término también parece necesario apoyar a los investigadores jóvenes que se acercan al tema libres de prejuicios y dispuestos a abordar los problemas destinados a mitigar el retraso de la historiografía naval española.
3. Por último, y como tercer objetivo de cara al futuro, lograr que la historia naval salga del círculo cerrado de especialistas en el que se ha estado moviendo en los últimos años se revela como una necesidad cada vez más imperiosa si realmente queremos que sus investigaciones sean tenidas en cuenta e incorporadas al bagaje científico de los historiadores españoles.

[169] SANTALÓ y RODRÍGUEZ DE VIGURI, J., *Don José Solano y Bote, I Marqués del Socorro, capitán general de la Armada*, Madrid, 1973. MARTÍNEZ RUIZ, E., El marqués de la Victoria y la política naval española, *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 1996, 7-20. GONZÁLEZ DE CASTEJÓN Y HERNÁNDEZ, J.F., *D. Pedro González de Castejón ministro de Marina de Carlos III*, Zaragoza, 2002.

[170] LOSADA, M. y VARELA, C. (Eds.), *Actas del II Centenario de don Antonio de Ulloa*, Sevilla, 1995. SOLANO PÉREZ-LILLA, F. de, *La pasión de reformar: Antonio de Ulloa, marino y científico*, Cádiz, 1998.

[171] SOLER PASCUAL, E., *Viajes de Jorge Juan y Santalicia: ciencia y política en la España del siglo XVIII*, Barcelona, 2002. DIE MACULET, R. Y ALBEROLA ROMÁ, A., *La herencia de Jorge Juan: muerte, disputas sucesorias y legado intelectual*, Alicante, 2002.