

LA DIMENSIÓN MARÍTIMA DE LA EMPRESA DE PORTUGAL. LIMITACIÓN DE RECURSOS Y ESTRATEGIA NAVAL EN EL DECLIVE DE LA MONARQUÍA HISPÁNICA (1640-1668)

Rafael VALLADARES
Doctor en Historia Moderna

Introducción

El 1 de diciembre de 1640, después de una tormentosa década de revueltas y malestar social, Portugal se sublevó contra el Gobierno de Felipe IV e inició una larga lucha para obtener el reconocimiento de su separación del tronco de la Monarquía Hispánica, a la que pertenecía desde 1580 (1). La guerra emprendida entonces tardaría 27 años en finalizar, pues hasta el 13 de febrero de 1668 la Regencia de Carlos II no se avendría a firmar la Paz con Portugal y a reconocer a la nueva dinastía de Bragança.

Si este conflicto alcanzó una cronología tan prolongada se debió, sobre todo, a que los compromisos europeos de Madrid, por un lado, y la debilidad interna portuguesa, por otro, impidieron a ambos contendientes afrontar la guerra con carácter decisivo desde su comienzo. Madrid y Lisboa decidieron retrasar indefinidamente el duelo militar del que, sin otra alternativa, habría de seguirse o la reintegración de Portugal en el Imperio Hispánico o el triunfo de su separación.

El Gobierno de Felipe IV organizó su lucha contra Portugal valiéndose de cuatro instrumentos básicos: la guerra militar, terrestre y marítima, defensiva hasta 1657 y ofensiva desde este último año; el bloqueo económico, de inciertos resultados ante la negativa internacional (y de los propios súbditos de la Monarquía) a cumplirlo; la vía de la negociación política; y por último, la propaganda (2). El presente artículo se centra únicamente en mostrar uno de los aspectos menos conocidos de aquel largo conflicto, esto es, el esfuerzo naval que

(1) Sobre el Portugal de los Austrias, véase BOUZA ÁLVAREZ, F. J.: *Portugal en la Monarquía Hispánica. Felipe II, las Cortes de Tomar, y la génesis del Portugal Católico (1580-1640)* (2 tomos), Madrid, Universidad Complutense, 1987, y OLIVEIRA, A. de: *Poder e Oposição Política em Portugal no Período Filipino (1580-1640)*, Lisboa, Difel, 1991.

(2) Sobre ello, véase nuestro estudio *Guerra y Política, Felipe IV y la lucha por la Restauración de Portugal (1640-1668)*, Madrid, Universidad Complutense, 1991.

Felipe IV llevó a cabo contra la sublevación portuguesa y los efectos que se siguieron de ello, en medio de las más graves carencias financieras, materiales y psicológicas por las que la Monarquía Hispánica había atravesado hasta la fecha.

El límite de los recursos

Madrid se enfrentó a la sublevación portuguesa de 1640 en una penosa situación naval, derivada del desastre marítimo que había tenido lugar en aguas del Mar del Norte frente a los holandeses en octubre de 1639 (3). Así, teniendo en cuenta la importancia que tendrían las fuerzas marítimas en una empresa como la de reconquistar Portugal, país de litoral por excelencia, los comienzos no podían ofrecer peores augurios. Con todo, Madrid se enfrentó a la situación con relativo éxito, de tal manera que, tras enormes esfuerzos, la década de 1640 conoció una recuperación relativa de la Armada hispánica, tanto en aguas atlánticas como mediterráneas, si bien los años siguientes habrían de evidenciar la fragilidad de este rápido restablecimiento.

Entre la segunda mitad de 1640 y los años inmediatamente posteriores se adoptaron medidas de urgencia para superar aquella insostenible falta de Armada. Se ordenó la compra y alquiler de buques en aquellos países que los ofrecieran, como Francia o Dinamarca (4). En 1643 Felipe IV ordenaba que la Armada de Flandes, con base en Dunquerque, despachara 8 navíos para su integración en la del Mar Océano (5). También en este año, y tras arribar a Cádiz, se dismanteló la nunca bien pertrechada Armada de Barlovento, pasando su capitana a engrosar el grupo oceánico que se estaba reconstruyendo (6). También, como era tradicional, se recurrió a la temida confiscación de embarcaciones —sobre todo extranjeras— en los puertos peninsulares, las cuales al parecer no fueron debidamente indemnizadas (7).

El resultado, con reservas, fue una aceptable recuperación del poder naval de la Monarquía. En diciembre de 1641, la Armada del Mar Océano fondeada en Cádiz sumaba la respetable cifra de 53 unidades, con un tonelaje total de 28.500 toneladas y un tonelaje medio de 537 toneladas. Respecto a la tipología de los buques, los 27 galeones y las 22 urcas presentes suponían más del 90 por 100 de las unidades y el 97 por 100 del tonelaje absoluto de la formación, lo que indica la óptima adecuación de los navíos al medio atlántico en el que debían desenvolverse. Por último, casi el 75 por 100 de la flota se hallaba en

(3) Véase al respecto ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J.: *España, Flandes y el Mar del Norte. La última ofensiva europea de los Austrias madrileños (1618-1639)*, Barcelona, Planeta, 1975, pp. 454-464.

