

La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640¹

María del Carmen SAAVEDRA VÁZQUEZ

Universidad de Santiago de Compostela

RESUMEN

Este artículo trata de analizar la implicación de Galicia en la actividad naval desarrollada por los Austrias entre finales del siglo XVI y las cuatro primeras décadas del XVII. Con este objetivo se pasa revista en primer lugar a la naturaleza y entidad de las contribuciones gallegas a las armadas reales para dedicar un segundo apartado a los esfuerzos desarrollados en la región al objeto de alcanzar el mantenimiento de escuadras propias. Las repercusiones de ambos tipos de iniciativas constituyen el argumento de las siguientes secciones, en donde se efectúa una estimación genérica de sus efectos sobre el territorio para descender a continuación a las realidades de una armada concreta. Así y tomando como elemento de referencia la estancia de la armada real en La Coruña en el invierno de 1608 se profundiza en la tipología y el valor de las aportaciones a su aprovisionamiento y en la identidad de proveedores y trabajadores. De este modo se obtiene una visión aproximada de la distribución social de su impacto y se puede efectuar una primera evaluación de los principales beneficiados por su presencia.

Palabras clave: Armadas, Galicia, aprovisionamiento, invernadas, siglos XVI y XVII.

ABSTRACT

This article deals with the involvement of Galicia in the naval activity of the Hapsburgs from the late sixteenth century to the fourth decade of the seventeenth century. A review is first made of the nature and substance of Galician contributions to royal navies; a second section then looks at the efforts made in the region to set up and maintain its own fleets. The following sections then discuss the repercussions of both initiatives, with a general estimate of their effects on the territory, finally homing in on the situation of a specific navy. Taking as reference the stay of the royal navy in A Coruña in the winter of 1608, a detailed analysis is made of the type and value of the area's victualling contributions and the identity of the suppliers and workers. This gives an approximate idea of the social distribution of its impact and also a preliminary picture of the main beneficiaries of the navy's presence.

Keywords: Navies, Galicia, victualling, winter stays, sixteenth and seventeenth centuries.

¹ Trabajo realizado en el marco del proyecto de investigación BHA2003-0241 financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología.

Pese a los avances experimentados en los últimos años en el estudio de la organización militar española de época moderna², el conocimiento de sus estructuras navales sigue presentando importantes lagunas. La mayoritaria atención prestada por los investigadores actuales a la situación del ejército ha hecho que, salvo excepciones, la historia de la marina siga dependiendo del aporte de los clásicos y de los trabajos de los miembros del propio cuerpo³. A este respecto cabe reconocer la importancia que tuvo la conmemoración del IV Centenario de la Gran Armada para el estudio de la actividad naval en época de Felipe II, además de haber hecho posible una profunda renovación de los conocimientos sobre dicho episodio⁴. Sin embargo, se ha tratado de un esfuerzo sin apenas continuidad⁵ y que sitúa a la investigación española con notable retraso con respecto a la de otros países europeos⁶.

Por lo que se refiere al tema concreto de la formación de armadas, se trata de una cuestión generadora de escasas monografías⁷, que suele abordarse de manera tangencial y desde perspectivas en exceso descriptivas y localistas. De ahí nuestro intento de ofrecer una visión genérica de lo que habría supuesto para un territorio en particular su papel de base naval en un periodo clave en la evolución de la marina de los Austrias. Ciertamente es que la complejidad del asunto y las múltiples perspectivas desde las que puede ser contemplado obligan a considerar las páginas siguientes como un primer acercamiento a una temática que exige mayores investigaciones y un análisis más pausado.

En el caso de Galicia diversas circunstancias iban a favorecer el desarrollo de una actividad naval importante durante el periodo elegido. En primer lugar, su propia configuración geográfica, que dotaba a la región de un extenso y recortado

² Bien es verdad que la situación actual ha merecido valoraciones muy distintas de unos autores a otros y así mientras Enrique MARTÍNEZ RUIZ y Magdalena de Pazzis PI CORRALES afirmaban recientemente que “basta comparar el panorama existente hace dos décadas con el actual para comprobar lo mucho que se ha avanzado, la gran amplitud del camino recorrido y la calidad indudable que preside el conjunto de las aportaciones que se suceden”, Antonio Espino sostenía que “la situación de esta disciplina no parece estar pasando su mejor momento ni siquiera a nivel internacional”. Cfr. E. MARTÍNEZ RUIZ y M. DE P. PI CORRALES: “La investigación en la Historia militar moderna: realidades y perspectivas”, *Revista de Historia Militar*. Núm. Extraordinario, 1992, pp. 123-180 y A. ESPINO LÓPEZ: “La historiografía hispana sobre la guerra en la época de los Austrias. Un balance, 1991-2000”, *Manuscrits*, núm. 21, 2003, pp. 161-191.

³ En este sentido seguimos siendo deudores de obras monumentales como las de C. FERNÁNDEZ DURO o J. VARGAS PONCE y de los trabajos publicados por oficiales de la armada en sus principales órganos de expresión: la *Revista General de Marina* y la más reciente *Revista de Historia Naval*.

⁴ D. GARCÍA HERNÁN: “El IV Centenario de la Armada contra Inglaterra. Balance historiográfico”, *Cuadernos de historia moderna*, núm. 10, 1989, pp. 163-182. M. J. RODRÍGUEZ SALGADO: “The Spanish Story of the 1588 Armada Reassessed”, *The Historical Journal*, núm. 33, 1990, pp. 461-476.

⁵ Aunque el tercer centenario de la batalla de Rande o el bicentenario de la batalla de Trafalgar hayan servido para sacar a la luz nuevas investigaciones sobre las mismas, la producción al respecto ha sido de menor volumen y entidad que la surgida con ocasión de la Empresa de Inglaterra. A título de ejemplo vid. J. JUEGA PUIG: *La Flota de Nueva España en Vigo, 1702*, Sada, 2001, o *Rande 1702: arde o mar. Catálogo de la Exposición Conmemorativa del III Centenario de la Batalla de Rande*, Vigo, 2002; J.I. GONZÁLEZ-ALLER: *La campaña de Trafalgar (1804-1805): corpus documental conservado en los archivos españoles*, Madrid, 2004; A. GUIMERÁ et al. (Coords.): *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, 2004.

⁶ C. RAHN PHILLIPS: “Spain” en J.B. HATTENDORF (Ed.): *Ubi Summus? The State of Naval and Maritime History*, Newport, 1994, pp. 325-343.

⁷ De ahí la inexcusable referencia al trabajo pionero de M. de P. PI CORRALES: *España y las potencias nórdicas. “La otra invencible” 1574*, Madrid, 1982.

litoral caracterizado por la abundancia de abrigos naturales. Y a la sombra de rías y ensenadas la existencia de un amplio número de pequeños puertos garantizaban la pujanza demográfica de las zonas costeras. En segundo término ha de considerarse su ubicación en el extremo noroeste de la península, que le otorgaba una posición privilegiada en la gran ruta marítima que unía la Europa del norte con América y el Mediterráneo. Por último, también la coyuntura internacional iba a jugar a su favor dotándola de una creciente importancia estratégica a medida que se desarrollaba el enfrentamiento de España con Inglaterra y las Provincias Unidas.

La guerra marítima en la que se vio involucrada la monarquía hispánica en el transcurso de los siglos XVI y XVII afectaría a Galicia en un doble sentido, en tanto que iba a convertirse en territorio de acogida y formación de las armadas reales y al mismo tiempo en blanco de ataques corsarios y de armadas enemigas. Ciertamente es que las limitaciones de la economía regional, las características de sus puertos y la propia organización jurisdiccional del territorio harían que el esfuerzo abastecedor y defensivo hubiera de concentrarse en dos enclaves principales: La Coruña en el norte y Bayona en el sur⁸. En ambos casos eran la amplitud de sus rías y su carácter realengo las características que les otorgaban idoneidad, siendo el puerto coruñés el que mayor actividad militar iba a registrar en este periodo debido a su condición de sede de la Real Audiencia de Galicia y del Gobernador y Capitán General. En contrapartida, esa actividad la convertiría en un núcleo permanentemente amenazado, de ahí que en los momentos de mayores dificultades las autoridades militares hubieran de recurrir a Ferrol como puerto de acogida de la flota real⁹.

A este respecto conviene insistir en que la actividad naval en Galicia experimentó flujos y reflujos considerables en función de la coyuntura política. Desde esta perspectiva y por lo que se refiere a la época de los Austrias, las dos últimas décadas del reinado de Felipe II y el periodo comprendido entre la subida al trono de su nieto, Felipe IV, y la batalla de las Dunas en 1640, iban a convertirse en las etapas de mayor protagonismo militar de la costa gallega, de ahí que sean también los momentos que han merecido los mayores y más profundos análisis¹⁰.

1. LA CONTRIBUCIÓN GALLEGA A LAS ARMADAS REALES

La principal contribución de Galicia a las tareas de formación de armadas, tanto dentro como fuera de su territorio, iba a consistir en el aprovisionamiento de víveres. Bien entendido que la demanda de productos gallegos para abastecer armadas reales no puede considerarse una novedad de tiempos de Felipe II. Muy al contra-

⁸ La mayor parte del territorio gallego se encontraba bajo dominio señorial, de modo que en 1787, la primera fecha que cuenta con estimaciones precisas, sólo el 10,73% de sus habitantes y el 8,73% del territorio dependían directamente de la corona. Vid A. EIRAS ROEL: "El señorío gallego en cifras. Nómina y ranking de los señores jurisdiccionales", *Cuadernos de Estudios Gallegos*, Vol. XXXVIII, núm. 103, pp. 113-135.

