

UN ESTADO MILITAR

España, 1650-1820

AGUSTÍN GONZÁLEZ ENCISO
(ED.)

UN ESTADO MILITAR. España, 1650-1820





**UN ESTADO MILITAR:
ESPAÑA, 1650-1820**

Agustín González Enciso
(Editor)

DIRECCIÓN EDITORIAL:
LUIS VALIENTE

Mayo, 2012
San Sebastián de los Reyes. Madrid

© De los textos, los autores.

© Editorial ACTAS, s.l.
Isla Alegranza, 3
Polígono Industrial Norte
28709 San Sebastián de los Reyes. Madrid
Tel.: 91 654 67 92
www.actashistoria.com

ISBN: 978-84-9739-125-2
EAN: 9788497391252
Dep. Legal: M-17807-2012

Composición e impresión:
STAR IBÉRICA, S.A.
Madrid

Todos los derechos reservados.
Este libro no podrá ser reproducido,
ni total ni parcialmente, por ningún método,
sin el permiso previo escrito del editor.

ÍNDICE

	<i>Pág.</i>
Introducción	9
I. Organización militar, defensa y control social	17
Cap. 1. Los primeros ejércitos peninsulares y su influencia en la formación del Estado Moderno durante el siglo XVII <i>Antonio José Rodríguez Hernández</i>	19
Cap. 2. Las deserciones en las fuerzas armadas españolas y extranjeras durante la Guerra de Sucesión: comportamientos y estrategias <i>David González Cruz</i>	65
Cap. 3. La defensa de las Islas Canarias en el siglo XVIII: modificaciones presupuestarias para su financiación <i>Sergio Solbes Ferri</i>	90
II. La Marina: personas, transformaciones, influencias	125
Cap. 4. Marina, decadencia e industria durante el reinado de Carlos II: el ejemplo de Galicia <i>María del Carmen Saavedra Vázquez</i>	127
Cap. 5. La movilización de información en tiempo de guerra: el sistema de inteligencia español y las operaciones militares en el Mediterráneo occidental entre 1739 y 1744 <i>Ignacio Rivas Ibáñez</i>	157
Cap. 6. Estado, administración y liderazgo naval: Antonio Valdés y Charles Middleton (1778-1808) <i>Agustín Guimerá Ravina</i>	181

Cap. 7. La espada y el escudo. El éxito del modelo de gestión de la Marina maltesa y su relación con la Real Armada española del siglo XVIII <i>María Baudot Monroy y Marta García Garralón</i>	210
III. La Hacienda: ingresar, gastar y controlar	253
Cap. 8. Entre dos modelos de gobierno de la hacienda militar. Las reformas de la Tesorería Mayor en España en 1721-1727 <i>Anne Dubet</i>	255
Cap. 9. La influencia de los conflictos bélicos imperiales en la definición del mercado tabaquero español durante el siglo XVIII <i>Santiago de Luxán Meléndez y Montserrat Gárate Ojanguren</i> . .	291
Cap. 10. El control del gasto del Estado militar de Carlos III <i>Rafael Torres Sánchez</i>	317
Cap. 11. Financiación del ejército en Cuba: una caja y dos contabilidades (1792-1812) <i>M^a Montserrat Gárate Ojanguren y Santiago de Luxán Meléndez</i>	354
IV. Negocios venales y monopolios	393
Cap. 12. Venalidad y gasto militar: sobre la financiación de la Guerra de los Nueve Años <i>Francisco Andújar Castillo</i>	395
Cap. 13. Estado militar y empresarios de industrias militares <i>Agustín González Enciso</i>	423



CAPÍTULO 4

Marina, decadencia e industria durante el reinado de Carlos II: el ejemplo de Galicia¹

María del Carmen Saavedra Vázquez

Universidad de Santiago de Compostela

Este trabajo se enmarca en un proyecto de investigación a largo plazo que tiene como objetivo analizar la transición desde la organización militar de los Austrias a la borbónica. Es indudable que se trata de un tema difícil y complejo, pero cuyo conocimiento semeja imprescindible para valorar en su justa medida algunas cuestiones claves en la evolución de la estructura militar hispánica, como la decadencia del imperio o las reformas dieciochescas, asuntos todavía rodeados de numerosos tópicos.

A su vez, la atención prestada por la historiografía reciente al «largo siglo XVIII» en el que se sitúa el debate sobre el estado fiscal-militar ha contribuido a otorgar mayor interés a dicha problemática². No en

¹ Trabajo realizado en el marco del proyecto de investigación «La Galicia meridional en el siglo XVIII: ejercicio del poder, elites y estrategias familiares» concedido por el Ministerio de Ciencia e Innovación, HAR2008-02026.

² Bien es verdad que se trata de un asunto fundamentalmente anglosajón, tanto por lo que se refiere a sus promotores como a su objeto de estudio, por más que dicha controversia haya alentado la extensión del modelo a otros países. Para una síntesis aclaratoria sobre los autores y la orientación del debate vid. Torres Sánchez (2007), pp. 13-44. Un reciente intento de ofrecer una perspectiva comparada puede encontrarse en Storrs (2009).

vano los escasos textos publicados hasta la fecha sobre el caso español certifican la necesidad de efectuar una indagación más profunda en las realidades de partida³.

Desde tales presupuestos, en las siguientes páginas pretendemos avanzar en el conocimiento de la situación militar del reinado de Carlos II, por tratarse de un periodo clave para nuestro propósito y uno de los reinados más abandonados por la investigación especializada⁴. Ciertamente es que en los últimos años diversos trabajos han contribuido a modificar esta situación al resaltar la resistencia mostrada por la Monarquía Hispánica⁵ y algunas experiencias reformistas de calado diverso⁶. Pese a tales progresos, se trata de una perspectiva abordada de manera muy desigual y que en el terreno militar ha supuesto incidir en campañas concretas⁷, la situación de las fuerzas terrestres⁸ y algunos de los problemas que afectaban a las mismas, sobre todo el del reclutamiento⁹.

En contrápartida, la investigación sobre la Marina se encuentra mucho más desasistida y la bibliografía disponible tiende a considerar el asunto de manera genérica o por el contrario, de forma fragmentaria y tangencial¹⁰. De ahí la necesidad de reconsiderar el tema y abordarlo en profundidad, lo que aconseja su acotación cronológica y territorial. En consonancia con dicho objetivo, el presente estudio trata de analizar la actividad naval desarrollada en Galicia durante las dos últimas décadas del siglo XVII. Esta elección se justifica por la propia trayectoria marítima de la región¹¹ y por la importancia que iba a alcanzar como centro de aprovisionamiento de hombres del ejército flamenco durante el reinado de Carlos II¹². A este respecto conviene recordar que en el proceso de sustitución de la ruta terrestre por la marítima del Camino de Flandes, Galicia ofrecía sustanciales ventajas con respecto a Cantabria

³ Glete (2002), González Enciso (2008), pp. 271-295.

⁴ Ribot García (2006).

⁵ Storrs (2003), pp. 39-61.

⁶ Cfr. VV.AA. (1999), pp. 19-198.

⁷ Espino López (1999), Ribot García (2002).

⁸ Storrs (2006), vol. I, pp. 485-499.

⁹ Contreras Gay (1996), pp. 141-154, *idem* (2003), pp. 131-153, Rodríguez Hernández (2007).

¹⁰ Saavedra Vázquez (2009), t. II, pp. 17-51.

¹¹ Saavedra Vázquez (1996), *idem* (2006), pp. 55-76.

¹² Rodríguez Hernández (2007), pp. 213-251.

o Guipúzcoa debido al régimen de vientos, las corrientes oceánicas y la posición geográfica¹³. Bien entendido que su realidad militar en este periodo resulta bastante más compleja y no cabe circunscribirla a la sola problemática de las levas y sus traslados¹⁴.

La correspondencia y los informes custodiados en la sección de Guerra Antigua del Archivo General de Simancas (parte de mar) constituyen la base documental sobre la que asienta el presente trabajo. En ellos se localiza información relevante acerca de la actividad llevada a cabo por la armada real en la región, los efectos que su presencia o abandono iban a tener sobre el reino y el estado de sus infraestructuras navales. En este orden de cosas cabe destacar la documentación relativa a la fábrica de jarcia y lona establecida en Sada (A Coruña) en la década de 1670. Aún tratándose de un establecimiento conocido y citado por Larruga en sus *Memorias*¹⁵, los datos que ahora salen a la luz permiten ahondar en el proceso que condujo a su fundación y en las vicisitudes que iban a rodéarla. De ahí la articulación del presente estudio en torno a dos grandes apartados, el primero centrado en el análisis de la actividad naval desarrollada en el reino y el segundo referido a la situación de la fábrica de jarcia.

1. *Marina y decadencia: Galicia durante el reinado de Carlos II*

En el largo proceso de configuración militar del imperio español, Galicia hubo de asumir algunas funciones marítimas fundamentales, como acoger armadas reales, realizar operaciones de aprovisionamiento de madera y productos alimenticios, efectuar levas de marineros o defender al litoral de las acometidas de flotas y buques enemigos. Todas estas tareas siguieron estando presentes durante el reinado de Carlos II, aunque su incidencia iba a ser muy inferior a la registrada en aquellos periodos en los que el reino vio redoblada su importancia estratégica, como ocurrió con motivo de la guerra hispano-inglesa de finales del siglo XVI.

¹³ Rodríguez Hernández (2008), pp. 55-78.

¹⁴ Saavedra Vázquez (2009), vol. 2, pp. 457-476.

¹⁵ Larruga (1787), tomo XLV, pp. 176-268.

