

Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI¹

I. A. A. Thompson

Keele University, School of History
Keele, Staffordshire ST5 5BG, England (UK)
Thompson@Iglg.freesever.co.uk

Traducción de Montserrat Jiménez Sureda

Resumen

Las galeras fueron el instrumento marítimo más efectivo en la lucha naval en el Mediterráneo durante el siglo XVI. Aunque la monarquía hispánica trató de competir en este campo con el imperio turco, finalmente, se tuvo que contentar con desarrollar una estrategia defensiva. El autor analiza la decadencia de las galeras después de 1574, matizando la tesis de Gilmartin.

Palabras clave: siglo XVI, guerra marítima, galera.

Resum. *Les galeres en la política militar espanyola a la Mediterrània al llarg del segle XVI*

Les galeres foren l'instrument marítim més efectiu en la lluita naval a la Mediterrània durant el segle XVI. Tot i que la monarquia hispànica va intentar competir en aquest camp amb l'imperi turc, finalment, es va haver d'accontentar a desenvolupar una estratègia defensiva. L'autor analitza la decadència de les galeres després de 1574, tot matisant la tesi de Gilmartin.

Paraules clau: segle XVI, guerra marítima, galera.

Abstract. *The galley in XVIth century Spanish Mediterranean warfare*

The galleys were the most effective maritime instrument in the naval fight in the Mediterranean Sea during the 16th century. Although the Hispanic monarchy tried to compete with the Turkish Empire, finally, it had to be content by developing a defensive strategy. The author analyzes the decay of the galleys after 1574, changing Gilmartin thesis slightly.

Key words: 16th century, maritime war, galley.

1. El presente ensayo resulta de una elaboración conjunta de los análisis realizados en la Universidad de Saint Andrews en 1976, el Congreso Internacional de Historia Económica de Budapest de 1982, el congreso anglohispano sostenido en Madrid en 1988, la Sociedad de Historia Marítima en 1989 y el congreso de historiadores angloamericanos de 2001.

I

El siglo XVI fue la edad de oro de las galeras o, más exactamente, la edad de oro de las grandes batallas navales entre galeras, sin precedentes en cuanto a magnitud ni en cuanto a la cantidad de potencias navales permanentes. La creación de «fuerzas navales permanentes» puede considerarse más significativa para la historia del siglo XVI de lo que lo fueron los más comúnmente ponderados «ejércitos permanentes»². Hasta las últimas décadas del siglo XV, las batallas navales en el Mediterráneo eran discontinuas, a relativamente pequeña escala y solían implicar a barcos de quilla redonda y a bajeles que funcionaban a remo. En una fecha tan tardía, como la década de 1450, se estimaba que entre 30 y 40 galeras eran suficientes para contener a las fuerzas otomanas. Hacia la década de 1490, el Imperio otomano tenía una flota de 200 galeras. La expansión de las fuerzas navales en el Mediterráneo se refleja de manera neta en el crecimiento de cuanto se destinaba oficialmente a la reserva naval de Venecia, la cual se incrementó de 25 a 50 galeras durante la segunda mitad del siglo XV, y llegaron a ser 100 hacia la década de 1550³. Dos décadas más tarde, probablemente se contaba con más de 500 galeras sirviendo en todas las flotas del Mediterráneo. Estas galeras enrolaban a más de 150.000 hombres, lo cual supone un incremento quíntuple de la cifra que se puede suponer para mediados del siglo XV.

Hacia finales del siglo XVI, este crecimiento se estaba empezando a invertir. La flota turca, compuesta de unos 250 bajeles en su momento álgido, había perdido dotaciones hasta situarse en unos 50 o 60 bajeles y el conjunto veneciano se había reducido de nuevo a 50 bajeles en 1633. Hacia la mitad del siglo XVII, la galera no era ya el arma dominante en las batallas navales del Mediterráneo. Ya había pasado el momento de las grandes flotas compuestas de galeras, ya que éstas, entonces, servían, en número reducido, como arma auxiliar de flotas combinadas, como vehículos de transporte comercial a pequeña escala e, incluso, como guardacostas⁴. Las galeras mediterráneas lucharon su última gran batalla en Matapán en 1717, aunque tuvieron una influencia escasa en el resultado final de la misma. Las galeras toscanas desaparecieron en 1718. No había más que cuatro galeras en Nápoles en 1734. España y Francia abolieron el servicio obligatorio en galeras en 1748. Hacia 1797, Venecia tenía sólo 20 galeras activas⁵.

Las fuerzas navales españolas en el Mediterráneo pasaron por fases similares, aunque no al mismo tiempo y no con la misma intensidad. España fue un poder naval en una época relativamente tardía. La Corona de Aragón de los siglos XIII y XIV era un poder naval considerable que contaba con fuerzas expediciona-

2. VICENS VIVES, Jaume (1969). «Estructura administrativa estatal en los siglos XVI y XVII». En: *Coyuntura económica y reformismo burgués*. Barcelona: Ariel, p. 99-141.
3. LANE, Frederic C. (1973). *Venice. A maritime republic*. Baltimore: Johns Hopkins University, p. 361-362.
4. LANE. *Venice. A maritime republic*, p. 412.
5. ANDERSON, R. C. (1962). *Oared fighting ships from classical times to the coming of steam*. Londres: Argus Books, cap. 8.

rias que rondaban las 80 galeras, a las que se habían de añadir otros bajeles⁶. Hacia el siglo XV, coincidiendo con la pérdida de autoridad del Estado y la merma de sus recursos demográficos y fiscales, aquel poder naval se había debilitado considerablemente, reduciendo sus fuerzas a sólo 20 o 30 galeras y 10 o 12 naves armadas⁷. El mayor conjunto de fuerza naval que Alfonso V pudo reunir se cifró en 30 galeras, 10 barcos, 4 grandes galeones y un número indeterminado de galeazas de acarreo. Ahora bien, para la mayoría de sus expediciones, hubo de contentarse con 20 galeras, la mayor parte de las cuales eran de propiedad privada, no suyas, y sólo pudo disponer de ellas por un corto período de tiempo. La cantidad es comparable a la disponible en la marina de guerra de Génova y Venecia⁸. Ni siquiera los Reyes Católicos, como se ha sostenido algunas veces, fueron decisivos para el reestablecimiento del poder naval español. El papel de la flota en la guerra de Granada fue muy marginal —se invirtieron veinte veces más caudales en el ejército de tierra que en la flota⁹. Por otro lado, en las guerras de Italia la función principal de la flota fue la del transporte logístico. Sus operaciones bélicas fueron esporádicas.

Cuando Carlos I subió al trono, las fuerzas navales de que el rey de España disponía en el Mediterráneo probablemente no pasaban de una docena —o una veintena, a lo sumo¹⁰. Entre los años 1520-1529, esta situación cedía enteramente la capacidad ofensiva a los infieles¹¹. Sólo contratando galeras de los Doria, Portuondo y Bazán entre 1528 y 1530, la monarquía hispánica pudo asumir un rol significativo en las batallas navales del Mediterráneo. Sin embargo, durante todo el reinado de Carlos I, la flota hispánica se mantuvo en un segundo plano, comparada con la flota veneciana (que dispuso de más de 100 galeras activas en la década de 1530) y con la flota turca (que consiguió movilizar a más de 200 para las campañas de Zonchio entre 1499 y 1501 y, de nuevo, contra Egipto en 1517). A pesar de que Carlos I fue capaz de montar flotas expedicionarias de 60 o 70 galeras, incluyendo en éstas a las galeras de sus aliados italianos (Saboya, Malta, Florencia, Roma o Génova) y a las galeras privadas de armadores italianos y cata-

6. SCHNEIDMAN, J. Lee (1970). *The rise of the Aragonese-Catalan empire, 1200-1350*. Nueva York: New York University, p. 314; OLESA MUÑO, Francisco Felipe (1968). *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVII y XVIII*. Madrid: Naval, vol. I, p. 348 y s.
7. Por ejemplo, en Córcega en 1420 o en Djerba en 1432. IBÁÑEZ DE IBERO, Carlos (1939). *Historia de la marina de guerra española*, Madrid: Espasa-Calpe, p. 108; OLESA MUÑO. *Organización naval*. p. 341 y s.
8. RYDER, Alan (1976). *The kingdom of Naples under Alfonso the Magnanimous. The making of a modern state*. Oxford: Clarendon, p. 297 y 300.
9. LADERO QUESADA, Miguel Ángel (1967). *Castilla y la conquista del reino de Granada*. Valladolid: Universidad de Valladolid, p. 146 y 150; MIRA CEBALLOS, Esteban (2000). «La armada del reino de Granada (1492-1550). Apuntes para su historia», *Revista de historia naval*, 68, p. 35-54.
10. «Es cosa de notar el gran número que había antiguamente de galeras y las pocas que ahora se juntan», BUNES IBARRA, Miguel Ángel de; JIMÉNEZ, Nora Edith (eds.) (2000). *Francisco López de Gomara. Guerras de mar del emperador Carlos V*. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, p. 56.
11. MERRIMAN, Roger Bigelow (1918-1934). *The rise of the Spanish empire in the Old World and the New*. Nueva York: Macmillan, vol. III, p. 293.

lanes, hasta la década de 1550, no pudo disponer de más de 30 o 40 galeras para los servicios ordinarios¹².

Fue Felipe II quien elevó a España como uno de los mayores poderes navales del Mediterráneo. A su subida al trono, Felipe II se halló dependiente de otros en su casi totalidad para mantener su posición naval en el Mediterráneo. Un listado de galeras fechado en 1561 daba la cifra total de 111. De ellas, sólo 30 pertenecía a la corona. El resto estaba en manos de 22 propietarios diferentes¹³. De hecho, incluso aquéllas que pertenecían a la corona funcionaban mediante contratos con sus capitanes y se hallaban en una condición miserable a causa de la falta de fondos provocada por las guerras con Francia. Sólo al final de sus guerras en Europa pudo Felipe II concentrarse en el aumento de su poder naval —y esto hasta que los conflictos en tierra firme no volvían a acaparar los recursos de nuevo. Francia y Flandes siempre tuvieron prioridad frente al Mediterráneo.

Felipe II empezó reformando la Administración para aumentar el número de galeras bajo control real directo. Luego siguió las directrices de una política de expansión naval que, en 1573, ya había conseguido que el número de galeras mantenido a expensas de la Corona fuese de 168, multiplicando por diez el número de las que Fernando el Católico había dispuesto sesenta años antes y tres o cuatro veces más de cuantas había conseguido tener su padre¹⁴. Entre 1551 y 1574, el número de efectivos de que disponían los cuatro escuadrones regulares al servicio de España se multiplicó por tres, pasando de 54 a 146: el escuadrón napolitano pasó de 13 a 54; el escuadrón siciliano, de 10 a 22; el español, de 15 a 46, y el genovés, de 16 a 24. Este incremento resulta más espectacular, si cabe, si se tiene en cuenta que los destates de Jerba, en 1560, y La Herradura, en 1562, destrozaron 53 galeras y redujeron a la mitad el poder militar español en el Mediterráneo. De modo que la envergadura de la flota se triplicó entre los doce años que van de 1562 a 1574¹⁵. Ahora bien, 1574 fue el cénit. En diciembre de 1576, la flota se había reducido a 102 galeras, durante la década de 1580 este número fue declinando lentamente y, durante la década de 1590, la recesión se hizo más acelerada. A principios del siglo XVII, el número de galeras había caído hasta los niveles de la década de 1550. Si España dispuso de 73 galeras en 1598, en 1613 éstas se habían

12. «Su Magestat paga muchos años a sesenta galeras, que de razón havían de ser las mejores del mundo, pues son bien pagadas, y tanto de invierno como de verano, y, desde que yo sirvo, que a más de veinte y dos años, me acuerdo que quando an sido menester a los tiempos qual turco a enbiado sus armadas a hazer daño en los reynos de vuestra alteza, nunca les he visto ponerse todas juntas en orden, sinó quando mucho treinta, y ésto fué el año de quarenta y quatro [...] y nunca he visto salir más sinó fué agora, que salimos con treinta y nueve, y las demás an quedado aquí (podemos dezir desarmadas)», Carta del comendador Girón al príncipe don Felipe. Génova, 27 de agosto de 1552. Archivo General de Simancas (AGS): Guerra Antigua (GA) 47, f. 149.

13. «Las galeras que se podría juntar para el verano que viene», AGS: Estado 444.

14. «Habiendo mandado dar nueva orden en lo que toca a nuestras galeras y crecer y acrecentar el número de ellas [...] teniendo fin a entretener de ordinario una gruesa armada [...] en servicio de Dios [...] y para resistir y ofender a los turcos», Título de general de la mar en favor de don Juan de Austria. CODOIN, vol. III, p. 304.

15. THOMPSON, I. A. A. (1981). *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona: Crítica, p. 23-24.

reducido a 65. Algunos años, el escuadrón español sólo contó con 9 galeras activas, una cifra mínima si se la compara a las más de 40 que lo integraron en la década de 1570¹⁶. En julio de 1621 se reorganizaron las galeras de España, fijando su número de 21 a 12, y la flota mediterránea de galeras continuó perdiendo potencial, cayendo a 42 en 1634 y a unas 26 en 1649¹⁷. Las galeras que España financiaba habían costado 648.000 ducados en 1620. Entre los años de 1632 a 1638, su coste medio fue de 340.000 ducados¹⁸. En la época de la prianza de Olivares, España no dominaba ya las aguas del Mediterráneo occidental¹⁹.