⁹ Esta circunstancia había de verificarse en la década de 1590, pese a que se trataba de una villa por entonces dependiente del conde de Andrade. Precisamente por ello cuando los Borbones decidieron construir un arsenal en la misma procederían a su expropiación previa, que se materializó en el año 1733.

¹⁰ Cfr. M.C. SAAVEDRA VÁZQUEZ: *Galicia en el camino de Flandes*, Sada-A Coruña, 1996.

rio, con ocasión de las guerras hispano-francesas auspiciadas por su padre ya existe constancia de la elaboración en Galicia de algunos bastimentos, fundamentalmente bizcocho. Aunque no era este el producto más representativo de entre los aportados por la región, sino el vino, el pescado y los tocinos, su condición de alimento básico en las despensas de los buques obligó a su frecuente elaboración en el reino. De ahí que buena parte del cereal necesario hubiera de traerse de fuera, fundamentalmente de la Tierra de Campos, y que llegara a Galicia sobre todo por vía marítima desde Santander.

Tal circunstancia era resultado de las propias características de la agricultura local, cuya producción estaba escasamente diversificada y apenas sujeta a comercialización. Esta economía agrícola de subsistencia haría que los acopios de provisiones para la armada se hubieran de realizar en muchos casos mediante embargos, con todos los problemas de distorsión de los mercados y retrasos en las pagas que de ellos se derivaban. También la debilidad de las estructuras comerciales gallegas contribuía a ello, habida cuenta del raquitismo de su burguesía mercantil y de la mayoritaria tendencia de los comerciantes locales a servir como intermediarios de los mercaderes foráneos. En consonancia con tales limitaciones, la flota mercante radicada en la región era de escaso porte y se orientaba al tráfico de cabotaje, de modo que las operaciones comerciales de gran envergadura solían realizarse merced a la iniciativa extranjera y eran fruto de la estratégica posición de Galicia en las rutas del comercio atlántico.

El acopio de provisiones no era el único problema que debían resolver las autoridades militares radicadas en la región. La falta de infraestructuras básicas como almacenes y hornos o el escaso número de maestros bizcocheros iban a convertirse en preocupaciones recurrentes a la hora de iniciar las labores de formación de armadas. De ahí la insistencia de los gobernadores gallegos en que el trigo se trasladara a los puertos gallegos convertido ya en harina. Sin embargo, se trataba de una previsión que no siempre podía cumplirse y que iba a provocar la frecuente intervención real, al correr por cuenta de la corona la construcción de hornos o el traslado de personal especializado desde otras localidades¹¹.

Una situación similar se planteaba con respecto a las tareas de reparación de buques. Aunque Galicia disponía de abundante madera que habitualmente se exportaba a Sevilla o a Lisboa para abastecer a la flota de Indias o a las armadas reales, las pequeñas dimensiones de sus astilleros, la insuficiente provisión de pertrechos navales y la escasez de oficiales de maestranza complicaban notoriamente las escalas o invernadas de las flotas¹². Ciertamente es que tanto esta circunstancia como

¹¹ A título de ejemplo cabe señalar las medidas adoptadas en 1590 ante la prevista invernada de la armada de D. Alonso de Bazán en Ferrol. Con tal motivo se construirían 15 hornos en la vecina localidad de Neda y 9 en Betanzos y se trasladaron 10 maestros bizcocheros desde Málaga, sentando así las bases para la constitución de las Reales Fábricas de Bizcocho de Neda. Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Guerra Antigua (GA), leg. 91, ff. 16, 85 y 92. Leg. 287, f. 250.

¹² La más clara evidencia se produjo con ocasión del retorno a los puertos gallegos de algunos buques de la Gran Armada. Aun no siendo más de 9, las reparaciones de los mismos se harían con enorme lentitud y en medio de grandes dificultades por la falta de suministros. Algunas referencias al respecto en AGS, GA, leg. 228, f. 104.

los problemas de aprovisionamiento alimenticio se veían compensados por “la baratura de la tierra” y la calidad de sus productos, un argumento recurrente en los debates desarrollados en la Junta de Armadas en el momento de decidir los lugares de internada de la Armada del Mar Océano en la primera década del XVII.

Ahora bien, a la hora de evaluar la contribución de Galicia a la formación de armadas reales cabría distinguir dos realidades básicas que suponen diverso grado de implicación en los preparativos: por una parte, su apoyo a las formadas fuera del reino, de modo que su participación adoptaría la forma de envíos a los puertos de salida o su utilización como lugar de escala de la flota. Por otro lado, podía tratarse de armadas organizadas en la región y que tenían como punto de partida alguno de sus puertos, circunstancias ambas que exigirían un esfuerzo abastecedor y organizativo muy superior al de los primeros casos.

Inicialmente la primera de las alternativas sería la más recurrente, de modo que la experiencia abastecedora había de inaugurarse en 1580 con ocasión de la empresa de incorporación de Portugal a la corona de Castilla. En este caso la contribución gallega iba a consistir básicamente en el aporte de provisiones, que debían ser trasladadas a Lisboa mediante una armada cantábrica comandada por D. Pedro de Valdés. Según lo establecido por las autoridades militares, en la región se reunieron bizcocho, carne de vaca salada, tocino, habas y garbanzos, además de algunas botas de madera para agua y vino¹³.

Aunque se trataba de productos básicos y cuya obtención teóricamente no habría de ofrecer grandes problemas, los preparativos iban a discurrir con enorme lentitud ante la impaciencia de un monarca que se declaraba “maravillado” por los continuos retrasos. También el duque de Alba, acuciado por la urgencia de abastecer a su ejército tras su llegada a Lisboa, insistía ante las autoridades gallegas en la necesidad de proceder a su rápido envío. Sin embargo, diversas circunstancias iban a confluír para complicar la operación, fundamentalmente el hecho de que al frente de la Real Audiencia se encontrara por aquel entonces un regente letrado y no un militar con título de Capitán General¹⁴ y la inexistencia de un sistema administrativo mínimamente desarrollado para hacer frente a operaciones de este tipo. De ahí la impresión transmitida por el propio duque de Alba a Felipe II desde su destino lisboeta, según la cual “mientras no se enviare persona particular, para que solicite y haga estas provisiones, que nunca se harán a tiempo ni como conviene, porque los ordinarios las hacen muy mal”¹⁵.

Este argumento sobre la necesidad de “enviar personas al reino” pronto se trasladaría a otros ámbitos de actuación, cuestionando con ello los modos de gestión de los asuntos militares en Galicia. Sin embargo, ninguna medida iba a tomarse al respecto, como se puso de manifiesto con ocasión de los preparativos para las campañas de conquista de las Azores en 1582 y 1583. También en este caso Galicia iba a

¹³ AGS, GA, leg. 89, ffs. 158 y 280.

¹⁴ Vid. L. FERNÁNDEZ VEGA: *La Real Audiencia de Galicia órgano de gobierno en el Antiguo Régimen (1480-1808)*, A Coruña, 1982.

¹⁵ Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España (en adelante Codoin), vol. 33, pp. 22-23.

contribuir con un pequeño aporte de víveres, parte de los cuales eran los sobrantes de la empresa portuguesa que se habían almacenado en la región. Dado que el retraso en su traslado a Lisboa los había hecho innecesarios se decidió aprovecharlos en beneficio de unas armadas que se organizaron básicamente merced a las aportaciones de Andalucía. Pese a ello y a que las demandas eran bastante menores que en la ocasión anterior, nuevamente iban a registrarse problemas en Galicia para contribuir en la medida de lo esperado y se plantearon algunos retrasos en la salida de los barcos¹⁶.

La tranquilidad que se vivió en el área en los años siguientes permitió eludir nuevos preparativos hasta que la formación de la Gran Armada obligó a reactivar las demandas. En este caso las primeras gestiones a realizar en el reino tendrían que ver con la recogida de madera para enviar a Sevilla y a Lisboa, en donde se estaba preparando la flota. En un segundo momento se iba a reclamar el aporte de vino, pescado y tocinos, productos cuya calidad compensaba las limitaciones de la estructura productiva local¹⁷. La intención de abastecer a la armada a la altura del cabo Finisterre, sin embargo, se vería alterada por la decisión del duque de Medina Sidonia de hacer aguada en La Coruña y la estancia de la flota en su puerto durante casi un mes. En dicho tiempo los problemas de abastecimiento serían constantes, de modo que sólo la carne fresca pudo obtenerse con relativa facilidad. Con todo, su escala resultaría provechosa al haber hecho posible el consumo de productos frescos y el embarque de provisiones para treinta días.

