

# La defensa de la cristiandad; las armadas en el mediterráneo en la edad moderna

Miguel Ángel de BUNES IBARRA

Instituto de Historia  
Consejo Superior de Investigaciones Científicas

## RESUMEN

La presente revisión de la evolución de las armadas mediterráneas de la Monarquía se ha fijado en función del desarrollo del navío que las caracteriza, la galera, y por el enfrentamiento contra los diferentes poderes islámicos asentados en sus riberas. La guerra contra el Imperio Otomano y las necesidades de comunicación entre las diferentes estados gobernados por los Austrias son los factores que explican su rápido desarrollo desde la época de Carlos V, aunque su elevado coste y la necesidad de mantener escuadras permanente activas por practicar una guerra de desgaste de manera continua fueron los factores que condicionaron su vida a lo largo de estos siglos. Los cambios de los sistemas náuticos y constructivos, como de la propia guerra en el mar, son las razones que explican su extinción y el final de una marina mediterránea específica en la España del siglo XVIII

**Palabras clave:** Armadas, Mediterráneo, Imperio Otomano, regencias berberiscas.

## ABSTRACT

This account of the evolution of the Monarchy's Mediterranean navies focuses on two main factors: firstly the development of their most characteristic ship, the *galera* (galley) and secondly the confrontation with the various Islamic powers settled on the Mediterranean's shores. The two main reasons for the navy's rapid growth from Charles V onwards were indeed the war against the Ottoman Empire and the need to set up regular communication channels between the different states governed by the Hapsburgs. The main factors that impinged on its development during these centuries, however, were its high cost, and the need of keeping squadrons permanently active to wage an ongoing war of attrition. By the eighteenth century changes in navigation and shipbuilding systems and in sea warfare had led to the extinction of a specific Spanish navy in the Mediterranean.

**Keywords:** Navies, Mediterranean, Ottoman Empire, Barbary Regencies.

La marina mediterránea que se conforma desde los primeros años del siglo XVI está asociada a una doble necesidad de la monarquía, la comunicación entre los dispersos territorios que gobiernan los Austrias en este espacio y la necesidad de defender sus posesiones del avance expansionista de los Otomanos. Este renacimiento está asociado con la nueva vida que se da a un tipo de navío que desde mediados del siglo XV se encuentra en decadencia, y por consiguiente desapareciendo de los

fondeaderos peninsulares: la galera. En ambos extremos del mar la necesidad de controlar un gran espacio marítimo, que trae aparejado obligatoriamente el enfrentamiento con potencias enemigas, se solventó con el empleo de estas peculiares y sofisticadas embarcaciones que van evolucionando a lo largo de estos siglos. En la Edad Moderna, por lo tanto, se crean dos maneras de surcar el mar. En el Atlántico, ya desde el mismo momento del descubrimiento de América, triunfa el buque de alto bordo, movido exclusivamente a vela, mientras que en el Mediterráneo las sutiles y frágiles galeras, navíos planos de una sola cubierta, propulsadas por la fuerza de bogadores, son las que van a protagonizar su historia hasta mediados del siglo XVIII.

Aunque resulte extraño, hasta el momento presente no se ha realizado un análisis global sobre la marina mediterránea española<sup>1</sup>, por lo que las presentes páginas solo pretenden establecer un estado de la cuestión y reflejar los diferentes ritmos que tiene la misma a lo largo de la Edad Moderna. De otra parte, ambos objetivos resultan en sí mismos demasiado ambiciosos, ya que referir la guerra en el “mar interior” realizada por barcos que arbolan estandartes pertenecientes a la Monarquía supone reseñar la evolución de diferentes reinos y estados que tienen peculiaridades y caracteres distintos y diversificados. En la mayor parte de las empresas que se mencionarán en las siguientes páginas estaremos reflejando las acciones de las escuadras castellanas, aragonesas, napolitanas, sardas, sicilianas, corsas, además de las naves tomadas en asiento de Génova, Lucca o Florencia. Navíos que pertenecen a los estados o a particulares de los mismos, que contribuyen todos ellos a crear lo que los otomanos denominan el *Ispanyol Bahriye*<sup>2</sup> (el mar español), que abarca desde el estrecho de Gibraltar al de Mesina, y que en algunas épocas se extiende hasta el golfo de Cartago. Además, también habría que añadir lo que Antonio Rumeu de Armas<sup>3</sup> denominaba el Atlántico Mediterráneo, que alcanzaba hasta las ciudades de Larache y La Mamora en las costas oceánicas de Marruecos. Tampoco podemos formular el análisis de la marina mediterránea como una serie de escuadras que actúan exclusivamente en este ámbito geográfico, ya que en él también intervienen desde las primeras décadas del Quinientos naves que proceden del norte, ya sea de la marina cantábrica como buques flamencos, de la misma manera que naves supuestamente radicadas en Cartagena o Barcelona pasan a América, intervienen en las empresa de las Azores o en la Invencible.

---

<sup>1</sup> Este análisis realizado de una manera global se puede encontrar en las obras clásicas sobre la marina española, trabajos que por su época de redacción y sus intereses están más preocupadas por la explicación de los acontecimientos militares que por las cuestiones organizativas y las que genera el establecimiento de las armadas. C. FERNÁNDEZ DURO: *La Marina de Castilla*, Madrid, 1894; *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, 9 vol., Madrid, 1895-1903, reimpresión facsímil, Madrid, Museo Naval, 1973; F. F. OLESA MUNDO: *La organización naval de los estados mediterráneos y, en especial, de España durante los siglos XVI y XVII*, 2 vols., Madrid, 1968; J. SALVA: *La Orden de Malta y las acciones navales españolas contra los turcos y berberiscos en los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1944; M. FERNÁNDEZ ALMAGRO: *Política naval de la España moderna y contemporánea*, Madrid, 1941.

<sup>2</sup> PIRI REIS, *Kitab-î Bahriye*, ed. de E. Zekâi Öрте, Ankara, 1988, prólogo sin numerar.

<sup>3</sup> A. RUMEU DE ARMAS: *España en el África Atlántica*, 2 vol., Madrid, 1956, reimpresión, Las Palmas de Gran Canaria, 1997.

Hasta 1748, año en el que Ensenada manda sustituirlas por los jabeques para realizar la guerra al corso berberisco, el gran protagonista de la historia de este mar es la galera. La identificación del barco con el espacio donde interviene ha establecido un binomio casi inseparable, que sin embargo no se ajusta estrictamente con la realidad. Las galeras fueron buques que se construyeron en todo el orbe cristiano desde mediados del siglo XII, y que navegan por el Mar del Norte desarrollando el comercio y el transporte de mercancías y personas a lo largo de toda la Edad Media<sup>4</sup>. Era un tipo de navío alargado y ligero, de elegante diseño, con una gran capacidad de transporte de gente armada, propulsado fundamentalmente por los galeotes y que permitió de una manera muy sencilla la incorporación de piezas de artillería cuando esta arma se comienza a desarrollar<sup>5</sup>. Tenía el inconveniente de necesitar una gran cantidad de hombres para su manejo y, sobre todo, que debía invernar a cubierto, por lo que su periodo de actividad se reducía a la primavera y al verano, condicionando enormemente cualquier tipo de campaña. Por el contrario, permitían el fácil desembarco de los hombres en operaciones anfibia, la incorporación de soldados de infantería artillada en su cubierta para luchar desde el mar con unas técnicas semejantes a las usadas por los tercios o los *ocak* jenizaros en tierra y el remolque de los buques de alto bordo en momentos de falta de viento o en circunstancias de navegación adversas<sup>6</sup>.

Las primeras escuadras mediterráneas de la Edad Moderna, la de la época de los Reyes Católicos, estaban conformadas por recursos mixtos, tanto por la procedencia de los barcos como por su tipología. Un porcentaje muy elevado eran embarcaciones comerciales de particulares que eran embargadas y adaptadas operativa y físicamente para entrar en batalla junto a los navíos estrictamente militares, las galeras. El gran desarrollo del comercio y la navegación en el Cantábrico y las costas de Andalucía supone que la mayor parte de los efectivos de las primeras campañas en Italia, el Magreb y contra la expansión osmaní se realicen siempre desde buques atlánticos. La escuadra que manda Gonzalo Fernández de Córdoba para conquistar

---

<sup>4</sup> C. VIÑAS Y MEY: "De la Edad Media a la Moderna. El Cantábrico y el Estrecho de Gibraltar en la Historia política española" en *Hispania*, I, 1940, pp. 52-71; II, 1941, pp. 64-101, V, 1941, pp. 41-105; J. L. CASADO SOTO: "Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII" en *Revista Altamira*, 1975, pp. 345-374.

<sup>5</sup> C. M. CIPOLLA, C. M.: *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea, 1400-1700*, Barcelona, 1967. El elevado coste de estas piezas en los primeros años del siglo XVI provocó que no se las dotara de excesivo número de armas de fuego, pero esta situación fue cambiando a lo largo de la centuria, como se muestra en el desembarco que realiza Carlos V en la campaña de Túnez, donde las galeras genovesas de Andrea Doria realizan un bombardeo sistemático de La Goleta para doblegar la resistencia de los jenizaros y *levant* (soldados de galera otomanos) que la defienden.

<sup>6</sup> Para una visión general de la evolución de las galeras en la Edad Moderna resultan interesantes los trabajos de A. ZYSBERG y R. BURLET: *Gloire et misère des galères*, París, 1988; A. ZYSBERG: *Les galériens: vies et destins de 6000 forçats sur les galères de France, 1680-1740*, París, 1987, VV.AA. *Quand voguaient les galères*, París, 1990; R. C. ANDERSON: *Oared fighting ships from classical time to the coming of the steam*, Londres, 1962; J. F. GUILMARTIN: *Gunpowder and galleys. Changing technology and the Mediterranean Warfare at the sea in the sixteenth century*, Cambridge, 1975, además del estudio específico de esta embarcación que realiza F. BRAUDEL: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Madrid, 1980.

la Cefalonia en 1500 estaba compuesta por 57 barcos, de los cuales 8 eran galeras, 3 grandes carracas, 35 naves de carga, 4 fustas y 7 bergantines equipadas con cañones. El número de galeras estables en Castilla después de la Guerra de Granada era de cuatro que vigilaban las costas del reino recién conquistado de los ataques de los corsarios de Berbería y las 6 unidades existentes en el virreinato de Sicilia, todas ellas mantenidas por asiento con particulares. Las atarazanas reales de Sevilla y Santander<sup>7</sup> por la falta de actividad se convierten en arsenal de la flota de Indias o se abandonan completamente, manteniéndose activas sólo las de Barcelona y Cartagena. La grandes empresas de conquista de las ciudades corsarias del Norte de África<sup>8</sup> también son efectuadas por barcos de procedencia no estrictamente mediterránea, como muestra que cuando el cardenal Ximénez Cisneros decide tomar Orán lleve una flota compuesta por ochenta naos y diez galeras mandadas por el conde Pedro Navarro<sup>9</sup>. El resto de las empresas de conquista realizadas por este soldado formado en las guerras de Italia (Bujía, Trípoli, Túnez y los peñones de Argel y de Vélez de la Gomera en 1510) son una consecuencia de la deportación de la población islámica peninsular decretada en 1502, aumentándose el tradicional corso musulmán en la zona<sup>10</sup>. La galera en estos años, además de buque de guerra, se considera la embarcación ideal para realizar el transporte de reyes, príncipes y pretendientes por el “mar interior”, por lo que se fabrican nueve en Barcelona en 1505 para que Fernando el Católico visite sus posesiones italianas, expedición que contó con 16 barcos cantábricos, 3 carracas genovesas y 16 galeras. Desde Barcelona sale en 1521 Adriano de Utrech cuando es nombrado pontífice de Roma acompañado de 16 galeras y 30 naos.

