



Revista de Estudios en
Seguridad Internacional
Vol. 3, No. 2 (2017)

Editada por:
Grupo de Estudios en Seguridad Internacional (GESI)

Lugar de edición:
Granada, España

Dirección web:
<http://www.seguridadinternacional.es/revista/>
ISSN: 2444-6157
DOI: <http://dx.doi.org/10.18847/1>

Para citar este artículo/To cite this article:

Sebastián Amaya Palacios, “Poderío naval en las Indias: las galeras de Cartagena y Manila (1571-1621)”, *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, Vol. 3, No. 2, (2017), pp. 169-188.

DOI: <http://dx.doi.org/10.18847/1.6.10>

Si desea publicar en RESI, puede consultar en este enlace las Normas para los autores: <http://www.seguridadinternacional.es/revista/?q=content/normas-para-los-autores>

Revista de Estudios en Seguridad Internacional is licensed under a [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

Poderío naval en las Indias: las galeras de Cartagena y Manila (1571-1621)

Naval Power in the Indies: The galleys of Cartagena and Manila (1571-1621)

SEBASTIÁN AMAYA PALACIOS

Universidad de Antioquia, Colombia

RESUMEN: En este texto indagaré sobre las capacidades náuticas y el aparato estatal de sustento sobre las escuadras de galeras que sirvieron en las periferias de los territorios ultramarinos castellanos: Cartagena de Indias en el Caribe y las islas Filipinas en el Pacífico. Las fechas límite comprenden los reinados de Felipe II y III: 1571, Batalla de Lepanto, punto más álgido de la guerra de galeras y 1621, fin de la tregua contra los rebeldes holandeses. Al estar enfocado sobre las galeras, navíos rápidos de cabotaje, los cruces de información y comparación tenderán más al *Mare Nostrum*, que al reto atlántico. También prestaré atención a los canales de apoyo estatal que se planearon y ejecutaron para el suministro y sustento de las unidades navales.

PALABRAS CLAVE: Galeras, Combate naval, Imperio Español, Guerra de los Ochenta años, Guerra de los Treinta años, Guerra Anglo-Española

ABSTRACT: This paper verse about galleys naval capacity on peripheral territories of the Spanish Empire: Cartagena de Indias on the Caribbean Sea and Filipinas on the Pacific Ocean. The time line comprehends the governments of Felipe II and III: 1571 the battle of Lepanto, biggest galley warfare and 1621, as the truce with the dutch ended. Since its focus is about galley, quick cabotage ships, the analysis will be more related to the Mediterranean Sea more than the Atlantic Ocean. It also develops the state-owned network to provide the galleys

KEYWORDS: Galleys, Naval warfare, Spanish Empire, Eighty Years War, Thirty Years War, Anglo-Spanish war

Recibido: 25 de mayo de 2017

Aceptado: 17 de julio de 2017

Revista de Estudios en Seguridad Internacional, Vol. 3, No. 2 (2017), pp. 169-188.
<http://www.seguridadinternacional.es/revista/>