Tal circunstancia y la decisión filipina de mantener su pugna con Inglaterra tras el fracaso de la Gran Armada iban a otorgar a Galicia un inesperado protagonismo en la tarea de formar nuevas flotas durante la década de 1590, tal y como tendremos ocasión de analizar en adelante. Sin embargo, el impulso que ello supuso para la conversión de Ferrol en una gran base naval pronto se vería frenado y tras la muerte de Felipe II el territorio volvió a retomar su función tradicional de contribuir a las armadas que se organizaban fuera del reino. De este modo, con ocasión de la expedición que salió de Lisboa en septiembre de 1601 para apoyar la rebelión de Hugo O'Neill en Irlanda, Galicia volvería a efectuar una pequeña aportación que estaba llamada a incrementarse al año siguiente merced a los preparativos de una flota con socorros para los expedicionarios¹⁸. Sin embargo, la rendición de don Juan del Águila en Kinsale acabó dando al traste con tal propósito e iba a abrir una etapa en que los principales debates en torno a la flota real tendrían que ver con su lugar de internada.

De hecho, aunque en 1603 la Armada del Mar Océano había retornado a Lisboa, las provisiones apuntaban a su estancia en La Coruña durante el invierno siguiente

¹⁶ El grueso de las vituallas se recogieron en Andalucía y Extremadura, mientras el cereal se obtuvo en Sicilia y Castilla. Cfr. M. de P. PI CORRALES: *El declive de la marina filipina*, Madrid, 1987.

¹⁷ Así se había previsto reunir 2.000 pipas de vino, 3.000 quintales de tocino y diversas cantidades de merluza, abadejo, bacalao y sardinas. AGS, GA. leg. 236, f. 21.

¹⁸ Sobre este particular vid. M.C. SAAVEDRA VÁZQUEZ: "La participación de Galicia en el socorro de Irlanda y la comunidad irlandesa de La Coruña" en E. GARCÍA HERNÁN et. al.: *Irlanda y la monarquía hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exilio y religión*, Madrid, 2002, pp. 113-136.

debido a su estratégica ubicación, de modo que “allí es donde se han de amasar las provisiones que fueren menester para juntar, componer y conservar la armada”¹⁹. Dos años más tarde se plantearía en la Junta de Armadas la posibilidad de que sus invernadas se hicieran siempre en Galicia, aunque la propuesta acabó siendo desestimada y la flota iba dividirse en tres escuadras, cada una de las cuales contaba con su propio centro de aprovisionamiento (Vizcaya, Lisboa y Cádiz)²⁰. En consecuencia, hubo que esperar a 1608 para que la armada volviera a pasar el invierno en Galicia, una circunstancia que no llegó a repetirse al año siguiente debido a la decisión de trasladar la flota a Cartagena tras la tregua firmada con Holanda y el estallido del problema morisco.

De este modo durante la segunda década del siglo XVII la actividad naval en la región iba a experimentar un notorio descenso que pondría fin a las grandes operaciones de avituallamiento y acogida de la Armada del Mar Océano. Bien entendido que esta realidad no se mantuvo inmutable y estaba llamada a experimentar cambios importantes tras la subida al trono de Felipe IV y el desarrollo de la política olivarista de reputación. De hecho, en los años treinta la contribución de Galicia a las armadas reales sería nuevamente fundamental y a imagen de lo acontecido en la década de 1590 ya no iba a consistir en colaborar en las labores de abastecimiento de flotas organizadas fuera del reino, sino en su formación en el propio territorio.

Como ya hemos indicado, esta misión era mucho más compleja y su desarrollo temporal (décadas de 1590 y 1630) señala los momentos en que la opción gallega cobró más fuerza en la política naval de la corona. En consonancia con esta evidencia iba a registrarse en ambos periodos un mayor esfuerzo organizativo y presupuestario: el envío de oficiales a Galicia para ocupar determinados cargos, como los de veedor, proveedor o tenedor de bastimentos y el notorio incremento experimentado por los fondos asignados al pagador de la gente de guerra constituyen pruebas inequívocas de ello²¹. Además, se verían acompañadas por inversiones destinadas a la creación de una mínima infraestructura de apoyo (hornos, lonjas...) y a reforzar las fortificaciones en los principales puertos del reino.

Aun sin descender al detalle de las operaciones conviene precisar la naturaleza y volumen de las flotas organizadas en Galicia durante cada una de estas etapas. Por lo que se refiere a la década de 1590, las previsiones realizadas tras el fracaso de la Gran Armada ya apuntaban al puerto de La Coruña como uno de los grandes centros abastecedores de la flota que se había de organizar contando con los barcos supervivientes. Así los cálculos realizados sobre la posibilidad de reunir una armada de 64 navíos con 10.000 infantes se acompañaban de la decisión de reunir en la capital gallega una tercera parte del vino y del pescado necesarios para su provisión y la práctica totalidad de la carne²². En respuesta a lo planificado, en agosto de 1589

¹⁹ AGS, GA, leg. 589, s.f.

²⁰ AGS, GA, leg. 729, s.f.

²¹ Para un análisis de los aspectos financieros vid. M.C. SAAVEDRA VÁZQUEZ: “El coste de la guerra: características y evolución de las finanzas militares gallegas en la primera mitad del siglo XVII”, *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, núm. 22, 2004, pp. 421-446.

²² AGS, GA, leg. 265, f. 111.

llegaba a Galicia procedente de Santander la armada comandada por D. Alonso de Bazán, en donde embarcó el tercio de D. Juan del Águila para después seguir camino a Lisboa²³.

Tras su viaje a la capital lisboeta, la flota debía retornar a Galicia para pasar el invierno, habiéndose designado a Ferrol como fondeadero. El ataque sufrido por La Coruña en mayo de 1589 a manos de una flota inglesa dirigida por Francis Drake y la destrucción que ello supuso para la ciudad habían motivado esa apuesta por el puerto ferrolano, cuya menor capacidad demográfica y económica se veía compensada por las magníficas condiciones defensivas de su ría. De hecho, aunque las complicaciones experimentadas por las operaciones de abastecimiento en la zona iban a hacerse más que notorias en el transcurso de los años siguientes, la decisión de utilizar a Ferrol como punto de partida de algunas de las principales expediciones navales de la época se mantendría. Así, en 1590 y 1591 salieron de este puerto las armadas que debían apoyar a las tropas católicas en Bretaña, en 1591 la armada destinada a la isla Tercera y a partir de 1596 las sucesivas armadas enviadas por Felipe II contra Inglaterra²⁴.

Con motivo de estas empresas en la región iban a generalizarse los embargos de cereal, vino y tocinos y se pondrían en marcha amplias operaciones de fabricación de bizcocho, al tiempo que se procedía a la reparación de los barcos afectados por los temporales y las condiciones de navegación. Precisamente serían los “adobos de navíos”, junto a la atención a los enfermos que transportaban las armadas, las tareas más complicadas debido a la escasez de pertrechos navales y al carácter temporal del hospital establecido en Ferrol. El alojamiento de la infantería y la recluta de soldados y marineros para completar las tripulaciones y compañías de infantería serían otras de las misiones que debieron desarrollar entonces las autoridades militares gallegas para satisfacer las necesidades de las flotas reales.

Evidentemente, tanto los embargos como las reclutas o los alojamientos iban a provocar creciente malestar en un reino que hasta esos momentos había contribuido a las armadas de manera puntual y subsidiaria. La continuidad en el esfuerzo abastecedor y organizativo desarrollado en los años noventa suponía a estos efectos un enorme salto cualitativo con respecto a lo que habían sido las misiones tradicionalmente asignadas a Galicia en la estrategia naval de la monarquía. Y sería una situación llamada a repetirse en la década de 1630, cuando La Coruña volvió a servir como punto de partida a nuevas flotas que en este caso tenían a Flandes como destino. Previamente la creación del Almirantazgo del Norte había hecho cada vez más frecuente la presencia de barcos flamencos en el puerto coruñés, una experiencia que culminaría en 1631 con el aprovisionamiento en el mismo de dos armadas: en marzo la comandada por el capitán Miguel Jacobsen y en octubre la del almirante Ribera.

Aunque las dimensiones de la primera, compuesta por sólo 7 navíos, la convertirían en una iniciativa de rango menor, sus objetivos ya no lo eran tanto puesto que

²³ AGS, GA, leg. 250, f. 355.

²⁴ Vid. R. CEREZO MARTÍNEZ : *Las armadas de Felipe II*, Madrid, 1988, y M.C. SAAVEDRA VÁZQUEZ: *Galicia en el camino...op. cit.* p. 83 y ss.

sirvió para demostrar la viabilidad de la vía marítima en el camino de Flandes²⁵. Esta evidencia en un momento en que la ruta terrestre atravesaba importantes dificultades iba a favorecer la realización de expediciones de mayores dimensiones y de propósitos cada vez más ambiciosos. De hecho, la armada del almirante Ribera estaba compuesta por 24 navíos y su viaje sirvió para reforzar al ejército de Flandes con 4.000 infantes y una considerable suma de dinero.

Una operación similar había de repetirse en 1636, cuando el marqués de Fuentes salía de La Coruña al frente de una armada compuesta por 38 buques, el mismo número de navíos que volvieron a trasladar tropas a Flandes en una expedición dirigida por D. Lope de Hoces al año siguiente. En consonancia con la naturaleza de estas empresas, la organización de las mismas en territorio gallego no sólo iba a exigir un importante esfuerzo de aprovisionamiento en víveres, sino también en hombres. De hecho, fue durante esta década cuando las levas de soldados comenzaron a generalizarse en Galicia provocando el creciente rechazo de los naturales y las quejas de los representantes del reino²⁶.