(4) Archivo General de Simancas, Sección Estado, legajo 2056, Felipe IV a Don Miguel de Salamanca y al Residente de Dinamarca, 7 de febrero de 1641.

(5) Archivo General de Simancas, Sección Estado, legajo 2058, Felipe IV a Don Francisco de Melo, 3 de diciembre de 1643.

(6) TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1981, pp. 50-51.

(7) Archivo General de Simancas, Sección Estado, legajo 2342, Consejo de Estado, 20 de abril de 1640; legajo 2347, Consejo de Estado, 25 de enero de 1646.

estado de operatividad, y sólo a la espera de ser carenadas durante el invierno, como era habitual. Tal era la Armada oceánica española a fines de 1641 (8).

Hay testimonios de los años posteriores que confirman esta recuperación naval de Madrid (9), y todo indica que el proceso culminó en torno a la crisis italiana de los años 1646-1648, coincidiendo con una de las fases más críticas de la rivalidad hispano-francesa en aguas del Mediterráneo, cuando la captura de los presidios toscanos de Porto Longone y Piombino (1646) y las sublevaciones de Nápoles y Sicilia (1647) pusieron en peligro la hegemonía filipina en la región, hasta entonces indiscutible (10). En este último año, las fuerzas navales de la Monarquía Hispánica contaban con 44 buques de la Armada oceánica, más 32 galeras de la Armada mediterránea lo que sumaba un total de 76 unidades, cifra portentosa que superaba los 60 buques que podía oponer Francia en aquel mismo año (11). Al mismo tiempo, la Paz de Münster de enero de 1648, había cerrado para siempre el frente de Holanda, rentabilizando más aún esta recuperación española en el mar.

Pero tan rápidamente como se lograba una Armada, ésta desaparecía. Los métodos empleados por Madrid durante la última década para reconstruir su fuerza naval, hacen suponer que ésta albergaba en su seno el germen de su propia destrucción: las compras impagadas, la transferencia de navíos y los secuestros arbitrarios eran modos capaces de permitir una inmediata recuperación de efectivos, pero no por mucho tiempo. Esta recuperación, que sólo fue relativa, se mostró suficiente para medirse con Francia en un Mediterráneo al fin y al cabo hispánico, pero, llegado el caso de tener que enfrentarse de nuevo a un poder atlántico, mostraría de inmediato sus graves limitaciones. Y esto fue lo que sucedió.

Fue, pues, a partir de la década de 1650 cuando la Armada española entró en su declive definitivo, siendo varios los factores que contribuyeron a ello. Sin duda, la escasez de fondos, el envejecimiento de unos buques cada vez más atrasados técnicamente frente a los navíos septentrionales y, por encima de todo, la guerra conjunta contra Francia e Inglaterra desde 1655, fueron circunstancias que se aunaron para formar un muro insalvable a la hora de intentar hacer frente a la situación. En el plano de los hechos, los últimos años de aquella década registraron una cadena de desastres difíciles de igualar: la toma de Jamaica en 1655 y el bloqueo de Cádiz en 1656-1657 a cargo de sendas armadas inglesas; la captura parcial del tesoro indiano en 1656 y la destrucción de parte

(8) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Tierra, legajo 1373, *Relación de los bajeles de la Armada de Mar Océano que se hallaban en la bahía de Cádiz*, 4 de diciembre de 1641. Para valorar estos datos, téngase en cuenta que la Armada española derrotada en 1639 frente a los holandeses sumaba unos 100 barcos y 36.000 toneladas. ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J.: *Op. Cit.*, p. 433.

(9) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Tierra, legajo 1424, Junta de Ejecución, 18 de abril de 1642.

(10) Sobre la presencia hispana en el Mediterráneo Occidental y el protagonismo ejercido por los presidios toscanos, véase ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J.: «Razón de Estado y Geoestrategia en la Política Italiana de Carlos II: Florencia y los Presidios, 1677-1681», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 173 (1976), pp. 297-358.

(11) Archivo General de Simancas, Sección Estado, legajo 2668, Junta de Armadas, 12 de marzo de 1647.

de la Flota de Nueva España; y la pérdida definitiva de la estratégica base de Dunquerque en 1658 constituyen, en fin, los escalones que jalonan el descenso vertiginoso del poder naval español en el siglo XVII (12). Ante esta situación, fueron varias las fórmulas ensayadas para frenar el derrumbe de la Armada oceánica.