De entre los aspectos reseñados, el más relevante para nuestros propósitos es el relativo a la estancia de la armada real, puesto que permite ahondar en la situación de la marina española y en el estado de las infraestructuras navales gallegas. Significativamente, tras el fin de la guerra de Portugal sólo en dos ocasiones la Armada del Mar Océano recalaría en la región e iba a hacerlo con objetivos muy diferentes a los de etapas previas, dado que ya no se trataba de armadas destinadas a hacer frente a un enemigo, sino a ocuparse del traslado de infantería a Flandes. Y aun esta función iba a tener carácter esporádico, puesto que salvo en 1667-1668 y en 1679-1680, durante el resto del reinado los tránsitos de tropas se harían en navíos de particulares, sobre todo fragatas holandesas y flamencas¹⁶. Debido a que la primera de las flotas se formó en Cádiz, en este trabajo prestaremos atención a la operación de 1679-1680, cuyos preparativos navales sí se hicieron en Galicia planteando diversos interrogantes de interés, entre ellos determinar las razones que llevaron a adoptar dicha alternativa, la forma en la que se desarrolló la empresa y los argumentos que aconsejaron no repetirla.

De entrada conviene precisar que la armada real de 1679-1680 estaba formada por 11 barcos que salieron de la capital gaditana el 21 de diciembre de 1678 a cargo del marqués de Villafiel¹⁷. Su objetivo inicial era acuartelar en territorio gallego a la infantería que había combatido en la Guerra de Mesina y a la gente de tránsito para Flandes, estando previsto el desembarco de un total de 3.981 hombres. En la práctica fueron bastantes menos los que llegaron al reino, una diferencia derivada de los fallecimientos durante el viaje y del mal tiempo, que obligó al retorno al puerto gaditano de la almiranta real y una fragata¹⁸.

¹⁶ Rodríguez Hernández, (2007), pp. 238-246. Una de las consecuencias del acercamiento hispano-holandés tras la firma del tratado de Munster sería el papel de los holandeses como transportistas entre los distintos territorios de la monarquía. Vid. Herrero Sánchez (2000), p. 48.

¹⁷ Archivo General de Simancas (AGS), Guerra Antigua (GA), leg. 3655, s.f. Carta del marqués de Villafiel desde Coruña a 5/XI/1679. D. Fernando Carrillo, marqués de Villafiel, había comandado la Armada de Flandes y fue designado gobernador de la Armada de Mesina el 30/III/1677 tras el fallecimiento de D. Diego de Ibarra. Cfr. Ribot García (2002), p. 109.

¹⁸ AGS, GA, leg. 3655, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 10 de marzo de 1679 comunica que se hallan acuartelados en el reino 2.726 hombres.

Según la información proporcionada por la Junta de Armadas, su presencia en Galicia obedecía a un imprevisto. En principio se había determinado que la armada real procedente de Italia invernase en Andalucía; sin embargo, tras su retorno a la Península a través del puerto de Barcelona y las correspondientes escalas en Alicante y Málaga, la presencia de la peste en tierras andaluzas desaconsejaría esta opción¹⁹. Fue entonces cuando se decidió enviarla a Galicia y aprovechar su estancia en el reino para efectuar el traslado de tropas de refuerzo a Flandes en barcos de la Corona.

Esta operación, junto a su precedente de la década anterior, suponía una alteración importante en el proceso de largo alcance que había hecho de Cádiz la base permanente de la flota oceánica. Aunque sabemos muy poco acerca de la actividad naval registrada en la Península con ocasión de la guerra de Portugal, la progresiva pérdida de protagonismo de Galicia en este terreno parece indudable. De hecho, durante dicho conflicto la presencia de la armada real habría sido residual, limitándose a la invernada en 1663 de siete de sus navíos para proteger Vigo y Bayona de un posible ataque portugués. Es verdad que a raíz de dicha estancia llegó a barajarse la posibilidad de convertir Ferrol en base de la Armada del Mar Océano en lugar de la capital gaditana, pero dicha alternativa no llegó a cuajar²⁰.

En consecuencia, cuando los barcos a cargo de Villafiel alcanzaron Galicia en febrero de 1679 la capacidad de acogida de la región se encontraba muy mermada por los años de inactividad. Un problema al que iban a añadirse las malas condiciones en que llegaba la flota, como se encargó de resaltar su gobernador en el primer informe remitido desde Vigo, en el que daba cumplida cuenta del deterioro de los navíos, el mal estado de sus tripulaciones y la falta de dinero²¹. En tales condiciones la asistencia a los enfermos se convertiría en una operación dificultosa, forzando su traslado a Pontevedra y la urgente reparación de unas casas en Vigo para convertirlas en improvisado hospital²². Ante la evidencia de la falta de recursos que padecía la re-

¹⁹ AGS, GA, leg. 3668, s.f. Don Melchor Portocarrero desde Madrid a 18/X/1680.

²⁰ Valladares Ramírez (1995), pp. 19-31.

²¹ AGS, GA, leg. 3654, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 3/II/1679.

²² AGS, GA, leg. 3654, s.f. Don Felipe Ignacio Salmón desde Vigo a 9/II/1679.

gión, Villafiel iba a mostrarse molesto y decepcionado debido a las promesas hechas en Cádiz asegurándole que una vez en Galicia su flota dispondría de los bastimentos necesarios, se socorrería a los tripulantes y los buques serían reparados²³.

Aunque habremos de volver sobre este asunto en adelante, la llegada de la armada real plantea varias cuestiones a las que conviene responder de entrada. La primera tiene que ver con la organización y el número de unidades navales a disposición de la Corona. Como es bien sabido, durante la segunda mitad del siglo XVII se mantuvo la tradicional distribución de la Marina española en escuadras, cuyos efectivos iban a experimentar importantes fluctuaciones a lo largo del periodo. En este caso, de los 9 barcos que llegaron a Galicia, 5 pertenecían a la Armada del Mar Océano y 4 era fragatas de la Armada de Flandes, cuya diferenciación como escuadra en la documentación se habría mantenido más allá del año 1669 en que tiende a datarse su fin²⁴. Por más que los testimonios reiteren que la armada provenía de Italia, ni el número de navíos ni su identidad coinciden totalmente con los intervinientes en la Guerra de Mesina, una circunstancia habitual dados los problemas existentes para efectuar un seguimiento de las unidades navales (escasez de relaciones generales, avatares de los barcos, cambio de nombre de los navíos...)²⁵.

Bien entendido también que los buques arribados a las costas gallegas no eran los únicos a disposición de la Corona. Según la información proporcionada por el marqués de Villafiel en marzo de 1679, la Armada del Mar Océano contaba entonces con 14 bajeles de guerra: los 5 de Galicia, otros 5 que se encontraban en Cantabria, 2 en Cádiz y 2 en Mallorca²⁶. Dado que en dicha relación no se incluyen

²³ AGS, GA, leg. 3654, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 24/II/1679.

²⁴ Stradling (1992).

²⁵ La última de las relaciones localizadas durante el conflicto en Sicilia corresponde a enero de 1678 y en ella la flota oceánica aparecía compuesta por 17 navíos. En dicha relación no figuraban 3 de los barcos que arribaron a Galicia: la fragata *La Purísima Concepción* de la Armada del Mar Océano y las fragatas *San Jerónimo* y *Santo Domingo* de la Armada de Flandes. Sí figuran el resto de las unidades: el galeón *Santiago*, el galeón *Nuestra Señora de Begoña*, la fragata *Nuestra Señora del Populo* y el patache *San Antonio* y *Santa Teresa* de la Armada del Océano y las fragatas *San Carlos* y *San Ignacio* de la Armada de Flandes. Cfr. Ribot García (2002), p. 225.

²⁶ AGS, GA, leg. 3654, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 24/III/1679.

los 4 barcos de la Armada de Flandes fondeados en Vigo, podemos concluir que los efectivos de la armada oceánica ascendían entonces a 18 buques. Se trata de una cifra coincidente con la de la última armada que habría operado contra Portugal, y muy próxima a la de la Guerra de Mesina²⁷. Pese a ello, cabría admitir una cierta infravaloración en dicha cantidad a tenor de los datos proporcionados en su día por Fernández Duro, quien adjudicaba a la Armada del Mar Océano 21 navíos en 1673²⁸.

Al margen de estas pequeñas variaciones en el total de los buques disponibles, la documentación conservada vendría a corroborar la imagen de una armada en proceso de declive, sobre todo si consideramos que a la altura de 1647 estaba formada por 44 barcos²⁹. Para evaluar la situación de la flota es preciso tener en cuenta no sólo el número de navíos, sino también el estado de los barcos y el volumen y la calidad de sus tripulantes. Y a este respecto la realidad parecía cuajada de limitaciones, tal y como se desprende de los escritos enviados por el marqués de Villafiel a la Junta de Armadas³⁰ y de su petición de restitución de los 3.582 reales de plata que hubo de adelantar de su propio bolsillo para los gastos de la flota en Palermo, Barcelona y Alicante³¹.

Entre las deficiencias reseñadas por el gobernador de la flota figuraban algunos de los problemas más habituales en las armadas españolas, como la escasez de tripulantes o su mal estado a causa de las enfermedades contraídas en la travesía y la alimentación deficiente³². También los retrasos en las pagas se planteaban en este caso como una cuestión grave, dado que los hombres no habían cobrado desde su

²⁷ Cfr. Valladares Ramírez (1995), p.26 y Ribot García (2002), p. 225. En contrapartida, una relación de 1678 citada por Manuel Herrero sobre los «... bajeles de la Armada que está en Italia y los que hay en fábrica por cuenta de V.M.», cifra los primeros en 13 buques, cantidad inferior a la recogida por Ribot. Cfr. Herrero Sánchez (2000), p. 250.

²⁸ Fernández Duro (1895), p. 97.

²⁹ Valladares Ramírez (1995), p.26.

³⁰ En el enviado el 1 de abril de 1679 desde Vigo resumía la situación de manera muy gráfica en solo dos frases: «Señor: Necesidad en Italia, hambre en Barcelona, hambre en Alicante, hambre en Cádiz, hambre aquí...». AGS, GA, leg. 3654, s.f.

³¹ AGS, GA, leg. 3654, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 1 de abril de 1679.

³² AGS, GA, leg. 3654, s.f. El gobernador de Galicia, duque de Veragua, al marqués de Villafiel desde Coruña a 3 de marzo de 1679.

salida de Palermo y se recelaba de un posible motín en Galicia³³. En contrapartida, el marqués de Villafiel iba a mostrarse algo más esperanzado con respecto a la situación de los barcos, por cuanto subrayaba que desde su salida de Italia la armada «no ha tenido ocasión de pelea ni borrasca grande»³⁴. Con todo, señalaba su preocupación por la falta de personal de maestranza, de ahí su insistencia en la necesidad de asegurar la presencia de un carpintero y un calafate en cada buque. Como medio para conseguirlo iba a solicitar el aumento del sueldo de estos oficiales, propuesta asumida por el Consejo con la esperanza de que los navíos «estén mejor conservados»³⁵.