Como colofón a todas estas armadas, en 1639 se habían de desarrollar en La Coruña los preparativos para la salida de la flota de D. Antonio de Oquendo, una expedición destinada a doblegar a la marina holandesa y cuyas dimensiones y objetivos la harían equiparable a la Gran Armada de 1588²⁷. Habida cuenta de que en este caso se trató de una flota formada en Galicia, cabe suponer las enormes exigencias que ello había supuesto para el territorio, sobre todo porque estaba previsto su retorno al puerto coruñés. Las condiciones en que este se produjo, tras haber sido derrotada por la flota holandesa del almirante Tromp en las Dunas, convirtieron su socorro en una operación plagada de dificultades y contratiempos que sufrieron un nuevo revés al producirse el fallecimiento de Oquendo en la ciudad el 7 de junio de 1640.

En consecuencia, cuando a los pocos meses la Junta de Armadas se reunía para señalar “en dónde se podrían aprestar los bajeles que se an de juntar para la armada del año que viene” la opción coruñesa saldría derrotada frente a Lisboa, pese al general reconocimiento de que el coste de “juntar armada” en la capital lisboeta era bastante mayor que en Galicia. Sin embargo, se impuso el criterio de la eficacia sobre las ventajas del precio y además con unos argumentos que resultan suficientemente ilustrativos de la precaria situación en la que había quedado la marina hispánica. Así la Junta aseguraba que “el hazer plaza de armas a La Coruña, donde las provisiones por la mayor parte an de ir de fuera y encaminar allí las escuadras o tropas de navíos, será un riesgo grande de que el enemigo no sólo con su armada, pero con menor fuerza, yrá tomando en la mar lo que allí se encaminare”²⁸. Paralela-

²⁵ G. PARKER: *El ejército de Flandes y el camino español (1567-1659)*, Madrid, 1985.

²⁶ Como culminación a dicho malestar, en 1640 los integrantes de las Juntas del Reino de Galicia harían llegar al monarca un memorial quejándose de la frecuencia y los excesos cometidos en las levas durante los años anteriores, escrito que motivaría un fuerte enfrentamiento con el gobernador del reino. Cfr. *Actas de las Juntas del Reino de Galicia (en adelante AJR)*, vol. V, Santiago de Compostela, 1995.

²⁷ Amplias referencias a los objetivos y pormenores de dicha expedición en J. ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO: *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona, 1975.

²⁸ AGS, GA, leg. 3173, s/f.

mente, el estallido de la revuelta portuguesa se encargaría de reforzar el proceso de progresivo abandono de la actividad naval en Galicia en beneficio de los enfrentamientos terrestres. De este modo la principal preocupación de las autoridades militares gallegas en las décadas siguientes iba a ser la defensa de la “raya” de Portugal, lo que condujo al declive del presidio coruñés y al fin de las grandes operaciones de abastecimiento de armadas que solían realizarse en el mismo.

2. LA FORMACIÓN DE ARMADAS GALLEGAS

Aun tratándose de empresas de incidencia menor frente a lo que supuso para Galicia su papel de escala y centro de formación de armadas reales, durante el periodo considerado también iban a registrarse diversos esfuerzos para contar en la región con fuerzas navales propias. En esencia se trataba de armadas defensivas destinadas a hacer frente a los corsarios y no de grandes flotas dispuestas a enfrentarse a escuadras enemigas. Esta estrategia era consecuencia de dos realidades confluente: por una parte, la evidencia de que salvo en momentos muy concretos los ataques sufridos por el litoral gallego procedían de pequeños buques corsarios, y por la otra, el propio diseño de la política defensiva gallega desde los tiempos de los Reyes Católicos²⁹.

Como ya hemos indicado, la existencia de un litoral recortado había hecho surgir numerosos puertos en el territorio, cuya total fortificación por parte de la corona resultaba inviable y obligaría a concentrar la defensa en los enclaves principales. Para garantizar la eficacia de este sistema defensivo de carácter estático lo ideal era disponer de escuadras permanentes destinadas a patrullar el litoral, pero este objetivo estaba lejos de poder cumplirse en un periodo en que la actividad naval se desarrollaba merced a impulsos coyunturales y los presupuestos militares resultaban insuficientes para hacer frente a unas necesidades que crecían día a día.

En este sentido, la intención real de que fueran los naturales quienes se hiciesen cargo de su propia defensa iba a obtener escasos resultados en una región en donde las iniciativas de la corona para fomentar el armamento de navíos en corso o la construcción de buques de gran tonelaje encontraron muy poco eco. A título de ejemplo valga lo acontecido con el depósito confiado al escribano santiagués Francisco Muñiz de Pedrosa en 1580 “para socorrer a quienes fabricaren naos en Asturias y Galicia”. Pese a disponer de un fondo de 8.050.000 mrs., lo gastado fue poco más de un millón de maravedís incluyendo en esa cantidad los 33.360 mrs. del sueldo del depositario. Aún más significativa que la escasa entidad de lo dispuesto iba a ser la naturaleza de sus beneficiarios, pues de los cinco receptores sólo dos eran gallegos: dos vecinos de Ribadeo que recibieron en un caso 261.000 mrs. y en el otro 148.000 mrs.³⁰.

²⁹ M. C. SAAVEDRA VÁZQUEZ: “Isabel I y Galicia: la pacificación del reino y su contribución a la política monárquica” en M. V. LÓPEZ CORDÓN y G. FRANCO (coords.): *La Reina Isabel y las reinas de España: realidad, modelos e imagen historiográfica*, Madrid, 2005, pp. 257-272.

³⁰ AGS, Contaduría Mayor de Cuentas (CMC), 2 época, leg. 854.

En tales condiciones no sorprende que ante el avistamiento o el aviso de la próxima llegada de navíos corsarios la respuesta habitual de las autoridades locales consistiera en la movilización de las milicias y en algunos casos el armamento de uno o dos barcos para forzar su retirada de las poblaciones costeras. Cuando la amenaza era de mayor envergadura el recurso a la ayuda exterior resultaba indispensable, de ahí la esporádica presencia en Galicia de algunos navíos reales encargados de patrullar el litoral. En muchos casos se trataba de escuadras desgajadas de las armadas que permanecían en el reino aprovisionándose, como iba a ocurrir en 1580 con la flota de D. Pedro de Valdés, mientras que en otros se trataba de buques enviados ex profeso desde otros puertos. Así a comienzos de 1581 el marqués de Santa Cruz ordenaba el traslado a Galicia desde Lisboa de cuatro galeras a cargo de Martín de Chaide que debían encargarse de patrullar el litoral comprendido entre Oporto y Finisterre. Bien entendido que su estancia sería temporal, al producirse su retorno a la capital lisboeta en noviembre de 1582³¹.

Al margen de estas soluciones de entidad menor o de iniciativa real, la alternativa de disponer de una armada propia aparece con relativa frecuencia en la documentación de la época. Sin embargo, tanto su coste como los problemas de gestión que de ella se derivaban la convertirían en un proyecto llamado a concretarse en muy pocas ocasiones. De hecho y por lo que se refiere a la edad moderna, los intentos para constituir una armada gallega hunden sus raíces al menos en 1513 cuando se hizo un repartimiento en la región para hacer frente a diversos servicios reales y “al gasto de la armada que se proyectaba hacer para defensa del reino de Galicia”³². Sin embargo, no sería hasta mediados de siglo cuando las gestiones para mantener una escuadra con cargo a las arcas gallegas experimentarían mayores avances.

Por aquel entonces el incremento del corsarismo francés y la indefensión en la que se encontraba el litoral impulsaron la celebración a instancias del gobernador de varias juntas de provincias, esto es, reuniones de las siete capitales provinciales destinadas a distribuir la carga fiscal en el reino y a tratar de asuntos de interés general. En septiembre de 1549 el representante real presentaba una propuesta consistente en la formación de una pequeña armada de tres navíos que estaría dotada de una tripulación de 200 marineros, además de 100 soldados, 40 oficiales, 1 general, 2 capitanes y 3 pilotos y cuya financiación dependía de una sisa establecida sobre los productos de exportación. Aunque hubieron de transcurrir tres meses hasta que las ciudades gallegas dieran su visto bueno al proyecto, la iniciativa no llegaría a ver la luz y dos años más tarde el gobernador seguía insistiendo en la urgencia de su puesta en marcha. Bien es verdad que a la altura de diciembre de 1551 sus dimensiones se habían modificado al proponer el armamento de 14 naos y zabras que contarían con 1.500 hombres de mar y guerra. Aunque la propuesta fue objeto de una intensa negociación entre el representante real y las ciudades que se sentaban en las

³¹ Codoin, vol. 50, p. 546.

³² A falta de mayores datos todo parece indicar que se trató de una iniciativa que no habría llegado a concretarse. Cfr. M. C. SAAVEDRA VÁZQUEZ: “Presión militar e integración política en la España periférica: los inicios del proceso en Galicia” en J. L. CASTELLANO (Ed.): *Carlos V. Europeoísmo y Universalidad, Vol. II. La organización del poder*, Madrid, 2001, pp. 523-535.

Juntas hasta que estas dieron el visto bueno al proyecto³³, también en este caso la iniciativa acabaría frustrándose ante el desaliento de la primera autoridad militar de Galicia.