La guerra en el Mediterráneo, y con ellas el tipo de escuadras que se emplean, cambian completamente cuando los otomanos sobrepasan los límites en los que se habían movido hasta finales del siglo XV<sup>11</sup>. La conquista de Siria y Egipto en 1517 y la entrega de las ciudades de Argel y Cherchel por el corsario apátrida Hayreddin Barbarroja<sup>12</sup> al sultán otomano son los dos episodios más importantes de este

---

<sup>7</sup> J. L. CASADO SOTO: “Reconstrucción de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander” en *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos “Juan de la Cosa”*, V, 1983-1986, pp. 57-84.

<sup>8</sup> Uno de los factores esenciales que mueve la expansión peninsular al otro lado del Gibraltar es intentar eliminar los daños que realizan los corsarios en las costas de Andalucía y Levante, que impiden que el poblamiento y desarrollo económico de la costa se produzcan de una manera adecuada; J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER: *El reino de Granada en la época de los Reyes Católicos: repoblación, comercio y frontera*, Granada, 1989. Nuevamente estas empresas no fueron realizadas de una manera oficial por la Corona, aunque contaban con todo el apoyo logístico de la misma, y fueron promovidas y financiadas por particulares, tal es el caso de la ocupación de la plaza de Melilla.

<sup>9</sup> Sobre la composición de las escuadras que realizan las primeras conquistas en el Magreb y los enfrentamientos con los otomanos durante la primera mitad del siglo XVI además de la obra de Cesáreo Fernández Duro, ya citada, resulta imprescindible la consulta de la crónica de F. LÓPEZ DE GÓMARA: *Guerras de mar del Emperador Carlos V*, ed. de Miguel Ángel de Bunes Ibarra y Nora Edith Jiménez, Madrid, 2000.

<sup>10</sup> En los primeros años del siglo XVI el corso dominante en el Mediterráneo occidental era el protagonizado por los navegantes cristianos, siendo superiores sus acciones y asaltos al que protagonizan los musulmanes, A. TENENTI: *Venecia ed i corsari*, Bari, 1960.

<sup>11</sup> N. VATIN: *L'Ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem, l'Empire ottoman et la Méditerranée entre les deux sièges de Rhodes: 1480-1522*, París, 1994.

<sup>12</sup> La última biografía sobre este navegante ha sido publicada por M. A. BUNES IBARRA: *Los Barbarroja. Corsarios del Mediterráneo*, Madrid, 2004.

cambio. Desde el punto de vista ormanlí la deseada ocupación de la isla de Rodas, con la expulsión de la orden de caballería allí asentada, que luego será conocida con el nombre de Malta cuando Carlos V le entregue sus feudos de Malta, Gozzo y Trípoli, representa que el Mediterráneo oriental sea un lago turco, como ya había ocurrido con el Mar Negro en las décadas anteriores. Dos imperios que basan su poder en la fortaleza de sus ejércitos terrestres, los tercios y los *ocak* jenízaros, que sin embargo tienen que poner en pie poderosas armadas para asegurar las vías de comunicación entre sus territorios y realizar una guerra de desgaste sobre las posesiones del adversario. Las naves dependientes de la Sublime Puerta, ya sean las oficiales que zarpan de Estambul casi todas las primaveras como las corsarias que parten desde Túnez y Argel, generan un mundo donde la guerra deja de ser un episodio estacional para convertirse en uno permanente a lo largo de todo el siglo XVI y del XVII. La reacción imperial es defender sus costas con el amurallamiento de las ciudades asentadas en sus límites, renovar los sistemas de vigilancia por medio de torres vigía, lograr un mayor control de las ciudades conquistadas en el Magreb e intentar aumentar el número de efectivos navales en el Mediterráneo. Además la situación se hace más peligrosa cuando a la anual “bajada del turco” se suma la alianza de Francisco I de Francia con Süleyman el Magnífico después de 1535. El mismo año que Carlos logra su primera victoria comandando personalmente un ejército en Túnez, conoce por la correspondencia incautada al corsario que su enemigo francés ha pactado con el infiel<sup>13</sup>. La peligrosidad de esta alianza desde el punto de vista naval es menos importante de lo que parece. Al carecer el reino vecino de una marina desarrollada, que solo adquirirá en la época del cardenal Richelieu, aunque aporta a las grandes armadas estambuliotas bases de aprovisionamiento y centros estratégicos que le pueden permitir abarcar todo el Mediterráneo en sus ataques. Las marinas que existían en la época de Fernando el Católico en España, Sicilia y Nápoles se refuerzan enormemente al tener que defender no solo sus perímetros litorales sino también las vías de comunicación entre las dos penínsulas. De las escasas 10 galeras que existían a principios de siglo, en 1527, cuando Carlos V se traslada a Italia, lo hace con una armada de 40 galeras, 3 carracas, 50 naos gruesas, además de un gran número de pequeñas embarcaciones. En 1543 el Emperador zarpa de Barcelona con 57 galeras y 40 naos y el príncipe Felipe inicia su “felicísimo viaje” con una armada de 80 galeras y fustas. Cuando la República de Génova cambia de bando, abandonando a Francisco I, supone que Carlos V asegura el dominio del Mediterráneo occidental contando con uno de los marinos más afamados de su época, que a su vez es dueño y patrón de un gran número de embarcaciones. La presencia de Andrea Doria en el bando imperial asegura el dominio del Mediterráneo occidental, convirtiendo a Carlos en la segunda potencia marítima del mundo cristiano. Los buques cada vez se hacen más grandes para poder transportar los pesados cañones de bronce que van aumentando su calibre y su tamaño (en las gale-

---

<sup>13</sup> Para el análisis de este periodo uno de los textos que ha analizado estas cuestiones con mayor detenimiento es el de M. J. RODRÍGUEZ SALGADO: *Un Imperio en transición: Carlos V, Felipe II y su mundo, 1551-1559*, Barcelona, 1992.

ras siempre se instalan en la proa, sobre el eje de crujía para aguantar el peso, flanqueados a los lados por dos más pequeños) y se establece que la galera ordinaria tenga 24 bancos con tres bogadores en cada uno que mueven su remo individual.

Durante el reinado de Carlos V se establece el sistema de armadas mediterráneas que perdurará hasta mediados del siglo XVII. Se fijan cuatro escuadras permanentes, las de España, Nápoles, Sicilia y Génova, que cuentan con unos 60 efectivos, de las cuales la mitad son de propiedad real. Cuando se organizan empresas marítimas para enfrentarse abiertamente contra la armada turca (Túnez, Argel, La Prevesa) se alquilan naves a potentados italianos y se embargan buques de transporte en las puertos del reino. El sistema que se utiliza para mantener activa esta armada es el asiento, consistente en que la corona entrega el dinero necesario para su mantenimiento al propietario de la embarcación, los Doria por ejemplo, el capitán general, el virrey o la comuna que ha fabricado la embarcación en el caso de Sicilia y Nápoles<sup>14</sup>. La escuadra española fue entregada por asiento a sus diferentes capitanes generales, Rodrigo Portuondo, Álvaro de Bazán y Bernardino de Mendoza, por lo que esos personajes eran “al mismo tiempo armador, banquero, empresario y comandante militar. Era una combinación poderosa y potencialmente peligrosa de la que Venecia, que aparte de España era la única gran potencia cristiana en lo que se refería a galeras, no quiso saber nada”<sup>15</sup>. Este sistema resultaba muy cómodo para la administración central, ya que se desentendía completamente de la preocupación del control de las armadas, pero reportaba una serie de desventajas a la hora de contar con los efectivos en momentos concretos. El gran problema que tienen las galeras es que es un barco que cuesta más mantenerlo que fabricarlo, por lo que los costos de las armadas se van acrecentando de manera paulatina según avanza el siglo. De otro lado, que la mayor parte de los propietarios de los navíos sean asimismo sus comandantes tuvo consecuencias a la hora de entrar en combate. Cuando Francisco López de Gómara enjuicia la batalla de Prevesa, encuentro naval que va a dar la preponderancia militar a las naves otomanas en el Mediterráneo hasta la victoria de Lepanto, refiere los acontecimientos de la siguiente manera:

*“Como Andrea de Oria entendió que Barbarroja venía con ánimo de pelear, lo que no pensara, volvió a él de Sesola haciendo señal de batalla, la cual pedían con instancia Vicente Capelo y el Patriarca. Envío a decir a los capitanes de galeras con las fragatas, que luego se armaron poniendo sus pavesadas para pelear al primer son de trompeta, con que se pondría el estandarte imperial, y a las naos de armada que se metiesen en tierra, por la ganar al enemigo y sacarlo a pelear en alto. Nunca hombres estuvieron con mejor gana de pelear que los nuestros aquel día, y así era de ver la prisa y alegría que tenían armándose, y muchos pensaban que Barbarroja huía. No quería pelear Andrea de Oria sin las naves, ni Barbarroja con ellas, porque llevaban muchos tiros y fuertes soldados. Y por eso el uno rehusaba de acercarse y el*

<sup>14</sup> J. M. MORAL: *El virrey de Nápoles Don Pedro de Toledo y la guerra contra el Turco*, Madrid, 1966.

<sup>15</sup> El mejor estudio sobre lo que significa el sistema de asientos lo ha realizado I. A. A. THOMPSON: *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, 1981, p. 202.