Aun reconociendo que los problemas que afectaban a la armada de 1679-1680 no suponían gran novedad con respecto a lo ya conocido sobre otras empresas, conviene insistir en una circunstancia que la particulariza y que se deriva de su reducida composición. Las dificultades de la monarquía para aprovisionar y mantener en buen estado una armada formada por tan solo nueve buques se convierten así en un buen indicador del declive de la marina oceánica. A este respecto su presencia en Galicia permite contemplar el asunto desde una perspectiva territorial, analizando la situación de la infraestructura naval de la región y los mecanismos de gestión de las flotas.

Como ya hemos indicado, la armada que salió de Cádiz a finales de 1678 debía cumplir el doble objetivo de desembarcar en el reino parte de la infantería que transportaba y trasladar el resto a Flandes. Esta finalidad mixta exigía la realización de preparativos de distinta naturaleza; sin embargo, en el momento de su arribada todos los esfuerzos hubieron de centrarse en resolver los problemas inmediatos de alimentar a los hombres y asistir a los enfermos. La precariedad de medios de la que se quejaba el Marqués y la falta de dinero obligó a recurrir al préstamo de 30.000 reales por parte de la villa de Vigo y a la intervención del arzobispo de Santiago³⁶. Paralelamente, hubo que gestionar el abastecimiento de la flota, el desembarco de la infantería y su alojamiento en la región, que daría origen a graves conflictos en las localidades de acogida³⁷.

³³ AGS, GA, leg. 3654, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 3/III/1679.

³⁴ AGS, GA, leg. 3654, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 24/II/1679.

³⁵ AGS, GA, leg. 3655, s.f. El marqués de Villafiel desde Coruña a 15/X/1679.

³⁶ AGS, GA, leg. 3654, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 3/III/1679.

³⁷ Saavedra Vázquez (2009), p. 472.

En total se alojaron en Galicia 2.726 hombres, de los cuales 1.316 eran gente de transporte y 1.410 pertenecían a la infantería de la armada³⁸. Junto a ellos llegaron al reino 93 integrantes de la infantería valona de la Armada de Flandes que no recibieron alojamiento por «por ser las pagas de la gente de ella más quantiosas y en mayor número que las que se dan a la del Océano»³⁹. Tampoco iban a ser alojados los 282 hombres de mar de la Armada del Mar Océano y los 277 tripulantes de la Armada de Flandes⁴⁰. Por el contrario y como medio para garantizar su conservación, al grueso de los marineros se les permitió retornar a sus casas en Cantabria y en las Provincias Vascaas bajo la promesa de que volverían a Vigo cuando la armada estuviese en condiciones de navegar. La falta de recursos haría que emprendieran el viaje habiendo cobrado sólo una parte del sueldo adeudado, «pero la necesidad les obligó a aceptarlo todo»⁴¹. Por su parte, los que quedaron en los barcos tendrían que hacer frente a una situación difícil debido a la escasez y mala calidad de sus raciones, de ahí su reclamación del pago de socorros en lugar de la entrega de alimentos. En tales condiciones la desertión a Portugal iba a convertirse en una fuerte tentación que pronto se vería reforzada «a voz de que en Lisboa se aprestaban cinco galeones»⁴².

El segundo gran problema al que hubieron de hacer frente las autoridades militares de la flota era el relativo a la reparación y el carenado de los barcos, operaciones que siempre resultaban muy costosas y «...con tan poco fruto en la duración de ellas»⁴³. Ciertamente es que realizar esos trabajos en Galicia resultaba mucho más barato que hacerlo

³⁸ La gente de transporte se distribuía de la siguiente manera: 609 hombres del tercio de infantería napolitana, 903 hombres del tercio de infantería borgoñona, 319 hombres del trozo de caballería desmontada de Milán y 390 hombres del trozo de caballería desmontada de Cataluña. La infantería de la armada estaba compuesta por 657 hombres de las compañías de mar y guerra de la armada, 1163 hombres del tercio de infantería española del maestro de campo Francisco Espinosa y 500 hombres del tercio de infantería napolitana del maestro de campo Domenico Costanzo. AGS, GA, leg. 3655, s. f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 10/III/1679.

³⁹ AGS, GA, leg. 3654, s.f. El duque de Veragua, desde Coruña a 12 /II/1679.

⁴⁰ AGS, GA, leg. 3656, s.f. El proveedor Pedro Vázquez Torrero desde Vigo a 15 julio 1679.

⁴¹ AGS, GA, leg. 3654, s.f. Don Felipe Ignacio Salmón desde Vigo a 9/II/1679.

⁴² AGS, GA, leg. 3654, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 17/III/1679.

⁴³ AGS, GA, leg. 3654, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 1/IV/1679.

en Cádiz, convertido en un puerto prohibitivo por los altos salarios de su personal portuario⁴⁴. En contrapartida, la región presentaba otras limitaciones, en particular las de carácter financiero derivadas de la debilidad de la burguesía local y de las dificultades para cobrar las consignaciones sobre las rentas reales del reino, en especial sobre la renta de salinas y el servicio de tres millones en carnes⁴⁵.

A mayor abundamiento, el adobo de navíos resultaba una operación complicada debido a la escasez de materiales y de personal de maestranza, un mal frecuente en toda España y que en el caso de Galicia se veía reforzado por las carencias propias de la carpintería y calafatería locales⁴⁶. De hecho, aunque llegaron a reunirse 32 oficiales procedentes en su mayor parte de las Rías Bajas, algunos otros hubieron de despedirse por no estar acostumbrados a trabajar en navíos grandes⁴⁷. Debido a ello se decidió traer desde Vizcaya 30 calafates y carpinteros⁴⁸, además de restringir las obras a lo estrictamente imprescindible en el caso de la Armada del Mar Océano⁴⁹. De este modo se pudo centrar el esfuerzo en las reparaciones en los cuatro barcos de la Armada de Flandes que debían trasladar a territorio flamenco a la gente de transporte que estaba acuartelada en las localidades gallegas.

Gracias a tales medidas, en junio de 1679 los barcos estaban listos para iniciar el viaje, pero otras cuestiones se encargarían de retrasarlo. Una de las más importantes se refería a la falta de marineros, dado que los ingleses y holandeses enrolados en la Armada de Flandes habían desertado a Portugal en busca de mejores salarios⁵⁰. Según los datos proporcionados por Villafiel, los buques disponían de 268 hombres de mar cuando cifraba sus necesidades en 470, de ahí la urgencia de efectuar una leva en el reino o permitir que la marinería de la Armada del Mar Océano sirviera en la de Flandes, posibilidad defendida por la

⁴⁴ Valladares Ramírez (1995), p. 24.

⁴⁵ AGS, GA, leg. 3654, s.f. El duque de Veragua desde Coruña a 19/III/1679.

⁴⁶ Vázquez Lijó (2007), idem (2010).

⁴⁷ Serían 3 de Bouzas, 7 de Pontevedra, 4 de Marín, 3 de Coruña, 2 de la Puebla, 6 de Portonovo y 7 de Teis. AGS, GA, leg. 3656. D. Phelipe Serrano Salmón desde Vigo a 7/VII/1679.

⁴⁸ AGS, GA, leg. 3656, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 7/VII/1679.

⁴⁹ AGS, GA, leg. 3656, s.f. Pedro Vázquez Torrero desde Vigo a 8/VII/1679.

⁵⁰ Sobre la importante presencia de estos mercenarios en la Armada de Flandes cuando ésta se encontraba en Italia vid. Ribot García (2002), p. 219.

Junta de Armadas «pues siendo el viaje tan corto como inexcusable no se duda irán gustosos⁵¹.

Otra de las dificultades a las que se enfrentaban los oficiales reales procedía de la insuficiencia de recursos para pagar a las tripulaciones. Según sus cálculos, para los sueldos de la Armada de Flandes serían necesarios 20.050 ducados en moneda de plata, la única que aceptaban los integrantes de dicha escuadra y que resultaba difícil de encontrar en Galicia. De ahí que plantearan a la Junta la necesidad de remitir la moneda desde Madrid, posibilidad rechazada debido a la premura de tiempo y a la creencia de que la intervención del arzobispo de Santiago permitiría resolver la situación⁵². En el mismo sentido se decidió recurrir a las ciudades gallegas, solicitando un préstamo de 12.000 escudos a las siete capitales provinciales. Sin embargo, nada se logró entonces y acabaría ordenándose el envío del dinero desde Madrid⁵³, mientras se proporcionaba a los hombres moneda de vellón para la compra de bastimentos en el reino⁵⁴.

La provisión de los buques iba a convertirse en otra fuente de problemas y en uno de los principales motivos de retraso de los preparativos navales en el reino. Aunque el abastecimiento de la flota estaba teóricamente garantizado por el asiento concertado con el financiero Francisco Eminente, en la práctica la situación se revelaría desastrosa debido a la confluencia de varios factores. El primero procedía de la desidia con que actuaba su factor en el reino, el mercader Francisco Tobías, cuya gestión iba a ser objeto de las continuas denuncias de los responsables militares. Su residencia coruñesa también iba a revelarse como un elemento distorsionador, dado que la flota se encontraba en Vigo y era necesario trasladar allí las provisiones almacenadas en A Coruña. Pese a la cercanía entre ambos puertos, se trataba de una operación dificultosa debido a la falta de barcos de transporte⁵⁵ y el temor a los ataques corsarios, «que tienen incomer-

⁵¹ AGS, GA, leg. 3655, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 30 junio 1679.

⁵² AGS, GA, leg. 3656, sf. El marqués de Villafiel desde Coruña a 5/XI/1679.

⁵³ AGS, GA, leg. 3656, s.f. El marqués de Villafiel desde Coruña a 3/XII/1679.