Por lo que se refiere a lo acontecido durante el reinado de Felipe II, existe constancia de una iniciativa similar en 1569, cuando el entonces gobernador volvía a promover la reunión de una junta de provincias para hacer frente al armamento de cuatro navíos destinados a proteger la costa. Pese a su fracaso, en 1573 había de retomarse la idea provocando un profundo enfrentamiento entre las capitales provinciales, parte de las cuales (Santiago, Orense, Tuy) se declaraban contrarias a cualquier esfuerzo en tal sentido³⁴. Estas disensiones y la relativa tranquilidad de que iba a disfrutar Galicia en los años posteriores explican el abandono en que quedarían sumidos los proyectos para la creación de armadas gallegas durante el resto de la década.

A partir de los años ochenta y en consonancia con la creciente importancia estratégica adquirida por la región, la presencia en sus puertos de las armadas reales impulsaría el recurso a los navíos del rey a la hora de hacer frente a peligros exteriores. Bien entendido que la temporalidad de las expediciones y la concentración de los barcos en una localidad determinada tampoco garantizaban la protección de todo el litoral y que la existencia de armadas propias seguía considerándose necesaria. Sin embargo, las limitaciones que afectaban a la organización militar de Galicia hacían muy difícil la puesta en ejecución de cualquier iniciativa al respecto. Así iba a ocurrir con la propuesta de Martín de Bretendona, general de la escuadra de las naos de Levante en la Gran Armada, que tras haber retornado a Galicia desde las islas británicas se mostraba dispuesto a ponerse al frente de media docena de buques para defender las costas de los corsarios. La respuesta del gobernador gallego afirmando que “en este Reyno no ay navíos para podello azer ni tampoco gente para armallos” resulta bien indicativa de las dificultades existentes y explica el porqué no se llevó a cabo pese a haber sido considerada una medida “utilísima”³⁵.

Con la llegada al trono de Felipe III la situación defensiva de Galicia no haría más que empeorar, circunstancia que reforzó la tendencia que impulsaba al reino a involucrarse en su protección. Bien es verdad que en los primeros momentos su contribución a la propia defensa tendría un carácter menor y no registra grandes diferencias con respecto a medidas ensayadas en reinados anteriores. Así en 1599 existe constancia documental del armamento “por cuenta del reino” de dos pataches, el “Santiago” y el “Santa María la Blanca”, para hacer frente a los corsarios³⁶. Pese a haber demostrado su eficacia apresando a varios barcos ingleses, iba a tratarse de una medida temporal que en nada modificaría el panorama defensivo de la región.

³³ Sobre el contenido y trascendencia de la negociación entablada entre el representante real y las ciudades vid. M. C. SAAVEDRA VÁZQUEZ: “Hombres y armadas en Galicia en la época de Carlos I” en *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 34, 2000, pp. 9-28 y “Presión militar e integración...” *op. cit.*

³⁴ Archivo Histórico Universitario de Santiago (AHUS), Consistorios, 1573, ff. 229 y 301.

³⁵ AGS, GA, leg. 246, f. 122.

³⁶ AGS, GA, leg. 551, f. 621.

Las referencias actualmente disponibles sobre el asunto indican que a la altura de 1608 el entonces gobernador insistía ante las Juntas del Reino en la conveniencia de restaurar el servicio de los dos pataches, una propuesta en la que se mostraban de acuerdo las ciudades gallegas si dicho servicio corría por cuenta del rey³⁷. Y llegados a este punto conviene descender a la realidad de un periodo que, sin duda, requiere de una mayor investigación habida cuenta de los datos conocidos hasta el momento. Así en la contabilidad del pagador de la gente de guerra de Galicia correspondiente al período 1606/1610 figura una partida de 13.327 ducados destinados al “apresto y despacho de cuatro galeones que fabricó en Ribadeo Juan Núñez Correa para servir en la armada de Su Majestad”, cantidad que se habría satisfecho en parte con cargo a sisas y millones de Galicia y en una proporción desconocida mediante un repartimiento efectuado en el reino³⁸.

Merced a los trabajos de I.A.A. Thompson tenemos constancia de que Núñez Correa era un hombre de negocios portugués con experiencia como asentista de la armada real, pues en 1603 se había comprometido a armar la escuadra de la Guardia de la Carrera de Indias y dos años más tarde accedía a construir diez nuevos galeones para la misma³⁹. Su aparición en escena sería resultado de la nueva política impulsada por la Junta de Armadas tras la muerte de Felipe II con el propósito de abandonar la construcción directa de buques por parte de la corona y generalizar el sistema de asientos. Ciertamente es que dicha política resultaría desastrosa y el propio Juan Núñez acabó sometido a juicio y siendo objeto de cargos criminales por la mala calidad e ineficacia de los navíos construidos.

Al margen de tales eventualidades, el interés del acuerdo de construcción de los barcos en Ribadeo no radica tanto en la identidad de su firmante y en la posibilidad de insertar el caso gallego en un contexto concreto de recurso a los asientos, como en la evidencia de que tal iniciativa puede considerarse un claro antecedente de la Escuadra de Galicia. Aún careciendo de mayor información sobre el particular, algunos de los aspectos hasta ahora conocidos (la construcción mediante asiento, la elección de los astilleros de Ribadeo, el pago de una parte de su importe mediante repartimiento en el reino, la puesta al servicio de la armada real) iban a reproducirse años más tarde con ocasión de las negociaciones entabladas entre las ciudades gallegas y la corona para construir una escuadra propia a cambio de la obtención del voto en Cortes.

Por lo que sabemos hasta ahora, cabe suponer que esta primera iniciativa iba a ser de corta duración y se hizo sin que el reino hubiera obtenido alguna contraprestación por ello, o al menos de entidad suficiente para haber dejado huella en las Actas de las Juntas del Reino de Galicia. En este sentido, el acuerdo sobre la Escuadra se revela como una empresa de mucha mayor envergadura, aunque podemos aventurar que en parte fue resultado de la experiencia acumulada por un territorio

³⁷ AJR, vol. I.

³⁸ AGS, CMC, 3 época, leg. 654.

³⁹ I.A.A. THOMPSON: *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, 1981, pp. 239-241.

cuyas elites sabían que la corona precisaba de su colaboración en el terreno militar. A este respecto el gran cambio registrado entre ambos compromisos radicaría en la evidencia de que en tiempos de Felipe IV las oligarquías urbanas que controlaban las Juntas del Reino ya habían tomado conciencia de que manejando con habilidad sus aportaciones podían lograr importantes concesiones de la monarquía.

A mayor abundamiento, el deterioro experimentado por la organización militar gallega tras la firma de la tregua con Holanda en 1609 haría que los posteriores intentos de reactivar el frente norteño exigieran esfuerzos suplementarios. El hecho de que ya en los últimos compases del reinado de Felipe III se iniciaran movimientos para reforzar el dispositivo naval hispano mediante la firma de asientos con particulares e instituciones provinciales permite entender mejor la naturaleza del acuerdo alcanzado entre la corona y el reino de Galicia⁴⁰. Según el ofrecimiento efectuado por las Juntas del Reino en octubre de 1621, éstas se comprometían a servir al rey con un donativo de 100.000 ducados destinados en su mayor parte a la construcción de una escuadra defensiva formada por seis buques. Como ya hemos indicado, a cambio de dicho servicio las ciudades gallegas obtenían la representación directa en Cortes, además del privilegio de que los marineros, soldados y oficiales de la nueva escuadra hubieran de ser naturales⁴¹.

La propuesta que daría origen a la creación de la Escuadra de Galicia fue aceptada por el monarca en marzo de 1622, estipulándose en el acuerdo que el servicio se hacía por una vez, que había de ser satisfecho mediante repartimiento general y que el monarca quedaba obligado al mantenimiento de la flota una vez construidos los barcos. Asimismo se especificaba que el destino preferente de la Escuadra era la protección de las costas gallegas⁴², aunque igualmente se reconocía su obligación de ponerse al servicio real en caso necesario. De este modo se incidía en la tradicional pretensión monárquica de hacer contribuir al reino en su propia defensa, aunque ahora reorientándola en función de los presupuestos olivaristas de reparto del esfuerzo militar.

Los primeros barcos de la Escuadra de Galicia fueron construidos en Ribadeo por D. Juan Pardo Osorio, castellano del fuerte de San Antón en La Coruña, regidor de la ciudad y su representante en las Juntas del reino, aunque los retrasos experimentados en la obra obligarían a constituir una escuadra provisional con barcos embargados mientras los malos resultados del asiento impulsarían la renegociación del acuerdo sobre la escuadra. Esta se hizo en un doble sentido, al comprometerse las ciudades gallegas a construir una flota de mayores dimensiones de la prevista (8

⁴⁰ El sistema se inició en 1617 al comprometerse la provincia de Vizcaya a construir una escuadra propia formada por 8 buques, iniciativa emulada posteriormente por Guipúzcoa, las Cuatro Villas y Cataluña. Cfr. I.A.A. THOMPSON, *op. cit.* pp. 244-248.

⁴¹ Para un análisis en profundidad de los múltiples avatares que rodearon al proceso de construcción y puesta en marcha de la Escuadra de Galicia vid. M. C. SAAVEDRA VÁZQUEZ: "Las Juntas del Reino en la época de Olivares (1621-1643). III. La Escuadra de Galicia" en *Actas de las Juntas del Reino de Galicia*, Santiago de Compostela, 1995, vol. V, pp. 3-22.