*otro las echaba delante, aguardando sazón de pelear para vencer, y así hacía grandes puntas y vueltas con sus galeras, de lo que se maravillaban sus compañeros, que deseaban embestir, y sus enemigos también, sospechando algún engaño”<sup>16</sup>*

La corona estaba obligada a suministrar el bizcocho, alimento base de las tripulaciones de galera, pagar y armar a los soldados que se embarcan en las cubiertas para las empresas que se realizan durante la época de bonanza y facilitar los remeros para mover las embarcaciones<sup>17</sup>. El modelo español, como el genovés, el otomano y el francés, establece que la chusma se componga de convictos, prisioneros y cautivos, lo que a la larga va a suponer un problema suplementario para su operatividad. Los venecianos, por el contrario, llevan en los remos a un porcentaje muy alto de hombres libres que cobran un salario por hacer de fuerza motriz de las embarcaciones de la Señoría. Se buscan por todos los medio aumentar las tripulaciones, por lo que cada vez un mayor número de penados son condenados a servir en las galeras del rey. Contar con tripulaciones completas y bien adiestradas es una de las mayores preocupaciones de los capitanes de estas embarcaciones, por lo que muchas de las acciones navales que realizan en la época del estío tenían como objetivo completar el número de bogadores buscando carne humana para mover los remos. Ello ha llevado a definir el mundo del Mediterráneo como una sociedad que fomenta el pillaje para poder seguir realizando la guerra. En el caso concreto de las acciones de los corsarios argelinos este objetivo es evidente, pero también se pueden apreciar intereses semejantes en algunas de las empresas y desembarcos protagonizados por las armadas cristianas.

El balance del enfrentamiento naval hispano turco en la época de Carlos V resulta claramente desfavorable para el lado cristiano. Mientras que el rey español intentó pasar a la posteridad con el título de Africanus, sin embargo no realizó una verdadera acción contra el expansionismo de la Sublime Puerta<sup>18</sup> como consecuencia de las difíciles problemas que se fueron generando dentro de sus posesiones y su rivalidad con Francia por el mantenimiento de la hegemonía en Europa. El Emperador desarrolla una marina en el Mediterráneo, partiendo de la simple escuadra de galeras de defensa del la costa del reino de Granada, pero privatiza toda su gestión en manos de particulares, por lo que el control de la misma estaba más en manos de estos hombres, capitanes generales y dueños de los navíos, que en la misma corona por la práctica excesiva del sistema de asientos. De otro lado, desde estas fechas se

---

<sup>16</sup> F. LÓPEZ DE GÓMARA: *op. cit.*, p. 196. Es difícil corroborar la afirmación de que existiera un acuerdo entre los dos capitanes generales de las dos armadas para no hacerse daño en sus más preciadas posesiones, sus bellas galeras, y se puede explicar la estrategia de Doria por cuestiones estrictamente técnicas: "...el comportamiento de la vela y el remo variaba con la velocidad del viento y el estado del mar, el round-ship no debía admitirse nunca en línea de combate sino que su empleo quedaba limitado a servicios de transporte, suministro o como unidad de reserva" J. R. HALE: *El ejército, la marina y el arte de la guerra*, en *Historia del Mundo Moderno*, Barcelona, 1971, pp. 347-348.

<sup>17</sup> J. De las HERAS SANTOS: "Los galeotes de los Austrias: La penalidad al servicio de la armadas" en *Historia Social*, 6, 1990, pp. 127-140.

<sup>18</sup> M. J. RODRÍGUEZ SALGADO: "¿Carolus Africanus?, El Emperador y el turco" en *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa, 1530-1558*, Madrid, 2001, vol. I, pp. 487-531.

pone de manifiesto que el mantenimiento de una armada estable, fraccionada en territorios muy dispersos por el occidente del mar, era una de las empresas más caras a las que tuvo que hacer frente la Monarquía sin obtener resultados evidentes al estar inmersos en una guerra defensiva y de desgaste de larga duración. Los grandes enfrentamientos navales no representan mejoras territoriales, siendo muy costosos y complicados de organizar y de unos resultados excesivamente inciertos. El fracaso en el desembarco de la ciudad de Argel, operación de una gran complejidad técnica y táctica, donde se pierde un gran número de naves por los efectos de una tormenta, muestran la dificultad de este tipo de guerra. Desde 1540 las armadas mediterráneas se dedican a la defensa del perímetro de las posesiones imperiales y a convertirse en una fuerza disuasoria ante el hipotético avance de la Sublime Puerta. El peligro turco para el Emperador no está representado por el lejano sultán de Estambul, Süleyman el Magnífico, sino por los cercanos corsarios instalados en Argel y Túnez, ya sean Hayreddin Barbarroja o Dragut, contra los que lucha abiertamente. Unos corsarios que no combaten de forma aislada, como se habían desarrollado las acciones de los corsarios a lo largo de la Edad Media, sino que conforman escuadras de un gran número de naves que pueden capturar sin problemas a las galeras que navegan solas y que van asumiendo las formas de navegación y la tipología de navíos imperantes en la Europa cristiana. Corsarios que a su vez juegan a crear pequeños principados de frontera (beylik) dependientes de la Sublime Puerta, como es el caso de Dragut (Türgüt reis) en Mahdía, que supone que las armadas mediterráneas deban estar siempre dispuestas y aparejadas, lo que resulta excesivamente oneroso para la Real Hacienda.

El verdadero creador de la gran armada del Mediterráneo es Felipe II, tanto por el número de navíos que se construyen a lo largo de su reinado como por su intención de que los buques que la componen sean de propiedad real y controladas administrativamente y económicamente por los órganos del poder central<sup>19</sup>. Estamos, por lo

---

<sup>19</sup> La marina mediterránea de Felipe II es la que en el momento presente se conoce mejor por el gran número de estudios que tenemos en la actualidad. La victoria de Lepanto y las diferentes acciones que realiza a lo largo de su reinado ha supuesto contar con un gran número de estudios que analizan pormenorizadamente su funcionamiento. Exclusivamente se referirán los trabajos más significativos sobre esta cuestión, encabezados todos ellos por el libro de Fernand Braudel citado anteriormente que es el germen de la mayor parte de estos estudios al situar los problemas del enfrentamiento entre cristianos y musulmanes dentro de sus coordenadas geoestratégicas. G. BENZONI: *Il Mediterraneo nella seconda metà del 500 alla luce di Lepanto*, Florencia, 1974; F. BRAUDEL, M. AYMARD y F. COARELLI: *La Méditerranée, l'espace et l'Histoire*, París, 1977; R. CEREZO MARTÍNEZ: "La táctica naval en el siglo XVI" en *Revista de Historia Naval*, 1, 1983, pp. 29-61, J. CERVERA PERY: *La estrategia naval del Imperio: auge, declive y ocaso de la marina de los Austrias*, Madrid, 1982; E. GARCÍA HERNÁN: *La Armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*, Madrid, 1995; G. GRANZOTTO: *La battaglia di Lepanto*, Milán, 1979; A. C. HESS: "The Battle of Lepanto and its place in Mediterranean History" en *Past and Present*, 57, 1972, pp. 53-73; A. JACHINO: *Le marine italiane nella battaglia di Lepanto*, Roma, 1971, G. PARKER y I. A. A. THOMPSON: "The battle of Lepanto, 1571. The cost of victory" en *Mariner's Mirror*, 64, 1978, pp. 13-21; M. de P. PI CORRALES: *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Madrid, 1989. La participación de la marina veneciana y el resto de las flotas italianas en la batalla de Lepanto y en la estrategia defensiva en el Mediterráneo de Felipe II nos ha supuesto contar con un gran número de estudios sobre marinas regionales, cuya bibliografía no incluimos aquí al resultar excesivamente extensa.



tanto, en la época dorada de la marina mediterránea de la Monarquía, que comenzará su larga fase de recesión después del fracaso de la Invencible y el inicio de la decadencia de la flota otomana de finales del siglo XVI. El inicio del reinado coincide con una de las fases militares más agresivas por parte de los navegantes dependientes de la Sublime Puerta, en algunas ocasiones aliados con las escuadras francesas (saqueo de Ciudadela de Menorca en 1558) y por la pujanza de las marinas corsarias asentadas en los límites actuales de Túnez (Mahdía, Trípoli y Djerba). Los caballeros de la Orden de Malta piden la colaboración española para recuperar Trípol de Berbería y desalojar a Dragut, pero los mandos españoles se deciden al final por ocupar los Gelves en la primavera de 1560. 50 galeras, 35 fustas menores, 28 naos gruesas y 12 escorpachines realizan una operación anfibia para ocupar la isla, pero serán atacados una semana después por 74 galeras otomanas reforzadas al mando del corsario que captura 19 barcos y destruye 27 galeras y 14 naves. Esta misma escuadra captura 5 galeras de particulares y 3 del rey en el sur de Italia, por lo que dinamita los sistemas defensivos de Nápoles y Sicilia. El año siguiente la desgracia se cebó sobre la escuadra de galeras de España, hundiéndose 25 de las 28 galeras en la Herradura (Málaga), mal fondeadas por Bernardino de Mendoza. En 1563 los argelinos intentan conquistar el doble presidio de Orán-Mazalquivir<sup>20</sup> al conocer los reiterados fracasos de las armadas reales, pero Francisco de Mendoza al mando de 34 galeras levantó el cerco y capturó 5 galeotas corsarias y varias naves francesas que bloqueaban los puertos de los presidios. En 1564 Sancho de Leyva fracasa en su intento de conquistar el Peñón de Vélez de la Gomera, empresa que logró poco después García de Toledo con una flota de 50 velas que transportaba soldados de todas las posesiones de Felipe II. Álvaro de Bazán con su escuadra de galeras logra en 1565 bloquear la ría de Tetuán e impedir el corso marroquí, conformado mayoritariamente por andalusíes y moriscos, que amenazaba el estrecho de Gibraltar. El episodio más peligroso al que tuvo que hacer frente Felipe II es la llegada de una flota otomana compuesta por 130 galeras y 35 galeotas, reforzada con las 13 de Dragut y las 28 de Hassán bey, que pretenden conquistar las posesiones de la Orden de Malta. Después de cuatro meses resistiendo al gran ejército otomano, el auxilio de García de Toledo al mando de 60 galeras que remolcaban 40 barcos y 20 fragatas logró salvar a los sitiados cuando estaban cercanos a la rendición, huyendo la escuadra enemiga y, lo que resulta una gran noticia para el bando cristiano, muriendo Dragut durante el sitio<sup>21</sup>. En los meses siguientes las 36 galeras de las escuadras de España, Nápoles y Sicilia realizan repetidos ataques a las bases y flotas corsarias. Durante la Guerra de Granada las 9 galeras de guarda del reino impiden la llegada de los refuerzos marroquíes y argelinos a los sublevados moriscos de las Alpujarras. El ataque de Malta, en los últimos años de la vida de Süleyman el Magnífico, acrecienta el miedo al otomano y se reemprende una activa

---

<sup>20</sup> B. ALONSO ACERO: *Orán-Mazalquivir, 1589-1639: Una sociedad española en la frontera de Berbería*, Madrid, 2000; D. SUÁREZ MONTANÉS: *Historia del Maestre último que fue d Montesa y de su hermano don Felipe de Borja. La manera como gobernaron las plazas de Orán y Mazalquivir, reinos de Tremecén y Ténez...*, ed. de M.Á. de Bunes Ibarra y B. Alonso Acero, Valencia, 2005.