II

Todos los programas navales del siglo XVI reconocían el dominio de las galeras sobre los barcos de quilla redonda. Las galeras eran más eficaces como fuerza de choque en las batallas navales, así que se fueron abandonando los experimentos de finales del siglo XV con bajeles muy artillados de gran tonelaje (entre 1.200 y 1.500 toneladas), como el bajel de 1.500 toneladas artillado con 400 cañones que participó en la batalla de Zonchio en 1499²⁰. Los barcos de quilla redonda tuvieron un papel importante en las operaciones navales del siglo XV²¹, pero, durante el siglo XVI, su rol fue decreciendo claramente en importancia táctica —aunque quizás haya sido mayor de cuanto se suele creer. La clave fue la construcción de plataformas sólidas, capaces de aguantar el peso de cañones, en las galeras a partir de 1500²². Las grandes expediciones de galeras en el siglo XVI jamás se produjeron sin la escolta de los bajeles de quilla redonda²³, a pesar de que los documentos no

16. «La junta que ha visto las [...] consultas del consejo de guerra y junta de galeras sobre crecer el número dellas», 14 de enero de 1615. No había más que nueve en la escuadra de España, «que es número ynferior del que siempre ha avido», AGS: GA 800.
17. DEVÈZE, M. (1970). *L'Espagne de Philippe IV*. París: Société d'Édition d'Enseignement Supérieur, vol. I, p. 356-363.
18. *Actas de las Cortes de Castilla* (ACC), vol. LV, p. 441 y s.
19. ANDERSON, R. C. (1970). «The Thirty Years War in the Mediterranean», *Mariner's mirror*, 55 (1969), p. 435-451; 56, p. 41-57.
20. LANE. *Venice. A maritime republic*, p. 360. LANE, Frederic Chapin (1934). *Venetian ships and ship-builders of the Renaissance*. Baltimore: Johns Hopkins University, p. 47 y 50. GUILMARTIN JR., John F. (2002). *Galleons and galleys*. Londres: Cassell, p. 73.
21. Para el creciente papel desempeñado por los barcos de quilla redonda hacia la mitad del siglo XV, véanse TANERONI, Marco. «Marinerie a confronto nel Mediterraneo del Quattrocento». En: SARASA, Esteban; SERRANO, Eliseo (eds.) (1997). *La Corona de Aragón y el Mediterráneo, siglos XV-XVI*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, p. 29-40, p. 39; y OLESA MUÑO. *Organización naval*, p. 341 y s. Para algunos casos concretos, resultan útiles SALVÁ, Jaime. *La orden de Malta y las acciones navales españolas contra turcos y berberiscos en los siglos XVI y XVII*. Madrid: Instituto Histórico de la Marina, 1944, p. 53, 59 y 75; y BUNES-JIMÉNEZ (eds.). *Francisco López de Gomara...*, p. 62 y 105. De hecho, la flota que capturó Orán en 1509 estaba mayoritariamente compuesta por bajeles de quilla redonda, 34 entre naos y galeones y 22 carabelas. Unos 10.000 toneles en total contra tan solo 10 galeras. CLONARD, conde de (1851-1862). *Historia orgánica de las armas de infantería y caballería españolas*. Madrid: D. B. González, vol. II, p. 420.
22. GUILMARTIN, John F. (2003). *Galleons and galleys*, Cassell, p. 114 y 116-117.
23. Andrea Doria dispuso de 44 galeras, 35 naves grandes, 15 galeones, 2 carracas y otros bajeles en Mesina el 6 de agosto de 1532. SALVÁ. *La orden de Malta*, p. 92. En el tratado suscrito por la Santa

suelen ser demasiado explícitos sobre la misión de éstos últimos y a pesar de que su papel en las operaciones navales de aquel siglo haya sido mayoritariamente ignorado por las publicaciones más recientes. Se sabe que cumplían funciones de transporte²⁴, pero probablemente iban más allá en sus tareas, puesto que parece claro que los barcos de quilla redonda desempeñaban también misiones militares²⁵. En Túnez, en 1535, junto a 82 galeras y 50 «naos gruesas para llevar gente de guerra y bastimentos», Carlos I dispuso de 25 carabelas de Portugal, «que, con buena gente y artillería podría hacer cada una casi el efecto de una galera»²⁶. Carlos I envió un enorme contingente de «naos gruesas de combate» y de bajeles de transporte para que se unieran a las 131 galeras de los aliados de la Santa Liga de 1538²⁷ y la capacidad artillera en cuestión de bombardeos de los bajeles de quilla redonda resultó muy importante o crucial en muchas campañas²⁸.

III

El dominio de las galeras en el siglo XVI no sólo fue el dominio de una técnica de combate naval sobre otra —el barco de plataforma artillada y provisto de remos sobre el velero—, sino que también representó el triunfo de las batallas navales sobre las terrestres. Las galeras desafiaron el predominio, no sólo de los barcos de quilla redonda, sino también de las fortalezas y fortificaciones. Durante cincuenta años a partir de la década de 1530, la estrategia española en el Mediterráneo fue esencialmente terrestre, tanto la de los aragoneses en Italia como la de los castellanos en el norte de África. En el norte de África en particular fue una continuación de la estrategia fronteriza de la Reconquista: la captura de una cadena de fortalezas costeras, no para usarlas como bases navales (sólo una mención del conde de Alcaudete en 1550 habla de puertos para las galeras en el Norte de

Liga en mayo de 1571 se preveía el concurso de 100 naves y de 200 a 250 galeras. Hubo 68 naves con capacidad de 23.456 toneladas a sueldo de la Armada en julio de 1572, según consta en la Relación del [pagador de la Armada] Juan Morales de Torres. Mesina, 31 de julio de 1572. AGS: Estado 448. A mediados de 1573, se planeó llevar a cabo la expedición contra Argel con navíos de 33.000 toneladas. Lo que ha parecido sobre [...] lo que será menester para la jornada de Argel, del 29 al 30 de junio de 1573. AGS: Estado 449.

24. CODOIN, vol. III, p. 106.

25. CODOIN, vol. III, p. 46. Don Juan de Austria escribía a Felipe II en Mesina el 25 de noviembre de 1571 que se necesitaban «naves para la vitualla, pero para llevarlas en conserva de galeras para pelear con ellas no hace falta este año».

26. SALVÁ. *La orden de Malta*, p. 108. BUNES-JIMÉNEZ (ed.). *Francisco López de Gomara...*, p. 163. MERRIMAN. *The rise of the Spanish empire*, vol. III, p. 325, nota 1. Merriman cita un manuscrito de El Escorial que habla de presentar batalla a Barbarroja «con sus naos y galeras juntas», porque, aunque, en el número de galeras, estaban equilibrados (Barbarroja tenía 140 y Doria, 134), Doria disponía de más «galeones y naos aragonesas y vizcaynas».

27. MERRIMAN. *The rise of the Spanish empire*, vol. III, p. 318.

28. En 1533, los turcos enviaron veinte grandes galeones a reconquistar Coron, perdido a causa de los bombardeos de los galeones cristianos, SALVÁ. *La orden de Malta*, p. 92. Merriman, en *The rise of the Spanish empire*, vol. III, p. 307, a propósito de la expedición de Túnez de 1535, cita el importante papel jugado por la artillería en el bombardeo de La Goleta desde los barcos, especialmente desde las grandes carracas que avanzaban en primera línea.

África²⁹), sino como enclaves para intimidar a los poderes inmediatos y para impedir que fuesen usadas por el enemigo. Hasta la década de 1530, el objetivo de España fue el de dominar el Mediterráneo occidental, no mediante el control marítimo, sino mediante el control terrestre. Así, en los frentes italiano, granadino y norteafricano, las escaramuzas navales fueron subsidiarias a las batallas terrestres —y esta estrategia se repetiría después de la década de 1630. En fechas tan tardías como la década de 1560, los españoles continuaban concibiendo la guerra marítima en el Mediterráneo como una novedad «que, por la revolución de los tiempos, ha venido a ser tan ordinaria la guerra por mar contra infieles como lo era antes de agora por tierra»³⁰. Hacia la década de 1530, cuatro factores interconectados afectaron a la política terrestre:

1. El incremento de la actividad corsaria norteafricana desde 1500, que minó las proverbiales buenas relaciones que habían mantenido la Corona de Aragón y los reinos del norte de África en el siglo precedente y que provocó la lógica agitación en Castilla, las ciudades andaluzas y las Cortes, que organizaron un escuadrón naval para tratar de hacerle frente³¹.
2. El fin de la amenaza francesa sobre Nápoles después de 1528. La posición española en el sur de Italia ya no necesitaba ser defendida contra un ejército invasor a lo largo de la península Itálica.
3. La creciente penetración naval otomana en el Mediterráneo occidental y la confluencia del problema otomano con los problemas corsario y francés.
4. La pérdida de las posiciones españolas en el norte de África. Hacia 1556, todas las posesiones norteafricanas se habían perdido. Sólo quedaban en manos españolas Melilla, Orán y La Goleta (conquistada en 1535, perdida en 1574)³². Únicamente una fortaleza (el Peñón de los Vélez en 1564) fue la adquisición permanente al territorio norteafricano que España poseía entre 1535 y 1600. La formación de la flota mediterránea fue esencialmente una reacción. Fue la respuesta española a «los daños que los turcos an hecho y hazen en la [Christ]ianidad», la reacción a la hegemonía naval otomana³³.

29. «Lo que el conde de Alcaudete dize y offresce en el asiento que a V. Magd. supplica se tome con él en las galeras», 1550. AGS: GA 18, f. 92.

30. «Lo que conviene a S. Md. tocante a las galeras», anónimo en AGS: GA 140, f. 86. Impreso en GARCÍA HERNÁN, Enrique (1995). *La armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*. Madrid: Tempo, p. 72. Resulta llamativo un comentario hecho en noviembre de 1567 acerca de la dificultad para armar galeras en Valencia por falta de personal que «hubiere visto guerra para lo que se podría ofrecer», GÁRATE-CÓRDOBA, José María (ed.) (1971). *Los tercios de España en la ocasión de Lepanto*, s. e., Madrid, p. 45.

31. AGS: Estado 5, f. 74, Jérez de la Frontera, 4 de septiembre de 1518. *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*, vol. IV, p. 386, pet. 73, 1523. A pesar de lo dicho, los valencianos continuaban preocupándose por sus defensas terrestres, como se ve en PARDO MOLERO, Juan Francisco (1995). «Per terra e no per mar. La actividad naval en la defensa del reino de Valencia en tiempos de Carlos I», *Estudis*, 21, p. 61-87, p. 84 y s.

32. MERRIMAN. *The rise of the Spanish empire*, vol. III, p. 348.

33. «Lo que puedo dezir es loar el buen propósito de V. Mt. por que haziéndose una gruesa armada [...] no solamente será asegurar y socorrer a las cibdades, villas y fortalezas que V. Mt. tiene en

La expansión de la flota mediterránea de galeras marca la inflexión del abandono consciente de la estrategia terrestre y la derivación de recursos desde la tierra hasta el mar. «En ninguna manera conviene que se disminuya ninguna galera», insistía el Consejo de Estado, «porque las fuerças que estuvieren en la mar estarán prestas para acudir a qualquiera parte que sea menester y a la defensa de las costas de los reynos de Su Magd. y que no lo estarían las de tierra»³⁴. De ahí que el incremento del escuadrón de Nápoles de 13 a 30 galeras, ordenado a fines de 1551, se basase en la división, hasta quedar reducida a la mitad la guarnición española del reino³⁵. En todas partes, en lugar de retener y defender con la preceptiva guarnición las fortalezas capturadas, la política que se adoptó, incluso contra el poderoso grupo militarista que abogaba por la opción contraria y cuyo portavoz más prominente era don Juan de Austria³⁶, fue la de desmantelarlas por indefendibles frente al poder naval otomano. Claro que esto implicaba abandonar su uso potencial como bases para una ulterior acción ofensiva en la zona este³⁷. De hecho, incluso se llegó a considerar seriamente el abandono de los presidios de Orán, Mazalquivir y Melilla, ciudadelas clave dentro de la esfera de intereses españoles en el Mediterráneo occidental³⁸.

África, más aún será fortalecer estos reynos y poner ánymo en la [Christ]iandad para que los enemigos della no tengan el atrevimiento que aora tienen para salir de sus tierras a hazer daño», carta del duque de Medinaceli a la emperatriz Isabel, sin fecha. AGS: Estado 12, f. 94.