⁴² En consonancia con este presupuesto, durante los meses previos al ofrecimiento del reino el gobernador gallego marqués de Cerralbo insistiría ante el rey en la necesidad de "poner media docena de baxeles en este reyno" para hacer frente a los ataques corsarios. AGS, GA, leg. 875, s.f.

barcos) y a servir al monarca con un donativo también mucho mayor (800.000 ducados). En contrapartida, la corona accedía a que el servicio fuera satisfecho mediante arbitrios gestionados por las ciudades a imagen de los millones, con las oportunidades que ello proporcionaba a las oligarquías urbanas.

El asiento definitivo sobre la Escuadra no se firmó hasta el 5 de abril de 1633 con una vigencia de seis años⁴³, y para el cumplimiento del mismo las Juntas del Reino concertarían un asiento con el secretario real Francisco de Quincoces, quien debía encargarse de la construcción de los barcos en los astilleros de Pasajes. Entretanto se recurrió al arrendamiento de cuatro buques para constituir una escuadra provisional que se iba a incorporar a la armada real en la expedición a Flandes del marqués de Fuentes en 1636 y a la de D.Lope de Hoces del año siguiente, además de participar en la batalla de Guetaria de 1638, en donde se perdieron dos de sus barcos. Tal circunstancia, sumada a la destrucción por parte de la armada francesa de los cuatro galeones que se estaban construyendo en Pasajes hizo que en 1639 las Juntas acordaran el fin de la escuadra insistiendo en el escasa rentabilidad del esfuerzo realizado⁴⁴. Y desde entonces las ciudades que ostentaban la representación del reino de Galicia se negarían a admitir cualquier posibilidad de contribuir al mantenimiento de una armada propia amparándose en la escasa efectividad, el elevado coste y las dificultades de organización que habían acompañado a la experiencia de la Escuadra.

3. LOS EFECTOS DE LAS ARMADAS

Como hemos indicado al comienzo de este trabajo, a la hora de hacer balance de lo que habría supuesto para Galicia su papel de centro de formación o lugar de escala de armadas reales o regionales resulta necesario un análisis en profundidad que excede con mucho los propósitos y el espacio disponible en este caso. De ahí que en las páginas siguientes nos limitemos a plantear una serie de cuestiones básicas que permitan situar al lector ante los grandes trazos del problema y el estado actual de nuestros conocimientos.

De entrada, en la documentación de la época las referencias más frecuentes se refieren a las negativas consecuencias que habría tenido para Galicia su nuevo papel estratégico y su contribución al esfuerzo naval de la monarquía. A este respecto buena parte de los testimonios conservados tienden a establecer una clara diferencia entre las armadas reales y las gallegas insistiendo en las condiciones más llevaderas de estas últimas. Así cuando el general de la Escuadra de Galicia informaba al rey sobre sus gestiones para la obtención de marineros y soldados podía afirmar

⁴³ Significativamente, en el se renunciaba al requisito de naturaleza para acceder a algunos cargos de oficiales, sobre todo a los de capitanes “porque se juzgaba que no había tantas personas naturales del Reino que tuviesen la suficiencia y partes que se requería”. AGS, CMC, 3 época, leg. 855, s. f.

⁴⁴ En el texto del acuerdo se señalaba que “asta oy no se ha conseguido el yntento para que la dicha esquadra se a fabricado que era para evadir la obstilidad y ynbaciones que los piratas haçen a los puertos de mar deste Reyno”, AJR, vol. IV, sesión 2/II/1639.

con orgullo que “los que en este reino se han levantado todos han sido voluntarios, que no he querido que esta escuadra que de tanta conveniencia ha de ser les comience a ser molesta en nada”⁴⁵.

Al margen de esta circunstancia que probablemente no pueda ser extrapolada a todos los aspectos que tenían que ver con la formación de una armada, el carácter episódico de la escuadra gallega aconseja abordar la cuestión de manera genérica, sin tomar en consideración la naturaleza de la flota en cada caso. De este modo podemos referirnos a media docena de cuestiones que merced a su aparición reiterada en los textos han servido para apuntalar esa imagen de los perniciosos efectos de las armadas.

El primer elemento a considerar se refiere al mayor riesgo de ataques enemigos. Aunque ya hemos subrayado que el corsarismo constituía un fenómeno recurrente en el litoral gallego, es verdad que las campañas corsarias de los años ochenta del siglo XVI iban a suponer un importante salto cualitativo con respecto a épocas anteriores. A este respecto el enfrentamiento hispano-inglés no sólo iba a provocar el incremento en la intensidad y volumen de los ataques de corsarios ingleses, sino también algunos cambios en sus objetivos, que ya no iban a ser pequeños enclaves desguarnecidos sino los principales puertos del reino. El asedio de Drake a La Coruña en 1589 constituiría el ejemplo más claro de esta nueva estrategia, estando directamente relacionado con la estancia previa de la Gran Armada en la ciudad y la llegada a su puerto de algunos de los barcos supervivientes de la Empresa de Inglaterra.

En la década siguiente a los corsarios ingleses iban a unirse las armadas holandesas, siendo nuevamente La Coruña el objeto de un gran ataque mediante una flota dirigida por los almirantes Peter van der Goes y Jan Gerbrandtsen en 1599. Aunque en 1607 el asalto de siete navíos holandeses a Vigo hizo temer una nueva ofensiva sobre Galicia, la firma de la tregua con Holanda en 1609 supuso el retorno a la situación habitual, de modo que quienes ponían su punto de mira en los pequeños puertos gallegos o en los mercantes que transitaban frente a sus costas eran navíos aislados en busca de un rápido botín. Cierta es que dicha situación no iba a mantenerse durante mucho tiempo y a ella siguió un espectacular avance de la piratería turca que culminaría en el ataque a Vigo de 1617 y el posterior incendio de Cangas.

En todo caso, estos asaltos de turcos y corsarios aislados respondían a la lógica de un territorio escaso de defensas y en el que el corsarismo constituía una amenaza habitual, de ahí que hayamos de esperar a la década de los treinta, tras la reactivación de la actividad naval en el frente norteño, para asistir a un ataque a gran escala sobre los puertos gallegos. Nuevamente fue el puerto de La Coruña el que recibió la visita de una flota extranjera, en este caso la del arzobispo de Burdeos en junio de 1639, cuando en la ciudad se estaban haciendo intensos preparativos para la formación de la armada de Oquendo.

A la evidencia de que la participación de Galicia en las grandes empresas navales de la monarquía podía dar lugar a represalias del enemigo se sumaban otros factores para alimentar la hostilidad de la población ante los preparativos de las

⁴⁵ AGS, GA, leg. 1144, s.f.

armadas. Entre ellos el recurso a los embargos de alimentos y pertrechos constituía uno de los más importantes, en consonancia con su carácter generalizado y su persistencia en el tiempo. En consecuencia, a cada campaña de requisita solían acompañar las peticiones de las autoridades locales solicitando el alzamiento de los embargos⁴⁶. Los excesos cometidos por los comisarios encargados de la recogida de los productos y el retraso en el pago de lo requisado eran otros de los argumentos presentes en la documentación⁴⁷, y de ahí la insistencia de las Juntas del Reino en que fueran las justicias ordinarias las encargadas de efectuar los embargos.

Tal es así que los dos procuradores enviados a Madrid en 1599 por las Juntas para negociar la concesión del voto en Cortes a Galicia ya incluían dicha medida entre sus peticiones⁴⁸, demanda que iba a reproducirse en 1608 junto a la solicitud del pronto pago de los bastimentos tomados para la armada. Todavía en 1629, con motivo de la renegociación del asiento de la Escuadra y la concesión al monarca del servicio de 800.000 ducados, las ciudades gallegas seguían pidiendo lo mismo. Sin embargo, sus solicitudes no encontraron una respuesta satisfactoria en ese tiempo y el cambio del procedimiento tradicional de recogida de alimentos a cargo de la administración por la encomienda de la tarea a un asentista en 1636 tampoco iba a servir para mejorar las cosas.

A los perjuicios derivados de estas prácticas se unían otros factores para convertir la presencia de armadas en un acontecimiento contemplado con recelo por los naturales del reino. La necesidad de proporcionar marineros y soldados para completar las tripulaciones de los barcos constituía una de las experiencias más temidas a estos efectos y solía solventarse merced a la realización de levas forzosas que se acompañaban de reiteradas peticiones de exención por parte de las ciudades y del obstruccionismo de las justicias locales⁴⁹. Aunque carecemos de estimaciones precisas acerca del número de gallegos embarcados en las armadas reales durante este periodo, las contabilidades del pagador de la gente de guerra de Galicia certifican la importancia que habría alcanzado la región como centro de aprovisionamiento de soldados en la década de 1630⁵⁰. Y de ahí también el conflicto surgido a comienzos de la década siguiente entre las Juntas del Reino y el gobernador marqués de Valparaíso a cuenta de las levas.