ISSN: 2444-6157. DOI: <http://dx.doi.org/10.18847/1.6.10>

POLÍTICA NAVAL ESPAÑOLA

La Monarquía Española fue el primer imperio ultramarino de la Modernidad. Sus numerosos reinos adjuntos y pretensiones hegemónicas sobre Europa propiciaron a un enfrentamiento constante que los reyes castellanos como cabeza de la monarquía debieron afrontar. Sin duda la guerra fue uno de los elementos que mayores preparativos y altos gastos significó para la hacienda real, suscitando un abundante número de problemáticas a medida que la técnica y los avances tecnológicos se aplicaban a funciones bélicas, como fue el caso de la pólvora. Francis Bacon defendió la idea que el cañón había transformado Europa (Andrade, 2017: 119). En efecto la aparición de la artillería generó toda una carrera armamentista y una revolución militar (Parker, 1990). Como resultado de las adaptaciones poliorcéticas para resistir el fuego enemigo se desarrollaron fortalezas abaluartadas las cuales debían ser bloqueadas, pues un asalto era demasiado osado, lo que a su vez requirió el aumento del tamaño de los ejércitos (Parker, 2001: 191-217). Desplegar una significativa fuerza militar, requería una capacidad de coordinación política, logística, fiscal y operativa demasiado elevada. Otro elemento que tiene amplia relación con la ejecución de la guerra es la aparición de ejércitos pagados por el príncipe lo que obviaba el mecanismo de vasallajes y lealtades ambiguas, lo mismo podría trasladarse también a la esfera del poder naval. Como señaló Jan Glete, la cooperación naval entre el Rey y los intereses marítimos era frágil, la revuelta holandesa fue ejemplo (Glete, 2006: 848).

El Mediterráneo era un ámbito con un *status quo* complejo. Los cristianos conscientes que la mayor amenaza eran los turcos plantearon varios pactos de apoyo mutuo, aunque Francia alió con el infiel. El Nuevo Mundo no levantaba tales preocupaciones, y las autoridades castellanas no desarrollaron un sistema administrativo independiente hasta 1511, cuando se dispuso que los navíos con rumbo a América debían tener una escolta de protección hasta las Canarias. La recién creada Casa de la Contratación de Sevilla fue la encargada de proveer lo necesario para asegurar esta guarda militar para contrarrestar las agresiones europeas (Reichert, 2013; López Zea, 2003), así como la preparación de los pilotos y la elaboración de los padrones. Las armadas de Carlos V fueron escasas y preparadas cuando era requerido por embargos y asientos (Martínez Cardós, 1956: 365-366). Un embrionario enfoque que también aplicó en Italia, con particulares como Andrea Doria. A mediados de siglo se calculan al servicio del emperador entre 30-40 galeras, mientras Venecia poseía un centenar en servicio (Thompson, 2006: 96-98).

Felipe II (1556-1598) heredó gran cantidad de señoríos y reinos desperdigados entre Europa y las Indias Occidentales que sólo podrían cohesionarse en tanto las comunicaciones marítimas fueran ininterrumpidas. Su legado prometía un amplio potencial y un reto administrativo sin precedentes. Este alcanzó progresos significativos en la consolidación y estructuración del poder naval castellano. Su reinado inició con gran ímpetu: la batalla de San Quintín y Tratado de Cateau-Cambrésis afianzaron el liderazgo político hispano y la reputación de sus capacidades bélicas. En la década de 1560 sus primeros proyectos marítimos tomaron forma: la construcción de galeras en las atarazanas de Barcelona, Nápoles y Mesina (Goodman, 2001: 20) permitió el rápido aumento de sus capacidades navales. Para el momento de la coronación de Carlos I (1519) se calculan no más de 20 galeras a su servicio, su hijo en 1561 tenía 111 a su disposición, 30 de las cuales eran propiedad regia y las demás de 22 propietarios diferentes. Una década más tarde se mantenían 168 galeras a expensas de la Corona (Thompson, 2006: 98).