⁵⁴ Esta entrega no se consideraba paga formal por temor a que no la aceptaran «como a sucedido por lo pasado en diferentes ocasiones llegando a arrojar el vellón al mar». AGS, GA, leg. 3688, s.f. El marqués de Villafiel desde Coruña a 3/II/1680.

⁵⁵ AGS, GA, leg. 3656, s.f. El veedor Francisco de la Parra desde Vigo a 29/IX/1679.

ciable el tráfico»⁵⁶. En concreto, la presencia en Galicia de una escuadra con 8 fragatas de moros en septiembre de 1679 no sólo ponía en peligro el aprovisionamiento de los barcos, sino que hacía temer un posible ataque al convoy que debía trasladar la infantería a Flandes⁵⁷.

Esta problemática, a su vez, evidenciaba el declive de la actividad comercial en el reino y la indefensión que afectaba a su litoral. De ahí que en 1678 y en 1679 el gobernador hubiese propuesto a las ciudades gallegas reunidas en las Juntas del Reino la formación de una nueva escuadra de Galicia para la defensa de sus costas⁵⁸. Pese a la insistencia del representante real en las «crecidas ventajas y aumentos para los naturales» que podrían derivarse de su establecimiento, su propuesta no sería aceptada por los representantes ciudadanos alegando la necesidad de ajustar previamente las cuentas de los arbitrios concedidos para la construcción de la primera Escuadra de Galicia⁵⁹.

A resultas de todas estas dificultades, hasta el primero de abril de 1680 no pudo salir hacia Flandes la armada del mismo nombre⁶⁰. En ella figuraban 903 hombres de la infantería y caballería de transporte, 125 hombres de la infantería valona y una tripulación compuesta por 407 plazas de mar⁶¹. Mientras tanto, los cinco barcos de la Armada del Mar Océano fondeados en Vigo y el resto de la infantería permanecían en el reino a la espera de organizar un nuevo viaje a Flandes⁶². Con tal motivo el marqués de Villafiel tendría que reanudar los preparativos navales en medio de las limitaciones habituales, sobre todo las derivadas de la escasez de marineros y la falta de dinero para carenar los barcos y realizar una leva de infantería en la región, operaciones cuyo coste se cifraba en un total de 40.000 escudos⁶³.

Las deficiencias del abastecimiento volverían al primer plano una vez que el factor Francisco Tobías intentó eludir sus responsabilidades

⁵⁶ AGS, GA, leg. 3656, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 30/VI/1679.

⁵⁷ AGS, GA, leg. 3656, s.f. El marqués de Villafiel desde Coruña a 24 septiembre 1679.

⁵⁸ Actas de las Juntas del Reino de Galicia (AJRG), vol. IX, pp. 125 y 145.

⁵⁹ Cfr. Saavedra Vázquez (1995), vol. V, pp. 3-22.

⁶⁰ AGS, GA, leg. 3669, s.f. El almirante Papachino desde las islas de Bayona a 1/IV/1680.

⁶¹ AGS, GA, leg. 3669, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 1/IV/1680.

⁶² AGS, GA, leg. 3669, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 5/IV/1680.

⁶³ AGS, GA, leg. 3669, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 6/IV/1680.

aduciendo que no tenía obligación de servir las raciones de la nueva flota⁶⁴. Aunque acabaría haciéndose cargo de la gestión merced a la intervención del asentista Francisco Eminente, las quejas del marqués de Villafiel iban a proseguir ante la escasez y mala calidad de los alimentos suministrados. De ahí su afirmación de que «...nunca se logrará la ejecución del servicio de S. Mg. si en la dependencia de la factoría se cree al interesado, pues este siempre a de solicitar los medios que conduzgan combenienzia propia»⁶⁵.

Como colofón de tales desencuentros, el coruñés acabaría haciendo dejación de su factoría tras negarse a abastecer los barcos que no estaban en condiciones de viajar a Flandes, una actitud que obligó al propio marqués de Villafiel a ocuparse de la compra de bueyes y de vino a crédito⁶⁶. Esta situación nos remite al conocido debate entre los partidarios de la administración directa o de los asientos que se iba a librar en el seno de la administración española en tiempos de los Austrias y al que ha dedicado especial atención la historiografía especializada⁶⁷. Aunque ya se ha señalado que el abandono de la administración real no fue tan completo como tiende a suponerse⁶⁸, lo acontecido en Galicia viene a incidir en otro aspecto de la cuestión: la importancia del factor territorial a la hora de garantizar la eficacia de los asientos. En este caso la debilidad de la burguesía local y la escasa capitalización de una economía dominada por el autoconsumo explican las dificultades registradas en la gestión del abasto, lo que a su vez pone en evidencia que la ejecución de los contratos firmados en Madrid se encontraba sometida a importantes condicionantes locales que han de ser tenidos en cuenta en los análisis.

Al margen de dicha cuestión, la expedición a Flandes finalmente pudo realizarse tras la llegada a Galicia de dos barcos recién construidos en Pasajes y que navegaban a cargo de Miguel de Oquendo. Estas dos unidades, junto a la fragata *La Purísima Concepción* y el patache *San Antonio y Santa Teresa* de la Armada del Mar Océano, constituían la flotilla encargada de trasladar a Flandes al tercio del conde de Gra-

⁶⁴ AGS, GA, leg. 3669, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 17/V/1680.

⁶⁵ AGS, GA, leg. 3668, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 12/VII/1680.

⁶⁶ AGS, GA, leg. 3669, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 22/IX/1680.

⁶⁷ Thompson (1981).

⁶⁸ Goodman, (2001), p. 55.

jal reclutado en Galicia (1400 hombres), y a diversas compañías que procedentes de Castilla (Palencia, Ávila y Salamanca) habían llegado al reino durante el mes de junio⁶⁹. Junto a los refuerzos humanos, la expedición también transportaba un cargamento de moneda y al príncipe Alejandro Farnesio, nuevo gobernador de los Países Bajos. El 22 de septiembre de 1680 se registra su salida del puerto de A Coruña con órdenes de retornar a Galicia trayendo un contingente de soldados valones destinados al tercio de dicha nación que servía en Cataluña⁷⁰.

No era éste el único mandato recibido, pues también llevaban instrucciones de navegar «sin bandera de S. Magd.», como si fueran navíos de particulares, ante el temor a encontrarse con barcos de guerra franceses. Una decisión que iba a provocar los reparos del marqués de Villafiel, quien no dudaría en manifestar su temor a que los buques se topasen con una flota francesa y «hallándolos de guerra, surgirán inconvenientes de gran publicidad y escándalo»⁷¹. Esta circunstancia ayuda a entender el porqué los navíos de la corona apenas participaban en las operaciones de transporte de tropas en esta época, convirtiéndose en una manifestación fehaciente de la clara conciencia que existía en la corte acerca de la debilidad de la armada real⁷².

En este clima también se comprenden mejor las nuevas órdenes que iba a recibir la escuadra poco tiempo después de su salida de Galicia, por las que se encomendaba su rápido retorno desde Flandes, sin esperar a la infantería valona, «para apartarse del riesgo de aquellas costas»⁷³. Como resultado de ello, el 13 de diciembre de 1680 llegaban a Vigo los bajeles de Oquendo con 395 plazas de mar⁷⁴, aunque su destino final sería Guipúzcoa, a donde debían trasladarse «por la importancia de restablecer el que ibernen en su tierra para que se alienten a servir»⁷⁵.

⁶⁹ AGS, GA, leg. 3669, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 12/VI/1680.

⁷⁰ AGS, GA, leg. 3668, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 3/IX/1680.

⁷¹ AGS, GA, leg. 3670, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 12/IX/1680.

⁷² De ahí que el traslado de 2000 infantes de leva de Andalucía para Italia se hubiera resuelto «mandando que se condujesen en navíos fletados por quitar que los vageles de guerra de S.M. se encuentren con los de Francia por escusar embarazos de saludos». AGS, GA, leg. 3668, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 4/V/1680.

⁷³ AGS, GA, leg. 3669, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 22/IX/1680.

⁷⁴ AGS, GA, leg. 3669, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 13/XII/1680.

⁷⁵ AGS, GA, leg. 3668, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 6/XII/1680.

Mientras tanto, en la región iban a permanecer los tres barcos de la Armada del Mar Océano que se encontraban en Vigo más otros tres integrantes de la misma llegados en septiembre desde Mallorca, los galeones *Las Mercedes* y *San Bernardo* y el parache *Santiago*, con 633 plazas de mar y guerra⁷⁶. Se estaba también a la espera de la arribada al reino de los dos barcos de la armada real que habían acompañado a Oquendo en el viaje a Flandes, conformándose con ellos una flota de ocho navíos que recibió órdenes de carenarse en Vigo⁷⁷.

Aunque carecemos de informaciones precisas sobre la duración de tales trabajos, su estancia en el reino no parece haberse prolongado más allá del año 1681. En las dos últimas décadas del reinado no se registran nuevas invernaadas de la Armada del Mar Océano en Galicia ni nuevas operaciones a su cargo, por lo que cabría preguntarse hasta qué punto la renuncia de la corona a tales empresas puede atribuirse a las limitaciones que afectaban a la infraestructura naval del reino. A la vista de lo señalado hasta este momento, parece evidente que también influyeron otras razones, como el deseo de reservar los barcos y no arriesgarlos en tareas que podían hacer los particulares con menos riesgo. Esta decisión, a su vez, responde a un cambio de mayor alcance iniciado en 1639 y que situaría las prioridades de la política naval hispana en la protección de las rutas con América en detrimento de las conexiones con Flandes⁷⁸.

Además de estos factores, también han de tenerse en cuenta las razones de carácter estratégico que se derivaban de la pérdida de importancia del avituallamiento de hombres a Flandes en los años 90, cuando la Corona debió centrar sus esfuerzos en hacer frente al conflicto en Cataluña. Por su parte, los problemas provocados por el alojamiento de la infantería en Galicia durante el bienio 1679-1680 habrían servido para alentar las presiones de las autoridades gallegas «para que no vuelva la armada». Como resultado de las mismas, en enero de 1682 el reino recibía un aviso de su representante en la corte dando cuenta de la resolución real de dividir la flota en varias secciones, de modo que «una parte quedará en Cantabria y otra en Andalucía»⁷⁹.