En primer lugar, se reconoció la necesidad de volver a hacer uso de los denostados asientos de escuadras, es decir, del alquiler de navíos a particulares. En 1657, por ejemplo, comenzó a servir en la Armada la escuadra napolitana de don Andrés Dávalos, príncipe de Montesarcho, y ya en 1660 su aportación consistía en 7 buques que sumaban 3.217 toneladas (13). Dos años más tarde servía con 5 navíos y 2.500 toneladas, que costaban a la Hacienda Real más de 800.000 reales, cantidad rara vez satisfecha por Madrid a tiempo (14).

Otro asentista que apareció por estas fechas fue don Facundo Andrés Cabeza de Vaca, vinculado a la Armada desde 1655 como suministrador de pertrechos y capitales. Con seguridad, en 1663 tenía hecho asiento de varios navíos para la Armada, y en 1664 contribuía ya con siete buques (15). A fines de este mismo año se firmaba otro asiento naval con el armador genovés Hipólito Centurione, quien se comprometía a servir por tres años con otros siete navíos que sumarían 4.000 toneladas (16).

En segundo lugar, la compra de buques al contado fue otra de las fórmulas barajadas por aquellos años, pero la exigua liquidez de la Hacienda castellana supuso un freno considerable para estas iniciativas (17). En su lugar, parece que la compra de barcos por asiento —a plazos— tuvo más fortuna, pues la mayor flexibilidad de este sistema complacía sobremanera a una Hacienda asediada por las dificultades y los vencimientos inoportunos.

En 1663 don Pedro de Aguero, marqués de Valdecorzana, fabricaba cuatro galeones en los astilleros cántabros de Colindres y Guarnizo en virtud de un asiento firmado en aquel año (18). En 1665 el mismo don Pedro de Aguero y

(12) Sobre estos sucesos, véase el resumen que ofrece STRADLING, R. A.: *España y el declive de la estructura imperial española, 1580-1720*, Madrid, Cátedra, pp. 166-168.

(13) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3439, *Relación que ha dado el señor Príncipe de Montesarcho*, 15 de septiembre de 1660.

(14) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3465, Junta de Armadas, 2 de abril de 1664.

(15) Sobre su trayectoria como asentista, véase SANZ AYAN, C.: *Los banqueros de Carlos II*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1989, p. 423. Sobre su labor como asentista naval, Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3457, Junta de Armadas, 17 de agosto de 1664.

(16) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3465, Junta de Armadas, 23 de diciembre de 1664.

(17) En 1663 don José Pimentel escribía desde Copenhague proponiendo la *fábrica de Dinamarca* como excelente para la compra de buques en aquel Reino, lo que fue contestado negativamente por Madrid ante la falta de dinero. Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3457, Junta de Armadas, 16 de marzo de 1663.

(18) Sobre el asiento de don Pedro de Aguero, Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3457, Junta de Armadas, 31 de marzo de 1663. El «descubrimiento» de los astilleros de Guarnizo, a dos leguas de Santander, con rada segura y abundantes bosques que no pertenecían a ningún particular, se produjo en la década de 1580 cuando se preparaba la Gran Armada contra Inglaterra. Véase GOODMAN, D.: *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II*, Madrid, Alianza, 1990, p. 130.

su cuñado, el conde de la Vega, se encontraban terminando las obras de dos galeones más en los astilleros coruñeses de Muros (19).

Mucho más complicado se reveló el asiento firmado en 1663 con los banqueros italianos Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín, quienes, a cambio de hacerse con el codiciado «asiento de negros» —el permiso para importar esclavos africanos a las Indias españolas—, se comprometieron a construir para la Armada un total de diez buques en los astilleros de Cantabria, donde ya se encontraba el marqués de Valdecorzana trabajando para cumplir con su asiento respectivo. El conflicto no tardó en estallar: la competencia con los italianos —que disponían de más capital y, por tanto, atraían a la mano de obra local con unos salarios que el noble español no podía, o no quería pagar— derivó en el incumplimiento del asiento por parte de los banqueros Grillo y Lomelín para satisfacción de éstos y desesperación de Madrid (20).

En junio de 1664 ya no se hablaba de construir diez galeones —cifra inicial recogida en el asiento— ni tampoco cuatro —número fijado poco después de surgir los problemas—, sino tan sólo dos, y no en los astilleros de Cantabria, sino en Cataluña (21). En 1667, ninguno de estos dos únicos galeones se había llegado a terminar, y no parece que en los años siguientes se diera satisfacción al incumplido asiento de 1663 (22). La habilidad de los banqueros de la Corona para acaparar beneficios y zafarse de sus obligaciones podía llegar a cotas inimaginables.

Los problemas navales, sin embargo, no eran sólo cuestión de cifras o de dinero, sino también de actitudes. El comportamiento de los asentistas de escuadras, por ejemplo, dejaba mucho que desear a la hora de cumplir con sus compromisos. El problema tenía una doble raíz: bien se debía a la simple estafa del responsable, quien alegaba no alcanzarle el dinero librado por la Hacienda Real —lo que sucedió a menudo con el avisgado genovés Hipólito Centurione (23)—, bien era atribuible a los atrasos o impagos del Tesoro castellano (24), algunos realmente espectaculares (25).