34. «Lo que ha parecido en [consejo] a 3 de mayo de 1573», AGS: Estado 449. Miguel Soriano subrayó dos posibilidades para la política militar napolitana: disminuir la construcción de fortalezas y «diminuire il numero delle genti da terra ed acrescere l'armata con quello che s'avanzasse di quella spesa», ALBÈRI, Eugenio (1839-1863). *Relazioni degli ambasciatori veneti al senato durante il secolo decimosesto*. Florencia: Tip. All'insegna di Chio, serie 1, vol. III, p. 350. En la misma fuente, se hipotetiza que la flota incrementaría sus efectivos si el rey hiciese en todas partes lo que había hecho en Nápoles y redujese los gastos en fortalezas y hombres, *ibídem*, p. 370. Véase también el «Memorial del contador Luis de Ortiz a Felipe II», de 1554, en FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel (1963). *Economía, sociedad y corona*. Madrid: Cultura Hispánica, p. 419-420.
35. Carta del príncipe don Felipe al marqués de Villafranca, virrey de Nápoles, 24 de noviembre de 1551, Museo Naval: Col. Navarrete XII, n. 72, f. 430-431. Carta de Juan Andrea Doria fechada en el 23 de julio de 1588 apremiando a invertir, tal y como el reino había pedido, los 50.000 ducados que Sicilia había dado para su defensa en galeras, en lugar de en caballería, GARCÍA HERNÁN. *La armada española*, p. 89.
36. «Que se puede creer que los que han tratado con el señor don Juan de lo que se podría y devría hazer, les deve de aver movido a lo que les ha parecido de cargar más a lo de tierra que no a lo de mar la auctoridad del sr. don Juan, pareciéndoles que estará con mayor reputación en tierra atendiendo a todo que no andar con una vanda de galeras a la cola de la armada del enemigo», AGS: Estado 449, «Lo que ha parecido en [consejo] a 3 de mayo de 1573 sobre los despachos del sr. don Juan».
37. La retirada de la guarnición de Coron, en marzo de 1534, en SALVÁ. *La orden de Malta*, p. 100. Carlos I se dispone a abandonar Túnez y a desmantelar Trípoli y La Goleta, en MERRIMAN. *The rise of the Spanish empire*, vol. III, p. 330. Mehdiá (tomada el 10 de septiembre de 1550) fue desmantelada en 1554, *ibídem*, p. 341. «Siempre se ha tenido por cosa sin contradicción que lo de dentro en tierra de África no conviene entretenerse», escribió Felipe II a don Juan de Austria el 22 de septiembre de 1573, añadiendo que lo mejor era desmantelar Túnez por si era capturada —o cedérsela a Hamed o a su hermano—, puesto que no podían permitirse los gastos de mantener Túnez. Por lo mismo, Bizerta debía ser desmantelada. CODOIN, vol. CXII, p. 487.
38. Vespasiano Gonzaga, Alba, Medinaceli, Chinchón y don Juan de Ayala recomendaron el desmantelamiento de Orán el 23 de febrero de 1575, AGS: GA 79, f. 122-123. El secretario Delgado

El cambio estratégico de la tierra al mar representaba también seguir una línea política más económica. Quizás no sea ninguna coincidencia el hecho de que la focalización marítima llegase justo cuando las viejas fortalezas medievales necesitaban una completa reestructuración para poder soportar los bombardeos de la artillería. Se creía en aquellos momentos que los costes de defensa terrestre que implicaban las nuevas fortificaciones y el mantenimiento en ellas de guarniciones permanentes de miles de hombres doblaría o multiplicaría por tres lo que costaría la defensa marítima. De 1550 en adelante, muchos tratadistas militares y muchos ministros comenzaron a aconsejar el abandono y desmantelamiento de las fortalezas africanas y la transferencia de recursos a la flota. El poder naval había de convertirse en la clave de la defensa y de la reputación. «No dice lo que importa a V. M. ser señor de la mar», comentaba don García de Toledo, «pues no sólo defiende V. M. lo que tiene, pero asegura lo de sus servidores y estorva que no se levanten cosas que le inquieten y hagan gastar en tierra más de lo que gastara en la mar sustentando su armada»³⁹. Dada la obligación de combatir al turco, «enemigo capital de nuestra fee» —recordaba al rey el contador Alonso Gutiérrez—, «ningún camino ay más derecho para ella que poderío de mar, pues si V. Md. se pudiesse en consideración de los gastos que haze para defender sus estados de levante todas las vezes que nos amenaza con la baxada de su armada, allará que con la mitad y aún el tercio podrá sustentar, sin balerse de traça, sino por el camino ordinario, armada, con que le pusiesse con el mismo cuydado que él nos pone, por que tratar de fuerças y fortificaciones en Berbería, Cerdeña y en otros lugares marítimos es banida y gasto sin provecho, pues, por más fuertes que estén, biniendo una armada turquesca, no bolverá sin hazer effeto donde llegare, aunque sean plaças más fuertes que Rodas y La Goleta, y que con armada de mar se asegurará qualquiera por dévil que sea»⁴⁰. Consecuentemente, durante la década de 1580, la inversión en las fortalezas fue decayendo si se la compara a la efectuada en las galeras.

dijo al marqués de Cortes, sobre Orán y Mazalquivir «y lo que V. Mt. a querido entender de si el armada del turco con el crecimiento que tiene y nuevo modo de pelear y sitiár, viniendo se podrían defender». El marqués era contrario al abandono de Orán, pero don Juan de Cardona, hacia el 14 de julio de 1576, dudaba de los beneficios de fortificar Berbería, ya que era imposible defenderla frente a la superioridad naval del turco y un error fortificarla cuando Nápoles, Sicilia, Cerdeña y las costas españolas estaban «por el suelo». Cardona recordaba el gasto enorme que supuso la fortificación de La Goleta, que cayó al primer bombardeo. Lo primero que se debía hacer, en opinión de Cardona, era fortificar los reinos propios «muy de veras» y, sólo entonces, pensar en Berbería, AGS: GA 80, f. 163. El 20 de octubre de 1576, Juan Andrea Doria opinaba «sobre lo de la laguna de Melilla» que se necesitaban al menos 5.000 o 6.000 hombres y 20.000 o 24.000 piezas de artillería para resistir al turco «y por más que se provea todo, como se dize tan malo el sitio [...], no sé si podría resistir a la dicha armada del turco», AGS: GA 81, f. 28. «El sustentar a Melilla tengo por cosa poco acertada porque no sirve de nada y se perderá siempre que venga armada sobrella», insistía el 17 de noviembre de 1576, *ibídem*, f. 345. En AGS: GA 262, f. 262 y CCG, fechada el 12 de mayo de 1589, se recomienda desmantelar Arzila y Tánger, «fortificando solamente la parte alta de aquella plaça».

39. Carta de don García de Toledo al rey. Nápoles, 10 de septiembre de 1573. AGS: Estado 453.

40. «El memorial que a dado Alonso Gutiérrez de lo que a propuesto», 23 de octubre de 1577. Biblioteca Nacional de Madrid (BNM): ms. 1749, f. 361-370.

IV

El cambio de énfasis en los esfuerzos de guerra desde el campo terrestre hasta el marítimo es un reflejo de la limitación de los objetivos estratégicos de España en el Mediterráneo. Después de un período de fervor mesiánico en la década de 1530, cuando Carlos I acarició la idea de capitanear en persona un asalto a Constantinopla, la penetración hacia el Levante ya no fue iniciativa española, sino italiana, liderada por Roma. Cierto que Venecia y los virreyes españoles en Italia la secundaron, pero, en el caso español, ello fue debido al interés de mantener la posición de los Austrias en la política europea, al intento de preservar su reputación a ojos de Italia, al querer congraciarse con la voluntad del papado o, como en 1532, a modo de táctica para dividir las fuerzas turcas ante el peligro de asalto a Viena.

Los objetivos españoles en el Mediterráneo eran esencialmente defensivos⁴¹. En primer lugar, se trataba de proteger las costas, el comercio y las comunicaciones de los corsarios y otros posibles asaltantes. En segundo, más que tomar los enclaves norteafricanos, se quería mantener al turco alejado del Mediterráneo occidental e impedirle el uso de los puertos norteafricanos como bases invernales desde las cuales organizar ataques a occidente⁴². Las ofensivas de cierta envergadura genuinamente «españolas» después de la década de 1530 fueron pocas (1541, 1558, 1564) comparadas con los proyectos italianos (1535, 1550, 1559-1560, 1571, 1573).

El pensamiento estratégico de España en el Mediterráneo estaba parcialmente determinado por la preocupación que causaba en el gobierno la situación del norte de Europa entre 1542 y 1559 (y, de nuevo, en 1572), aunque también influyó en él la inexperiencia sobre el uso de la flota como instrumento de la política. La tratadística naval española estaba marcada por los sentimientos tradicionales sobre los peligros del mar, tal y como se enunciaban, por ejemplo, a mediados del siglo XIII, en las *Partidas* de Alfonso X el Sabio, «es como cosa desesperada e de mayor peligro que la de tierra»⁴³, y también por la creencia de que las consecuencias de una derrota naval podían pesar más que los beneficios de una victoria⁴⁴. De hecho, la tratadística estaba determinada por la misma naturaleza de las batallas en las que se empleaban galeras, ya que la ofensiva a pequeña escala y con objetivos concretos (la «guerrilla» que implicaba el corsarismo) proporcionaba mayores ventajas tácticas que la estrategia defensiva en un conflicto expedicionario a gran escala. A diferencia de lo que sucedía con los barcos de quilla redonda, la fuerza de las galeras residía en los combatientes de a bordo y, naturalmente, no podía desembarcar a los soldados y mantener intacta su fuerza ofensiva. Las galeras no sólo

41. «Ha muchos años que no se trata ya de como hemos de ofender al turco, sinó de como nos hemos de defender dél», carta del duque de Alba a don Juan de Zúñiga, 17 de noviembre de 1571, CODOIN, vol. III, p. 292. Las quejas de Pío V en GARCÍA HERNÁN: *La armada española*, p. 73.

42. «Siempre se ha tenido por cosa sin contradicción que lo de dentro en tierra de África no conviene entretenerse», carta de Felipe II a don Juan de Austria, 22 de septiembre de 1573, CODOIN, vol. CXII, p. 487.

43. La cita ha sido extraída de IBÁÑEZ DE IBERO: *Historia de la marina de guerra española*, p. 88.

44. «Halla de harto mayor daño la pérdida si acaso sucediese [...] que podría ser de provecho la ganancia», carta de don García de Toledo a don Luis de Requesens. Pisa, 1 de agosto de 1571. CODOIN, vol. III, p. 8.

tenían que mantener la superioridad numérica, sino que también habían de ser lo suficientemente grandes para mantener una potencialidad ofensiva capaz de enfrentarse a un enemigo, incluso habiendo desembarcado a parte de su personal militar. Así las cosas, un reclutamiento general destinado al servicio marítimo sin un consenso general resultaba imposible. Una defensa efectiva hubiese sido viable, incluso en condiciones de inferioridad en las galeras, siempre y cuando el número de éstas hubiera sido suficiente para evitar un desembarco o una división de la flota enemiga⁴⁵.

Tomar la ofensiva, un problema tremendo en el mejor de los casos, resultaba una imposibilidad logística cuando lo contemplado era algo de la magnitud de una invasión del Imperio otomano, que estaba a 1.000 kilómetros de las bases cristianas más cercanas⁴⁶. El documento que expone de forma más clara esta situación, quizás, sea la propuesta de hacer justamente eso, del virrey de Sicilia, don Fernando de Gonzaga, datada después de Prevesa, en octubre de 1538⁴⁷. Gonzaga proponía una campaña de más de dos años, emprendida con una aplastante superioridad de medios y que tendría como primer jalón la captura de una base más cercana a Constantinopla (Negroponto en Eubea, Salónica o Gallípoli), ya que era logísticamente imposible reunir suficiente equipamiento de una sola vez para un ataque. La fuerza que Gonzaga proyectaba era de 200 galeras, 383 barcos de quilla redonda de 130.000 toneladas de capacidad y 160.000 hombres, entre soldados, marineros y remeros (casi tantas galeras como en Lepanto, dos veces el tonelaje de los barcos de la Armada Invencible y cinco veces el número de hombres que se embarcaron en la misma). Era un proyecto más descabellado que el que presentó Santa Cruz en 1586 y, con el abandono de Corona en 1534 y la reconquista turca de Castelnuovo en Albania, los españoles percibieron rápidamente la imposibilidad de proyectar sus ambiciones en el Mediterráneo oriental. En consecuencia, España cedió el Mediterráneo oriental a los turcos y se concentró en defender el paso al Mediterráneo occidental en Trípoli, Malta y Túnez.

La estrategia española estaba condicionada, también, por lo inadecuados que resultaban sus recursos navales. Cuando las flotas aragonesa y castellana declinaron (a lo largo del siglo xv), las instalaciones portuarias y la habilidad técnica necesarias para construir y mantener una flota de galeras consistente entraron también en franca decadencia. Hacia el siglo xvi, las antaño reputadas atarazanas de Sevilla no eran operativas y las nuevas galeras españolas se construían en Barcelona. Durante la década de 1550, las atarazanas barcelonesas podían construir, quizás, veinte o treinta galeras anuales, pero la proeza conseguida por los turcos en 1572 estaba más allá de los recursos de la monarquía hispánica⁴⁸. Tampoco parecía gran cosa la calidad de los acabados de las galeras barcelonesas. Se daba a los barcos

45. «Discurso de la manera que S. Mt. podría armar 150 galeras de milicia», 1565. AGS: Estado 452.

46. Véase GARCÍA HERNÁN. *La armada española*, p. 56.

47. SALVÁ. *La orden de Malta*, p. 141, nota 1.

48. En marzo de 1571, por ejemplo, sólo se disponía de quillas para doce galeras. BRUNETTI, M.; VITALE, E. (eds.) (1963). *La corrispondenza da Madrid dell'ambasciatore Leonardo Donà (1570-1573)*. Venecia-Roma: Istituto per la collaborazione culturale, vol. I, p. 228.

una vida de entre ocho y diez años, pero algunos quedaron inútiles antes mismo de entrar en acción, y la Galera Real de don Juan, construida en 1568, hubo de ser remozada en diciembre de 1571, porque era pesada en la proa y se hundía peligrosamente en el agua. En contraste, los venecianos llevaron a Lepanto galeras de cincuenta años y los cristianos capturaron, en 1571, galeras genovesas que Doria había perdido en Prevesa en 1538⁴⁹.