⁷⁶ AGS, GA, leg. 3668, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 12/IX/1680.

⁷⁷ En un principio se había dispuesto que la operación se realizara en el puerto de Ferrol, pero el mal estado de los barcos acabaría desaconsejándolo. AGS, GA, leg. 3669, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 11/X/1680.

⁷⁸ Serrano Mangas (1985), p.1.

⁷⁹ Saavedra Vázquez (2009), p. 473.

La confluencia de todos estos argumentos explica la ausencia de armadas reales en Galicia durante los años finales del reinado de Carlos II, aunque tal circunstancia no supuso la total desaparición de la actividad naval en la región. Con escasa frecuencia y en volúmenes reducidos siguieron enviándose reclutas a Flandes en navíos de particulares (1692, 1694), mientras se registraba la presencia de buques sueltos, como el bajel *San Juan* de la Armada del Mar Océano, carenado en el reino en 1694⁸⁰. Las levas de marineros también seguirán presentes en la documentación de este periodo: en junio de 1684 se envían desde Galicia 108 marineros a Cádiz⁸¹, diez años más tarde eran 240 hombres los destinados a la capital gaditana⁸², en 1699 se produce una nueva leva de 400 marineros para enviar a Santoña⁸³, donde se encontraban cuatro barcos de la armada a cargo del almirante D. Mateo de Laya que debían pasar a Cádiz.

Ahora bien, el reino no sólo enviaba hombres de mar a la capital andaluza, también los embarques de madera se encuentran bien documentados por estos años, sobre todo los efectuados en Ribadeo, y en algunos casos, con cargo a proveedores de pertrechos holandeses⁸⁴. En paralelo iba a producirse un notable incremento de la conflictividad inherente a la gestión de los plantíos, en forma de conflictos entre el juez de plantíos y algunas corporaciones locales y de denuncias sobre fraudes y abusos interpuestas por unos y otros⁸⁵. De ahí que las ciudades gallegas, a instancia de Mondoñedo, acaba-

⁸⁰ AGS, GA, leg. 3860, s.f. 1/X/1694.

⁸¹ AGS, GA, leg. 3720, s.f. El gobernador duque de Uceda desde Coruña a 18/VI/1684.

⁸² AGS, GA, leg. 3861, s.f. Relación de las plazas de mar que se levantaron en el reino para la armada real y gasto que hicieron. Coruña, 21/III/1694.

⁸³ AGS, GA, leg. 3914, s.f. El gobernador marqués de Astorga desde Coruña a 7/VI/1694.

⁸⁴ AGS, GA, leg. 3788, s.f. El gobernador conde de Puñonrostro comunica la salida del puerto de Ribadeo de 7 embarcaciones cargadas de madera para Cádiz por cuenta de Daniel Vaneden y compañía, asentistas de pertrechos de la armada y de galeones. De Coruña a 3/IV/1689.

⁸⁵ AGS, GA, leg. 3720, s.f. El fiscal de la Real Audiencia, don Joseph Manuel Bolero envía testimonio de lo obrado en la ciudad de Santiago, a donde fue enviado para cobrar las multas interpuestas por la Junta de Armadas a diversos capitulares que se reunieron en un ayuntamiento contra el juez de plantíos don Juan de Paredes. Santiago a 10/IX/1684.

sen debatiendo la posibilidad de solicitar formalmente la extinción del oficio⁸⁶.

En esta etapa la documentación recoge también diversas noticias relativas al apresamiento de barcos franceses por parte de los corsarios, fundamentalmente de Ostende⁸⁷. El papel del corso como sustitutivo de la armada real en este periodo es bien conocido, habiéndose resalado que tras el declive experimentado por el corso cantábrico entre 1663 y 1691, a partir de esta última fecha se asiste a un considerable auge del mismo⁸⁸. En dicho contexto convendría plantearse el porqué no se desarrolla un corsarismo autóctono en Galicia, una realidad atribuida por el gobernador gallego a la falta de embarcaciones grandes y a la pobreza de los naturales⁸⁹.

Al margen de tal circunstancia, todo el reino iba a participar en este periodo de una creciente sensación de indefensión, determinante del surgimiento en 1689 de una nueva propuesta para la creación de la escuadra de Galicia. En este caso y dadas las reticencias de las ciudades gallegas a hacerse cargo de su construcción, lo que proponía el gobernador era desgajar cuatro barcos de la Armada del Mar Océano para que sirvieran en el reino, sin necesidad de construir barcos nuevos. Pese a lo limitado del proyecto, la Junta de Armadas no dejaría de manifestar su escepticismo ante el mismo, argumentando que «conviniere poner esta escuadra en Galicia y a su ejemplar en otros de los dominios de V. Magd, si lo permitieran los medios que todo lo embarazan...»⁹⁰.

Esta imagen de una marina débil y enfrentada a una creciente incapacidad de actuación que se refleja en los documentos ha suscitado un juicio casi unánime de los especialistas. Salvo Alcalá-Zamora, quien

⁸⁶ A Coruña se mostraría remisa a tomar parte en la iniciativa argumentando «... el que esta ciudad se alla con esperienzia de que se necesita de mas reparo en esta dependencia». Archivo Municipal de A Coruña (AMC), libros de actas, año 1699, sesión 16/XII.

⁸⁷ AGS, GA, leg. 3719, s.f. El duque de Uceda, desde Coruña a 20/VI/1684.

⁸⁸ Otero Lana (1999), pp. 333-340.

⁸⁹ Según sus palabras, «en este puerto no solo no ay nabío, patache ni pinaza pero ni barco grande, que todos son de los pobres pescadores, reducidos a suma miseria por la falta de sardina tantos años á...». El marqués de Astorga de Coruña a 6/IX/1699. AGS, GA, leg. 3915, s.f.

⁹⁰ AGS, GA, leg. 3786, s.f. El conde de Puñonrostro, desde Coruña a 29/V/1689.

señaló en su día la «falta de vitalidad, no el hundimiento» de las fuerzas navales hispanas⁹¹, lo publicado hasta la fecha incide en su decadencia. De hecho, la identificación de la década de los noventa como un nuevo periodo de declive naval⁹², se ha concretado en unas bajas estimaciones sobre el número de unidades navales a disposición de la corona: entre 26 y 34 barcos en total, considerando que el grueso de los mismos correspondía a galeras italianas que servían bajo contrato. En dichos cálculos la Armada del Mar Océano presenta un perfil deplorable, al contar con siete buques en 1698⁹³ y seis en 1700, algunos de los cuales se encontraban en muy deficiente estado de conservación⁹⁴.

La contundencia de estas cifras se ve redoblada si se efectúa la comparación entre la realidad española y la de otros países europeos: entre 1650 y 1700 España habría sido el único de los grandes poderes navales de la época que vio descender el número de navíos, que habrían pasado de 33 a 26, en contraste con lo acontecido en Inglaterra, que pasó de 80 a 115; en Holanda, que pasó de 70 a 86; y sobre todo en Francia, cuyo potencial naval habría pasado de 35 a 118 buques⁹⁵.

En suma, la evolución de la Marina española se habría desarrollado a contracorriente de lo sucedido en Europa, una tendencia de la que sólo se habría librado el tráfico indiano, en opinión de sus principales concededores. De hecho, la Armada de la *Avería* disponía de 11 navíos mayores y varios pataches a finales de siglo como resultado de una «vacilante recuperación naval» que, contando con el impuesto que había dado nombre a la flota, había hecho posible el incremento de los asientos para la construcción de galeones. En contraste, la Armada del Mar Océano arrastraba una existencia languideciente en Cádiz debido al fracaso de los programas para la construcción de nuevos bajeles que se habían puesto en marcha en los años ochenta y acabaron malográndose por falta de recursos⁹⁶.

⁹¹ Para ello se apoya en las cifras de la Armada del Mar Océano, la principal escuadra española, en 1692/93, cuando estaba surta en Nápoles: veintiún navíos, con 13.890 toneladas y 1040 piezas de artillería. Alcalá-Zamora y Queipo de Llano (1974), p. 94, nota 253.

⁹² Glete (2006), vol. I, pp. 833-860.

⁹³ Kamen (1993), capítulo III, pp. 257-296, en particular p. 261.

⁹⁴ Pérez Mallaina Bueno (1982), pp. 380-381.

⁹⁵ Brujin (2000), pp. 69-98.

⁹⁶ Serrano Mangas (1985), p. 107.

Aun admitiendo lo ajustado del diagnóstico general, la documentación manejada en este trabajo pone sobre la mesa la necesidad de ahondar más en la realidad de finales de siglo. Ya hemos señalado cómo todavía en 1699 se seguían realizando levas de marineros en Galicia con destino a un barco de la armada real recién fabricado en Colindres⁹⁷, mientras en la misma época se asiste a una reactivación en la producción de jarcia en el reino «para los ocho bajeles a que a dado principio en Cantabria don Joan Salmón»⁹⁸. A falta de mayores noticias, todo parece indicar que la situación resulta algo más compleja de lo que ha venido suponiéndose hasta la fecha y que es necesario calibrar la verdadera entidad de esos intentos de renovación y las razones de su fracaso. En este sentido, creemos que los acontecimientos que rodearon al establecimiento de la fábrica de jarcia gallega puede proporcionar algunos pistas de interés y a ellos dedicaremos las páginas siguientes.

2. *Marina e industria: la fábrica gallega de jarcia y lona*

La fábrica de jarcia y lona establecida en Sada, una pequeña población coruñesa a medio camino entre la capital y Ferrol, surgió merced a la iniciativa de dos empresarios flamencos dedicados al corso, Adrián de Roo y Baltasar de Kiel, quienes arribaron a Coruña en 1658 tras la pérdida de Dunquerque⁹⁹. Aunque en un primer momento siguieron actuando en Galicia como corsarios, años más tarde habían de participar en el transporte de levas a Flandes, reproduciendo un patrón muy habitual en el sector, el de emplearse en la misma actividad o en actividades afines¹⁰⁰.