(19) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3489, don Andrés Martínez de Lansagarreta a la Reina Regente, 12 de noviembre de 1665.

(20) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3457, Junta de Armadas, 31 de marzo de 1663. Véase también VEGA FRANCO, M.: *El tráfico de esclavos con América. (Asientos de Grillo y Lomelín, 1663-1674)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1984.

(21) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3465, Junta de Armadas, 1 y 30 de junio de 1664.

(22) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3492, don Blasco de Loyola a la Reina Regente, ¿septiembre? de 1667.

(23) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3492, Junta de Armadas, 20 de julio de 1667.

(24) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3492, Junta de Armadas, 20 de julio de 1667.

(25) Por ejemplo, en 1667 se calculaba que a don Pedro de Agüero se le debían 92.601 escudos por dos galeones que estaba construyendo. Al también armador Juan Roco, por tres bajeles nuevos y el aparejo de otros dos, se le adeudaban 169.245 escudos. Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3492, Junta de Armadas, 20 de julio de 1667.

Las soluciones a estos problemas no eran sencillas. Casi todo el mundo coincidía en que la mayor parte de la Armada debía correr por administración, esto es, a costa de la Hacienda Real y sin contratar los servicios particulares (26). Pero la realidad se imponía y obligaba a contratar servicios privados de alquiler. A medida que el incumplimiento del asentista desbordaba los límites de lo permisible, se intentaba volver a los antiguos preceptos y se buscaban los medios para prescindir de sus servicios (27). Sin embargo, sobre todo a partir de la década de 1660, nada fue fácil y así, era la propia Reina Regente, Doña Mariana, quien en 1667 reconocía que «mientras no se consiga tener navíos propios, no podremos dejar de valernos de las escuadras de asentistas» (28).

Los elevados gastos de mantenimiento de buques constituían otro doloroso *via crucis* para la Hacienda que se repetía cada año al terminar la temporada de navegación. En 1660 el presupuesto para carenar tres galeras y tres fragatas, que sumaban 3.050 toneladas, alcanzaba la cifra de 282.606 reales de plata (29). En 1667, la misma operación aplicada a 17 buques de 9.826 toneladas se calculaba en 1.282.670 reales de plata (30). El incremento aproximado por cada navío —en sólo siete años— había sido del 60 por 100 y del 40 por 100 por cada tonelada.

Cádiz, pues, la base atlántica española por excelencia, se había convertido en un puerto prohibitivo por los elevados precios de sus bastimentos y los altos salarios de su personal portuario. «El gran gasto que se hace en las carenas que se dan en Cádiz —se escribía en 1667— está ocasionado de la exorbitancia de los jornales de la maestranza y de lo crecido de los precios de los materiales, por los muchos aprestos que concurren en aquel puerto» (31). En consecuencia, durante la década de 1660 se puso en práctica un nuevo sistema para carenar los buques, consistente en dividirlos entre España e Italia con vistas a compartir sus gastos de mantenimiento. Durante el invierno de 1667-1668 el reparto afectó ya a los puertos de Flandes (32). Algo parecido a una Unión de

(26) Sobre este viejo debate en tiempos de Felipe II y su sucesor, véase THOMPSON, I. A. A.: *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, Crítica, 1981, pp. 314-335.

(27) El conde de Villaumbrosa propuso rescindir el contrato con Hipólito Centurione y dedicar estos recursos a «resucitar las escuadras provinciales que hubo por lo pasado en Cantabria, con que se conseguiría habilitar a los españoles a las armas Marítimas». Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3492, Junta de Armadas, 20 de julio de 1667.

(28) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3492, Junta de Armadas, 20 de julio de 1667.

(29) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3439, *Relación del dinero que será menester*, Cádiz, 15 de febrero de 1660.

(30) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3493, Junta de Armadas, 16 de enero de 1667.

(31) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3492, Junta de Armadas, 20 de julio de 1667. Sobre el encarecimiento de los aprestos navales gaditanos en el siglo XVII, véase SERRANO MANGAS, F.: *Armadas y Flotas de la Plata (1620-1648)*, ¿Madrid?, Banco de España, 1989, pp. 89-90.

(32) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3492, Consultas del Consejo de Guerra, julio y agosto de 1667.

Armas marítimas al más puro estilo del conde duque de Olivares, llegaba con cuarenta años de retraso.

Las carencias de personal especializado —crónicas, por estas fechas, en la historia de la Marina Hispánica—, fueron otro escollo preocupante durante la Empresa de Portugal. Por ejemplo, en 1663 el duque de Alburquerque informaba que «en la Capitana Real y demás fragatas del Mar Océano hay gran falta de pilotos de las experiencias que conviene, y, en particular, noticiosos de las costas y puertos de Portugal», por lo que se esperaba reclutar algunos pilotos expertos entre los corsarios que operaban en Guipúzcoa (33).