Estos primeros pasos fueron arduos, complicados y con múltiples retrocesos, como el desastre de Djerba en 1560 o de la Herradura dos años más tarde. Aumentar el número de unidades en servicio era imperativo debido a la creciente amenaza turca, que en 1540 forzó a Venecia a renunciar a parte de su imperio en el Mediterráneo oriental, también debía controlarse la gran actividad corsaria norafricana caracterizada por los saqueos indiscriminados y desarticulación de los complejos comerciales (Braudel, 2013a: 304-307). La defensa de Orán, la ocupación del Peñón de los Vélez y el fallido asedio osmanlí a Malta infundieron confianza a las flotas cristianas. En paralelo, hubo por primera vez un orden real y sistemático en los asuntos atlánticos. Se legisló sobre las rutas ultramarinas, y para 1562 se creó una armada de 8 galeras guardacostas para defender los navíos que llegaban de América frente al corso turco-berberisco que estuvo en servicio hasta 1568 (Díaz Franco, 2014: 661-692). Si bien esta fue una medida de impacto local, pocos años más adelante ordenó sobre cómo debía realizarse la navegación entre la península y las Indias. En la primera mitad de la década de 1560 (García Baquero, 1992: 90; Mira Caballos, 2006: 10; Haring, 1939: 234), se dio coherencia a las capacidades navales en función de unos objetivos estratégicos claros: equiparar la potencia turca, y acumular suficientes unidades para que el tráfico con el Nuevo Mundo llegara a feliz término cada que zarparan las flotas. Estas medidas si bien se efectuaron con gran presteza propiciaron una “competencia o carrera naval”. Todos los Estados buscaban tener mayores escuadras, con todo el aumento de factores humanos y materiales que acarrea.

Los convoyes militares que acompañaban la Carrera no permanecían en el Caribe. Durante meses, y en ocasiones años, en que el comercio dirigido desde Sevilla no se conectaba con los enclaves americanos, las costas caribeñas permanecían desguarnecidas. E incluso este casi permanente estado de indefensión no se solucionaba con la presencia de los galeones, cuyo enorme tonelaje disminuía su maniobrabilidad, y muy pronto se reconocieron como inapropiados para el Caribe. Desde 1560 se solicitó establecer galeras (Mira Caballos, 2012: 16-17), menos dependientes a las corrientes de viento al contar con remeros.

En este periodo se sumó también un nuevo escenario geopolítico: en 1565 Miguel López de Legazpi ocupó las Filipinas, creando a efectos prácticos un lago español hasta 1607 (Martínez Shaw, 2001: 3-25). Su estado de desarrollo productivo era de subsistencia, con etnias diversas y dispersas, la reducción e integración tributaria fue lenta. Finalmente, la ocupación devino en una metrópoli comercial en la que se consolidó la ruta del Galeón de Manila o Acapulco cuyo comercio ejercían los chinos (sangleyes) desde Fujian, bajo la autoridad del gobierno castellano, y el interior poblado por nativos subordinados a órdenes religiosas que se encargaban de la evangelización (Ollé, 2001: 59-72), y desarrollo agrícola. Se esperaba que allí se desarrollara un enclave comercial similar a la Malaca portuguesa.

La batalla de Lepanto en 1571 enfrentó la armada turca contra la Santa Liga (Monarquía Española, Venecia y Estados Pontificios). Los cristianos lograron vencer en el enfrentamiento cuspide entre galeras, que junto a Navarino fue la culminación de esta forma de guerra marítima (Guilmartin, 1975). Felipe II continuó con el aumento de sus capacidades navales, al año siguiente se construyeron 49 galeras nuevas, y proyectó el avance sobre las plazas del Magreb. La superioridad marítima occidental no fue absoluta ni duradera, los turcos rehicieron sus armadas, y Túnez y la Goleta se habían perdido de nuevo para 1574. Braudel consideró este año como el fin de la guerra de armadas, las cuales al declinar dieron paso a la piratería y bandolerismo (Braudel, 2013b: 283-284). La increíble recuperación otomana modificó todo el panorama

mediterráneo post Lepanto en un par de años. Venecia abandonó la Santa Alianza en 1573, pactó un tratado con los turcos aceptando mantener una flota de sólo 60 galeras y emprendió un programa de fortificación (Braudel, 2013b: 635). España, que continuó nominalmente en guerra contra el sultán, adoptó una estrategia netamente defensiva evitando grandes enfrentamientos para preservar sus galeras (Williams, 2006: 909). La monarquía española debió desintegrar navíos en 1574 por falta de dinero (Braudel, 2013b: 649-650).