Para más abundamiento, España distaba de estar bien equipada para adoptar un papel marítimo determinante. Salvo el hierro y la madera, prácticamente todo lo que las galeras necesitaban había de importarse: carpinteros de ribera de Marsella, Venecia, Génova y Vizcaya; velas, remos, cáñamo y municiones de Nápoles y Milán; mástiles, cordaje, alquitrán y brea del Báltico vía Flandes; plomo y estaño de Inglaterra; lona y algodón para velamen de la Bretaña. De hecho, para equipar 49 galeras nuevas, en 1572, los cañones que le tocaron a España del botín de Lepanto no fueron suficientes y algunos estados italianos hubieron de prestarle piezas de artillería⁵⁰. Casi el 90 por ciento del coste material de una galera y más del 30 por ciento de su mantenimiento (excluyendo las pagas) se gastaba entre Italia, Flandes y Francia⁵¹. España siempre anduvo escasa de marineros, por lo cual dependía de los voluntarios italianos, sobre todo genoveses, para formar la tripulación de aproximadamente treinta marineros que cada galera requería. No menos problemas supuso la cuestión de los remeros. Sin segmentos de población susceptibles de ser aplicados a ello, España, significativamente y a diferencia de Venecia y el Imperio otomano, fue la primera de las grandes potencias en emplear criminales en las galeras. De hecho, la legislación que sentenciaba criminales a las galeras data de fines del siglo xv. La escasez de remeros se agudizó ante la gran expansión de la flota en la década de 1560, que demandaba un incremento numérico de 8.000 a 25.000 y que condujo a diversas medidas para tratar de aumentar estos efectivos: las leyes se endurecieron progresivamente, sobre todo las que reprimían a vagabundos y gitanos; el sistema judicial fue manipulado e, incluso, pasaron a España delincuentes neerlandeses. La falta de remeros —que no se resolvió ni en el siglo xvii con la mitad de las galeras— fue un gran obstáculo a la expansión de las galeras y supuso un límite a la expansión de la flota española⁵². Resulta irónico pensar que, sin el gran número de moriscos hechos prisioneros en las revueltas granadinas de 1569-1570, España nunca hubiera podido contribuir en Lepanto de la manera en que lo hizo.

España fue incapaz de mantener la flota en los términos en que se había comprometido a hacerlo ante la Santa Liga. Hacia mediados de la década de 1570, no podía sostener una fuerza naval mediterránea al nivel que lo había hecho cuando se

49. «He visto yo galeras de V. Md. aun antes de comenzar a servir hazerse inútiles del todo para navegar por no tener donde conservarse», Informe de don Pedro Velázquez. Nápoles, 15 de abril de 1577. AGS: Estado 453.

50. Se trataba de Saboya y Génova. Mensaje a Juan de Vargas Mexía. Madrid, 30 de noviembre de 1572. AGS: Estado 448.

51. BAUER LANDAUER, Ignacio (1921). *La marina española en el siglo xvi. Don Francisco de Benavides, cuatralvo de las galeras de España*. Madrid: ed. Jesús López, p. 454-457.

52. ALBÈRI. *Relazioni veneti*, vol. I, p. 140. Antonio Tiépolo en 1567.

comprometió. Triplicar la flota en poco más de una década (de 1562 a 1574) sólo pudo conseguirse a costa de sacrificar calidad y niveles. Las nuevas galeras estaban mal construidas y peor equipadas, con oficiales inexpertos, escasez de remeros y de personal de marina, y todo ello a un coste muy alto. A mayor abundamiento, la expansión de la flota coincidió con la aguda crisis financiera que habría de conducir al «decreto» de 1575. Hacia 1574, tres cuartas partes de los 420.000 ducados que componían el subsidio otorgado por el papa en 1560 para mantener 60 de las 100 galeras a que Felipe II se había obligado, se habían canalizado hacia la guerra de los Países Bajos. En enero de 1575, 31 de las 146 galeras estaban fuera de servicio, y las 46 galeras del escuadrón español necesitaban una inversión de 100.000 ducados para ponerse en condiciones.

Entre 1559 y 1573, Felipe II había intentado hacerse con una gran flota. La inversión en el Mediterráneo llegó a ser de dos millones y medio de ducados anuales, un 28 por ciento del presupuesto global del estado. A finales de 1572, se seguía pensando que «parece que será muy conveniente crecer todo lo más que fuese posible el número de galeras», quizás hasta alcanzar las 170, y que la flota no debía reducirse ni en un solo efectivo⁵³. El viraje crucial de la política mediterránea se produjo a partir de 1572. Darse cuenta de que nunca podría derrotar definitivamente a los turcos por mar, idea subrayada por la amarga ironía de la increíble recuperación de la flota otomana tras Lepanto⁵⁴, convenció a Felipe II de que, falto de los recursos de que disponía el Imperio otomano y sin recurrir a la misma forma «tiránica» de gobernar, nunca podría ganar al sultán. Ya le dijo el capitán general de las galeras de Sicilia que si él emprendía la línea política agresiva propugnada por don Juan de Austria a mediados de 1573⁵⁵ y aumentaba su flota de 300 a 350 galeras, los turcos simplemente armarían 500⁵⁶. La réplica del rey fue iniciar una revisión estratégica de «la orden que se podría dar en estas cosas de la mar». La

53. Don García de Toledo escribió al rey el 10 de septiembre de 1573 que convenía sustentar 150 galeras, aunque 80 eran suficientes para defender sus reinos contra los corsarios. Era preciso no desarmar ni una sola galera «siendo el turco enemigo tan ordinario, no se puede resistir con este número ni estorvar que no ose emprender lo que quisiere». AGS: Estado 453. Ya el rey había manifestado esta opinión en una carta a don Juan de Austria datada el 30 de noviembre de 1572, AGS: E 448.
54. Don Juan de Austria escribió al rey en Fosa de San Juan el 24 de octubre de 1572, estimando que los turcos dispondrían de más de 400 galeras al año siguiente. «Este tirano a crecido sus fuerzas por la mar en menos de diez meses, lo que apenas se pensó que hubiera podido hazer en dos años», AGS: Estado 448.
55. AGS: Estado 449, C. E. fechada el 20 de junio de 1573 sobre la propuesta de don Juan de Austria de aumentar la flota real de 300 a 350 galeras dotadas con milicias y mantenidas «repartiéndolos [tales efectivos] por mis estados según la comodidad y posibilidad que cada uno tuviere», de manera tal que fuesen capaces, a la vez, de resistir un ataque enemigo y, si convenía, tomar ellos la ofensiva.
56. «La manera con que arma sus galeras que es tiránicamente», comentaba don Juan de Cardona a don Juan de Austria en Palermo el 10 de septiembre de 1573. Él nunca pensó que los turcos pudiesen recuperarse tan rápidamente. Un año después de Lepanto, disponían de 200 galeras, 140 de las cuales eran nuevas. Si España se decidía a armar 300 galeras, los turcos harían lo propio con 500. AGS: Estado 453. Por otro lado, don García de Toledo escribió a don Juan de Austria desde Nápoles el 31 de diciembre de 1572 que, con 300 galeras, no deberían arriesgarse a atacar 400. Aunque él no pensaba que los turcos pudiesen llegar a armarlas, más valía prevenir. CODDIN, vol. III, p. 111.

necesidad más urgente era la de equilibrar las prioridades militares y las financieras⁵⁷. La doble pérdida de La Goleta y el recién conquistado Túnez en agosto y septiembre de 1574, respectivamente, fue el argumento decisivo para minar la viabilidad de la flota de galeras como fuerza estratégica que contraponer al poder naval otomano⁵⁸. No había otra solución, pues, que reducir la flota a aproximadamente las 100 galeras estimadas necesarias para defender a la monarquía en caso de ataque. A finales de 1576, asumiendo la incapacidad de mantener una flota mayor a causa del «gran gasto» y «considerando quan mal en orden an andado y andan muchas de mis galeras», la flota se redujo a 102 galeras y se le encargó un papel meramente defensivo, «pues mi armada no puede ser en tanto número que se pueda oponer a la del enemigo, y que quando bien se pudiese hazer habría mucho que mirar en ello por lo que se aventuraría en la pérdida»⁵⁹. Así las cosas, el cambio político anunciado el 27 de diciembre de 1576, seis meses antes de que las nuevas de la aceptación de la tregua por parte del sultán llegasen a Madrid, fue un reconocimiento público de la incapacidad española de mantener una flota de galeras capaz de derrotar al enemigo⁶⁰.

V

Se ha solido explicar el declive de las galeras en términos de competición con bajeles mayores, argumentando que el galeón fue el preferido por la superioridad táctica que le conferían su mayor capacidad ofensiva en transporte de cañones, la

57. «Una de las cosas que acá se ha considerado, lo mucho que convenía conservar el estado de las cosas de la mar [...], pero también se ha considerado lo mucho que en ésto se consume y la gran sustancia que era menester para ella», escribía Felipe II a don Juan de Austria el 9 de mayo de 1573. El rey quería que don Juan discutiese con Granvela y Sessa, entre otros, «la orden que se podría dar en estas cosas de la mar para poder con alguna industria y buena forma tenerlas tan proveídas y prevenidas [para], en una necesidad, juntar una gruesa armada», CODOIN, vol. III, p. 115.
58. Después de la pérdida de La Goleta del 23 de agosto de 1574, los integrantes de la Junta de Italia avisaron al rey de un déficit de 350.000 ducados anuales dedicados a gastos forzosos del reino de Nápoles. Una de las causas del mismo era el enorme costo de las galeras, que habían pasado de 6 a 20 y, con el ingreso de España en la Santa Liga, de 20 a 50. Por su parte, las galeras de Sicilia habían pasado de 4 a 22. Así que a las primeras costaba mantenerlas 419.800 ducados al año y a las segundas, 132.000. Se concluía que la única manera de rebajar gastos era reducir el número de galeras que, siempre, además, se veía sobrepasado por la cantidad de galeras turcas, «que es de mucho mayor y lo podrá crescer al doble, como se a tocado con la mano en las ocasiones passadas» y «por la mala orden en que andan y la dificultad con que por esta causa no se vienen a juntar en una neçessidad [...], reducidas a menor número podrán hazer el mismo effecto para con el turco que las que agora ay, pues no pueden servir para más de andar a la cola de su armada» y, así, serían suficientes para detener a los corsarios. AGS: Estado 447.
59. Carta de Felipe II al duque de Sessa fechada el 27 de diciembre de 1576. Bibliothèque publieque et universitaire (BPU): Geneva, Favre vol. XXVIII, f. 83-87. Agradezco a Geoffrey Parker el haberme indicado la valía de este documento.
60. «Si viene nuestro enemigo, estamos por nuestros pecados tan desproveydos y faltos de todo, y señaladamente de dinero y lo demás con que la guerra se sustenta, que certifico a V. Alteza que tanto tardará en perderse lo que el enemigo emprendiere quando él lo dilatare». Carta de don Juan de Austria a doña Margarita, su hermanastra. Prósita, 4 de abril de 1576. BAUER LANDAUER. *La marina española en el siglo XVI*, p. 135.

capacidad defensiva de una cubierta amplia y sólida y las cualidades estratégicas que le hacían apto para largas etapas de navegación. Aún así, parece evidente que la decadencia de la flota de galeras española desde la mitad de la década de 1570 en adelante no puede reducirse a esta explicación. Se trató, sobre todo, de una decisión política y financiera tomada en el contexto de un «sistema militar aplicable al Mediterráneo». La ya clásica explicación de este sistema y de su declive fue expuesta por John Francis Guilmartin jr. en su *Gunpowder and galleys: changing technology and Mediterranean warfare at sea in the sixteenth century*, escrito en 1974. Guilmartin inicia su libro distinguiendo entre «guerra» y «guerrilla», una distinción que los coetáneos hubiesen reconocido, puesto que se remonta, al menos, hasta el siglo XIII. Guilmartin no presenta la «guerra» como compuesta por grandes batallas entre flotas por el control del mar al estilo mahanés, sino esencialmente planificada a base de acciones anfibas ofensivas y defensivas centradas en fortalezas costeras y en ciudades portuarias que se concebían como bases ulteriores desde las cuales fuese posible contrarrestar las limitaciones impuestas por la logística de la guerra de galeras.

El factor clave había de ser la capacidad ambivalente de las galeras para desembarcar armas y hombres y para mantener la capacidad bélica en el mar. De este modo, Guilmartin subraya, no la velocidad o la movilidad de las galeras, sino su habilidad para maniobrar de manera segura cerca de playas y murallas, ya fuese bombardeando, ya desembarcando hombres y pertrechos. Los bajeles de más envergadura no podían hacer nada de eso y tampoco podían impedir que las galeras lo hiciesen. Así que la capacidad ofensiva de la marina mercante se mantuvo inferior a la de la flota de galeras hasta que la primera fue capaz de sostener un bloqueo y, dada la limitación numérica y la expansión de los precios que afectaban a la artillería pesada de bronce en el Mediterráneo (éste es un punto clave en la teoría de Guilmartin), esto no pudo hacerse hasta que las piezas de artillería de hierro fueron lo suficientemente abundantes como para permitir armar, a un precio relativamente bajo, flotas enteras de bajeles de gran envergadura. «Las naciones que confiaban enteramente en los cañones de bronce no podían dominar los mares», sostiene Guilmartin. También en la «guerrilla», la inadecuación del armamento de la marina mercante del Mediterráneo (a causa del coste excesivo de la artillería de bronce) generó la viabilidad de galeras y galeotas como bajeles corsarios.