⁴⁶ En algunos casos estas peticiones podían obtener una respuesta positiva del monarca, como iba a ocurrir en 1580, al ordenar que el embargo sólo afectara a los poseedores de grandes cantidades de cereal. Codoin, vol. 50, pp. 389-390. Sin embargo, la mayoría de las veces era necesario mantenerlo ante la evidencia de su necesidad, como ocurriría en 1588 a raíz de la estancia de la Gran Armada. AGS, GA, leg. 219, f. 143.

⁴⁷ A título de ejemplo, en 1590 los excesos cometidos por algunos comisarios encargados de la recogida de vino, tocino y recuas darían lugar a una investigación por parte del proveedor general de la armada Bernabé de Pedroso. AGS, GA, leg. 285, f. 177.

⁴⁸ E. FERNÁNDEZ-VILLAMIL: *Juntas del Reino de Galicia. Historia de su nacimiento, actuación y extensión*, Madrid, 1962, Tomo I, pp. 21-23.

⁴⁹ Así con ocasión de la leva de marineros efectuada en 1591 para la armada que desde el puerto de Ferrol debía dirigirse a la isla Tercera eran las justicias locales las que advertían a los vecinos de la próxima llegada de los capitanes reclutadores "para que se ausentasen y escondiesen como lo an hecho". AGS, GA, leg. 321, f. 114.

⁵⁰ Aunque en 1631 ya se levantaron 32 compañías de soldados para trasladarse a Flandes, las levas alcanzarían su culmen en el periodo 1637/39, cuando hubieron de destinarse al pago de las mismas un total de 505.468 ducados. AGS, CMC, 3 época, leg. 645.

Además de reunir nuevos hombres para embarcar en los navíos atracados en los puertos, las autoridades locales debían enfrentarse a los problemas derivados de los alojamientos⁵¹, las demandas de socorros para las tropas y la necesidad de atender a los enfermos y heridos que se encontraban en los buques. Tanto la estancia en Galicia de grandes flotas como el mantenimiento de una actividad naval continuada venían a poner a prueba los recursos de las localidades afectadas, de modo que se haría habitual el reparto de los contingentes de infantería entre varias poblaciones⁵² y las peticiones de préstamos a los concejos, práctica esta última generadora de una enorme conflictividad de la que se hacen amplio eco las actas municipales y las Actas de las Juntas del Reino de Galicia⁵³.

Paralelamente a esta presión sobre las haciendas locales, el acuerdo sobre la Escuadra sería responsable de un incremento de la carga fiscal en la región y del trasvase al reino de una parte de los gastos militares de Galicia. Bien entendido que en aquellos momentos en que dicha contribución fue mayor (bienio 1624-1625), no llegaría a suponer más del 25% de los ingresos del pagador gallego⁵⁴. En todo caso, la sucesiva concesión a la monarquía de donativos particulares por parte de las Juntas acabaría provocando un aumento de la carga impositiva que a la altura de 1640 venía a suponer un total de 330.000 ducados anuales, una cantidad juzgada por el profesor Eiras Roel como “difícil de soportar”⁵⁵.

A este inventario de problemas y perjuicios derivados de la formación de armadas en Galicia cabría contraponer algunos otros factores que permiten contemplar el asunto desde perspectivas mucho más favorables. En este sentido su capacidad para servir como elemento de incentivación económica parece fuera de toda duda, aunque resulte bastante más difícil evaluar ese impacto. Dado que en anteriores trabajos ya hemos intentado analizar esta problemática en términos globales utilizando como punto de partida el ejemplo coruñés⁵⁶, en este caso trataremos de acercarnos a

⁵¹ En el caso coruñés a las dificultades surgidas habitualmente para alojar a la infantería del presidio había que añadir las derivadas de la estancia de unidades de la armada. Así en 1602 la llegada de las tropas de D. Juan del Águila desde Kinsale agravaría tanto el problema del alojamiento que el concejo se declaraba incapaz de ofrecer una vivienda al corregidor porque “con la mucha gente de guerra que en esta ciudad reside de la real armada están ocupadas todas las casas de la dicha ciudad”. Archivo Municipal de A Coruña (AMC), Libros de actas, sesión 1/VII/1602.

⁵² Así por ejemplo en 1589 los 1.000 infantes castellanos y portugueses que habían llegado a la región en los barcos supervivientes de la Gran Armada serían distribuidos entre un total de 9 puertos (Coruña, Betanzos, Muros, Redondela, Vigo, Bayona, Ribadeo, Ferrol y Puentevedume). AGS, GA, leg. 236, f. 114.

⁵³ AJR, vols. III y IV.

⁵⁴ M.C. SAAVEDRA VÁZQUEZ: “La financiación de la actividad militar en Galicia y sus repercusiones fiscales durante la primera mitad del siglo XVII” en J. ARANDA PÉREZ (Coord.), *La Declinación de la Monarquía Hispánica en el siglo XVII*, Cuenca, 2004, pp. 433-450.

⁵⁵ A los 100.000 ducados concedidos en 1621 para construir la Escuadra y a los 800.000 renegociados en 1629 habría que añadir otros 80.000 ducados destinados a la misma en 1635 y 20.000 ducados más en 1636, parte de los cuales eran para la flota y otra parte para fortificación. Cfr. A. EIRAS ROEL: “Las Juntas del Reino de Galicia en 1640-41” en Introducción al volumen IV de las *Actas de las Juntas del Reino de Galicia*, Santiago de Compostela, 1994, p. 15.

⁵⁶ M. C. SAAVEDRA VÁZQUEZ: *Galicia en el camino... op. cit.* p. 199 y ss. y “Política imperial y elites locales: las transformaciones del concejo coruñés en los siglos XVI y XVII” en P. FERNÁNDEZ ALBALADEJO (Ed.): *Monarquía, Imperio y Pueblos en la España Moderna*, Alicante, 1997, pp. 279-288.

la cuestión desde una perspectiva nueva. Se trata de verificar quiénes eran los principales beneficiarios de la estancia de las armadas tomando como elemento de referencia lo acontecido con ocasión de la internada de la Armada del Mar Océano en la Coruña en el año 1608. La elección de la misma se ha hecho atendiendo fundamentalmente a razones de carácter documental, al disponer de una contabilidad bastante completa y pormenorizada, lo que obliga a efectuar algunas precisiones importantes sobre la entidad de la flota española en ese momento.

Como es bien sabido, el reinado de Felipe III supuso un importante descenso de la actividad naval peninsular con el consiguiente declive de la armada hispánica, sobre todo tras la firma de la tregua con los holandeses. Así, de los 40 a 60 buques que por término medio componían la flota metropolitana en tiempos de Felipe II se habría pasado a 20 en 1608 y a 17 en los años inmediatamente posteriores. En la misma medida también se redujo el presupuesto anual para la marina, que habría quedado por debajo de los 350.000 ducados anuales⁵⁷. Por lo que se refiere a la armada que aportó a La Coruña en 1608, estaba formada por un total de 16 unidades, entre las que figuran varias embarcaciones auxiliares⁵⁸. Dicho esto resulta evidente que los resultados obtenidos del análisis de su estancia no son extrapolables al conjunto de las armadas a las que contribuyó Galicia entre 1580 y 1640, sobre todo por lo que se refiere a las de mayores dimensiones, como la Gran Armada o la flota de Oquendo. Bien entendido también que el reconocimiento de tal circunstancia no significa negar utilidad al estudio, especialmente si tomamos en consideración la escasez de investigaciones al respecto.

Por lo que se refiere al caso gallego, en anteriores trabajos ya habíamos señalado el escaso peso de los grandes asentistas en la provisión del ejército y las armadas, su mayoritaria condición foránea y su aparición en aquellos momentos en que se registraba mayor actividad naval en el reino (décadas de 1590 y 1630). Así sabemos que para la flota que se había de formar con los restos de la Gran Armada el gobernador marqués de Cerralbo había firmado un asiento con el mercader flamenco Guillermo Bodenan por el que éste se comprometía a proporcionar alquitrán, brea, jarcia, hilo de velas, estopa, queso de Flandes y de Holanda para provisión de la Real Armada “puestos en los puertos que se señalaren desde el cavo de Fisterra a San Sebastián”. El asiento estaba valorado en más de 15 millones de maravedíes realizándose con el compromiso de adelantar 2.000 ducados y consignar el resto sobre las tercias y alcabalas de Galicia del año 1589⁵⁹. También en septiembre de 1590 el proveedor general de la armada, Bernabé de Pedroso, estaba negociando un asiento para proporcionar vestidos a los hombres de la flota de Bazán con dos mercaderes de Santiago, aunque desconocemos los términos del mismo y si llegó a hacerse efectivo⁶⁰.

⁵⁷ I.A.A. THOMPSON: *op.cit.*, pp. 238-239.

⁵⁸ En concreto aparecen contabilizados 7 galeones, 5 urcas, 1 carabela, 1 galeoncete, 1 navío y 1 canoa. AGS, CMC, 3 época, leg. 654, s.f.

⁵⁹ AGS, GA, leg. 247, f. 97.

⁶⁰ AGS, GA, leg. 288, f. 91.