Mientras el Mediterráneo se estancó, el Atlántico, por donde cruzaba la línea geoeconómica de sustento peninsular, se hizo cada vez más hostil. Los holandeses tomaron la iniciativa y destruyeron parte de la flota de Flandes, se perdió Middelburg y el Escalda, junto a puertos de calado suficiente para armadas gruesas (Casado, 1988: 40). La cornisa Cantábrica y Vizcaya sufrieron graves consecuencias como la quiebra del Consulado de Burgos, y su industria naval se redujo a la pesquería de cabotaje y suministro de barcos para la Carrera de Indias y Terranova (Casado Soto, 1988). Esta década se ha considerado como un punto de inflexión, una 'atlantización' de la política castellana, y tal como señaló Thompson, pasó de ser un conflicto que integraba la monarquía en sus esfuerzos conjuntos contra el infiel, a ser cada vez más responsabilidad castellana (Thompson, 2006: 117 y ss). Este giro no fue sólo resultado de los intereses de Felipe II, Gregorio XIII (1572-1585) fue hostil a los protestantes y buscó atraer el apoyo español a su causa por medio de aumentos en las bulas que financiaban el desarrollo de la guerra (1560, bula *Quemad Modum Omistae* y 1562, *Ad Romani Pontifici*), que pasaron a costear Flandes. 1576 fue un punto muerto: las obligaciones crediticias del Estado sobrepasaron las capacidades, Felipe II debió decretar la suspensión de pagos, que entre otras cosas enlazó con el amotinamiento de los tercios y el saqueo de Amberes.

A medida que los conflictos europeos se intensificaron, el teatro operacional se extendió al Caribe y al Pacífico. A pesar de las dificultades se proyectaron escuadras defensivas por fuera de la península. Esto trazó situaciones plenamente diferenciadas: defensa y aguante en el Mediterráneo, enfrentamiento y aumento de capacidades en el Atlántico-Caribe, y rápida expansión en Oriente con la fundación de Manila en 1571 y las conquistas de Joló y Mindanao.

Muy parecido y equiparable al caso turco, de la bancarrota se pasó a un fortalecimiento inédito. El 'periodo regio de plata' (1579-1592) (Braudel, 2013b: 703) aumentó los recursos en las arcas hispanas, respaldó las pretensiones sobre el trono portugués y posibilitó la Unión Ibérica. El dominio de un único monarca sobre toda la fachada atlántica tanto americana como peninsular, más las posesiones portuguesas en ultramar, posibilitó e incentivó un gran auge comercial. Fue sin duda una metamorfosis de la Monarquía Compuesta, y como resultado de Europa en conjunto: las uniones de Arrás y Utrecht, la intervención en los asuntos internos de Francia, y el apoyo de Isabel de Inglaterra a los rebeldes holandeses desembocó en una confrontación abierta entre el Imperio Español y los estados europeos que intentaban contrarrestar todo el poder que se acumulaba en Madrid.

La expedición de Francis Drake al Caribe en 1586¹ fue el cruce entre las dinámicas propias del Nuevo Mundo con una política europea dirigida al contrapeso político, militar y económico de la monarquía. La llegada de la armada inglesa fue una ruptura en

¹ Informe del gobernador de Cartagena, Fernández de Busto a la Audiencia de Panamá. 12 de marzo de 1586. AGI,PATRONATO,197. Una fuente inglesa referente a la expedición en línea: <https://www.loc.gov/r/rarebook/catalog/drake/drake-6-caribraid.html>

cuanto al entramado militar poco fortalecido que había implantado y desarrollado en ultramar. En paralelo, el ataque por el mismo Drake en 1587 a la flota de Álvaro de Bazán estacionada en Lisboa ponía en entredicho el poderío naval español durante sus preparativos para la invasión a Inglaterra. Tales hechos conmocionaron a los dirigentes castellanos, y no era para menos: el centro mismo del Imperio estaba siendo amenazado por los ingleses, América no podía defenderse a sí misma y la situación política en torno los rebeldes neerlandeses no parecía tener una salida cercana (Parker, 1979). Durante las Cortes de Madrid (1586) se propuso el corso como una manera viable y efectiva que no requería de la desviación de los recursos, Felipe II no acató. El Estado seguiría ocupándose de la guerra marítima en vísperas de la Gran Armada, a la que se le encargó transportar vituallas a través del Canal de la Mancha, embarcar los tercios de Flandes, y conducirlos a Inglaterra. Varios elementos redujeron la capacidad táctica de la escuadra, como la muerte de su almirante, la dificultad para embarcar los tercios, y finalmente las condiciones meteorológicas que sellaron el fracaso de la misión.