El «sistema mediterráneo de conflicto armado en el mar», tal como lo define Guilmartin, «la relación simbiótica entre la galera y el puerto fortificado», entró en decadencia por una serie de cambios producidos a mediados del siglo XVI:

1. La creciente escalada bélica marítima, que condujo a una acusada recesión de personal cualificado.
2. El cambio en el sistema de remo, detectado alrededor de 1550. En efecto, del remo individual «alla sensile» se pasó al remo «al scalloccio», habilitado para múltiples remeros. Éste último era un sistema menos eficiente, pero permitió a las galeras incrementar su tamaño sin perder velocidad. Quizás se trató de una respuesta a la menor disponibilidad de remeros libres. Tal vez se trataba de afrontar el creciente peso de la artillería que se transportaba en las galeras.

- O puede que fuese sólo la reacción al deseo de incrementar las ventajas tácticas. Ahora bien, fuese lo que fuese, se consiguió a costa de un brusco aumento en el número de tripulantes, el incremento de costes y una reducción notable del radio de movilidad estratégica de las galeras. En este sentido, Guilmartin presenta una ecuación entre el espacio limitado de que se disponía en las galeras para transportar agua y provisiones, por un lado, y, por el otro, el número de soldados y pertrechos militares. El resultado fue que, cuanto más lejos de su base operaba, menos efectiva era la galera y su capacidad de permanencia allí, menor.
3. El cambio de los costes relativos de víveres y pertrechos, que perjudicó a las operaciones que trataban de asignarse a las galeras y triplicó los costes de las mismas entre 1523 y 1587.
 4. La disponibilidad creciente de los cañones de hierro, que valían una cuarta parte de lo que costaban los de bronce, lo cual permitía a la marina mercante equiparse con suficiente armamento como para resistir las galeotas que usaban los corsarios de la zona mediterránea.

El resultado fue que la maniobrabilidad de las galeras se redujo drásticamente y la carga financiera y logística de mantener una flota de galeras suficientemente poderosa como para mantener bien altos los pabellones, devino prohibitiva. Además, el único estado con recursos suficientes para ello, el Imperio otomano, se hallaba constreñido por la pérdida de su mano de obra cualificada en 1571. Así que el punto culminante de la guerra de galeras de 1570-1574 fue también su final: la conquista y la reconquista de Túnez en 1573 y 1574, respectivamente, representaron las últimas bocanadas de un sistema asfixiado progresivamente por su propia envergadura.

Contemplada en su globalidad, la tesis impresiona. De todas formas, no todas las afirmaciones de Guilmartin son inmunes a la crítica. Hay aseveraciones cuestionables en sus tres argumentos centrales, a saber, los cañones de hierro, la estrategia y los costes relativos del aprovisionamiento naval.

1. En cuanto a los cañones de hierro, el argumento que se basa en el cambio armamentístico de la marina mercante es plausible, pero no queda claro cuándo y hasta qué punto se produjo este cambio. Los mercaderes del Mediterráneo siempre habían usado cañones de hierro y, al menos en España, no hay ninguna evidencia de que los cañones de hierro fuesen mucho más baratos o más numerosos en 1620 de lo que lo habían sido en la década de 1570⁶¹. Aunque, a causa de su peso, los cañones de hierro sólo costaban una cuarta parte de lo que valían los de bronce, a largo plazo, tampoco resultaban tan baratos, ya que tuvieron que hacerse más pesados para aguantar la misma potencia en los disparos, solían

61. Los cañones de bronce costaban unos 16 ducados el quintal en 1582, sobre 28 ducados (incluyendo el encabalgamiento) en 1608 y 37 ducados en 1624 (cuando se usó el cobre húngaro, más caro, a 33 ducados el quintal en lugar del cobre cubano, más barato, a 15 ducados). Los cañones de hierro costaron a 4 ducados el quintal en 1577, 8 ducados en 1624 y 92 reales en 1632 (en un régimen de libre comercio).

ser de menor calibre, no duraban tanto como los anteriores, sobre todo en el mar (donde duraban un promedio de seis o siete años) y eran más propensos a estallar⁶². Los cañones de hierro fueron usados por la marina española como último recurso y las implicaciones financieras de su generalización no resultaron directamente relevantes para la reducción de la flota real de galeras o para su sustitución por flotas de bajeles de más envergadura. Este argumento de los cañones de hierro tampoco es relevante de manera directa en lo que respecta al carácter anfibia de la guerrilla, esto es, los ataques costeros, pues, aunque los corsarios de Berbería se habían dado a fletar barcos en la primera y la segunda décadas del siglo XVII, lo cierto es que seguían confiando en la rapidez y la efectividad de los abordajes más que en la artillería. Dado que el principal material de que se fabricaban las armas de los galeones de la flota española siempre era el bronce, la revolución tecnológica en la producción del hierro barato para cañones no es ninguna solución al problema de la transformación de las batallas navales españolas en el Mediterráneo del siglo XVII.

2. El argumento estratégico ignora el apoyo logístico que podían prestar los grandes bajeles de quilla redonda y subestima la capacidad y el papel de las galeras. Las galeras españolas totalmente equipadas y con un total de 180 soldados a bordo eran capaces de transportar provisiones durante dos meses, no sólo durante los veinte días que Guilmartin sostiene⁶³. Sospecho que los problemas estratégicos derivaban no tanto de la lógica de las galeras, sino de la escala de las batallas navales y eran, esencialmente, problemas de abastecimiento⁶⁴. Año tras año, España demostró que era incapaz de trasladar una flota al frente hasta que era demasiado tarde, de tal modo que ya no podía conseguirse nada de relevancia. El ejemplo clásico es el abandono de la invasión de Argel en 1573⁶⁵, pero la situación se repetía en casi cada campaña⁶⁶. La toma de Túnez el 21 de

62. «Lo que screví a Agustín Álvarez de Toledo sobre el asiento de Andrea Rodi de artillería y pelotería de hierro». Informe de Andrés de Prada, Madrid, 19 de octubre de 1593. AGS: GA 388.

63. Una carta del secretario Delgado a Antonio Pérez fechada en marzo de 1573 hablaba de 2.000 hombres que habían de embarcar en 11 galeras en Cartagena con destino a Génova, con provisiones para dos meses, AGS: Estado 449. «Relación del dinero que será necesario para la leba de las 32 vanderas que Su Magd. ha mandado se lebanen en estos reynos y proveer de bastimentos para 40 días», 18 de junio de 1613, AGS: GA 778.

64. «Spagnoli sono [...] lunghissimi nelle resolutioni di tutte le cose sue [...] Io vedo che, nelle cose di armata maritima, ogni picciol minutia intertiene lunghissimo tempo et impedisse li viaggi, perchè il non haver remi o velle pronte, il non haver forni in quantità deputati al cuocer li biscotti, il mancamento di diece soli arbori o antenne intertiene ben spesse volte li mesi interi il progresso delle armate. Et, con tutto che le forze di questo serenissimo re siano amplissime, tuttavia io non so fin hora discernere che quello che aspetta alla provisione di armata et di galee sia cosí ben regolato come potria esser in una signoria di tanta potentia». Madrid, 1 de agosto de 1571. BRUNETTI, M.; VITALE, E. *La corrispondenza dell' ambasciatore Leonardo Donà*, vol. I, núm. 111, p. 340.

65. Sobre el despacho de don Juan acerca del asunto de Argel, el 30 de mayo de 1573 se vio el parecer del proveedor general Francisco de Ibarra conforme «no ser possibile juntarse las fuerças que vienen en el memorial en muchos meses, quanto más de aquí a fin de agosto [...] tiene por imposible poderse tales fuerças por mar y tierra». AGS: Estado 449.

66. Como demuestran los casos de Formentera (25 de octubre de 1529), Coron (12 de septiembre de 1532), Prevesa (27 de septiembre de 1538), Argel (23 de octubre de 1541), Mehdiá (10 de sep-

julio de 1535, después de una campaña de cinco semanas, no es más que la excepción que confirma la regla.

3. Aunque es posible que las condiciones comerciales de la segunda mitad del siglo XVI perjudicasen a las galeras, tal cosa dista de ser convincente del todo. El contrato de mantenimiento de una galera entre 1535 y 1602 dobló su importe, de 6.000 a 12.000 ducados anuales. Ésta es una cifra menor que la que afirma Guilmartin (él sostenía que triplicó su importe). En todo caso, es un aumento inferior al que experimentaron los precios en el mismo período. A pesar de que es difícil saber como podría hacerse un análisis satisfactorio de los costes y los beneficios que generaban las galeras comparándolo con un estudio idéntico sobre galeones, la preferencia de las galeras sobre los galeones en el siglo XVI no puede explicarse sólo en términos de costes, a menos que decida ignorarse el crucial valor que tenían los esclavos y criminales que componían sus tripulaciones. Éstos significaban la mitad o más de los costes de una galera totalmente equipada, es decir, representaban una proporción similar al conjunto de la artillería de bronce en un barco de gran envergadura⁶⁷. La consecuencia es que, en la década de 1550, el coste de equipar y fletar una galera, incluyendo en él a la artillería y la tripulación, era el mismo que el de equipar un galeón de 300 toneladas, que podía transportar multiplicado por cuatro el peso de los pertrechos, igual número de soldados y pocos o ningún marinero de más. Hacia la década de 1620, el balance de los costes se inclinaba en favor de las galeras, a causa de la mayor proporción de mano de obra barata que iba en ellas⁶⁸.

VI

Por consiguiente, la decadencia en el tamaño de las flotas de grandes galeras que se produjo ya en la década de 1570 no tiene nada que ver con los barcos de mayor envergadura y se explica por cuestiones estratégicas relacionadas con el «sistema mediterráneo de guerra marítima». De este modo, la progresiva reducción de la importancia de las galeras y el cambio de su papel táctico van en consonancia con la nueva realidad geoestratégica a que tuvo que enfrentarse la Monarquía hispánica desde 1580, realidad que alteró el epicentro de los intereses en el «lago español que era el Mediterráneo occidental». A mediados del siglo XVI, la amenaza que se cernía sobre el Mediterráneo español se proyectaba desde el canal de Sicilia

tiembre de 1550), Mostaganem (26 de octubre de 1558), el Peñón (8 de septiembre de 1560), Malta (7 de septiembre de 1565), Lepanto (7 de octubre de 1571) y Túnez (10 de octubre de 1573).

67. Estos costes dependían del material de que estaban hechos los cañones (bronce o hierro) y de como se capitalizaba a la chusma —casi 150 antes de 1568, casi 170 en 1568, casi 190 en 1588 y unos 200 hacia 1600. AGS: Estado 453. En una relación de lo que valía una galera ordinaria totalmente acabada, comparada con lo que costaban en Barcelona ordinariamente, se decía que, en la década de 1570, 139 forzados valían 33 escudos y 25 esclavos valían 70 libras. Si se les añadía el coste de 902 libras para vestir a los forzados, el coste ascendía a 6.487 libras, el 51% del total de 14.283 libras.
68. Sebastián de Oleaga calculaba, el 29 de mayo de 1624, sobre unas relaciones de muestras tomadas a las galeras de España, que el asentista recibía 40 maravedís por ración de gente de cabo y 20 maravedís por ración de remeros. AGS: GA 899.

—y las galeras podían maniobrar con igual facilidad desde ambos lados de aquel canal—. Después de la década de 1580, el peligro para el Mediterráneo español llegaba a través del estrecho de Gibraltar, no sólo por los ingleses y neerlandeses que lo cruzaban procedentes del Atlántico, sino también por los corsarios argelinos y norteafricanos que se trasladaban a occidente para atacar las islas y las costas atlánticas de España, amenazando, con galeotas más fuertemente armadas y en toda época del año, incluso antes mismo de zarpar, a las flotas de Indias en su paso a las Canarias y por las Azores.

El Mediterráneo y el Atlántico se estaban volviendo interdependientes y Gibraltar estaba siendo la fortaleza clave en las guerras del Mediterráneo⁶⁹. De esta época data precisamente la modernización del puerto de Gibraltar (se había trazado un primer proyecto en 1579, pero éste no pudo llevarse a término hasta avanzado el reinado de Felipe III y ello a un coste de 250.000 ducados). Por estas fechas se emplazó allí una escuadra de galeones para expresa vigilancia del estrecho (1603, 1607, 1617, 1622). En parte para que pudiesen cerrar la entrada al Mediterráneo, tal y como el rey de Dinamarca hacía con el Báltico, y en parte para que hostigasen a los barcos de que los corsarios se servían para, atravesando el estrecho, internarse en el océano o para hacer incursiones terrestres. Si tenemos en cuenta el hecho de que ambos competían por los mismos recursos escasos —madera, lonas y jarcias, municiones y, sobre todo, hombres y dinero—, el barco de quilla redonda salía a la competición con una notable ventaja. De todos modos, más importante que estos costes relativos en sí, era el hecho de que a las galeras les faltaba flexibilidad climatológica para maniobrar correctamente en cualquier estación del año en el Mediterráneo y en el Atlántico a la vez. En cambio, esta flexibilidad fue conseguida por los nuevos, rápidos y ligeros, galeoncetes, diseñados especialmente para conseguir mayor velocidad y contruidos en la armada española a principios del siglo xvii.