<sup>21</sup> A. CASSOLA: *El gran sitio de Malta de 1565*, Valencia, 2002.

política de construcción naval para defenderse de la posible expansión por el Mediterráneo occidental<sup>22</sup>.

La ofensiva otomana sigue en todo su vigor en estos años, la armada argelina conquista la ciudad de Túnez y el nuevo sultán de la Sublime Puerta, deseando emular las hazañas de sus pasados, emprende la ocupación de la isla de Chipre. Pío V logra superar los recelos de los venecianos a crear una Santa Liga con las armadas españolas<sup>23</sup>, haciendo olvidar la ruptura de lo pactado en la Liga Santa por Andrea Doria en la batalla de la Prevesa, consiguiendo unir todas las naves cristianas del Mediterráneo, con la excepción de las embarcaciones francesas. En Lepanto luchan 208 galeras, 6 grandes galeazas, 26 naves de alto bordo y 50 fragatas de la Liga contra 210 galeras y 63 galeotas del sultán. Los otomanos fueron derrotados perdiendo 190 naves, de las que las 130 que estaban en buen estado fueron repartidas entre los vencedores<sup>24</sup>. La batalla se produce en el Adriático, un espacio demasiado alejado de los intereses españoles, y no supone la desaparición del gran peligro para la navegación en este espacio. Euldj Alí, beylerbey de Argel, escapa de la batalla sin sufrir ninguna pérdida de hombres ni de barcos, por lo que el corso que ataca las costas italianas y españolas y las rutas de navegación entre las dos penínsulas sigue intacto. En 1572 la flota otomana ha logrado rehacer sus efectivos, aunque esta falta de buenas tripulaciones y de una dirección eficaz, mientras que la Liga realiza acciones por el Egeo que no tienen demasiados resultados tangibles<sup>25</sup>. Al año siguiente Venecia firma la paz con Estambul para salvaguardar sus privilegios comerciales con la Sublime Puerta y Juan de Austria recupera Bicería y Túnez sin encontrar demasiada resistencia. Felipe II estaba más interesado en conquistar la ciudad de Argel, el auténtico peligro para los intereses españoles, pero nuevamente esta empresa fue imposible de ejecutar. En Lepanto además de acabar con la hegemonía marítima otomana que había adquirido Barbarroja en la Prevesa, se solventan los intereses venecianos en el Adriático y en el Egeo, olvidándose nuevamente de la solución de los problemas que conciernen directamente a Felipe II. La conquista de Túnez supone liberar a Nápoles y Sicilia de los ataques corsarios que proceden del golfo de Cartago, pero en 1574 una armada de 300 velas otomanas conquistan nuevamente los muros de La Goleta. Las 70 galeras reunidas por Juan de Austria en Palermo no tuvieron tiempo de zarpar para socorrer a los sitiados, por lo que el mar español seguía amenazado por los mismos navegantes que en la época de Carlos V<sup>26</sup>. En 1576 las repetidas expediciones de castigo de Álvaro de Bazán, más cercanas a las empresas corsarias que las acciones de guerra naval, mitigan las correrías de los corsarios asentados en Túnez, pero no solucionan un problema que seguirá vivo a lo largo del siglo siguiente<sup>27</sup>.

<sup>22</sup> R.C. ANDERSON: *Naval Wars in the Levant, 1559-1853*, Princeton, 1952.

<sup>23</sup> E. GARCÍA HERNÁN: "Pío V y el mesianismo profético" en *Hispania Sacra*, 45, 1993, pp. 83-102.

<sup>24</sup> R. CEREZO MARTÍNEZ: *Años cruciales en la historia del Mediterráneo (1570-1574)*, Madrid, 1971; M. LESURE: *La bataille de Lépante et la crise de l'Empire Ottoman*, París, 1972; J. BEECHIN: *Las galeras de Lepanto*, Barcelona, 1984.

<sup>25</sup> D. GARCÍA HERNÁN y E. GARCÍA HERNÁN: *Lepanto: el día después*, Madrid, 1999.

<sup>26</sup> D. GOODMAN: *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II*, Madrid, 1990.

<sup>27</sup> G. BENZONI: *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, Florencia, 1974.

El largo enfrentamiento con el Imperio Otomano supone que la Real Hacienda esté casi completamente exhausta después de la “gran victoria naval”. La tregua con la otra potencia era una solución deseada por ambos contendientes, aunque siempre realizada sin mostrar la pérdida de la reputación de sus soberanos. En 1577 se firman las primeras treguas entre Felipe II y Murad III, que serían ratificadas en la década del 90 para dejar zanjada la guerra en el flanco sur de la Monarquía<sup>28</sup>. Ello permite reducir el número de galeras en este espacio a 100 unidades, manteniendo la tradicional estructura de escuadras, España, Sicilia y Nápoles. La década de 1580 supone que la guerra por mar desaparezca de estas aguas, centrándose la presencia marítima de la Monarquía en el Atlántico (Azores, Invencible). La marina otomana también entra en un proceso de recesión, no tanto en sus efectivos como en sus cuadros de mando, y no vuelve a representar un peligro real durante el resto del reinado de Felipe II. La reunión de grandes flotas de galeras no se volverá a podrá referir a lo largo del Quinientos, salvo para mover a personajes regios entre las dos penínsulas de la Monarquía, lo que es una demostración de la inexistencia de grandes choques bélicos. El abandono de la “gran guerra” en el Mediterráneo, según palabras de Fernand Braudel, lo que permite es que la “pequeña”, la protagonizada por los corsarios, sea la manera habitual del enfrentamiento entre cristianos y musulmanes hasta finales del siglo XVII. La desaparición de los grandes choques armados y la concentración de los problemas políticos-militares de la Monarquía en el Atlántico llevaron a formular la teoría del inicio de la decadencia del Mediterráneo. Esta afirmación, además de ser cuestionable en muchas de sus manifestaciones<sup>29</sup>, desde el punto de vista historiográfico ha supuesto que se produjera un desinterés creciente por los sucesos de esta parte del Viejo Mundo, generalizándose un retraso cognoscitivo con respecto a otras áreas geográficas de Europa.

Con anterioridad a todos estos sucesos, Felipe II fue consciente de que el sistema de armadas mediterráneas establecido por Carlos V tenía enormes problemas. La mayor parte de las naves dadas en asiento no tenían tripulaciones completas, estaban mal aparejadas o tardaban demasiado tiempo en ser botadas para cumplir las misiones de ataque y vigilancia. Desde septiembre de 1557 se hizo cargo del pago y aprovisionamiento directo de las 17 galeras de la escuadra de España y compró 7 que eran propiedad de Mendoza que, como hemos referido, terminaron la mayoría de ellas en el fondo arenoso de la Herradura sin poder ser rebotadas. Se nombran los cargos de proveedor general y veedor general de galeras, un pagador y dos compradores de provisiones, modelo de organización que se intentará mantener en el futuro. En 1558, siendo Sancho de Leyva capitán general de las Galeras de Nápoles, se extiende este sistema al reino italiano, y en 1565 al de Sicilia. Las únicas escuadras que quedan fuera de este sistema son las genovesas, las pertenecientes al reino de Cataluña y la escuadra de 8 galeras organizada por el Consulado de Sevilla para defender el Estrecho de Gibraltar, y por lo tanto la llegada de la Flota de

---

<sup>28</sup> M. J. RODRÍGUEZ SALGADO: *Felipe II el “Paladín de la Cristiandad” y la paz con el turco*, Valladolid, 2004.

<sup>29</sup> E. MARTÍN CORRALES: *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los enemigos de la fe*, Barcelona, 2001.

Indias, de los ataques de los corsarios berberiscos. La Junta de Galeras fue otro de los instrumentos para controlar la política naval en el Mediterráneo, poniendo orden en el caos económico, administrativo y de suministros de la época anterior. En 1567 las armadas mediterráneas contaban con 79 efectivos y en 1574 eran 146, de las que 100 eran propiedad directa del rey<sup>30</sup>. A mediados de la década de los años 60 se intentó extender este sistema a las naves genovesas, comprando cuatro a la República, pero se desestimó la adquisición de las ocho restantes por falta de dinero.

El control directo de las armadas mediterráneas resultaba excesivamente caro, ya que la mitad del presupuesto militar de la década de los 70 se destinaba a este fin, y los objetivos logrados tampoco resultaban demasiado satisfactorios al seguir faltando tripulaciones, cañones, remeros y los demás aparejos necesarios de las flotas. La defensa del Mediterráneo era una losa para la Monarquía ya que debía mantener al mismo tiempo las guarniciones aisladas en los presidios norteafricanos, fortificar los perímetros de sus posesiones para establecer sistemas de vigilancia costera, amurallar las plazas de dominio español en el Magreb con costosas obras que entretenían a los mejores ingenieros del momento y seguir financiando fábricas para el abastecimiento de las vituallas necesarias para aprestar las enormes escuadras. En 1576 el gasto de la armada del Mediterráneo era de 550.000 ducados, enorme suma de dinero que no garantiza que las armadas estuvieran bien pertrechadas y que los marineros recibieran sus pagas a tiempo. El sistema de asientos se volvió a plantear dentro de los órganos del poder central para solventar el problema financiero que suponía mantener una flota de manera estable. Se intentó reducir gastos al eliminar los cuatralvos (que mandan escuadrillas de cuatro galeras), se pretendió que los capitanes de cada una de las embarcaciones fueran responsables ante el capitán general del buen aparejo y de las cantidades que se gastaban en su embarcación y se suprimieron la proveeduría y pagaduría creadas para la Santa Liga. Desde 1570 hasta el final del reinado se discutió la manera en la que se debían mantener estas escuadras. Las posibilidades que se barajaban eran la administración directa por el rey o la cesión de las escuadras en asiento. Los gastos anuales de mantenimiento de cada una de estas unidades fue ascendiendo a lo largo del reinado los años de los 5.653 ducados en 1571 hasta los 15.000 calculados para 1581. El sistema de aprovisionamiento central, radicado en Sevilla, se mostró muy poco adecuado al comprar las mercancías a un precio más elevado de las que se podrían adquirir en otras partes del imperio o si cada nave hubiera llevado un contador con dinero en metálico. El despilfarro de algunos oficiales y el sistema de pago empleado por la monarquía van generando fallas administrativas que van encareciendo el proceso paulatinamente. El asiento podría suponer una rebaja considerable en el gasto, alrededor de 4 a 6000 ducados por navío, pero deparaba otras desventajas, tales como la pérdida de poder en el nombramiento de oficiales, la falta de efectividad de estas naves en combate y el poco cuidado en mantenerlas en buenas condiciones, siendo especialmente complicado el trato a la chusma. Las galeras dadas en asiento en

---

<sup>30</sup> Este espectacular aumento se debe tanto a una política de construcción naval, compra de embarcaciones a particulares y, en esa fecha, por las embarcaciones otomanas apresadas en la batalla de Lepanto que se integran dentro de la armada española.