La armada de la Unión Ibérica sumaba en 1580 entre 250.000 y 300.000 toneladas de arqueo, contra 230.000 de los Países Bajos, 80.000 de Francia y 42.000 de Inglaterra (Elliott, 1973: 285). Tal ‘superioridad’ quizás fue sólo nominal, la diferencia de calado no es relevante si tenemos en cuenta que los espacios que debían cubrir los ibéricos eran mucho más dilatados. Braudel señaló que de 1570-1600 tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo predominaron los pequeños tonelajes (Braudel, 2013a: 399 y 814); En España, las naos cántabras, navío mercante por excelencia, dobló su porte de 1560 a 1590 (Casado Soto, 2006: 881). Esto indicaría una ingente cantidad de pequeñas embarcaciones contra unas cuantas de porte descomunal. En tan sólo 8 años de los cálculos citados por Elliott, el dominio oceánico español se deterioró. Las constantes dificultades económicas y coyunturas bélicas del Imperio no dieron abasto para contrarrestar el florecimiento de una armada isabelina nutrida por la iniciativa privada que, sumándose en un apoyo intermitente pero recíproco con las provincias rebeldes neerlandeses desestabilizó claramente el tráfico mercantil de un Imperio Español incapaz de asegurar plenamente sus puertos y viajes anuales a América, cortando el suministro de recursos. La historiografía anglosajona ha tendido a argumentar el fracaso de 1588 por el traspaso de tácticas y tecnologías mediterráneas al Atlántico (Casado Soto, 2006).

Poseer capacidades marítimas suficientes era un imperativo, ese mismo año se reunieron las cortes a votar el apoyo para rehacer la armada, la cual llegaba a Santander. En 1590 se aprobó el primer servicio de millones. Para 1594 se proyectó la construcción de 60 embarcaciones para la Armada del Mar Océano que pasó a ser dependencia del Consejo de Guerra. A la muerte de Felipe II, la flota atlántica constaba de 46 barcos (Goodman, 2001: 28-29). En el ínterin de la recuperación, los ingleses, al igual que los españoles en el Mediterráneo, se apresuraron a tomar provecho de las circunstancias, su suerte no fue mejor. La Invencible Inglesa fracasó, la expedición Drake-Hawkins terminó con ambos muertos, y a pesar del saqueo de Cádiz y bancarrota de 1596, Felipe II envió una armada a Irlanda.

Para 1598 se firmó la paz de Vermins con Francia, retomando los límites de Cateau-Cambrésis. Los turcos, a pesar de los intentos ingleses y franceses de atraerlos a retomar hostilidades contra España, no atacaron y las treguas continuaron. A grandes rasgos, la situación en el Mediterráneo y el Caribe se estabilizó a medida que el norte de Europa sufría las consecuencias de la guerra. Las construcciones defensivas americanas en pleno desarrollo intimidaron la armada inglesa, y 3 escuadras de galeras estaban en servicio.