La consecuencia de la fusión de los dos frentes bélicos fue, en primer lugar, que las galeras hubieron de enfrentarse, a un ritmo cada vez mayor, a bajeles de gran envergadura, sobre todo después de que los corsarios norteafricanos se echasen a ambos mares a principios del siglo xvii. En segundo lugar, la defensa contra tales corsarios devino un problema endémico, que requirió que las galeras se hiciesen a la mar en invierno más veces de las que hubiese sido deseable. Ahora bien, el efecto inmediato de lo anteriormente dicho no fue el de acelerar el abandono de las galeras, sino el de construir las mayores, aumentando el número de sus bancos de 24 a 26, para desafiar con éxito a los potentes barcos corsarios. Muy entrada la segunda década del siglo xvii, la galera continuaba siendo considerada «el puente que V. M. tiene en reynos tan divididos y el único remedio de unirlos en un cuerpo»⁷⁰ y el «nervio principal para defenderla [la costa española] y ofender [a] los corsarios que la infestan»⁷¹. De hecho, hubo gran número de peticiones en los

69. THOMPSON, I. A. A. «Gibraltar et la défense du détroit au début du xvii^e siècle». En: POUSSOU, ROGER BAURY; VIGNAL-SOULEYROU (eds.) (2005). *Monarchies, noblesses et diplomaties européennes. Mélanges en l'honneur de Jean-François Labourdette*. París: Universidad de La Sorbona, p. 233-256.

70. Opinión del marqués de Villafranca en el Consejo de Guerra, 26 de abril de 1611. AGS: GA 744.

71. Opinión de don Diego Brochero en el Consejo de Guerra, 14 de diciembre de 1611. AGS: GA 744.

consejos de Felipe III para que se incrementase la cantidad de galeras en aguas españolas. No fue hasta después de 1610 que los consejos se apercibieron de que los corsarios norteafricanos estaban dispuestos para zarpar en masa.

La respuesta inicial a tal estado de cosas había sido la de adaptar las galeras a la nueva situación. Como se reconoció en una junta de galeras en octubre de 1607, «es muy conveniente que se crezca el número de los 164 remeros que tienen aquellas galeras [de particulares] por que oy son mucho mayores que quando se instituyó que sirviesen con los 164, y mayores los remos, y las galeotas y navíos de moros, particularmente los de Argel, andan más reforzados que los años atrás, y, al mismo paso que ellos van armando, conviene que se haga acá para poder darles caza y recibirla si se ofreciere, de más de que no solían navegar de invierno y agora es cada año, y, si venían a España, no passavan de Barcelona y agora passan el estrecho donde son los mares más tormentosos y, para proejarlos, es menester más fuerça y, quando la han avido de hazer, han hecho muchas vezes de dos galeras una [...] y las galeras de V. M. de España, Nápoles y Sicilia andan todas con 200 remeros cada una y es muy necesario que, aviendo de navegar juntas, vayan yguualmente armadas, porque es de muy grande inconveniente no poder seguir las unas a las otras y suele ser gran ocasión de perder el viaje»⁷².

A pesar de lo dicho, hacia la mitad del reinado de Felipe III, empezó a verse con nitidez en Madrid que, incluso en el Mediterráneo, las galeras estaban siendo superadas por los barcos de mayor envergadura. En 1611, el condestable de Castilla apremiaba a reforzar la flota con «baxeles redondos medianos», con mayor capacidad de navegar con mal tiempo y más apropiados para plantar cara, no sólo a los corsarios, sino también a los bajeles de la flota turca, que hacían «poco caso de las galeras»⁷³. En 1618, el duque de Osuna sugirió que se mantuviese en el Mediterráneo a una flota entera de «bajeles redondos» (30 en España, 20 en Nápoles y 10 en Sicilia), «visto cuán poco ha que no conocían [los corsarios] bajeles redondos y hoy desarman las galeras para armarlos»⁷⁴. Al año siguiente, el Consejo de Guerra aumentó el presupuesto naval previsto para 1620 a 805.000 ducados, que habían de servir para mantener una flota de 37 navíos, «respecto de haver crecido tanto el número de los navíos de guerra de Argel y de la alianza que han hecho holandeses y venecianos, como por estar a lo último de la tregua de Holanda»⁷⁵.

A medida que fue disminuyendo la relevancia global de las galeras, su papel táctico a nivel individual cambió y, con él, sus características operativas. Hacia 1617 o 1618, se había producido un consenso generalizado sobre el hecho de que las galeras no podían emprender acciones efectivas más que contra otros bajeles

72. Una junta de galeras del 23 de octubre de 1607 comentaba una carta de don Pedro de Toledo del 24 de septiembre anterior, diciendo «que haviendo de pasar qualquiera destas galeras de Cartagena a poniente no podrán navegar seguras con menos de 200 remeros cada una, respecto de ser los mares y corrientes diferentes y los vientos más pesados y menos los puertos», AGS: Estado 2637.

73. SORGIA, Giancarlo (1973). *Spagna e problemi mediterranei nell'està moderna*. Padua: CEDAM, p. 12-13.

74. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1885). *El gran duque de Osuna y su marina. Jornadas contra turcos y venecianos, 1602-1624*. Sevilla: Renacimiento, p. 362-363.

75. AGS: GA 840, CCG de 5 de diciembre de 1619.

provistos de remos. Así, se las contempló como valiosas, sobre todo, en ataques combinados junto a barcos de más envergadura contra los pocos corsarios que todavía iban a remo y también como transportistas y aprovisionadoras. En 1621, la escuadra de España redujo sus galeras a 12, aunque la tripulación de cada una de ellas aumentó. De 70 soldados y marineros y 200 remeros, se pasó a 128 soldados y marineros y 260 remeros. El cambio se produjo para ganar en velocidad y poder dar alcance a los corsarios en actuaciones conjuntas con bajeles de gran envergadura, antes de que la artillería hubiese desmantelado los cascos, y también para mantener las posiciones ante los vientos en contra y el oleaje de invierno⁷⁶. De este modo, las flotas de galeras tenían menos efectivos, pero, a nivel individual, las galeras ganaron en tamaño, en tripulación y en armamento, contando a veces con hasta ocho cañones y con seis o siete hombres por remo.

La decadencia de las galeras fue sólo relativa, exceptuando el lapso de la década de 1570, y se trató de la decadencia no de la galera como tal, sino de la flota de galeras. Esto, en sí mismo, es indicativo del cambio del papel estratégico de las galeras⁷⁷. De instrumentos de la «guerra», pasaron a restringirse progresivamente a acciones puntuales y servicio de guardacostas, complementando el tamaño y el armamento de los bajeles de más envergadura mediante la velocidad, más cañones y más soldados, todo lo cual requirió hacer más grandes los barcos y sus remos y enrolar a más remeros. El resultado fue que la tripulación de una galera se multiplicó por cuatro en los cincuenta años que siguieron a la batalla de Lepanto⁷⁸. Lo que F. C. Lane llama «la galera barroca» transportaba a casi 400 hombres en la década de 1620, mientras que sólo había conseguido acarrear a 250 en la época de Lepanto. El dato es muy interesante de cara a las conexiones que se pueden hacer entre el desarrollo bélico y los cambios más genéricos en el entorno social y económico. Se puede observar un cambio en el Mediterráneo que coincide *grosso modo* con los imperativos demográficos del momento. De formas muy intensivas de hacer la guerra en el siglo XVI, con un número muy considerable de pérdidas humanas y materiales (ejemplificado en el número de galeras valiosas capturadas en Túnez y Lepanto) a formas propias del siglo XVII, menos consuntivas de seres humanos pero más destructivas materialmente (mediante el uso de la artillería). En conjunto, la escuadra de España tenía el doble de remeros en 1574 que en la década de 1620 (de 7.820 a 3.235). Ahora bien, cada galera de la década de 1620 tenía entre el 50 y el 60% más de remeros que en 1574, lo cual sugiere que si es que existe una relación entre la historia demográfica y la militar, ésta no sólo afecta a la escala en la cual se luchaba, sino también a la manera de guerrear. De hecho, uno de los argumentos que justificaban una estrategia naval única era la menor

76. AGS: GA 1305, CCG de 18 de noviembre de 1620.

77. Véase la interesante contribución de WILLIAMS, Phillip. «Past and present: the forms and limits of Spanish naval power in the Mediterranean, 1590-1620», RIZZO, Mario; RUIZ IBÁÑEZ, José Javier; SABATINI, Gaetano (eds.) (2003). *Le forze del principe: recursos, instrumentos y límites en la práctica del poder soberano en los territorios de la Monarquía Hispánica*. Murcia: Universidad de Murcia, vol. I, p. 237-278.

78. En 1529 era de 230 (80 entre marineros y soldados y 150 remeros); en 1568 era de 252 (siendo la *ratio* de 82 más 170); en 1592, de 300 (100 más 200), y en 1621, de 388 (128 más 260).

demanda de hombres⁷⁹. Sin embargo, resulta significativo que los estados mediterráneos, que tenían carencias en madera, velas, jarcias y artillería, continuasen luchando en bajeles de quilla redonda con los métodos de las galeras, prefiriendo la aproximación rápida y el abordaje a usar la artillería en bombardeos destructivos.

VII

El siglo xvii fue el de la «atlantización» de la guerra en el Mediterráneo. A principios del siglo xvi, el Mediterráneo tenía un sistema militar cerrado. Sin embargo, en el siglo xvii, el Atlántico penetró en él. Cuando la capacidad ofensiva del Imperio turco se debilitó, el teatro mediterráneo se fragmentó, volviendo a lo que había sido antes de la década de 1530: una serie de escenarios militares más o menos relevantes, en los cuales dominaba una complejidad de formas de combate marítimo. La «manera de combatir atlántica» tendió a imponerse y el barco militar de gran envergadura asumió el papel central en la flota y las actividades de ésta. Hubo una mayor permeabilidad de fuerzas entre el Atlántico y el Mediterráneo. La Armada del Mar Océano, los galeones de la plata, las escuadras de Cantabria, Galicia y Dunquerque prestaron servicio en el Mediterráneo. La capacidad de abrir fuego devino esencial en la flota mediterránea y la galera, aunque no llegó a perder del todo su papel tradicional, especialmente cuando se enfrentaba a sus pares, fue progresivamente usada como plataforma para la artillería o bien pasó a servir en tareas de apoyo en operaciones mixtas de la flota, como si se tratase de una fuerza de caballería ligera en un ámbito naval.

En el siglo xvii, de nuevo, volvieron a considerarse como cruciales las batallas terrestres en la órbita militar mediterránea. Con frentes abiertos en Cataluña y Milán después de 1635, numerosas acciones de la flota fueron en apoyo de campañas terrestres, ya fuese en sitios, ya en intentos de levantarlos —así, en Rosas en 1637, 1643 y 1645, en Salses en 1639, en Tarragona en 1641 y 1644, en Barcelona en 1642 y 1651, en Orbitello en 1646 y en Nápoles en 1647. A pesar de que siempre había habido partidarios de matener enclaves fuertemente fortificados para contener a los estados bereberes⁸⁰, desde finales del siglo xvi, se produjo un renovado énfasis en las fortificaciones y en las defensas terrestres fijas y móviles como alternativa a las galeras⁸¹.

79. «Discurso con demostración de quanto convenga hacerse S. M. poderoso en la mar», MN Navarrete 9, doc. 26, sin fecha (época de Olivares), f. 291. «Informe dado en Madrid sobre aumento de la marina de guerra», MN Navarrete 8, doc. 45, 18 de septiembre de 1622, f. 307.

80. CODOIN, vol. III, p. 114, 165.

81. Después de la pérdida de Túnez en 1574, Ligresti percibe un cambio estratégico, de la intervención a la defensa, a través de la reducción de los soldados extranjeros y un énfasis creciente en las torres costeras (1579), las milicias territoriales (1573 y 1595) y la reorganización de la caballería ligera (1576). LIGRESTI, D. «L'organizzazione militare del regno di Sicilia (1575-1635)», *Rivista storica italiana*, 105 (1993), p. 647-678. El fallo de la estrategia marítima para controlar las bases enemigas condujo a adoptar nuevas medidas defensivas, incluyendo la construcción de torres costeras y el aumento de la densidad de las murallas en las ciudades, SORGIA. *Spagna e problemi mediterranei*, p. 4. Hubo otro proyecto de atacar Argel en 1614, pero, esta vez, con las miras puestas en aumentar la solidez de las fortificaciones y en el incremento de soldados y municiones, *ibidem*, p. 19.

VIII

La guerra en el Mediterráneo del siglo XVI planteaba demandas políticas, materiales, técnicas y humanas muy diferentes a las que requirió la guerra «atlantizada» del siglo XVII. El sistema mediterráneo del siglo XVI requería el control de un espacio marítimo cerrado mediante operaciones simbióticas entre flotas de galeras y fortificaciones costeras. Se trataba de guerras estatales, guerras hasta un cierto punto especializadas, con barcos de remos, con instrumentos permanentes de poder estatal a su servicio, mantenidas por el fisco, dirigidas por el estado, alimentadas por levas forzosas o por sentencias criminales. En su momento álgido, durante la década de 1570, protagonizadas por el estado en su casi totalidad. Las galeras militares, de hasta 170 remeros, no eran viables económicamente, ni tratándose de bajeles mercantes, ni tratándose de piratas. Sólo podían subsistir si estaban «patrocinadas», y sólo con ayuda del estado se podía hacer frente a semejante obligación.