⁹⁷ AGS, GA, leg. 3915, s.f. Relación de los pertrechos y armas del galeón *San Francisco* con motivo de pasar desde el puerto de Santoña al de Cádiz para agregarse a la Armada del Mar Océano. Acompaña relación de pertrechos de los galeones *La Santísima Trinidad*, *Santa María de Tezanos* y *las Ánimas* de la misma armada.

⁹⁸ AGS, GA, leg. 3913, s.f. El marqués de Astorga, desde Coruña a 9/VIII/1699.

⁹⁹ Según sus propias palabras, su decisión obedecía a su condición de súbditos leales a la dinastía habsbúrgica y por no querer «salir de su dominación». Archivo del Reino de Galicia (ARG), leg. 10235, nº 86.

¹⁰⁰ Stradling (1992), p. 197.

Mediada la década de los setenta ambos socios iban a iniciar una nueva etapa marcada por la ampliación de sus negocios, de modo que en 1675 firmaron un asiento por 15 años con la Corona para el establecimiento de una fábrica de jarcia y lona en Galicia que había de surtir de tales géneros a la armada real. En paralelo al desarrollo de esta empresa darían el salto a las manufacturas civiles promoviendo la creación de una fábrica de lino y manteles finos en 1684 y de una manufactura de paños de lana en 1695. Con diferencia, la mantelería resultó el establecimiento más exitoso y mejor conocido por haber sido objeto de un minucioso análisis monográfico¹⁰¹, mientras la fábrica de jarcia apenas ha generado el interés de los investigadores hasta la fecha¹⁰².

De ahí que tratemos de profundizar en las circunstancias que condujeron a su constitución y en sus principales avatares, aun cuando la documentación disponible resulta escasa, fragmentaria y deja algunas cuestiones en el aire. En principio, el establecimiento de la fábrica de jarcia en tiempos de Carlos II nos sitúa ante un escenario paradójico, por cuanto el momento de mayor actividad naval en Galicia —los años finales del siglo XVI— no habría servido para impulsar ningún establecimiento industrial reseñable, y sin embargo, esta manufactura iba a surgir en una etapa de actividad naval reducida¹⁰³.

Cierto es que estamos hablando de dos periodos muy diferentes y que el segundo de ellos coincide en el tiempo con los esfuerzos de modernización impulsados por la monarquía de Carlos II. De hecho, la fábrica de jarcias se estableció bajo el amparo de la Junta de Comercio, la institución incluida en el programa reformista de Medinaceli con el objetivo de promover nuevas industrias. De las 92 realizaciones y actuaciones impulsadas por la Junta en sus diversas épocas, cuatro partieron de Galicia y las cuatro corresponden a iniciativas de los mismos empresarios, Adrián de Roo y Baltasar de Kiel (fábricas de aguardiente, jarcia y lona, lienzos y manteles y lana)¹⁰⁴.

¹⁰¹ Enciso Recio (1963).

¹⁰² Meijide Pardo (1966), pp. 77-126.

¹⁰³ A finales del siglo XVI la principal excepción a esta atonía vendría a ser la Real Fábrica de bizcocho de Neda, promovida por el Gobernador del reino y destinada al abastecimiento de las armadas en el puerto de Ferrol. Saavedra Vázquez (1987), pp. 265-281.

¹⁰⁴ Pérez Pérez-Olivares (2006).

Esta circunstancia nos sitúa ante la evidencia de lo importante que habría sido el factor personal para explicar las novedosas actividades surgidas entonces. A falta de una burguesía emprendedora de origen local, fueron estos empresarios extranjeros los encargados de explorar las posibilidades manufactureras de la región, sentando un precedente que estaba llamado a reproducirse durante el periodo borbónico. Al margen de las realizaciones concretas, algunas de las propuestas presentadas a la Junta de Comercio por estos dos flamencos certifican su condición de hombres avanzados a su tiempo. El proyecto de construir una fábrica de aguardiente en Galicia, por ejemplo, pone de manifiesto su conocimiento de las posibilidades del mercado, circunstancia que habían de aprovechar a fondo los fomentadores catalanes en la centuria siguiente. Lo mismo cabe decir de su petición de apertura de los puertos gallegos al comercio con América¹⁰⁵, una decisión que se iba a retrasar casi un siglo pero cuya puesta en práctica resultaría decisiva para impulsar el desarrollo del puerto coruñés.

Sin embargo, su iniciativa a favor de la fábrica de jarcias sí encontró muy buena acogida entre las autoridades de la época, circunstancia no demasiado sorprendente considerando que la falta de suministros navales era uno de los mayores problemas de la Marina española. Además, el interés del proyecto se veía reforzado por el hecho de que la jarcia era el pertrecho más importante para el acondicionamiento de un buque y se necesitaba en grandes cantidades¹⁰⁶. A mayor abundamiento, la dependencia del exterior en este campo iba a experimentar un incremento considerable en el último cuarto del siglo XVII, hasta el punto de que el suministro de jarcia a la armada española quedaría prácticamente en su totalidad en manos de asentistas extranjeros¹⁰⁷.

En realidad, estamos hablando de una problemática de mucho mayor alcance, por cuanto no sólo la flota oceánica pasó a depender entonces de tales empresarios, sino también las flotas y galeones de Indias¹⁰⁸. A estos efectos la sustitución de unos nacionales por otros constituye un proceso bien conocido y que ha permitido caracterizar

¹⁰⁵ Larruga (1787), pp. 196-198.

¹⁰⁶ Así se ha calculado que para el aparejo completo de un navío de 70 cañones se necesitaban 3000 quintales de cáñamo. Cfr. Merino Navarro (1981), p. 78.

¹⁰⁷ Díaz Ordóñez (1995), pp. 395-421.

¹⁰⁸ Serrano Mangas (1989), pp. 95-101.

a la década de 1680 como la de la penetración holandesa, efectuada a costa de los hombres de negocios de origen portugués que habían dominado el negocio en los años 30 y 40 y de los genoveses que, tras introducirse en el mismo en la década de los 50, mantendrían su hegemonía hasta 1675-1680¹⁰⁹.

En este contexto se entiende mejor la iniciativa de Roo y Kiel, cuyos primeros pasos no son fáciles de seguir con la documentación actualmente disponible. De ahí que los inicios efectivos del establecimiento hayan sido fechados en años distintos por los investigadores que se han ocupado del tema: en 1690 los sitúa Meijide Pardo¹¹⁰, mientras Pérez Pérez-Olivares los retrotrae a 1682, momento de la firma de un contrato revisado para poner en ejecución el asiento de 1677, que no habría llegado a hacerse efectivo a causa de la falta de medios y los efectos de la baja de la moneda¹¹¹.

Según nuestros datos, la puesta en marcha de la empresa iba a ser un proceso largo y sometido a numerosos avatares. La primera información al respecto corresponde a febrero de 1679, momento en el que Alejandro de Roo hacía constar ante las autoridades militares gallegas que su hijo Adrián llevaba año y medio en la corte solicitando consignación «para comenzar las jarcias»¹¹². Las gestiones para el establecimiento de la fábrica se activarían de manera decisiva coincidiendo con la presencia de la flota real en la región. Para ello fue necesario recurrir a la colaboración de las ciudades gallegas, reunidas en una Junta del Reino con el único fin de acceder a la libranza de 90.000 escudos de vellón en las rentas del reino del año 1679 para pagar su consignación al asentista¹¹³.

Pese a este apoyo y al incentivo derivado de la estancia de la armada oceánica, los inicios del establecimiento fueron dificultosos. En agosto de 1679 Adrián de Roo comunicaba que hacía un mes que había llegado a la ciudad para iniciar la fábrica de jarcia y lona y que

¹⁰⁹ Sanz Ayán (2004), pp. 79-103. Y en relación con este y otros trabajos con- vendría hacer una precisión: aunque Roo y Kiel tienden a identificarse como holan- deses, cabe recordar que eran de procedencia flamenca y originarios de Ostende.

¹¹⁰ Meijide Pardo (1966), p. 102.

¹¹¹ Pérez Pérez-Olivares (2006), p. 233.

¹¹² AGS, GA, leg. 3654, s.f. El marqués de Villafiel envía a la Junta copia de una carta de Alejandro de Roo desde Vigo a 24/II/1679.

¹¹³ AJRG, vol. IX, p. 166 y ss.

contaba con dos oficiales del reino y una pequeña partida de cáñamo. Nada más recibir esta noticia, la Junta de Armadas ordenaría al juez de montes y plantíos que facilitase la corta de madera en el reino para la fábrica de caseríos, cobertizos, estufas, lonjas y telares¹¹⁴. Sin embargo, tan buena disposición pronto iba a verse alterada por los problemas de impago de las consignaciones fijadas en el asiento. A este respecto, si bien es cierto que la invernada en Galicia de la Armada del Mar Océano actuaba a favor de la iniciativa, también iba a servir para entorpecerla: aunque desde el mes de junio el tesorero general de millones y rentas reales del reino tenía orden de pagar al asentista el primer plazo del contrato que se cumplía en septiembre, en la práctica Adrián de Roo y su socio no podrían cobrarlo debido a que tales rentas estaban embargadas para hacer frente a los gastos de la armada real¹¹⁵.

Los trabajos continuaron en medio de este clima de incertidumbre, de modo que en junio de 1679 ya eran 7 los operarios de la fábrica y Roo tenía almacenadas en Coruña 100 quintales de jarcia, 8 fardos de lona y cantidad de cáñamo para hilar y hacer jarcia¹¹⁶. A este respecto conviene precisar que iba a tratarse de una manufactura con una capacidad productiva limitada y aunque en el asiento se había fijado un compromiso de producción de 3.000 quintales de jarcia anuales y 20.000 varas de lona, nunca se alcanzaron las cifras previstas¹¹⁷. Según las interpretaciones tradicionales, este incumplimiento habría sido consecuencia de las frecuentes interrupciones de los trabajos derivadas de la imposibilidad de obtener cáñamo del norte a causa de las guerras, una circunstancia que incluso iba a provocar el envío a Sada de un comisionado regio para hacer averiguación de la situación de la fábrica¹¹⁸.