La práctica de la guerra

Problemas a un lado, la dimensión naval del conflicto portugués fue aumentando a medida que desde 1660 Madrid consideró enteramente posible la reconquista de Portugal. Causa asombro la lectura de los proyectos que el Consejo de Guerra elaboró en Madrid para lograr la Restauración de los Austrias en Lisboa. Así, hasta el mismo desenlace de la guerra, los documentos reflejan una voluntad firme dirigida a la búsqueda de recursos hasta lo imposible con la mira puesta en formar una gran Armada y un Ejército poderoso que aplastara la sublevación y devolviera Portugal a la Corona de Felipe IV. Tal vez fuera en los diferentes planes de Armada elaborados durante estos años donde mejor se recoja lo expuesto.

Entre 1660 y 1668 se realizaron (sobre el papel) varios proyectos de formaciones navales para invadir Portugal, de los que conocemos los elaborados para las campañas de 1664, 1665 y la *non nata* de 1668.

A mediados de 1663 se estimaba que la Armada del año siguiente se compondría de 38 navíos y 21.550 toneladas. El coste estimado ascendía a 1.854.566 reales (34). En abril de 1664 el Consejo de Guerra discutía sus proyectos navales «para la conquista de Portugal» en 1665, para lo cual se aprobó nuevamente una formación compuesta por 38 navíos con un gasto de 1.650.000 reales. Con este fin, se exigiría la colaboración de todas las fuerzas navales de la Monarquía: se enviarían galeras desde Nápoles, Sicilia y Cerdeña; se ultimaría la fábrica de los galeones ya comenzados en los astilleros de Galicia, Cantabria, País Vasco y Cataluña; y se traerían urcas y galeones de las bases flamencas (35). En el verano de 1667, se pensaba que la Armada de 1668 debía constar de 40 unidades y 18.946 toneladas, lo que supondría una inversión astronómica de más de 18.000.000 de inexistentes reales, consecuencia del deplorable estado en que se encontraban los buques, de los precios alcanzados por los bastimentos y, sobre todo, del desquiciamiento

(33) *British Library* (Londres), Colección *Additional*, Manuscrito 28.443, fol. 154, Felipe IV al virrey de Navarra, 20 de abril de 1663.

(34) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3457, Junta de Armadas, 4 de septiembre de 1663.

(35) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3465, Consejo de Guerra, 21 de abril de 1664.

monetario presente en Castilla, donde la moneda de vellón había terminado por desplazar a la plata, elevando los precios (36).

Obviamente, cuando se presentaban semejantes planes ante Felipe IV era a sabiendas de la imposibilidad de su cumplimiento, sin embargo, ésta era la manera de comenzar las negociaciones con el siempre roñoso Consejo de Hacienda. El rutinario forcejeo entre las autoridades militares —presionando al alza— y las financieras —replicando a la baja— es lo único que permite encontrar una explicación lógica a este desbordamiento de la fantasía naval y presupuestaria del Consejo de Guerra. Así, el proyecto para 1665 pasó de los 30 navíos iniciales a contar sólo con 16 (37). Y el de 1667, que hablaba de 40 buques para el verano siguiente, únicamente disponía de 18 navíos que sumaban 10.346 toneladas (38). No es extraño que la paz con Portugal llegara a principios de 1668.

A la luz de los efectivos de que dispuso la Monarquía en los últimos años de guerra cuesta creer que no se llegase antes a esta conclusión. Entre 1662 y 1667 la Armada oceánica española contó con las siguientes unidades (39):

1662	19
1663	16
1664	16
1665	19
1666	17
1667	18

Así, el promedio de buques operativos fue de 17 en cada temporada —de marzo a septiembre—, sumando esta formación alrededor de 10.000 toneladas. Más concretamente, la última Armada que operó contra Portugal —la de 1667—estaba compuesta por los 18 navíos ya señalados, que alcanzaban 10.346 toneladas. De éstos, 12 pertenecían a la Corona, con 7.146 toneladas (el 70 por 100 del tonelaje total), y 6 a los asentistas, con 3.200 toneladas (el 30 por 100 restante) (40). Irónicamente, en el último tercio del siglo xvii la Marina hispana lograba alcanzar la preponderancia de los navíos de administración de épocas muy anteriores.

(36) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3492, Junta de Armadas, 16 de julio de 1667.

(37) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3465, Junta de Armadas, 30 de septiembre de 1664.

(38) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3492, Junta de Armadas, 20 de julio de 1667.

(39) Los datos se han obtenido, para 1662, de FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada Española*, Madrid, Museo Naval, 1972-1973 (9 volúmenes; reedición de la obra original publicada entre 1895-1903), vol. V, pp. 50-51; para 1663, Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3457, Junta de Armadas, 8 de mayo de 1663; para 1664, *Ídem*, legajo 3457, Junta de Armadas, 17 de agosto de 1664; para 1665, *Ídem*, legajo 3465, Junta de Armadas, 12 de julio de 1665; para 1666, *Ídem*, legajo 3489, *Relación de Juan Bautista Moreto a Su Majestad*, 6 de mayo de 1666; para 1667, *Ídem*, legajo 3492, *Lorenzo Andrés García a Su Majestad*, 24 de agosto de 1667.