Italia mostraban claramente estos problemas, a las que hay que sumar que tampoco la corona era demasiado diligente en satisfacer las cantidades pactadas con los asentistas. Cuando se ofertan algunas naves para que sean tomadas por particulares la Junta de Galeras no recibe demasiadas peticiones, y las que pocas le llegan no son consideradas convenientes. El monarca muere sin haber solventado el problema de la administración de la armada mediterránea, cuestión que después de firmar la tregua con la Sublime Puerta no preocupa demasiado al anciano rey al tener su mente ocupada en otras áreas geográficas. La enorme flota reunida después de Lepanto se dejó literalmente arruinar, y en la década de 1590 las galeras de España apenas llegaban a la veintena. Las naves de Nápoles y Sicilia podrían defender las costas españolas si fuera necesario, por lo que se dispersó la flota y se permitió que sus cascos se pudrieran para limitar los gastos que reportaban a la administración central.

Este desalentador panorama económico fijado por alguno de los especialistas que se han detenido a estudiarlo no hace justicia al enorme esfuerzo emprendido por Felipe II a lo largo de su reinado, como tampoco a la posibilidad de la Monarquía de organizar escuadras y a su poderío marítimo. Además de poner en pie una de las armadas más imponentes que han surcado el Mediterráneo, aunque siempre estuviera por debajo de las que se fletaban en Estambul y en los Dardanelos, se realizó una política forestal para cuidar los bosques. Las enormes naves fabricadas en las atarazanas de Barcelona, junto a las de Venecia y el Papa, impidieron los progresos otomanos en el Mediterráneo y, sobre todo, que el sultán pudiera llegar al Atlántico. Aunque la documentación sobre el conflicto mediterráneo es abrumadora, seguimos sin conocer en toda sus caracteres muchos aspectos que rodean a estas escuadras durante su época de mayor apogeo. No contamos con análisis pormenorizados sobre las evoluciones técnicas de las galeras españolas en la segunda mitad del siglo XVI, la organización de los astilleros, los lugares de procedencia de las materias primas, la evolución de los costes de la fabricación, ni sobre la preparación de las tripulaciones y oficialidad de estos buques. Tampoco contamos con un análisis de la consideración social de la marinería y de los encargados de comandar estas naves, salvo los diferentes nombramientos de las capitanías generales. En los últimos años poseemos con estudios sobre los sistemas de financiación de estas escuadras para determinadas épocas, lo que ha matizado la negativa visión que establece el balance administrativo de las armadas del sur<sup>31</sup>. Sin conocer estas cuestiones resulta muy difícil hacer una síntesis fiable en la que establecer conclusiones definitivas sobre el reinado, y en general para toda la Edad Moderna. De otra parte, después de Lepanto Felipe II cambió de política en el flanco sur de sus dominios. Estableció escudos defensivos en el Mediterráneo, alejándose de la confrontación abierta con la Sublime Puerta. Marruecos<sup>32</sup>, los presidios norteafricanos y los virreinos del

---

<sup>31</sup> I. CLOULAS: "La 'subsidio de las galeras' contribution du clergé espagnol à la guerre navale contre les Infidèles de 1563 à 1574" en *Melanges de la Casa de Velázquez*, 3, 1967, pp. 189-236; L. NAVARRO MIRALLES: "Subsidio de galeras y excusados: una aportación al estudio de la contribución fiscal eclesiástica (1567-1796)" en *Revista de Historia Moderna*, 1, 1981, pp. 21-49.

<sup>32</sup> A. C. HESS: *The forgotten frontier. A history of the Sixteenth Century Ibero-African Frontier*, Chicago-Londres, 1978.

sur de Italia eran los encargados de fijar un muro de contención, apoyado por un complicado sistema de espionaje<sup>33</sup>, para evitar los duros años que se viven entre 1560 y 1575. Después de estas décadas la tensión en el Mediterráneo va descendiendo por el agotamiento de los contendientes. Felipe II, como le ocurrió a Carlos V, no logró que el corso berberisco entrara dentro de los armisticios y treguas que se firman con la Sublime Puerta. A la muerte del Rey Prudente el Mediterráneo ya no es un mar donde se están dirimiendo problemas que atañen estrictamente a los países ribereños, sino que se han convertido en un espacio surcado por muchas más naves e intereses. La alianza entre Francisco I y Solimán el Magnífico permitió el desarrollo del comercio entre Marsella y Estambul. Este ejemplo fue seguido por los ingleses intentando establecer consulados en Marruecos<sup>34</sup> y creando la Compañía Inglesa en Levante en 1581<sup>35</sup>, y por los holandeses en la década del 1590. Los rebeldes de las Provincias Unidas alcanzan acuerdos estables con el sultán y hacen de intermediarios para el comercio de la madera, las hilaturas y el trigo del Mar del Norte en el Levante, que se irán intensificando en las décadas siguientes<sup>36</sup>.

El abandono de las flotas mediterráneas en la época de Felipe II va a suponer que el corso berberisco sea el verdadero protagonista de los primeros años del reinado de su hijo. Felipe III y el duque de Lerma se desprecupan de la reconstrucción de las armadas, y en especial de las mediterráneas, hasta 1610<sup>37</sup>, pero sin embargo mostraron un elevado entusiasmo por mantener la guerra contra el infiel, tanto en el interior como en el exterior. Con respecto a los otomanos, los nuevos consejeros que asisten a Felipe III se plantean poner en práctica una serie de empresas rápidas y contundentes contra las ciudades donde se realiza esta actividad, imitando la política de Fernando el Católico y Carlos V, además de fortalecer y crear nuevas armadas para vigilar las aguas cercanas a las costas peninsulares por el continuo azote de berberiscos, ingleses y holandeses<sup>38</sup>. El cambio de gobernante supone olvidar la política de contención, de caracteres claramente defensivos que utiliza a Estados intermedios para impedir acciones armadas directas en Berbería y el Mediterráneo, que había realizado el difunto Rey Prudente después de la pérdida de la ciudad de Túnez en 1574. Tras una serie de fracasos, como es el intento de conquista de la ciudad de Argel en 1601, la inestabilidad que se produce en las tierras del actual reino

---

<sup>33</sup> C. CARNICER y J. MARCOS: *Los servicios secretos del Imperio español. Espías de Felipe II*, Madrid, 2005.

<sup>34</sup> M. FERNÁNDEZ ÁLVAREZ: *Felipe II, Isabel de Inglaterra y Marruecos (Un intento de cerco a la Monarquía del Rey Católico)*, Madrid, 1951; R. DAVIS: "England and the Mediterranean, 1570-1670" en *Essays in the Economic and Social History of Tudor and Stuart England in Honour of R. H. Tanney*, Cambridge 1961, pp. 117-137.

<sup>35</sup> C. GÓMEZ CENTURIÓN: *Felipe II, la Empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, 1988.

<sup>36</sup> A. H. GROOT: *The Ottoman Empire and the Dutch Republic. A History of the Earliest Diplomatic Relations 1610-1630*, Leiden, 1978.

<sup>37</sup> D. GOODMAN: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, 2001.

<sup>38</sup> B. GARCÍA GARCÍA: *La Paz Hispanica. Política exterior del Duque de Lerma*, Leuven, 1996; y "La Guarda del Estrecho durante el reinado de Felipe III" en *II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, Madrid, 1995, pp. 247-258

de Marruecos a la muerte de Ahmad al-Mansur (1603) posibilita una cierta despreocupación por los asuntos marroquíes<sup>39</sup>, a la vez que creará las bases adecuadas para lograr la ocupación de las ciudades de Larache y la Mamora en la década de 1610 por el apoyo prestada a uno de los bandos que litigan por el poder en las tierras del Atlas<sup>40</sup>. El saqueo de puerto de Túnez en 1609 por Luis Fajardo, que será repetido con éxito por el marqués de Santa Cruz en 1612, y la victoria de Pedro de Toledo, marqués de Villafranca, contra la flota berberisca en el Estrecho de Gibraltar en 1605, son triunfos que se airean en el balance que realizan los contemporáneos del reinado de Felipe III, así como la guerra en el Adriático que mantiene el Duque de Osuna para debilitar a las naves de la Señoría<sup>41</sup>, contienda en la que no duda en apoyar las acciones de los uscoques para socavar el poder de Venecia en esta parte del Mediterráneo<sup>42</sup>. Éxitos semejantes se pueden referir en el casi inexistente enfrentamiento contra los otomanos, como los que protagonizan Santa Cruz en 1603 en Longo, Patmos, Zante y Durazzo. Los virreyes españoles en Italia logran perfeccionar el sistema de espionaje en los territorios de la Sublime Puerta, lo que facilita que los enfrentamientos con la armada que esporádicamente realiza “la bajada” a las aguas de Mesina sean favorables a las naves de Osuna, el duque de Lemos, Octavio de Aragón y Francisco Ribera. En este tema se aprecia perfectamente que estos hombres, alejados geográficamente de los círculos de poder cortesanos, realizan una política propia apoyándose en las armadas de galeras que son capaces de organizar en Nápoles y en Sicilia, propugnando ambiciosos planes de conquista de Estambul que no se llegaron a materializar.