Sin embargo, fue en los años treinta cuando el sistema de asientos iba a cobrar mayor fuerza, en consonancia con la política auspiciada desde la corte y la llegada a Galicia de una serie de personajes con importantes intereses en los negocios de la guerra. Tanto es así que en julio de 1634 las Juntas del Reino y el secretario real Francisco de Quincoces, en representación de su hermano Juan de Quincoces, comisario de muestras de la Armada del Mar Océano, firmaban un asiento por el que éste se comprometía al aprovisionamiento en víveres y gente de mar de la Escuadra de Galicia⁶¹. Al año siguiente era el mismo Francisco quien acordaba un nuevo asiento con el reino, esta vez para la construcción de los barcos que habían de componer la Escuadra, estipulándose que fabricaría 7 galeones y 1 patache a razón de 30 ducados por tonelada y con plazo de entrega del 10 de abril de 1636.

La actividad de Francisco de Quincoces en este terreno no iba a limitarse a los acuerdos sobre la armada gallega, puesto que en 1636 también iba a firmar dos asientos con la corona para el abastecimiento de la Armada del Mar Océano y un tercero el 15 de diciembre de 1637 por el que se comprometía a proporcionar bizcocho, vino, despensa, menestra, aceite y vinagre a los barcos de D.Lope de Hoces⁶². El mismo Quincoces iba a actuar como asentista de la armada de Oquendo, si bien no sería el único en participar del negocio. Así el 11 de octubre de 1639 se firmaba un asiento con dos portugueses residentes en Galicia, Tomás Ventura y Miguel Donís, por el que acordaban proveer a la armada con 1.000.000 de raciones desde noviembre de 1639 a marzo de 1640 en previsión de su retorno a La Coruña⁶³.

Al margen de lo acontecido en los años treinta en que el sistema de asientos se generaliza y de los acuerdos puntuales de épocas anteriores, las labores de aprovisionamiento de las armadas y reparación de sus barcos solían efectuarse bajo la coordinación del gobernador gallego contando con el concurso de los oficiales de la administración militar establecidos en el reino y del propio personal de las flotas. En consecuencia, los principales beneficiarios del esfuerzo abastecedor y organizativo iban a ser los comerciantes locales, algunos mercaderes extranjeros, pero también numerosos artesanos e integrantes de la administración local, sobre todo en el caso de las primeras armadas. Así para la provisión de la armada de D.Pedro de Valdés en 1580 el principal tenedor de bastimentos iba a ser el receptor del alfolí de la sal de La Coruña, Andrés de Nebreda. Como depositarios de diversos productos y encargados de todo tipo de gestiones aparecían igualmente importantes personajes ligados al gobierno municipal coruñés, como los regidores Juan Labora, Álvaro de Lea o Alonso Gómez Manríquez, el escribano de concejo Gonzalo Becerra, el mayor-domo de propios Miguel Rodríguez o el procurador general Alonso de Escobar⁶⁴.

⁶¹ El asiento se firmaba por un periodo de 6 años estipulándose que la flota debía estar lista el 1 de mayo de 1635 y que durante su tiempo de vigencia el reino le cedía el arrendamiento de los arbitrios establecidos para la constitución de la Escuadra hasta un total de 36.000 ducados anuales.

⁶² AGS, CMC, 3 época, leg. 3041, núm. 11.

⁶³ Significativamente, en diciembre iban a dirigirse a la Junta de Armadas solicitando ser excusados de su cumplimiento para concertar otro que tomara en consideración el incremento de precios experimentado en Galicia. AGS, GA, leg. 3173, s.f.

⁶⁴ AGS, CMC, 2 época, leg. 851, s.f.

Partiendo de estos antecedentes los datos relativos a la armada de 1608 pueden resultar especialmente útiles para perfilar la evolución experimentada en el reino por las labores de apoyo a las flotas y los posibles cambios de sus protagonistas. Con el propósito de verificar tales extremos hemos procedido al vaciado íntegro de la partida destinada a la armada real incluida en la data del pagador de la gente de guerra de Galicia correspondiente al periodo 1606/1610⁶⁵. En ella aparecen contabilizados un total de 314.116 reales desglosados en 293 partidas menores que fueron satisfechas entre abril de 1609 y enero del año siguiente.

A la vista de estas cifras el primer elemento de comentario pasa por la evidencia de que las tareas a realizar en el territorio se efectuaban de forma singularmente dispersa. A mayor abundamiento, la fuerte oscilación existente entre unas cifras y otras, con un mínimo de 3 reales satisfechos a un carretero por un carro de leña y un máximo de 29.640 reales pagados al mercader Felipe de Rabaneda por el abastecimiento de vino, pescado, queso y sal, vienen a poner de manifiesto la gran diversificación de los trabajos realizados y el carácter heterogéneo de los proveedores de bienes y servicios.

En este sentido resulta especialmente interesante el desglose de los distintos tipos de partidas, y así nos encontramos que sólo hay 5 superiores a los 10.000 reales, mientras son 229 las inferiores a 1.000 reales. A mayor abundamiento, más de la mitad del total corresponde a cantidades que están por debajo de los 100 reales, lo que vendría a poner de manifiesto con toda su crudeza las limitaciones de la economía local y la complejidad de las tareas a realizar en el reino.

Por lo que se refiere a la identidad de abastecedores y trabajadores, tras una lectura pormenorizada de la contabilidad hemos podido identificar nominalmente a 196 personas distintas, además de localizar 46 partidas satisfechas de modo colectivo: a barqueros, carreteros, peones, etc.. Ahondando más en la cuestión, de los 196 individuos conocidos por su nombre y apellidos, menos de la mitad especifican su lugar de origen (75 personas), pero quienes lo hacen se identifican mayoritariamente como coruñeses (46 individuos, el 61,33% de los que indican vecindad), seguidos a gran distancia por los procedentes de otros puntos de Galicia (19 personas, el 25,33%) y por los extranjeros (9 personas, el 12%), mientras que tan solo 1 procedería del resto de España. Considerando que existen otras 121 personas de origen desconocido que representan algo más del 60% del total de la muestra parece bastante arriesgado sacar conclusiones al respecto, pero aun así ese predominio de los coruñeses a la hora de prestar servicio a la armada real se muestra plenamente concordante con los datos hasta ahora barajados sobre las armadas de tiempos de Felipe II.

Si descendemos a analizar la profesión de los registrados en la data del pagador dicho extremo parece confirmarse una vez más, en tanto que la mayor parte de los citados lo son en calidad de artesanos (el 22% del total de 97 individuos que señalan una dedicación profesional), mientras que el segundo lugar lo ocupan los

⁶⁵ “Maravedís pagados para cosas para provisión de la armada, algunas medicinas y cosas para el hospital y materiales para la fábrica de dos galeones en Santa María de Oza”. AGS, CMC, 3 época, leg. 654, s.f.

mercaderes (19%) y el tercero barqueros y carreteros (13%). Significativamente, también aparecen 6 militares (6%) y una escasa representación de miembros de la oligarquía local (2 rigidores) y de oficiales de la Real Audiencia (1%).

Ahora bien, al considerar la profesión de manera aislada estamos contribuyendo a desvirtuar la realidad, en tanto que los mercaderes son los receptores de las partidas mayores y artesanos o barqueros han de conformarse con pequeños pagos distribuidos entre gran número de personas. A este respecto conviene subrayar que casi la mitad del dinero destinado a la armada de 1608, en concreto el 45,47%, se lo repartieron 7 personas, de ellos 5 mercaderes coruñeses, un vecino de Redondela y un mercader inglés. Más aun, esos cinco comerciantes locales iban a recibir un total de 132.252 reales, el 42,10% de todo el gasto, y sólo 3 de ellos acapararían el 37,65% del mismo. Así Felipe de Rabaneda con 67.690 reales, Gabriel Rodríguez con 33.217 reales y el irlandés avecindado en La Coruña, Roberto Comoforte, con 17.366 reales aparecen claramente destacados como los grandes proveedores de la armada.

En consonancia con estos datos resulta muy interesante descender a los motivos que provocaron el pago en cada caso, y así nos encontramos que de las 293 partidas contabilizadas más del 80% corresponden al pago de víveres o pertrechos navales y sólo 53 lo son por la realización de trabajos, de ellas 29 relativas al transporte de mercancías entre unas localidades y otras. Bien entendido que el abastecimiento alimenticio, sin ser el capítulo más numeroso (65 partidas del total) sí era el generador de mayores ingresos, sobre todo en el caso de la provisión de vino.

A la vista de lo dicho hasta este momento cabría concluir que la estancia de la flota en La Coruña habría favorecido la obtención de ingresos adicionales a un buen número de personas, aunque los grandes beneficiarios de la misma fueron los mercaderes con capacidad para garantizar el sustento de las tripulaciones. De este modo parece apuntalarse la idea de que la continuidad en el esfuerzo abastecedor había provocado una creciente “profesionalización” del mismo, haciéndolo menos dependiente de las compras directas por parte de la administración a labradores o pequeños comerciantes. Ahora bien, conviene considerar igualmente que la armada de 1608 era de pequeñas dimensiones y que en los años inmediatamente posteriores la actividad naval en la región iba a experimentar un claro declive. Y ello permitiría explicar el porqué la estancia de las armadas en Galicia fue incapaz de generar una comunidad mercantil lo suficientemente poderosa para dar el salto a los asientos en la década de los treinta. Evidentemente, las implicaciones de esta afirmación exigen de nuevas investigaciones que permitan conocer lo acontecido en otros momentos y ámbitos territoriales, una tarea que esperamos abordar en el futuro para añadir nuevas páginas al análisis bosquejado en este trabajo.