(40) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3492, Junta de Armadas, 30 de agosto de 1667.

Maniobrar, por tanto, con semejante escasez de Armada, limitaba las operaciones navales a las de una simple guerra defensiva, y desde 1640 sólo se dio orden de presentar batalla al enemigo cuando la Flota de las Indias se consideró en peligro, lo que fue una constante desde la pérdida del litoral portugués en aquella fecha (41).

Fue al final del conflicto cuando se pretendió ceder un mayor protagonismo a la fuerza oceánica, en un intento tan desesperado como ineficaz de someter a los portugueses.

El ideal estratégico de Madrid en aquella guerra, inspirado siempre en la triunfal invasión llevada a cabo por el duque de Alba en 1580, consistía en un ataque conjunto por tierra y mar contra Lisboa (42). Hasta los años 1660 no pudo ponerse en práctica, debido a los compromisos europeos de la Monarquía.

En 1663, coincidiendo con la ofensiva terrestre de don Juan José de Austria desde Extremadura, se barajaron tres posibles actuaciones que encomendar a la Armada: la ocupación de algunos puertos en la estratégica costa del Algarve; escoltar la Flota del Tesoro que se esperaba de América; o emprender el ansiado bloqueo de la ría de Lisboa. Cuando se había decidido dar prioridad a este último punto, el retraso en la llegada de los galeones de Indias obligó a darles escolta dejando, una vez más, la capital portuguesa con sus puertas abiertas para abastecerse y comerciar (43). Para colmo de males, una tormenta a primeros de octubre cogió desprevenida a la Armada cuando ésta se hallaba próxima a Cádiz, causando graves daños a la ya débil formación (44). En diciembre se ordenó que las siete naves aún en condiciones se dirigieran a invernar en Galicia, con vistas a proteger Vigo y Bayona de un ataque portugués que se consideraba inminente (45).

En 1664 la Armada no operó. Mientras, la permanencia de los barcos en Galicia durante aquel último invierno había permitido descubrir una nueva táctica contra los portugueses consistente en la concentración del grueso de los navíos en la magnífica base de El Ferrol, con el fin de cubrir cuatro objetivos: la defensa del litoral gallego ante posibles ataques (se temía seriamente, ante una ofensiva angloportuguesa sobre Vigo); el bloqueo comercial de la costa portuguesa, desde Viana hasta Lisboa; impedir la llegada de los socorros extrajeros; y, por último, atacar la flota del Brasil cuando ésta arribase a su metrópoli.

(41) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3190, Junta de Armadas, 30 de septiembre de 1641.

(42) La preocupación del Gobierno portugués por la defensa de Lisboa fue una constante durante toda la guerra. Por este motivo se llevaron a cabo diversas obras de fortificación, litoral y terrestre. Véase SALAZAR BRAGA, J. E.: *Algumas questões que se prendem com dois fortes da margem norte do Tejo, O Forte de S. Bruno e o Nossa Senhora de Porto Salvo*, en *Segundo Congresso sobre Monumentos Militares Portugueses*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, pp. 160-166.