Esta relación de los principales acontecimientos que acaecen en la lucha contra los poderes musulmanes en la época de Felipe III puede hacer pensar que se logra un balance positivo en este reinado. Si además de las campañas militares y los ataques a las escuadras corsarias y oficiales dependientes de la Sublime Puerta mencionamos las estrechas relaciones que se logran con el rey del Cuco<sup>43</sup> y el sultán Safawí persa, acciones diplomáticas que tienen como objetivo limitar la capacidad de la Sublime Puerta, puede parecer que estamos ante uno de los períodos más fructíferos para el control del flanco sur de la Monarquía. Sin embargo la realidad nos muestra el error de tal afirmación, alejándose de la visión de la propaganda y publicística tan abundante en este reinado sobre la lucha entre la cristiandad hispana y el islám otomano y sa’adí. En contra de lo que se puede desprender de la lectura de la abundante documentación sobre la Sublime Puerta que se conserva en las diferen-

---

<sup>39</sup> M. GARCÍA-ARENAL, F. RODRÍGUEZ MEDIANO y R. EL HOUR: *Cartas Marruecas. Documentos de Marruecos en los archivos españoles (Siglos XVI-XVII)*, Madrid, 2002.

<sup>40</sup> T. GARCÍA FIGUERAS y C. RODRÍGUEZ JOULIA DE SAINT-CYR: *Larache, datos para su historia en el siglo XVII*, Madrid, 1973.

<sup>41</sup> C. FERNÁNDEZ DURO: *El gran Duque de Osuna y su marina*, Madrid, 1885.

<sup>42</sup> C. W. BRACEWELL: *The Uskoks of Senj. Paracy, Banditry, and the Holy War in the Sixteenth-Century Adriatic*, Ithaca-Londres, 1992; Z. REBERSKI DE BARCEVIC: “El Duque de Osuna y los Uscoques de Seña” en *Cuadernos de Historia de España*, 45-46, (1967), pp. 300-351.

<sup>43</sup> C. RODRÍGUEZ JOULIA DE SAINT-CYR: *Felipe III y el rey del Cuco*, Madrid, 1953; F. BOYER: “Espagne et Kouko. Les negotiations de 1598 et 1610” en *Revue de l’Occident Musulman et de la Méditerranée*, VII (1979), pp. 25-40

tes secciones del Archivo General de Simancas, el Imperio Otomano entra también en una fase de relativo pacifismo, auspiciado por el carácter de los nuevos sultanes y las repetidas crisis económicas que sufre el imperio por la entrada del metal americano en los circuitos monetarios de Oriente y por el agotamiento de unas bases de poder que descansan en una continua guerra de expansión. Muy diferente será la situación de las regencias berberiscas. Francia y Holanda logran asentar cónsules y firmar tratados de comercio con Túnez, además de que intentan limitar los daños que padecen por las acciones de los argelinos. Después de Lepanto nos encontramos con la época dorada del corso musulmán contra intereses europeos, época que se mantiene hasta el final de reinado de Felipe IV. Los marineros mediterráneos del Magreb logran conocer los caracteres de la navegación atlántica, expandiendo sus áreas de influencia al otro lado del Estrecho de Gibraltar y prestando apoyo material y técnico a las nuevas ciudades dedicadas a esta actividad militar y económica, como es el caso de Rabat-Salé. Holandeses e ingleses se incorporan a las escuadras corsarias berberiscas, acosando aún más la navegación y la vida de los súbditos de Felipe III. Esta amenaza intenta ser respondida con una política de fortificaciones, emprendida en Cádiz, Málaga, Gibraltar y todo el litoral peninsular con el refuerzo del sistema de vigilancia costera, el aumento de las flotas reales y las de ciudades (Denia) y las dependientes de reinos (Barcelona) y las conquistas de las urbes dedicadas al ejercicio del corso. Argel, el símbolo del sultán otomano en el Occidente y la encarnación de la guerra por mar entre la Cristiandad y el Islam, debía ser sometida, lo que convierte a esta deseada empresa como una de las constantes de la política exterior del reinado. Esta conquista encarna el valor cristiano del rey y es una acción que depara reputación y fama a la figura que la promueve, como ocurrió a Carlos V cuando decidió ocupar Túnez<sup>44</sup>.

La historiografía actual considera que el ataque a Argel es una iniciativa personal del duque de Lerma<sup>45</sup>, sobre todo los intentos que se realizan al final de su valimiento, aunque no se puede circunscribir los deseos de búsqueda de reputación y de

---

<sup>44</sup> “Y es razon que se conozca la obligación que ha heredado V. Mag. En lo que algunos dicen, que es gasto y trabajo inútil hazer estas empresas, pues con ellas no se libra España de cosarios, y se carga de otro mayor, que es conservar las plaças tiene: porque con esto condenan a los santos y prudentes Reyes antiguos, que tanto supieron de estado y guerra y conquistaron a Ceuta y Tánger, Melilla, Arcila, el Peñón, Oran, y otras plaças importantes, que después por la misma consideración V. Mag ha conquistado, y oy tiene en Africa. Y si con todo esso se padecen grandes daños, que fuera, señor, si estuviéramos sin ellas, y los enemigos las señorearan, que no se contentaran entonces, como ahora, con robar solamente: sino que con poderosos e innumerables exercitos acometieron a España, como tantas vezes lo hizieron antes de ser conquistadas quando eran señores dellas. Y así lo contrario desto no es otra cosa, que exponer a España a otra segunda, y quiza mas calamitosa perdicion suya. Pues aquellos grandes Reyes no atendieron en dichas conquistas a solo librarla de corsarios, sino tambien a tres cosas importantísimas. La una la propagación de nuestra Santa Fe Catolica, y religión Cristiana, como tambien lo dezia el Rey Catolico. La segunda sacar la guerra de casa, y proveerla en la del enemigo, que es una de las cosas a que mas debe atender un Príncipe para la defensa y conservación de los Reynos. La otra que aquellas plaças sean, como son, antemuralla de España, como quien tanta experiencia tuvo de los inmensos daños, que sin ella antes padecia con las invasiones continuas de los Moros de allende”, M. MARTÍNEZ DEL VILLAR: *Discurso acerca de la conquista de los reynos de Argel y Bugía: en que se trata de las razones que ay para emprenderlas, respondiendole a las que se hazen en contrario*, Madrid, Luis Sánchez, sa [dedicatoria fechada el 8 de enero de 1619], fol. 3r. Y 3v.

<sup>45</sup> A. FEROS: *El Duque de Lerma: de realeza y privanza en la España de Felipe III*. Madrid, 2002.



contentara los súbditos ribereños del Mediterráneo exclusivamente a la voluntad del privado. Las conquistas de Argel, Túnez, Biserta, Xerxel y Bugía estaban en la mente de la mayor parte de los habitantes de la Península en esta época, así como una intervención decidida en las tierras de Marruecos, por lo que resulta demasiado simple la identificación de Berbería con Lerma. El duque de Medina Sidonia, Osuna, el duque de Lemos o los virreyes de Valencia y Mallorca, por referir exclusivamente los ejemplos más fehacientes, insistieron a lo largo de todos sus mandatos en la necesidad de emprender acciones contra estas “sanguijuelas” marítimas que viven de lo que extraen de la Cristiandad. Además de las intentonas, también frustradas, de 1601, 1603, 1605, el germen de la “empresa secreta” hay que buscarlo en acontecimientos que acaecen en 1616. En 1615 el marqués de Villafranca escribe una serie de cartas al duque de Lerma para que emprenda la empresa de Argel. En su plan pretende movilizar exclusivamente el ejército que estaba en el Milanesado y sugiere que el monarca se acerque al puerto de Denia para dar ánimo al cuerpo expedicionario. Éste estaría compuesto por 80 galeras (12 de Nápoles, 12 de Sicilia, 16 de Génova, 8 de la Señoría de Florencia, 8 del Papa y 14 de España) y 20.000 hombres, y “El marqués se ofreció a hazer esta empresa poniendo a ello su persona y hazienda, y tiene por cierto que solo en emprenderlla consiste el conseguilla”<sup>46</sup>.

En estos años Venecia ha logrado contratar una serie de navíos a los Estados Generales para oponerse a los piratas uscoques y al archiduque de Estiria, por lo que el Mediterráneo se encuentra en plena guerra en su mismo centro geográfico. Esta colaboración entre la república del Adriático con los rebeldes del Mar del Norte despierta las alarmas en el Consejo de Estado y el Consejo de Guerra, al pensar que los soldados mercenarios pueden ayudar al sedicioso duque de Saboya. Se intenta parar impidiendo el paso de las naves por el Estrecho, concentrando en Gibraltar a la Armada del Mar Océano, aunque no se logran los resultados apetecidos al burlar los holandeses la vigilancia del almirante Luis Fajardo costeano por las aguas cercanas a Berbería. El contrato que firma la Señoría será, sin embargo, un referente a la hora de tratar con los navegantes rebeldes para alquilar naves para transportar a los soldados que se pretenden reclutar en Alemania y Flandes para asaltar la ciudad de Argel en 1618<sup>47</sup>. El príncipe Filiberto de Saboya, capitán general de la Mar en el Mediterráneo, propone al Consejo de Estado crear la Escuadra de la Guarda del Estrecho para detener los ataques de los corsarios musulmanes, a la vez que envía dos espías a reconocer las defensas y el estado de Argel. El 17 de enero de 1616 regresa uno de los enviados, el alférez Pablo Peña, que le informa de la facilidad de hacerse con la ciudad, lo que mueve al príncipe a escribir a Lerma para que apoye su proyecto: “pues la empresa se puede conseguir sin mucho gasto y en poco tiempo se haga y reffiere el gran favor y merced que recibira S.A. en ello”<sup>48</sup>.

---

<sup>46</sup> El Consejo de Estado está de acuerdo en apoyar esta iniciativa, como también se muestra favorable al plan del Marqués de Santa Cruz de conquistar Bizerta, aunque pospone su ejecución a la pacificación de los asuntos de Italia. 30-IV-1615. Archivo General de Simancas (desde ahora AGS) Expediciones a Levante, leg. 1951.

<sup>47</sup> AGS, Expediciones a Levante, leg. 1950.

<sup>48</sup> Carta de Filiberto de Saboya al duque de Lerma, 20-I-1616, AGS, Expediciones a Levante, leg. 1951.

El Consejo de Estado durante los años 1614 y 1615 había aprobado varios planes de aventureros y particulares para emprender la ansiada conquista, como es el caso de la propuesta de Antonio Oliver que se discute entre 1613 y 1615<sup>49</sup> o el del capitán Guiffard de 1616. Durante estos años los servicios de espionaje españoles contaban con la inestimable ayuda de Bernardo de Monroy, un rescataador retenido por el beylerbey otomano para intentar la libertad de una hija de una paça que se había convertido al cristianismo, tema que deparó una ingente documentación hasta su muerte en Argel después de haber sido imposible liberarle<sup>50</sup>. La mayor parte de los planes que se realizan antes de la organización de la *jornada secreta* parten de la colaboración de quintacolumnistas dentro de la urbe corsario, en su mayoría renegados de origen español, que pueden facilitar el libre acceso a las puertas de la ciudad o la alcazaba<sup>51</sup>. Diego de Urrea, un antiguo renegado que ejerce el oficio de intérprete oficial del rey, tanto con Felipe II como con Felipe III<sup>52</sup>, avisa constantemente a las autoridades del peligro que representa basar las empresas de conquista en el concurso de los renegados, tan mudables en sus fidelidades como el resto de los musulmanes, a lo que hay que sumar la traición que han cometido al trocar de religión<sup>53</sup>, juicio que también extiende a los tratos con los reyes de Cuco y Lesbes.