La guerra «atlántica», en cambio, era una guerra de bajeles de mayor envergadura. Frecuentemente, se trataba de barcos mercantes armados, apoyados, si era preciso, por el aparato de estado y (hasta la segunda mitad del siglo XVII) de propiedad privada en su mayor parte⁸². La guerra atlántica era una guerra a mar abierto, una guerra no de control, sino de bloqueo de las acciones del enemigo, que implicaba un sistema de guerrillas de ataque y defensa rápidos de blancos no fijados *a priori* (costas, marina mercante, rutas comerciales). Una guerra de acciones irregulares y esporádicas hechas por parte de la flota, mantenida por capital independiente del estado y dirigida a través de mecanismos de mercado por hombres de empresa. Contra la amplitud del escenario, una defensa efectuada por fuerzas permanentes del poder estatal podía resultar poco rentable. Por otro lado, los grandes estados no tenían ninguna ventaja organizativa a nivel militar sobre los pequeños —e incluso sobre quienes actuaban a nivel particular. De hecho, todo favorecía al sector privado: los costes de los barcos de quilla redonda, la escasa diferencia estructural entre un barco de guerra y uno mercante (al menos hasta pasada la primera mitad del siglo XVII), la capacidad de transporte de carga y tripulación, la poca habilidad del estado a la hora de hacerse con mayores contingentes de mano de obra destinada a tales bajeles⁸³. En mayor o menor medida, en ámbito atlántico, todas las expediciones estatales grandiosas se convirtieron en decepciones espectaculares.

En 1623, don Juan Vivas resucitó un proyecto para construir una escuadra de galeras que prestase servicio permanente en aguas sardas. Sin embargo, este proyecto fue rechazado por Felipe IV, quien ordenó el reestablecimiento de compañías locales de caballería para patrullar la costa, *ibídem*, p. 26.

82. THOMPSON, I. A. A. «The Spanish Armada: naval warfare between the Mediterranean and the Atlantic». En: RODRÍGUEZ SALGADO, M. J.; ADAMS, SIMON (eds.) (1991). *England, Spain and the Gran Armada, 1585-1604*. Edimburgo. John Donald, p. 70-94, p. 71.

83. Ésta es una de las razones por las cuales eruditos como sir Anthony Sherley argumentaban la necesidad de basar la rentabilidad de la defensa naval en dotar a los barcos de guerra de un doble carácter, integrándolos también en la marina mercante, al modo en que lo hacía la Compañía Inglesa de las Indias Orientales. Real Academia de la Historia (Madrid) (RAH): Salazar y Castro, A86, f. 353-354; conde de Xerley, Madrid, 24 de abril de 1619.

La guerra de galeras era una guerra que requería mucho esfuerzo: una guerra de hombres, con peleas cuerpo a cuerpo, una guerra de «pundonor» no exenta de habilidad, una guerra esencialmente «aristocrática», como una especie de choque de caballería en el mar. Por contra, la guerra «atlántica» era una guerra que requería una gran inversión de capitales: una guerra material aunque sus contendientes no careciesen de valor, una guerra «eficiente», en que la habilidad técnica y la experiencia eran muy importantes, una guerra peleada de manera impersonal, a distancia, mediante la pólvora y los cañonazos. Mientras que, en una galera, los remeros suponían la mitad de sus costes y la artillería sólo un 10 o un 12 por ciento; en un galeón, el armamento consumía al menos el 50 por ciento de las inversiones. La municiones constituían el 1 o el 2 por ciento de lo que costaba fletar una galera y entre el 4 y el 8 por ciento del mismo gasto en un galeón. La logística de una flota oceánica, por tanto, favorecía los movimientos de «privatización», ya que el estado no podía llevar su poder coercitivo al terreno de las importaciones de material para la guerra marítima desde fuera de su jurisdicción, como tampoco podía hacer frente al agotamiento de recursos locales o al poco desarrollo de sus tecnologías.

Hace muchos años, Vicens Vives resaltó la conexión entre el desarrollo estatal y la institucionalización de la guerra en el Mediterráneo durante la década de 1530⁸⁴. Con guerras en el Atlántico y con las guerras atlánticas invadiendo el Mediterráneo desde la década de 1580, el proceso se estaba invirtiendo. La expansión de la guerra de galeras en el Mediterráneo había implicado una expansión del «sector público» en la organización militar. En 1560, seis galeras de la escuadra de Nápoles eran reales y diez eran privadas. En 1574, 49 eran reales y 4 eran privadas. Sólo 29 de las 146 galeras que Felipe II mantenía en 1574 eran privadas y servían por contrato. Así que la pérdida de importancia de las flotas de galeras en 1576 fue también, y eso se ve bastante explícitamente en la instrucción del 27 de diciembre de aquel año, una pérdida de importancia del «sector público». Las 21 galeras suprimidas de la escuadra de Nápoles eran galeras reales, por ejemplo⁸⁵. La priorización del bajel de quilla redonda en detrimento de la galera también significó un paso del sector «público» al «privado» en la organización de la guerra y, por consiguiente, cierta pérdida de control sobre el desarrollo de la misma por parte del estado. En Lepanto, el 80 por ciento de las galeras eran reales. En la flota tercera de 1583, sólo 3 de los bajeles de quilla redonda más importantes eran del rey (si exceptuamos las dos galeazas y las 12 galeras). En 1588, sólo 30 de los 130 bajeles y poco más de un tercio de los barcos de la vanguardia eran de Su Majestad. La creación de una gran flota oceánica permanente en la década de 1590 fue un intento de trasladar al Atlántico el dominio del sector público que había en el Mediterráneo. Sin embargo, el inten-

84. VICENS VIVES, Jaume (1960). «Estructura administrativa estatal en los siglos XVI y XVII» en XI^e Congrès International des Sciences Historiques, *Rapports: IV: Histoire Moderne*, Stockholm, p. 9.

85. En una carta fechada el 27 de diciembre de 1576, Felipe II decía al duque de Sessa que «ha parecido que las de particulares, por traerlas personas a quien será conveniente tener prendadas en mi servicio, y porque aya en las ciento de unas y de otras, y que, por este respecto, las que se huviera de desarmar sean de las más». *Bibliothèque Publique et Universitaire (BPU)*. Ginebra: Favre, vol. XXVIII, f. 8.

to fracasó, ya que los galeones reales nunca pasaron de un tercio de los barcos de las flotas expedicionarias de 1596 y 1597.

Además, a partir de la década de 1580, la guerra en el Mediterráneo también devino, al menos en gran parte, una guerra privada. Y ello fue así porque la mayor proporción de barcos que servían en la zona mediterránea en el siglo XVII eran barcos que se habían conseguido mediante contratos con sus propietarios: los Judici y los Marini de Génova, los Martolosi y los Masibradi de Ragusa, los Ycart y los Cànoves de Cataluña o bien los barcos de las escuadras que armaban las provincias cantábricas que se desviaban de la zona atlántica para ir allí. Puede considerarse igualmente una guerra privada por la cantidad de corsarios que la hacían en ambos bandos. Esta «guerra de guerrillas» fue posible por la liberación de recursos, energía y control subsiguiente al final de la «guerra» de las grandes flotas estatales. Fue una actividad autosostenida que podían ejercer hombres que, de forma paralela, se dedicaban al comercio y que, cuando guerreaban de esta forma, lo hacían de manera irregular, a través de incursiones rápidas y temporalmente acotadas y sobre blancos aleatorios. No es menos cierto que los españoles consideraron el ejercicio del corsarismo como la única solución al desajuste económico que producía la «guerra de guerrillas». Como se decía en un memorial anónimo de 1612, «es necesario valerse de medios modestos y fáciles pues no se puede de otros». Así es que la corona promovió el corsarismo en una ordenanza general fechada en diciembre de 1621, definiéndolo como un sector privado dentro de la marina real, acreditando sus derechos a un quinto sobre las presas, garantizando a los corsarios una serie de recompensas si sobresalían por su audacia, reputando sus servicios «como si fuesen hechos en mi flota real» y enviándolos, cuando la ocasión lo requiera, a unirse a las flotas combatientes⁸⁶.

Los permisos para «hacerse a la mar» no fueron una novedad del reinado de Felipe IV, pero, antes de él, habían sido lo suficientemente irregulares como para parecerlo a ojos de sus contemporáneos⁸⁷. En realidad, no es que hubiesen demasiadas diferencias entre corsarios como los de Valencia y Mallorca (quizás los dos centros del corsarismo español en la zona mediterránea), las escuadras fletadas por Benavente, Maqueda y otros y las escuadras reales de Nápoles y Sicilia que mandó el marqués de Santa Cruz bajo el virreinato de Osuna. En la década de 1610, estas últimas escuadras operaban en el Mediterráneo oriental en cooperación con las fuerzas de Malta y con la flotilla de barcos del propio Osuna y todas ellas atacaban cualquier objetivo que se les cruzase: galeras militares turcas, galeotas corsarias tunecinas o barcos mercantes neerlandeses, ingleses y venecianos que, supuestamente, transportaban mercancías de contrabando.

86. Apuntamiento para el consejo de estado de 1612, M.N. Navarrete 8, núm. 35, f. 242-246. Sobre la piratería patrocinada por España después de 1580, véase LANE. *Venice. A maritime republic*, p. 387.

87. «De parte desta corona nunca hubo corsarios» se destacaba el 18 de septiembre de 1622 en un informe sobre aumento de la marina de guerra, M.N. Navarrete, 8, núm. 45, f. 307.

IX

La promoción y la caída del uso de las galeras tienen implicaciones que van más allá de los horizontes estrechos de la historia militar. Una de las funciones de la guerra en el Mediterráneo, que se desarrolló a una escala que sólo los recursos de la monarquía hispánica podían asumir, fue la de asentar la hegemonía española en Italia obligando a los estados italianos a una alianza o a la neutralidad. Esto se hizo ya directamente, utilizando los subsidios o los contratos de galeras para que se beneficiasen de la entrada al servicio de la monarquía hispánica, ya indirectamente, impresionándolos con el poderío español para que valorasen la importancia de mantener buenas relaciones con el rey de España⁸⁸. En el siglo XVI, una de las funciones de la «guerra» en el Mediterráneo era la de reafirmar periódicamente la posición de España como líder de la Cristiandad. La guerra contra el turco era menos un fin en sí misma que un medio de subrayar las propias credenciales religiosas españolas, que, de ese modo, afirmaba su liderazgo político y moral en Europa en un momento en el que Francia se aliaba a los infieles o a los herejes (1538, 1565, 1571)⁸⁹.

Asimismo, la sustitución de la galera por el galeón tuvo importantes consecuencias económicas y políticas para la monarquía hispánica. En parámetros económicos, el desplazamiento del Mediterráneo al Atlántico conllevó doblar de manera súbita las demandas militares de hombres y de material, y este cambio logístico abarcó —y esto fue todavía más importante— desde las áreas de relativa potencia en hombres, moral y disciplina hasta las áreas más débiles en barcos, cañones o especialización técnica. Los bajeles de quilla redonda españoles sólo desempeñaron un pequeño papel en las guerras mediterráneas. De las 33.000 tone-

88. Paolo Tiépolo escribía desde Toledo, el 19 de agosto de 1560, que el rey necesitaba tener 100 galeras, incluyendo algunas genovesas y florentinas, «para mantener aquellos principados sujetos a su amistad», *Calendar of state papers, Venetian*, vol. VII, p. 245, núm. 191. Don García de Toledo escribía a don Juan de Austria desde Poggio el 5 de noviembre de 1571 que «con ella se ha vuelto a cobrar por nuestra parte enteramente el ánimo que, por causa de algunos malos sucesos pasados, se había perdido en este particular, que, a mi juicio, ésto se ha de estimar en más que si se hubiesen vencido otras tres armadas juntas, mostrándose a los amigos y enemigos que, cuando hay verdadera unión con S. M., ha de haber siempre muy grandes efectos en todo», CODDIN, vol. III, p. 30. En «lo que conviene a S. Md. tocante a las galeras» se recomendaba tener, al menos, 100 galeras a punto para contener a los turcos y para mantener favorables a los italianos, ya fuese por amor o por temor, puesto que, de aquella manera, se podría seguir con el libre comercio y se podrían tener expéditas las comunicaciones por mar, AGS: GA 140, f. 86. En 1614, el marqués de Villafranca urgía la cooperación entre las galeras de potentados y las españolas, tanto para una común defensa contra el turco como para neutralizar alguna posible veleidad separatista con respecto a España, SALVÀ. *La orden de Malta*, p. 301.

89. Don Juan de Austria decía al rey, en Fosa de San Juan, el 24 de octubre de 1572, que «V. M. no a de hazer paz con el turco en ningún tiempo, aunque la hagan venecianos, que sus estados de los reynos de Nápoles y Sicilia están muy expuestos a rescebir muy grand daño y que toda la [Christ]iandad se halla debaxo la sombra y amparo de V. Md. como de su defensor y protector», AGS: Estado 448. El duque del Infantado opinaba, en el consejo de estado, el 9 de mayo de 1613, que 58 o 60 galeras bastarían para «impedir al turco sus disignios por la mar y satisfacer a la Christiandad, que está a la mira de lo que V. M. haze como amparo della», PLAISANT, M. L. (1973). *Aspetti e problemi di politica spagnola*. Padua: CEDAM, p. 131.

ladas proyectadas para atacar Argel en 1573, sólo 4.000 habían de provenir de España. De los 39 barcos de gran envergadura que habían de tomar parte en la campaña portuguesa de 1580, ni uno solo era español.