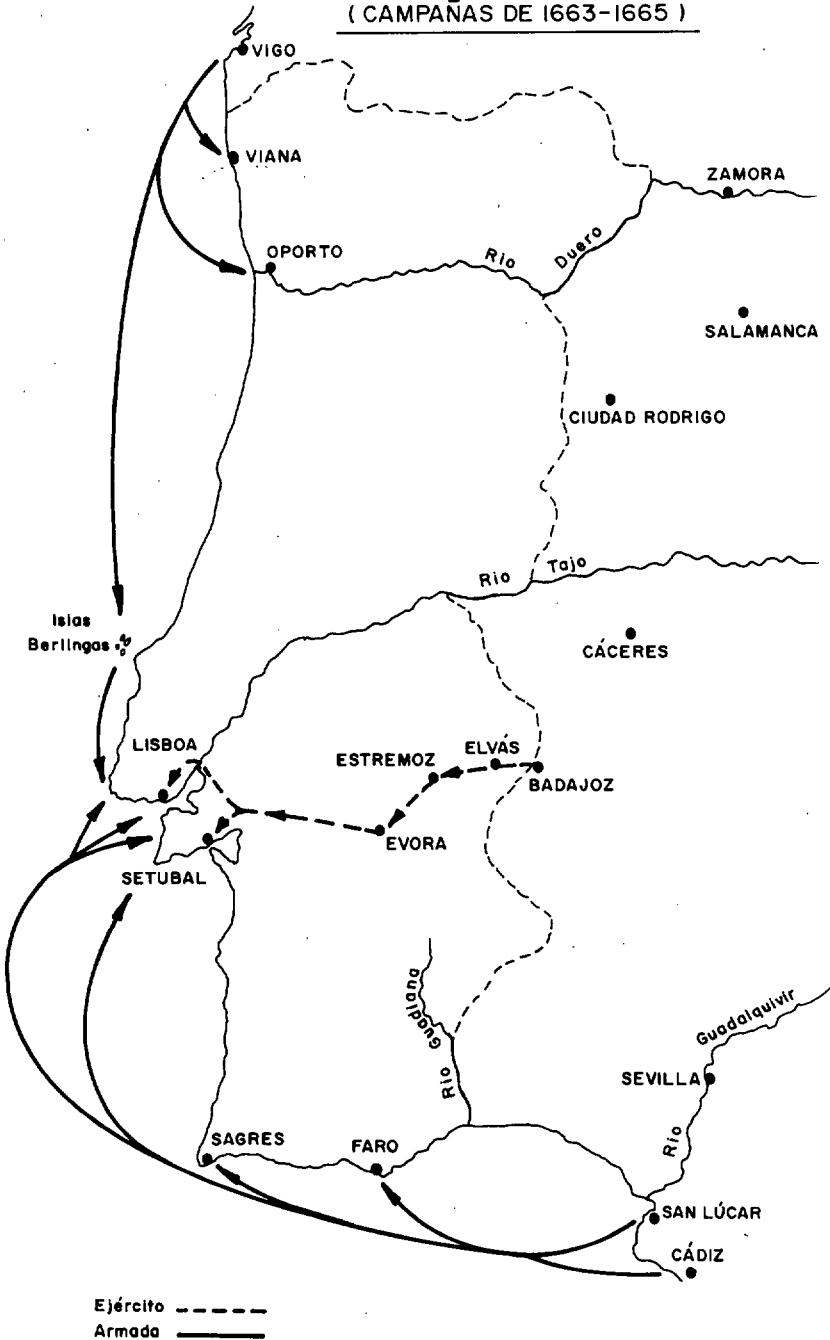
(43) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3457, Junta de Armadas, 8 de mayo y 7 de agosto de 1663.

(44) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Op. Cit.*, vol. V, pp. 52-55.

(45) Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3457, Junta de Armadas, 7 de diciembre de 1663.

PLAN DE ATAQUE CONTRA PORTUGAL

(CAMPAÑAS DE 1663-1665)



Los planes se redondeaban con otras iniciativas. Las galeras mediterráneas, «más aptas para entrar y salir de la ría de Lisboa», procederían a bloquear la capital rebelde, lo que provocaría la salida a combate abierto de la flota portuguesa, «para dar en manos de nuestra Armada» y destruirla. Se confiaba en que el cerco comercial de Lisboa provocaría «tanta confusión en aquel gran pueblo, que se puede esperar novedad en él antes de que llegue a verse atacado por tierra». En efecto: las tropas veteranas traídas desde Italia y Flandes partirían desde sus cuarteles en Extremadura y, en un desfile imparable, una vez tomadas las plazas de Elvás, Estremoz y Évora, darían el asalto definitivo a una Lisboa aterrorizada y hambrienta. Sería el fin de la rebelión de Portugal (46).

Este nuevo plan presentaba la originalidad de sustituir la base de Cádiz por la septentrional de El Ferrol. Suponía también el reconocimiento tardío de que la fulgurante conquista llevada a cabo en 1580 no podría repetirse con igual resultado casi un siglo después. En aquellas fechas tan lejanas, Felipe II no tenía necesidad de pensar en la intervención de unas fuerzas navales enemigas tan poderosas como las que existían en el reinado de su nieto, ni entonces el ataque a las flotas del Brasil —pulmón económico de la sublevación braganista— poseía el significado de ahora. Con todo, los nuevos planes de Felipe IV llegaban tarde y, sobre todo, excedían de la modesta capacidad de la Armada Católica. De nuevo con los pies en la tierra —casi literalmente—, las operaciones en el verano de 1665 se limitaron a recorrer las costas enemigas, con el único resultado de la destrucción del fuerte de las islas Berlingas y de un ataque al puerto algarviano de Sagres, que fue rechazado (47). Las intenciones por dejar patente la hostilidad de la Monarquía hacia los rebeldes portugueses no fueron capaces de superar la realidad.

Conclusión

El balance, cabe decir, de los esfuerzos navales de los Austrias a mediados del siglo XVII resulto negativo en su conjunto, aunque se lograran algunos éxitos parciales, como el freno a la expansión francesa en Italia durante la década de 1640.

(46) Todo el proyecto en Archivo General de Simancas, Sección Guerra Antigua, Parte de Mar, legajo 3465, Consejo de Guerra, 21 de abril de 1664.