El poder marítimo de Argel era un problema para la mayor parte de los países europeos que transitan por el Mediterráneo, como pone de manifiesto los trabajos que se han detenido a analizar su importancia en este momento: “Certains rapports officiels affirment qu’entre 1613 et 1621, plus de huit cents bâtiments furent pris par les Algériens: 447 hollandais, 193 français, 120 espagnols, 60 anglais et 56 allemands”<sup>54</sup>. La reacción ante este problema es lo que va a establecer diferencias entre

<sup>49</sup> AGS, Expediciones a Levante, leg. 1951.

<sup>50</sup> Bernardo de Monroy junto, a los también trinitarios, Juan de Palacios y Juan de Aguila eran los encargados de regir uno de los primeros hospitales argelinos para atender a los cautivos enfermos. Fueron apresados por la acusación de haber intervenido en el bautizo de una niña corsa, aunque sobre este suceso se conservan varias versiones en la documentación, y fueron liberados en 1612, aunque se les impide su vuelta a la península. Durante este tiempo fundan una pequeña capilla y un aposento dedicado a hospital dentro del baño principal de Argel. En 1617 Bernardo de Monroy fue apresado nuevamente acusado de instigar una conspiración para asesinar al dey de Argel, siendo llevado a la alcazaba donde moriría después de sufrir repetidos tormentos en 1622. F. A. SILVESTRE: *Fundación histórica de los hospitales de la religión de la Santísima Trinidad de cautivos calçados tiene en la ciudad de Argel*, Madrid, 1690; G. GÓMEZ DE LOSADA: *Escuela de trabajos, en cuatro libros dividida. Primero del cautiverio más cruel y tirano...*, Madrid, 1670.

<sup>51</sup> El plan propuesto por el alférez Pablo Peña se basaba en la colaboración con el renegado Azan Mosul Aga que permitiría el paso franco a la fortaleza a un contingente de 4.000 soldados. Las murallas y los castillos de Argel no eran sus defensas más importantes, ya que se piensa que los que repetidamente salva a la urbe de los ataques hispanos es la “inconstancia de la mar”. La empresa debería hacerse un viernes para favorecerse que “tienen un profecía de un Murabut dellos, que es con un profeta, que dice que se va a perder Argel por un descuido y ha de ser Viernes, y por eso en Viernes se cierran las puertas de la dicha ciudad todo el día” AGS, Expediciones a Levante, leg. 1951.

<sup>52</sup> F. RODRÍGUEZ MADIANO y M. GARCÍA-ARENAL: “Diego de Urrea y algún traductor más: en torno a las versiones de los Plomos” en *Al-Qantara*, XXIII, (2002), pp. 499-516.

<sup>53</sup> Sobre la visión que se tiene en la España del momento sobre los musulmanes véase M. A. BUNES IBARRA: *La imagen de los musulmanes y del Norte de África en la España de los siglos XVI y XVII. Los caracteres de una hostilidad*, Madrid, 1989.

<sup>54</sup> M. BELHAMISSI: *Marine et marins d’Alger (1518-1830)*, Argel, 1996, 3 vol, II, p. 81.

los diversos estados europeos a lo largo del siglo XVII. Mientras que Francia, Inglaterra y Holanda se plantean luchar contra el corso utilizando medidas diplomáticas, tanto en la propia Argel como en Estambul, recurriendo sólo a la fuerza cuando se demuestra que esta vía no es válida, la monarquía de Felipe III insiste, desde los primeros años de su gobierno, en la necesidad de realizar acciones militares directas contra las urbes que se dedican a esta actividad. En los últimos años del reinado, y ante la falta de dinero para mantener las escuadras mediterráneas, permitirá la práctica del corso por parte de particulares para que ataquen a los berberiscos<sup>55</sup>. La medida, fijada en 1615, supone una cierta dejación de las funciones propias del monarca hacia los particulares, una demostración del fracaso de la política planteada desde el poder central. Las atarazanas de Barcelona no eran capaces de fabricar el número de embarcaciones de épocas anteriores, carecían de madera para la construcción naval por el poco celo de las autoridades catalanas de reforestar. La falta de artesanos, oficiales de marina, ingenieros, artilleros y buena marinería era otro problema que arrastraba la marina mediterránea, situación que intentaba ser solventada contratándolos en Flandes, Milán, Génova y Nápoles<sup>56</sup>. Las armadas de Barcelona y Denia rápidamente entraron en decadencia al ser administradas con los mismos sistemas corruptos que las pertenecientes al reino, y exclusivamente las dependientes de los virreinos italianos se mantuvieron en unas condiciones aceptables. El tradicional problema de la forma de administrar las armadas mediterráneas, por los asentistas o por los órganos centrales, siguió sin ser resuelto en este reinado, y se fueron probando las diferentes maneras sin lograr ninguna de ellas los resultados apetecidos. El mantenimiento económico de las galeras seguía creciendo, incrementándose los costes de una manera excesiva, en muchos casos como consecuencia de que el plomo, esparto y los cañones se debían adquirir en Flandes o en otras partes del Imperio para armar las naves en el puerto de Cartagena. Para emprender la quimérica conquista de Argel en 1618 se autoriza una nueva acuñación de un millón de ducados en vellón que luego será empleado para pagar la participación española en la Guerra de los Treinta Años<sup>57</sup>. El mantenimiento de las galeras se seguía realizando por las aportaciones de las eclesiásticas por medio de las Tres Gracias, por lo que la Junta de Galeras siguió siendo un órgano con una gran independencia con respecto al Consejo de Guerra y a la Junta de Armada a lo largo de todo el siglo XVII.

Durante este reinado se aprecia claramente un intento de emulación de las acciones navales en el Mediterráneo con las organizadas por Carlos V, intentando demostrar que la Monarquía se encuentra en la misma coyuntura. El problema es

---

<sup>55</sup> E. OTERO LANA: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, 1992.

<sup>56</sup> Uno de los mayores problemas que se encuentran los organizadores de la "jornada secreta" es contar con personal adecuada para gobernar las galeras, lo que genera una riquísima correspondencia entre el Consejo de Guerra y el de Hacienda con los diferentes virreyes de la Monarquía. AGS, Expediciones a Levante, legs. 1950, 1951 y 1952.

<sup>57</sup> E. GARCÍA GUERRA: *Las acuñaciones de moneda de vellón durante el reinado de Felipe III*, Madrid, 1999, pp. 127-134

que dentro de los consejeros más cercanos a Felipe III se crean fracciones que no son nada partidarias de realizar una activa política en el Mediterráneo, considerando que es más importante el Atlántico y la defensa de los intereses en Europa. Para el nombramiento de los Capitanes Generales, veedores y otros cargos relacionados con las grandes armadas que se organizan se mandan hacer copias de los nombramientos de Andrea Doria o los que se redactan cuando se está preparando la batalla de Lepanto. Incluso se buscan hombres que sirvieron junto a don Juan de Austria para que refieran las maneras en las que trataba a sus oficiales y otras autoridades con el fin de redactar memoriales para dárselos al príncipe Filiberto de Saboya. Al final del reinado se abandonaron todos los planes en el Mediterráneo ante los nuevos retos que venían de Europa. Las escuadras de galeras se siguieron reduciendo en su número de efectivos, contando la armada de España en 1621 tan solo con 12 galeras, que difícilmente podrán armarse íntegramente ante la falta de medios. La defensa del Mediterráneo se siguió planteando con barcos planos, sin darse cuenta que la mayor parte del corso berberisco, tanto el argelino como el marroquí, ya no se realizaba utilizando estas estilizadas embarcaciones propulsadas por la fuerza de los galeotes sino por medio de buques redondos movidos exclusivamente por la fuerza del viento.

Durante el reinado de Felipe IV la defensa del Mediterráneo siguió estando encomendada a las armadas de galeras, divididas en las tradicionales escuadras de Sicilia, Nápoles, Génova y España. La única escuadra moderna que surcaba este mar era la Armada de Nápoles, creada por Felipe III en 1619, usando algunos de los navíos botados por el duque de Osuna, que pasó de los 12 barcos iniciales hasta los 28 de la década de 1650, año en la que fue destruida por la armada francesa. Nápoles, el territorio de la corona más expuesto a un hipotético avance de los otomanos, y el que sufría los continuos ataques de las flotas corsarias argelinas<sup>58</sup>, tunecinas y tripolitanas, era el que tuvo una evolución militar más interesante a lo largo de la Edad Moderna, lugar donde la administración de las escuadras propiedad del rey era más sencilla que en el resto de los territorios dependientes de Felipe IV y Olivares. Las galeras de España, que desde el reinado anterior utilizaban Cartagena como base invernal, tuvieron que cambiar de sede dadas las necesidades defensivas de la Monarquía para asegurar la llegada de las flotas de Indias a Sevilla, vigilar la zona del Algarbe y ayudar en el control de la seguridad del comercio Atlántico. El gran poder que van adquiriendo los diferentes miembros de la casa de Medina Sidonia en los asuntos del Mediterráneo Atlántico lleva a concentrar estas naves en la bahía de Cádiz, variando sus rutas de navegación tradicionales. Las naves italianas, por lo tanto, tienen la responsabilidad de asegurar sus propios territorios y ayudar a las naves españolas en la defensa de las vías de comunicación y comercio existentes entre las dos penínsulas, así como auxiliar a las españolas ante un hipotético ataque exterior.