Nuestra documentación, sin embargo, permite comprobar que los problemas del establecimiento fueron algo más complejos y en ellos se

¹¹⁴ AGS, GA, leg. 3654, s.f. Adrián de Roo desde Coruña a 1/VII/1679.

¹¹⁵ AGS, GA, leg. 3654, s.f. Adrián de Roo desde Coruña a 24/VIII/1679.

¹¹⁶ AGS, GA, leg. 3654, s.f. Adrián de Roo desde Coruña a 3/IX/1679.

¹¹⁷ La diferencia entre lo previsto y lo efectivamente fabricado llegaría a cifrarse en un informe posterior en 29.442 quintales de jarcia y 256.775 varas de lona, aunque se hacía constar que «tampoco se le satisfizo su valor». Larruga (1787), p. 187.

¹¹⁸ Meijide Pardo (1966), p. 104.

mezclaban factores diversos. El retraso en el pago de las consignaciones previstas iba a ser uno de los más importantes y el que en mayor medida dificultó los inicios de la empresa. En abril de 1680 Adrián de Roo informaba a la Junta de Armadas que la fábrica se estaba construyendo y que había «mandado de nuevo venir del norte más de 800 quintales de cables y jarcia», para a continuación reclamar el pago de las consignaciones porque «ay más de tres años que por esta causa tengo suspenso todo mi caudal»¹¹⁹. Pese a ello, a finales de año todavía no se había satisfecho la consignación a los asentistas y las obras de la atarazana hubieron de paralizarse por falta de dinero¹²⁰.

A este factor se unían los problemas surgidos para la ubicación de la fábrica en A Coruña, puesto que el emplazamiento previsto, fuera de la muralla que protegía el arrabal de la Pescadería, se consideraba demasiado expuesto en caso de invasión¹²¹. Pese a ello, el proyecto se mantuvo y en noviembre se hacía llegar a la corte una planta de la lonja «para la jarcia, el cáñamo y el alquitrán y las viviendas de los obreros». Al mismo tiempo, también se daba cuenta del inicio de las negociaciones para la compra de los terrenos por parte de los asentistas. Una vez recibida esta información, la Junta de Armadas comisionaría al marqués de la Granja para la elaboración de un informe en el que constaban sus recelos ante el emplazamiento y las dimensiones excesivamente reducidas del taller¹²². Aun así, el marqués de Villafiel siguió defendiéndolo con el argumento de que su ubicación «no embaraza a la fortificación de la plaza», de modo que el propio marqués de la Granja acabaría dando el visto bueno a la construcción¹²³. Por razones que desconocemos, la fábrica nunca llegó a erigirse en A Coruña y en su lugar se eligió una nueva ubicación en Sada, una pequeña localidad pesquera situada a tres leguas de la ciudad.

Durante la década de los ochenta la manufactura parece haber funcionado con altibajos, a juzgar por la documentación fragmentaria que se conserva. Las primeras informaciones localizadas sobre su

¹¹⁹ AGS, GA, leg. 3668, s.f. Adrián de Roo desde Coruña a 21/IV/1680.

¹²⁰ AGS, GA, leg. 3668, s.f. El marqués de Villafiel desde Vigo a 6/XII/1679.

¹²¹ AGS, GA, leg. 3656, s.f. El marqués de Villafiel desde Coruña a 17/IX/1679.

¹²² AGS, GA, leg. 3668, s.f. El marqués de la Granja desde Madrid a 23/IX/1679.

¹²³ AGS, GA, leg. 3668, s.f. El marqués de Villafiel desde Coruña a 3/I/1680.

producción corresponden al año 1684, cuando los asentistas elaboraron una relación de géneros entregados a los bajeles de la armada que comprendía 11 cables, 7 calabrotos y 3.960 varas de lona¹²⁴. Cinco años más tarde el fallecimiento de Baltasar de Kiel iba a sembrar la incertidumbre entre las autoridades militares del reino, por cuanto Adrián de Roo se encontraba por aquel entonces en la corte negociando el asiento para la creación de la fábrica de lencería¹²⁵. Aunque la viuda e hijos de su socio proseguían con la fabricación de jarcia, se consideraba imprescindible un rápido retorno de Roo a Galicia para «mantener la correspondencia con Olanda»¹²⁶. De hecho, la llegada de una partida de cáñamo desde Hamburgo y Navarra iba a permitir la elaboración en ese año de nuevas partidas de jarcia y lona¹²⁷.

Los problemas con las consignaciones parecen haber continuado tanto en los años inmediatamente posteriores como durante la década de los noventa, por más que en junio de 1683 el pagador de la gente de guerra y presidios de Galicia hubiera recibido la orden de asegurar los caudales consignados para la fábrica y que ese dinero «no lo divierta ni distribuya en otro efecto alguno por preciso que sea». Todo parece indicar que tales instrucciones no siempre se cumplieron y en 1694 el pago del transporte a Colindres de diversas partidas de jarcia sería origen de serios problemas entre el asentista y el pagador¹²⁸. Más aún, el retraso en los pagos habría llegado a provocar la suspensión de los trabajos en algunos momentos y en el mismo año 1694 Adrián de Roo se declaraba incapaz de proporcionar las cantidades reclamadas «por haversele ausentado algunos oficiales desta labor y otros muchos del de la jarcia por la suspensión que a avido en estas fábricas por falta de consignación»¹²⁹.

¹²⁴ AGS, GA, leg. 3718, s.f. Los ministros de Galicia, Francisco de Aramburu y Francisco de Bustamante, desde Coruña a 12/IV/1684.

¹²⁵ AGS, GA, leg. 3788, s.f. El conde de Puñonrostro desde Coruña a 10/IV/1689.

¹²⁶ AGS, GA, leg. 3788, s.f. El conde de Puñonrostro desde Coruña a 26/VII/1689.

¹²⁷ AGS, GA, leg. 3788, s.f. Adrián de Roo desde Sada a 20/X/1689.

¹²⁸ AGS, GA, leg. 3861, s.f. Don Antonio del Río y Espinosa, pagador de la gente de guerra de Galicia, desde Coruña a 29/VII/1694.

¹²⁹ AGS, GA, leg. 3862, s.f. Juan del Río, escribano de las cosas de la guerra de Galicia, desde Coruña a 28/VIII/1694.

La situación estaba llamada a empeorar en adelante, de modo que durante el trienio 1695-1697 la producción habría llegado a estar prácticamente paralizada por la falta de suministro de cáñamo y los problemas económicos. Esta circunstancia forzó a Adrián de Roo a solicitar de la Corona 15.000 reales de préstamo para seguir fabricando pertrechos, cantidad que le sería concedida previo desplazamiento a Sada de un comisionado regio encargado de informar del estado de la manufactura¹³⁰.

El fuerte enfrentamiento registrado entre el asentista y el superintendente de la fábrica, Luis de Alviz, haría que los años finales del siglo se convirtieran en un periodo convulso, en el que Roo tuvo que hacer frente a diversas acusaciones de fraude en el peso de la jarcia entregada¹³¹. La intervención del gobernador a su favor permitiría salvar la situación, de modo que la Corona iba a nombrar a un nuevo superintendente en mayo de 1699, momento en el que el establecimiento parecía encontrarse a pleno rendimiento. Al menos eso es lo que cabe deducir de la información enviada por el gobernador marqués de Astorga a la Junta de Armadas tras haber girado una visita a la fábrica. Según sus propias palabras, «puedo afirmar que no llega extranjero a estos parajes, que no pase a berla y admirarla y todos publican no la ay mejor en toda la Europa. Por este motivo es la ynbidia de todas las naciones, especialmente de holandeses»¹³².

Pese a ello, su evolución en las décadas siguientes seguiría marcada por los altibajos y aunque los herederos de los fundadores ajustaron un nuevo asiento con la corona en 1727 por término de 15 años, la fábrica estaba totalmente abandonada en 1750, cuando la monarquía decidió hacerse cargo de la misma¹³³. Tras esta medida se encontraban

¹³⁰ Meijide Pardo (1966), p. 104.

¹³¹ Según su informe, el enfrentamiento era fruto de la malicia de Alviz, quien realizaba todo tipo de maniobras «para dilatar la libranza al asentista y hazerle suspenda el curso de aquella fábrica». AGS, GA, leg. 3913, s.f. El marqués de Astorga desde Coruña a 9/VIII/1699.

¹³² AGS, GA, leg. 3915, s.f. El marqués de Astorga desde Coruña a 20/IX/1699.

¹³³ Meijide Pardo (1966), p.106. Según el mismo autor, las inversiones en construcción y equipamiento efectuadas por la Corona harían posible que en 1757 la real fábrica se compusiera de 24 talleres, ocupando una superficie total de 40.000 metros cuadrados y disponiendo de 221 empleados fijos.

los planes de la Secretaría de Marina para establecer un nuevo sistema de acopio de jarcia para la armada real. El debate entre mantener el sistema de asientos o iniciar la administración directa, opción que defendían memorialistas como Bernardo Ricarte¹³⁴, había de resolverse a favor de esta última opción merced al impulso que a favor de la reglamentación de la producción se produjo tras el viaje de Jorge Juan a Inglaterra¹³⁵. De ahí que en 1750 la Marina se hubiese hecho cargo de la fábrica de Sada, hubiese instalado la de Cartagena y completado las de Puerto Real y Puente de Zuazo en Cádiz, un proceso llamado a concluir en 1763, cuando por razones de seguridad las fábricas fueron trasladadas a los arsenales¹³⁶.

Más allá de los problemas específicos que afectaron a la fábrica de jarcia gallega, su trayectoria constituye un buen reflejo de los problemas genéricos a los que tuvieron que hacer frente las iniciativas promovidas por la Junta de Comercio. La falta de fondos, el retraso en las consignaciones otorgadas, los proyectos inacabados y los conflictos competenciales con otras instituciones monárquicas serían los factores llamados a provocar la ruina de la mayor parte de sus iniciativas¹³⁷. En el caso de la producción de jarcia y lona, a estos elementos había que añadir su condición de producto estratégico y de demanda estatal, lo que la hacía depender de la política y los recursos de la corona. Dicha circunstancia otorgaba gran vulnerabilidad a la empresa, considerando que la monarquía podía alterar en cualquier momento las condiciones del mercado, malogrando las posibilidades de negocio de los asentistas¹³⁸.