(47) La destrucción del Fuerte de S. João, situado en el islote principal de este pequeño archipiélago, fue magnificada por la propaganda española de la época (se consideró «la primera batalla» ganada por la Armada del nuevo rey Carlos II), exagerándose el valor estratégico del enclave como punto de llegada para las flotas que, procedentes del Brasil, la India o Azores, se dirigían hacia Portugal. *Colección de documentos y manuscritos compilados por Fernández de Navarrete. Museo Naval de Madrid, Nendelh-Liechtenstein, Krans-Tomson organization Limited, 1971 (32 volúmenes; edición facsímil), vol. 7, fols. 262-262v, Relación diaria de lo sucedido al Señor Diego de Ybarra, 9 de julio de 1666.* Los ecos del asalto a las Berlingas llegaron incluso a Londres: *Archives Générales du Royaume* (Bruselas), Sección Embajada de España en La Haya, legajo 469, el conde de Molina a don Esteban de Gamarra, Londres, 13 de agosto de 1666.

A pesar de la rápida recuperación naval llevada a cabo en estos años, lo cierto es que aquella reactivación se logró a costa de comprar, confiscar y medio construir toda unidad flotante que caía en manos del Consejo de Guerra, cuando era posible y a veces también cuando no. De aquí al derrumbe definitivo del poder naval de Madrid sólo había un paso.

Esto permite afirmar —con datos que deben ser revalidados por futuras investigaciones— que la curva del poder marítimo hispano comenzó un acusado descenso inmediatamente después de este último resurgir de los años 40, verdadero canto del cisne de la Marina de guerra española del siglo XVII, y que la guerra contra Inglaterra entre 1655-1660 (conflicto esencialmente marítimo), jugó un papel estelar en este proceso de decadencia. Desde estas fechas en adelante se constata un estancamiento prolongado, más que una recesión continua, en el número de unidades de guerra, situación que, con ligeras variaciones, se mantendría hasta finalizado el siglo (48).

La causa motora de este declive fue la escasez de recursos financieros, técnicos y humanos en relación inversamente proporcional al aumento que experimentaban los de los enemigos. Así, a la reducción absoluta de los efectivos navales hispanos vino a sumarse su reducción relativa, pues a medida que Madrid disponía de menos buques que echar a la mar, las potencias europeas aumentaban abrumadoramente los suyos.

Entre 1650-1660 Inglaterra experimentó su revolución naval, construyendo —sólo en la mitad de esta década— 80 unidades, con lo que disponía, al final de la misma de 140, en unos años en que «no menos del 90 por 100 del gasto público se dirigía al Ejército y la Marina» (49). Entre 1660 y 1690, el número de barcos de la Armada inglesa paso de 173 a 323 (¡un incremento del 93 por 100!), y de tener 6.930 cañones pasó a disponer de 9.912. De estos 323 navíos, más de 100 estaban catalogados como buques de guerra de gran tonelaje, de los que la Marina holandesa disponía de más de 70 en 1672 (50). A su vez, Francia, cuya revolución naval se había iniciado en 1660, poseía veinte años más tarde 221 buques entre unidades atlánticas y mediterráneas (51). En el mejor de los casos, aceptando la cifra de 25 navíos como integrantes de la Armada oceánica hispana entre 1680-1690, por cada barco de guerra presentado por Madrid, Inglaterra opondría 13 y Francia 9. En 1692, por cada pieza artillera española existían 10 inglesas para responder.

Así parece coherente concluir que la incapacidad naval de la Monarquía hispánica supuso, desde el punto de vista de la fuerza, una de las causas indiscutibles que llevó al fracaso de la Empresa de Portugal, país de litoral por excelencia al que no faltó, precisamente, el apoyo marítimo de sus aliados. Ni

(48) En 1692-1693 la Armada del Mar Océano se componía de 21 navíos que sumaban 13.890 toneladas. ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J.: *Historia de una empresa siderúrgica española: los altos hornos de Liérganes y La Cavada, 1622-1834*, Santander, Diputación Provincial, 1974, p. 94.

(49) PARKER, G.: *La Revolución Militar. Las innovaciones militares y el apogeo de Occidente, 1500-1800*, Barcelona, Crítica, 1990, p. 92.

(50) *Ídem*, pp. 143-144.

(51) *Ídem*, p. 143.

siquiera se pensaba acertadamente cuando el portugués austricista, don Manuel de Sosa y Castro, afirmaba necesitar «100 barcos por la mar» para acabar con la sublevación portuguesa (52). Lamentablemente, alguien olvidó que la gloriosa expedición de Alba en 1580 —paradigma errado de aquella conquista— había conducido hasta Portugal un ejército de 37.000 infantes veteranos a bordo de 262 embarcaciones (53). La guerra, definitivamente, estaba perdida.

(52) *British Library* (Londres), Colección *Additional*, Manuscrito 28.453, fol. 160 v, *Parecer del Maestre de Campo, D. Manuel de Sosa y Castro, sobre la guerra de Portugal* (Sin fecha, anterior a 1661).

(53) SUÁREZ INCLÁN, J.: *Guerra de anexión en Portugal durante el reinado de Felipe II*, Madrid, Imprenta del Depósito de Guerra, 1897-1898 (2 volúmenes), vol. I, p. 323.