Durante los años de gobierno de Felipe IV se produce un cambio en el reparto de fuerzas de las armadas mediterráneas por la ascensión de una nueva potencia marítima que va a cambiar el sesgo del dominio hispano en este mar. El cardenal Richelieu se da cuenta de que Francia adolece de una marina, tanto atlántica como

---

<sup>58</sup> J. B. WOLF: *The Barbary Coast. Algeria under the Turks*, Toronto, 1979.

mediterránea, de importancia, por lo que comienza a facilitar los medios para construir naves y formar tripulaciones<sup>59</sup>. Los nuevos gobernantes españoles también son conscientes de esta deficiencia, y aunque están decididos a seguir los ritmos de producción de naves iniciado por Felipe III en la década de 1610, la difícil situación política y militar que deben padecer a lo largo de su gobierno impiden poder realizar estos cambios cuando los ejércitos españoles comienza a sufrir repetidas derrotas en el Mar del Norte. Las armadas mediterráneas siguieron con su política tradicional de defensa contra el corso hasta la década de 1640, en la que el apoyo de Francia a los catalanas sublevados lleva a concentrar todos sus efectivos en la zona de Menorca. La reducción del dinero recibido por el subsidio sobre los beneficios eclesiásticos trae aparejado una nueva disminución del número de efectivos con los que cuentan estas armadas. En 1646 la flota de galeras de España se había quedado reducida a 7, la de Nápoles a 12, y la de Sicilia se dedicaba exclusivamente a la defensa del perímetro de la isla de los ataques corsarios. En 1655 la escuadra de Génova contaba solo con 6 galeras, que costaban 90.000 ducados de plata y las 7 de España 242.800 ducados, ascendiendo el gasto de estas dos escuadras desde 1649 a 1655 a 7.734.654 ducados de plata. La de Génova, que sigue siendo propiedad de la familia Doria, el rey y varios nobles de la república, sufrió grandes pérdidas en la contienda contra Francia por el dominio de Cataluña, teniendo al final del reinado tan solo 6 unidades operativas. Aunque muy reducidas en tamaño, estas armadas fueron muy importantes para que Richelieu no ganara la particular pugna por el dominio del mar<sup>60</sup>. Ante la reducción de efectivos, la corona sigue la política de concesión de licencias de corso a particulares, medio muy eficaz y muy poco oneroso para la administración central para hacer frente a este problema endémico del mar interior. Los daños causados por estos navegantes también se van a ver reducidos por la activa política iniciada por otras potencias para terminar con las trabas que suponían las acciones de estos hombres a la libre circulación de las naves comerciales por el Mediterráneo. En la segunda mitad del siglo XVII, Inglaterra, Holanda, Génova y Francia realizaron acciones muy agresivas contra el corso argelino, llegando a cañonear la ciudad en repetidas ocasiones para impedir que siguieran sembrando el terror en el comercio.

La situación de las armadas mediterráneas al inicio del reinado de Carlos II era lamentable, como refiere en embajador de Venecia en Madrid<sup>61</sup>, y rápidamente

---

<sup>59</sup> R. MÉMAIN: *La Marine de guerre sous Louis XIV: Le matériel. Rochefort, arsenal modèle de Colbert*, París, 1937; J. MEYERS: "La Marine française de 1545 à 1715" en *Histoire militaire de la France*, dirigida por A. Corvisier, París, 1992, pp. 485-525.

<sup>60</sup> R. C. ANDERSON: "The Thirty Years' War in the Mediterranean" en *Mariner's Mirror*, 55, 1969, pp. 435-456, 1970, pp. 41-57; J. SANABRE: *La acción de Francia en Cataluña en la pugna por la hegemonía de Europa, 1640-1659*, Barcelona, 1956.

<sup>61</sup> "En cuanto a las fuerzas navales, ya dije que en aquellas aguas (del Mediterráneo) no hay más que seis galeras de mala construcción. Las de Nápoles, Sicilia, Cerdeña, y las de la escuadra del duque de Tursi, no son más que dieciocho entre todas. Seis se perdieron, unas idas a pique, otras tristemente apresadas por los corsarios durante los tres años de mi permanencia en España, no habiéndose vuelto a pensar en reemplazarlas. Cómo se encuentran armadas y provistas, sábelo Dios, y también lo saben VV.EE., desde que yo, humildemente, lo participé al resolver no visitar al Rey por Levante, a causa de la increíble inutilidad de aquellas. Felipe IV ha disminuido tanto la escuadra de Nápoles, que lo que queda puede ser contado por quien nunca haya aprendido la numeración...", C. FERNÁNDEZ DURO: *op. cit.*, vol 5, p. 88.

tienen que entrar en acción por la sublevación de Sicilia. En esta nueva guerra con Francia la decadencia de la marina mediterránea hispana obliga a que sean las naves holandesas del almirante Ruyter las que se tengan que oponer al avance galo. Las escuadras de galeras ayudan a los barcos redondos del Mar del Norte, al mismo tiempo que deben socorrer a los presidios españoles en el Norte de África asediados por los argelinos (Orán 1677-1679) y marroquíes (Melilla y el Peñón de Vélez de la Gomera). En 1681 los marroquíes conquistan la plaza de La Mámora y se produce una gran mortandad de soldados de Orán por los errores en las salidas al interior del continente por parte de algunos de sus gobernadores. En los años siguientes se pueden anotar una serie de enfrentamientos de las escuadras de galeras, bien sean de Génova, Nápoles o España, con buques franceses y argelinos que, por lo general, suelen terminar bastante mal para el bando hispano por la disparidad de número de cañones que llevan estas naves y la desventaja del combate de buques planos con otros de alto bordo. La inactividad de las armadas mediterráneas se pone nuevamente de manifiesto cuando ninguna de sus naves se integra en la escuadra que se forma para impedir el nuevo intento de conquista de la ciudad de Viena en 1686 por el sultán de Estambul. Estas embarcaciones ya no resultaban importantes en el concierto Mediterráneo, y además la corona no podría prescindir de ninguna de ellas, ya que el número de efectivos era tan exiguo que ni siquiera eran capaces de defender el perímetro que tenían encomendado. A finales de la década de 1680 las pocas galeras que aún podía navegar se dedicaron a llevar víveres y refuerzos a los soldados sitiados en Orán, Ceuta, Melilla. La ciudad de Larache cae en manos marroquíes, aunque las crónicas y las hojas volanderas de la época ensalzan el desembarco en Alhucemas como una gran empresa marítima a cargo de las galeras de duque de Veragua. La nueva guerra declarada por Luis XIV contra España se salda con ataques de Barcelona, Alicante, Rosas, que finaliza cuando las naves inglesas y holandesas se opongan a la marina gala, sin que las escuadras mediterráneas hagan acto de presencia en esta contienda.

Durante el reinado de Carlos II las escuadras de galeras mediterráneas se quedaron reducidas a realizar tareas auxiliares, adquiriendo un papel absolutamente secundario. Tan solo en el abastecimiento de las plazas de dominio español se mostraron efectivas, así como en algún episodio de abordaje de navíos franceses en la guerra de Sicilia. La base de la escuadra de España se volvió a situar en 1668 en Cartagena por la obstrucción de El Puerto de Santa María por la barra de arena del río Guadalate. En este reinado se dictaron ordenanzas nuevas sobre las galeras en 1683 y 1691 por la que se unifican los adornos, se fijan los tamaños de los estandartes y se intenta que estas naves no sean decoradas con el lujo de las fabricadas a principios de siglo, fijando los colores que se deben usar y los motivos que recomendaban portar debajo de la popa.

Al inicio de la Guerra de Sucesión, la marina mediterránea estaba compuesta por 6 galeras ancladas en Cartagena, 13 en Nápoles y Sicilia, 6 tomadas en asiento a Juan Andrés Doria y 1 de Estaban Doria. Las naves mandadas para socorrer la ciudad de Orán en 1707, sitiada por los argelinos aprovechando la inestabilidad generado por el enfrentamiento en la península, al mando del conde de Santa Cruz de los Manueles, fueron capturadas, en un episodio bastante oscuro, en Altea por navíos

ingleses, por lo que el doble presidio fue conquistado al no recibir ningún tipo de ayuda. La pérdida de Orán, que luego será conquistada nuevamente por Felipe V en 1732, lo que pone de manifiesto es el final de la política mediterránea como se había entendido desde la época de los Reyes Católicos. Aunque el corso berberisco siguió siendo una realidad hasta la ocupación de Argelia por Francia a principios del siglo XIX, el mundo del Mediterráneo se comenzó a regir por unos parámetros distintos a los que habían imperado hasta este momento. El episodio de 1716, año en el que el nuevo rey español manda 6 navíos en línea y 6 galeras para ayudar a Venecia en la nueva guerra contra el Imperio Otomano, que actúan en una pequeña escaramuza en torno a las aguas de la isla de Corfú, es una cosa testimonial. Las armadas mediterráneas de la Monarquía ya no están defendiendo a la Cristiandad, título del presente trabajo, sino que navegan en un mar regido por intereses completamente diferentes y organizada desde otros parámetros<sup>62</sup>. La nueva casa Borbón mantuvo hasta mediados de siglo sus flotas de galeras, permitió que la práctica del corso, esta vez realizado desde jabeques, a los marinos de Mallorca y se empeñó en seguir siendo una potencia Europea defendiendo las posesiones en el Magreb conquistadas en la época de Fernando el Católico. Todo ello era un remero de la política de prestigio, como muestra que Felipe V mandará realizar una copia de los tapices de Vermeyen que narran la conquista de Túnez por Carlos V. La escuadra de galeras fue organizada por Patiño de forma completamente separada a la de los navíos, habiéndose de regir por un reglamento especial y vestirse con uniformes distintos al resto de la marinería. El marqués de la Ensenada suprime la galera en 1754, con la extinción de estas naves desaparece el tipo de guerra que marcó la vida del Mediterráneo durante siglos. Las últimas acciones de estos estilizados navíos con base en Cartagena y El Puerto de Santa María pusieron de manifiesto que no podían combatir con los grandes galeones del siglo XVIII, aunque seguían siendo barcos muy prácticos en operaciones anfibia (desembarco en Mazalquivir) o abordando naves enemigas en grandes enfrentamientos navales. Aunque la España de los Borbones siguió manteniendo una larga pugna con los corsarios berberiscos<sup>63</sup>, mientras que otros estados (Nápoles, Dinamarca, Inglaterra,...) optaron por firmar acuerdos comerciales para asegurar el libre comercio por el Mediterráneo<sup>64</sup>, la guerra mediterránea se comenzó a regir por otras reglas que en la época anterior. La marina mediterránea española en la Edad Moderna pasó en estos dos siglos y medio de su máximo apogeo, que coincide con la fecha de la victoria de Lepanto, hasta convertirse en una escuadra auxiliar de las grandes armadas. La desaparición del buque que la identifica es, en sí mismo, su marca de extinción, con independencia de que se pueden seguir refiriendo episodios militares y bélicos en sus aguas a lo largo del siglo XVIII.

---

<sup>62</sup> J. MERINO NAVARRO: *La armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981.

<sup>63</sup> M. L. OCAÑA TORRES: *El corso marítimo español en el Estrecho de Gibraltar (1700-1802)*, Algeciras, 1993.

<sup>64</sup> Ch. BENAFRI: *Las relaciones entre España, el Imperio Otomano y las regencias berberiscas en el siglo XVIII (1759-1792)*.