En este sentido, y a modo de balance provisorio, cabría afirmar que la decadencia de la actividad naval había sido un factor determinante en las dificultades que afectaron a la fábrica de Sada. En contrapartida, su construcción certifica que la corona no sólo tenía clara conciencia de la debilidad de su armada, sino también la voluntad de impulsar iniciativas destinadas a atajar sus problemas estructurales. No fue la falta de interés sino la escasez de recursos, el elemento encargado de

¹³⁴ Díaz Ordóñez (2009), pp. 225-248.

¹³⁵ Díaz Ordóñez (1995), p. 416-421.

¹³⁶ Merino Navarro (1981), p. 78.

¹³⁷ Pérez Pérez-Olivares (2006), p. 174.

¹³⁸ Torres Sánchez (2002), pp. 487-511.

malograr esa política, de modo que corresponderá a los Borbones la tarea de retomar algunas de esas iniciativas desde otros presupuestos. En consecuencia, semeja indispensable un mejor conocimiento de los atisbos de cambio que se registran en tiempos de Carlos II para determinar hasta qué punto las novedades del XVIII hunden sus raíces en la etapa final de la monarquía de los Austrias.

Bibliografía

- Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, J. (1974), *Historia de una empresa siderúrgica española: los altos hornos de Liérganes y la Cavada, 1622-1834*, Santander.
- Brujin, J. (2000), «States and Their Navies from the Late Sixteenth to the End of the Eighteenth Centuries» en Contamine, Ph. (Ed.), *War and competition between states*, Oxford, pp. 69-98.
- Contreras Gay, J. (1996), «El siglo XVII y su importancia en el cambio de los sistemas de reclutamiento durante el Antiguo Régimen», *Studia Historica. Historia Moderna*, 14, pp. 141-154.
- Contreras Gay, J. (2003), «La reorganización militar en la época de la decadencia española (1640-1700)», *Millars*, XXVI, pp. 131-153.
- Díaz Ordóñez, M. (1995), «La fabricación de jarcia en España. El reglamento de Jorge Juan, 1750» en Martínez Shaw, C. (Ed.), *El Derecho y el mar en la España moderna*, Granada, pp.395-421.
- Díaz Ordóñez, M. (2009), «Arbitrismo y producción de jarcias. Un expediente de 1749» en Martínez Shaw, C. y Alfonso Mola, M., *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX). Quince estudios*, Madrid, pp. 225-248.
- Enciso Recio, L. M. (1963), *Los establecimientos industriales españoles en el siglo XVIII: la mantelería de La Coruña*, Madrid.
- Espino López, A. (1999), *Cataluña durante el reinado de Carlos II. Política y guerra en la frontera catalana, 1679-1697*, Barcelona.
- Fernández Duro, C. (1895), *La Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, vol. V.
- Glete, J. (2002), *War and the State in Early Modern Europe: Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States, 1500-1660*, Londres.
- Glete, J. (2006), «The Sea Power of Habsburg Spain and the Development of European Navies (1500-1700)», en García Hernán, E. y Maffi, D. (Eds.), *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica*, Madrid.
- González Enciso, A. (2008), «El estado fiscal-militar, una reflexión alternativa», *Memoria y Civilización*, 11, pp. 271-295.

- Goodman, D. (2001), *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona.
- Herrero Sánchez, M. (2000), *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*, Madrid.
- Kamen, H. (1993), «El potencial bélico español» en *Historia de España* dirigida por Ramón Menéndez Pidal, vol. XXVIII, capítulo III, pp. 257-296.
- Larruga, E. (1787), *Memorias Políticas y Económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España*, Madrid, tomo XLV.
- Meijide Pardo, A. (1966), «Aportación a la historia industrial coruñesa. Las fábricas textiles de Sada (1675-1762)», en *Revista del Instituto José Corvide de Estudios Coruñeses*, año 1, nº 1, pp. 77-126.
- Merino Navarro, J. (1981), *La armada española en el siglo XVIII*, Madrid.
- Otero Lana, E. (1999), *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: el curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid.
- Pérez Mallaína Bueno, P.E. (1982), *Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla.
- Pérez Pérez-Olivares, R. (2006), *El hechizo del mercantilismo: Carlos II y la Junta de Comercio (1679-1707)*, Madrid.
- Ribot García, L. (2002), *La Monarquía de España y la Guerra de Mesina (1674-1678)*, Madrid.
- Ribot García, L. (2006), *El arte de gobernar. Estudios sobre la España de los Austrias*, Madrid.
- Rodríguez Hernández, A. J. (2007), *España, Flandes y la Guerra de Devolución (1667-1668). Guerra, reclutamiento y movilización para el mantenimiento de los Países Bajos españoles*, Madrid.
- Rodríguez Hernández, A. J. (2007), «De Galicia a Flandes: reclutamiento y servicio de soldados gallegos en el ejército de Flandes», *Obradoiro de historia moderna*, nº 16, pp. 213-251.
- Rodríguez Hernández, A. J. (2008), «Poner una pica vallisoletana en Flandes. Reclutamiento y costes del transporte de tropas a los Países Bajos (1665-1700)», *Investigaciones históricas*, 28, pp. 55-78.
- Saavedra Vázquez, M.C. (1987), «Ferrol a finales del siglo XVI: actividad militar y desarrollo económico», *Estudios Mindonienses*, 3, pp. 265-281.
- Saavedra Vázquez, M.C. (1995), «Las Juntas del Reino en la época de Olivares (1621-1643). III. La escuadra de Galicia» en *AJRG*, vol. V, Santiago de Compostela.
- Saavedra Vázquez, M.C. (1996), *Galicia en el camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648*, A Coruña.
- Saavedra Vázquez, M.C. (2006), «La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640», *Cuadernos de Historia Moderna*, anejo V, pp. 55-76.

- Saavedra Vázquez, M.C. (2009), «Política naval y guerra marítima en la España del Antiguo Régimen», en García Hurtado, R. et alii, (Eds.), *El mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela, T. II, pp. 17-51.
- Saavedra Vázquez, M.C. (2009), «La actividad militar en Galicia durante el reinado de Carlos II: primeros datos y reflexiones» en López Díaz, M. (Ed.), *Historia y modernidad. Estudios en homenaje al profesor José M. Pérez García*, Vigo, vol. 2, pp. 457-476.
- Sanz Ayán, C. (2004), «El abastecimiento de pertrechos navales a la monarquía hispánica durante el siglo XVII», *Estado, monarquía y finanzas: estudios de historia financiera en tiempos de los Austrias*, Madrid, pp. 79-103.
- Serrano Mangas (1985), *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla.
- Serrano Mangas, (1989), *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Sevilla.
- Storrs, Ch. (2003), «La pervivencia de la monarquía española durante el reinado de Carlos II», *Manuscripts*, 21, pp. 39-61.
- Storrs, Ch. (2006), «The Spanish Armies of Carlos II (1665-1700)» en García Hernán, E. y Maffi, D. (Eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, Madrid, Vol. I, pp. 485-499.
- Storrs, Ch. (2009), *The Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Europe. Essays in Honour of P.G.M. Dickson*, Londres.
- Stradling, R. (1992), *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea 1568-1668*, Madrid.
- Thompson, I. A. A. (1981), *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona.
- Torres Sánchez, R. (2002), «Cuando las reglas de juego cambian. Mercados y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII», *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 20, pp. 487-511.
- Torres Sánchez, R. (2007), *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, 2007.
- Valladares Ramírez, R. (1995), «La dimensión marítima de la empresa de Portugal. Limitación de recursos y estrategia naval en el declive de la monarquía hispánica (1640-1668)», *Revista de Historia Naval*, 51, pp. 19-31.
- Vázquez Lijó, J.M. (2007), *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid.
- Vázquez Lijó, J.M. (2010), *Labrando carballos á beira do mar. A carpintería de ribeira na provincia marítima da Coruña a finais do Antigo Réxime*, Santiago de Compostela.
- VV. AA. (1999), «La época de Carlos II», *Studia Historica. Historia Moderna*, vol. 20, pp. 19-198.

¿Es la guerra solamente una cuestión militar? Creemos que no. En cualquier época de la historia la guerra afecta al conjunto de la sociedad, no solo a algún sector. De modo particular, en la Época Moderna la guerra tuvo una importancia especial desde el punto de vista del Estado por una sencilla razón: la guerra era prácticamente la única competencia de aquellas organizaciones políticas que se movían precisamente, para sobrevivir en un mundo donde la Administración tenía casi exclusivamente la función de defender la sociedad. La guerra absorbía, además, la mayor parte de los recursos económicos disponibles y sus mecanismos de distribución. De este modo, los Estados de la primera modernidad se construyeron a la vez que hacían la guerra. Esto es lo que nosotros llamamos un Estado militar, aquel que se transforma a la vez que hace la guerra o se prepara para ella.

Entonces, ¿era la guerra lo más importante para un Estado del siglo XVIII? En cierto modo sí. Como la guerra no afecta solo a lo que estrictamente llamamos militar, sino que afecta a la sociedad entera, hacer la guerra presupone organizar la sociedad para ese cometido; o dicho de otro modo, la sociedad se ve implicada en el hecho de apoyar a su rey en la necesidad de hacer la guerra. Analizar el Estado desde el punto de vista de sus necesidades militares supone adentrarnos en las relaciones entre la guerra y otros ámbitos como la Administración, la economía, la sociedad. Lo importante es que hacer la guerra afecta al conjunto: la guerra no se puede explicar sin el conjunto, ni el conjunto sin la guerra.

Esta perspectiva no ha sido abordada hasta ahora de manera sistemática. El presente volumen, fruto de la colaboración de los máximos especialistas del tema en la Historia de la España Moderna, ofrece un elenco significativo de las relaciones entre la guerra y el conjunto social entre finales del siglo XVII y comienzos del XIX, y muestra cómo la guerra fue un factor clave de la construcción del Estado e influyó notablemente tanto en la economía, como en el orden social entonces vigente.