Las varias fases de la guerra en el Mediterráneo plantearon demandas diferentes, pero también ofrecieron un abanico de oportunidades y beneficios a las diversas partes que componían la Monarquía hispánica. Los beneficiarios de la guerra de galeras fueron los catalanes y Nápoles y Sicilia, donde se construían y se reparaban las galeras y donde la Monarquía hispánica desembolsó más de dos millones y medio de ducados anuales mientras duró la Santa Liga. Sólo entre 1560 y 1565, se gastaron 500.000 ducados construyendo galeras en las atarazanas de Barcelona y otros 400.000 ducados se gastaron en Nápoles y Sicilia. En su momento álgido, la construcción de galeras daba trabajo a 600 o 700 hombres en Barcelona. Esto debe suponer, quizás, un 10 por ciento de todo el espectro laboral⁹⁰ y el período de 1560-1570 seguramente trajo a Cataluña unos beneficios, compensados porque no se daban como contribuciones directas al tesoro real. Por otra parte, Nápoles y Sicilia hubieron de soportar una carga creciente en los impuestos interiores al tiempo que aumentaba la demanda de productos (y, como resultado, se elevaban los precios) y las requisas y la cada vez mayor cantidad de deudas reales impagadas, como consecuencia de radicar la flota en Mesina, daban pie a un considerable malestar.

En España, fueron principalmente las provincias de Levante las que tuvieron que aguantar los reajustes económicos resultado del cambio en las formas de la guerra marítima durante el siglo XVII. El cambio de modelo de los gastos militares después de 1580 reflejaba el cambio del eje del esfuerzo militar español de este a oeste y la progresiva decadencia de las galeras y la expansión de la flota oceánica. Esto implicó una derivación de Cataluña y Valencia (otrora beneficiarias de la demanda generada por la guerra de galeras y proveedoras de reclutas hacia el norte de Europa vía Italia) hacia Andalucía, Portugal, Galicia y las provincias cantábricas. Hacia la década de 1590, la proporción del presupuesto militar «doméstico» castellano invertido en la zona mediterránea había descendido de un 60 a menos de un 20 por ciento. La habilidad para adaptarse a tales cambios debe haber sido un factor de estabilidad en cada economía y, a este respecto, tengo la impresión de que Nápoles se adaptó mejor que Cataluña. Nápoles tenía unos astilleros más sólidamente estructurados que los de Barcelona y, ya en la década de 1590, había una cierta cantidad de galeones de guerra que construían allí, no sólo con trabajadores autóctonos, sino también con operarios de Ragusa. Este hecho seguramente compensó el declive experimentado con la caída en la demanda de galeras. En cambio, en Cataluña, el declive de la construcción de galeras hacía que Barcelona se resintie-

90. Pedro de Isunza decía en Barcelona, el 27 de agosto de 1584, que «de ordinario se entretenían más de 400 hombres en esta fábrica», lo suficiente para fabricar 10 galeras anuales, AGS: GA 166, f. 5. Estos operarios ganaban entre 2 y dos reales y medio al día, AGS: GA 213, f. 246. Además, había en los montes más de 200 hombres cortando árboles y haciendo listones y, adicionalmente, había 60 guardias y 11 personas más, entre cabo, superintendente y maestros mayores, que ganaban 48.246 reales al año, AGS: GA 528, 29 de junio de 1598.

se ya en 1584 y, a finales del siglo XVI, la construcción en las atarazanas de Barcelona estaba en franca decadencia. Hacia 1601, el número de hombres que trabajaba en las atarazanas había descendido a 100 y, en los diez años transcurridos entre 1605 y 1614, se construyeron poco más de 30 entre galeras y bergantines en Barcelona. La inversión gubernamental en la construcción de galeras se cifraba en 20.000 ducados anuales, un descenso notorio comparado con los 100.000 que se gastaron en 1561-1562⁹¹. Quizás el renuevo de la petición de las Corts de que se estableciese una escuadra de 4 galeras a expensas suyas en el Principado (que coincidió con peticiones similares de Valencia, Mallorca y Cerdeña) fuese un intento directo de contrarrestar los efectos económicos y las consecuencias sociales del declive de las galeras reales.

El cambio en la inversión del gobierno fue relativamente leve (en parte debido a la gran y nueva guarnición acuartelada en Aragón después de 1591). Del 16 por ciento de un millón de ducados al 10 por ciento de tres millones y medio. Las galeras y los refuerzos seguían yendo de Levante a Italia y viceversa. El gasto en guarniciones y trabajos de fortificación fue incluso mayor que en la década de 1570. Los comerciantes catalanes y valencianos continuaron desempeñando un papel esencial en el abastecimiento de las galeras y los presidios norteafricanos mediante el comisariado de Cartagena⁹². Cataluña llegó a mostrar cierto deseo y tuvo un cierto éxito en adaptarse y participar en las nuevas maneras de luchar a través de la construcción de una flotilla de ocho galeones en 1622-1623 (aunque los mismos fueron contruidos por trabajadores genoveses y fueron fletados por parientes de éstos últimos). Así que el vacío estaba lejos de llenarse. El uso de galeones en el Mediterráneo favorecía más a constructores y armadores vascos y cántabros, los cuales, como los catalanes en el siglo XVI, podían obtener beneficios sin pagar una parte proporcional de los impuestos. A pesar de todo, aunque fue superficial después de 1580, la «inmersión geográfica» continuada de Cataluña en la política internacional española entre 1570 y 1604-1609 ha sido correctamente considerada por Ruiz Martín como un factor de la recuperación económica catalana a finales del siglo XVI.

Desde una perspectiva política, el cambio del Mediterráneo al Atlántico podía percibirse también como un cambio en el equilibrio de la monarquía. La guerra mediterránea había sido un instrumento de integración de la Monarquía hispánica y había servido para mantener la hegemonía española en Italia⁹³. Castilla, Aragón

91. «Relación de lo gastado en fábrica de galeras de X años a esta parte en las atarazanas de Barcelona», 23 de mayo de 1615. AGS: GA 3146.

92. Véase RUIZ MARTÍN, Felipe (1975). «Juan y Pau Sauri: negociantes catalanes que intervienen en las empresas imperiales de Felipe II», D. a.: *Homenaje al dr. d. Juan Reglà Campistol*. Valencia: Universidad de Valencia, vol. I, p. 457-477.

93. «A ningún príncipe christiano conviene tanto tener gruessa armada por mar como a V. Md., siendo, como es, forçado a unyr por medio della sus stados, que están tan divydididos [...] A V. Md. le conviene acrescentar sus fuerças por mar todo lo más que fuere posible», informe de don Juan de Austria al rey dado en Fosa de San Juan el 24 de octubre de 1572. AGS: Estado 448. FRANCESCO CARACCIOLO (1974). *Uffici, difesa e corpi rappresentativi nel mezzogiorno in età spagnola*. Reggio Calabria: Editori meridionali riuniti, p. 137, concuerda con la idea de Helmut G. KOENIGSBERGER (1951). *The government of Sicily under Philip II of Spain*. Londres: Staple press, p. 51-53, de que fue la amenaza del Imperio otomano lo que dio carta de naturaleza a la Monarquía hispánica.

e Italia eran interdependientes en el Mediterráneo. El despliegue de Felipe II en este mar tuvo que ser una empresa «monárquica», un asunto en cooperación con los restantes reinos mediterráneos españoles. La «guerra» en el Mediterráneo fue una empresa conjunta de la monarquía de una forma en que no lo fueron las guerras en el Atlántico y en el norte de Europa. Sólo 14 de las 78 galeras que Felipe II tuvo en Lepanto eran españolas y de los 24.800 soldados de infantería que participaron en la contienda, sólo 9.700 eran de España. Nápoles y Sicilia pusieron más de la mitad de las galeras y financiaron en más de un tercio los costes de la batalla. Mesina fue la base, y Nápoles y Sicilia, los graneros y almacenes de la flota. En su momento álgido, más del 20 por ciento de los ingresos de Nápoles y Sicilia se gastaban en las galeras —más del doble del porcentaje equivalente de los ingresos de España (el 9,1%). En 1574, Nápoles mantenía 53 galeras y un tercio de infantería y la expansión de las escuadras de Nápoles y Sicilia formaba parte de una orientación política deliberada de la corona, «porque tanto menos aya que proveer de acá al gasto extraordinario»⁹⁴.

La orientación atlántica, por otra parte, condujo a la hispanización progresiva de la guerra. En 1574, 38 de las galeras mantenidas por Castilla estaban en aguas italianas y, entre 1571 y 1576, Castilla mandó un promedio de 800.000 ducados anuales a Italia. A principios de la década de 1580, la tendencia se invirtió. Las galeras de Nápoles y Sicilia fueron a servir a España y tanto Nápoles como Sicilia contribuyeron con hombres y dinero a la Armada. En 1580, todos los grandes bajeles empleados en la conquista de Portugal procedían de Levante. En 1583, la mitad de los barcos de Tercera eran de origen mediterráneo. En 1588, sólo uno de cada gran bajel lo era. En 1571, sólo el 40 por ciento de las tropas de Felipe II era de origen español. En 1588, el 90 por ciento de los soldados era español y el resto, portugués.

Para los reinos italianos, esto no representaba necesariamente una carga mayor de la que había representado en la década de 1570. A principios de la década de 1580, el gasto napolitano en las galeras era sólo la mitad de lo que había sido en 1574 y la presión fiscal en los años 90 fue menos intensa que en los 70. Ahora bien, en aquel momento, significó la expatriación de los servicios, así que Italia hubo de proveer sin ayuda a su propia defensa. Durante las décadas de 1560 y 1570, los reinos mediterráneos se beneficiaron de la protección de España y de las ventajas económicas de la inversión militar a cambio de su subordinación política a Madrid. Después de 1580, no sólo hubieron de autoprotgerse, sino que también hubieron de proteger a España. Antes de la década de 1580, las cuantiosas demandas de la monarquía (en galeras, en construcción de fortalezas, etc.) hacía mayor el sentimiento de aprecio por parte de la monarquía. La participación en empresas militares daba a Nápoles un sentido de reciprocidad, el sentimiento de que las cargas eran compartidas por el resto de la monarquía. Sin embargo, en las décadas finales del siglo XVI, los reinos italianos hubieron de prestar su ayuda en guerras que no les concernían de manera directa. El aplacamiento de la amenaza turca y la orientación de la monarquía hacia el oeste hicieron que la guerra se transformase en remota y

94. «Real carta a don Juan de Austria». Madrid, 26 de enero de 1572. AGS: Estado 448.

que se extrayesen recursos de los reinos italianos sin una recirculación compensatoria de la riqueza. De forma paralela, su capacidad de autodefensa disminuyó notablemente. Torres y fortificaciones iban cayendo en la decadencia. La flota estaba mal mantenida y sus principales misiones consistían en transportes a España o al norte de Italia. Cada año se les pedían enormes contribuciones en hombres y dinero, mientras que el reino devenía progresivamente incapaz de defender sus propias costas⁹⁵.

Las guerras en el Mediterráneo continuaban manteniendo a un pequeño, aunque influyente, núcleo de galeras con sus correspondientes capitanes y marineros puestos al servicio real en Italia, las provincias de Levante y las Baleares (un ejemplo es el conde de Montoro en Mallorca). Esto implicaba que un sector de población dependía de la Corona y se beneficiaba de ella o, al menos, secundaba la política del rey y se colocaba bajo su patronazgo. A pesar de lo cual, se tiene la sensación de que, en los últimos años del siglo XVI, hubo un distanciamiento de los reinos mediterráneos con respecto a la política atlántica de la monarquía. Reglà comparó la participación de los catalanes en la campaña de 1571 con su ausencia en 1588 y Koenigsberger ha remarcado la resistencia de los sicilianos de 1589 de contribuir a «causas ajenas». En las décadas posteriores a 1604-1609, Cataluña también quedaría al margen de las empresas imperiales⁹⁶. Podría ser que la decadencia de las galeras españolas, su traslado a puertos andaluces y el fracaso de los esfuerzos catalanes por mantener una escuadra propia de galeras⁹⁷ hubiese contribuido, de algún modo, a la desaparición del partido realista y al deterioro de las relaciones entre Madrid y Barcelona durante el reinado de Felipe IV.

La transformación de la guerra en el Mediterráneo quizás haya sido un hecho de las variadas historias políticas de Cataluña, Nápoles, Sicilia, Mallorca y las Vascongadas en el siglo XVII. Mientras que la amenaza que pesaba sobre el Mediterráneo español desde el canal de Sicilia en el siglo XVI obró una función cohesiva, la amenaza que podía llegar desde el estrecho de Gibraltar fue disyuntiva. La atlantización de la guerra que se produjo desde la década de 1580 cambió los parámetros asociativos entre Castilla y España y entre España y los reinos mediterráneos, y esto contribuyó al punzante sentimiento castellano de aislamiento que se convirtió en el *leitmotiv* de la historia de la monarquía en 1590 y en las décadas que la siguieron.

95. CARACCILO. *Uffici, difesa e corpi rappresentativi*, p. 144. LIGRESTI. «L'organizzazione militare del regno di Sicilia», p. 676.

96. RUIZ MARTÍN. «Juan y Pau Sauri», p. 477.

97. Su captura por los argelinos en 1623 fue descrita por el doctor Pujades como «la pérdida más infame jamás sufrida por la nación catalana». ELLIOTT, J. H. (1963). *The revolt of the Catalans*. Cambridge: Universidad de Cambridge, p. 211.