Hubo para este periodo una ‘reconversión atlántica’ en la que las Canarias y Azores empezaron a tomar cada vez mayor importancia como paso obligado para Europa por la ruta africana (Chaunu, 1983). Se considera que el esfuerzo acarreado por rehabilitar la flota atlántica tras la Jornada de Inglaterra coartó las pretensiones de expansionismo, pero tardó en reflejarse en Filipinas (Alonso, 2001: 183), donde se organizaron y zarparon varias expediciones al finalizar el siglo como las Jornadas de Camboya (1596, Juan Juárez Gallinato; 1598, Luis Pérez Dasmariñas; 1603, Juan Díaz). No se descartaba aún la quimérica conquista de la hermética China Ming desde Filipinas, y Japón en pleno proceso de unificación intentó romper el monopolio mercantil portugués, como intermediario chino, al comerciar en Filipinas. Los españoles buscaron afianzar el intercambio, pero los ataques de piratas nipones a Cagayán en Luzón crearon un ambiente de desconfianza. A pesar de estas expediciones, la adopción de una actitud defensiva fue clara. En las instrucciones al gobernador Gómez Pérez Dasmariñas (1590-1593) se proyectaba el amurallamiento de la ciudad, una fortaleza y entre 6 y 8 galeras². El éxito de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales contra los lusos fue impresionante, y para hacerle frente zarparon de Filipinas refuerzos en apoyo a los portugueses. La reconquista conjunta de las Molucas (Ternate y Tidore) en 1606 generó descontento en los lusos al adjuntarse a la gobernación de Manila (Valladares, 2001: 75).

Hacia 1602 las Cortes fueron convocadas en Valladolid para votar un nuevo Servicio (Gelabert, 1997: 13-15 y 30-44). Para los procuradores la defensa de las rutas trasatlánticas era vital, y expresaron el incumplimiento de la consignación anual de 400.000 ducados, del aporte del reino, para armar cincuenta navíos al mando de Don Luis Fajardo (Martínez Cardós, 1956: 290). Si bien el gobierno de Felipe III (1598-1621) intentó dotar una marina en capacidad para hacer frente a sus adversarios, los esfuerzos para dotar la hipotética Armada de Barlovento y la Carrera de Indias se redirigieron al enfrentamiento contra los holandeses. No feliz con este delicado equilibrio, la política de contención en Berbería se abandonó. Es innegable que el corso argelino era cada vez más audaz, y su acercamiento de Francia y Holanda preocupante. El mismo Lerma fue partidario de conquistar Argel en lugar de fortalecer la armada, su parecer como válido se impuso: desde 1601 se intentó conquistar esta plaza, y en 1609 se saqueó Túnez. Lejos de parar allí se decidió expulsar a los moriscos, privando las rentas de contribuyentes y mano de obra en plena baja demográfica peninsular, y como si fuera poco empujándolos al Magreb donde fortalecieron las incursiones navales.

ESCUADRAS DE GALERAS

Las galeras evolucionaron de los dromones bizantinos, herederos de los trirremes de la antigüedad. Eran una embarcación ideal para asaltos anfibios, y mantenían una relación simbiótica con las fortificaciones (Williams, 2006: 902-903). Sus misiones solían ser interceptar barcos enemigos, o proveer respaldo de artillería a corto alcance. Requerían un sistema logístico de gran complejidad para sustentar sus operaciones (Glete, 2006: 837). Poseían muchos tripulantes, entre ellos condenados y esclavos destinados a remar cuya lealtad era escasa. Todo su funcionamiento era un reto: las aguadas debían realizarse 2 o 3 veces al mes, debido a su constitución sufrían graves daños al exponerse a las corrientes de mar abierto, no solían navegar en invierno y eran ineficientes frente a bajeles artillados (Guilmartin, 1975). Aun así, Felipe II fue reacio a reemplazar sus galeras, a pesar de las crecientes dificultades para enfrentarse a fragatas y galeoncetes.

² AGI, FILIPINAS, 339.L.1, 365-389.

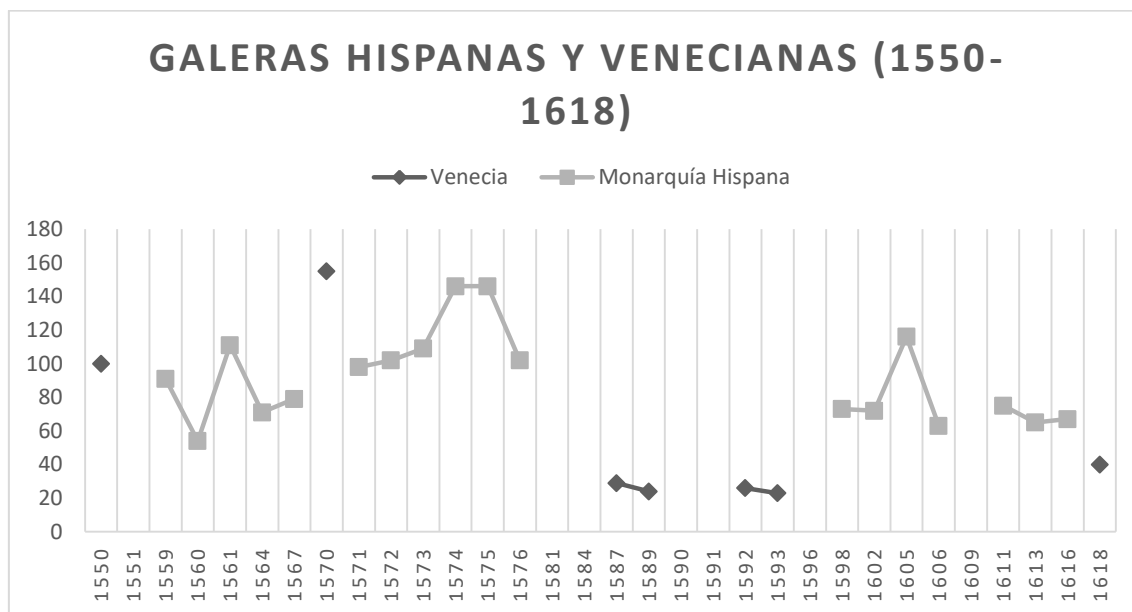
Previo a Lepanto las grandes tensiones políticas se sumaron a la escala militar mientras la supremacía numérica de la Sublime Puerta era cada vez menor: se modificó el sistema de propulsión del tercerol (3 remos por banco), se pasó a galocha (un remo por banco operado en *scaloccio* o escalera) lo que permitió tripular las galeras con personal inexperto en la boga (Olesa, 1971: 36 y ss); el constante aumento en el tonelaje de las embarcaciones hizo que se requiriera más personal para operarlas, lo que a su vez redujo su tiempo en operación al deber cargarse con mayor cantidad de provisiones; la aplicación de diversos tipos de artillería creó un abanico de posibilidades a la hora de dotar la galera, pero en términos generales estaba en desventaja frente a navíos de alto bordo. Aunque las galeras fueron una embarcación de largo recorrido en el Mediterráneo, por fuera de él, bajo los estandartes españoles sólo aparecieron de forma permanente tras Lepanto y la bancarrota -la primera galera americana se construyó en Gracias a Dios en 1539 (Zavala, 1977: 125)-. Para 1577 ya rivalizaban con embarcaciones de vela de altura, pero muy posiblemente la victoria sobre el turco y la expedición a las Azores (1580-1583) al mando del marqués de Santa Cruz, donde vencieron a los galeones (Williams, 2006: 897), pudo generar optimismo sobre ellas. Su desempeño en Europa y en las Indias fue radicalmente diferente debido a las características de su entorno.

Unidades europeas

Todos los estados mediterráneos poseían entre sus armadas galeras o remeros de menores dimensiones. Sus tonelajes aumentaron constantemente hasta reemplazarse por veleros. Los corsarios argelinos sobresalieron aplicando cambios técnicos con gran presteza, la falta de grandes flotas permitió que su rango de acción y beneficios aumentaran. Con el tiempo incluso se aventuraron al Atlántico, llegaron a las Canarias (Bunes de Ibarra, 2006: 928) y para la década de 1620, incluso a Inglaterra. La sumisión de Barbarroja al sultán generó de inmediato un enfrentamiento un conflicto de intereses entre España y los otomanos. Las galeras turcas eran de menores dimensiones, con un mástil de vela latina. Sólo aplicaron el sistema de *alla scaloccio* luego de 1560 (Imber, 2005: 394).

Además de los imperios español y turco, en Italia existió otra potencia naval de primer orden: la República de Venecia. Las galeras venecianas eran operadas por hombres libres que recibían una paga, pero en la competencia con las galeras ‘bastardas’ españolas de mayor tamaño idearon las *galeazas*, una galera con un castillo circular en proa que permitía cargar artillería adicional. No hay consenso, pero se sitúan entre de 1530 y 1550, incluso 1570. En la siguiente gráfica se comparan las unidades hispanas en relación a las venecianas.

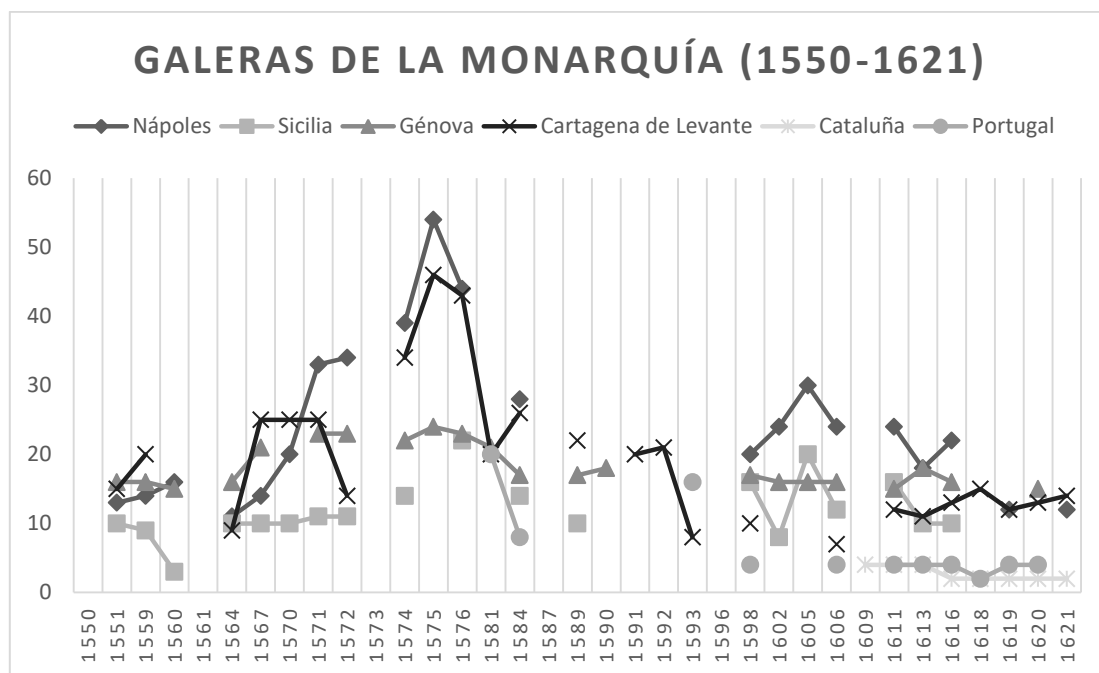
Gráfica 1. Galeras hispanas y venecianas (1550-1618)



Fuente: Datos de Thompson, 2006 y Candiani, 2006: 947-964. Elaboración propia.

Venecia movilizó más unidades que toda la Monarquía previo a Lepanto, y luego de abandonar la Santa Liga disminuyó. Su poderío naval decreció a medida que los otomanos se expandieron a su costa en el Mediterráneo Oriental, pero su reducción fue presupuestada. Tras el pacto con el sultán optaron por mejorar sus fortificaciones. Parece ser que su objetivo era el contrapeso los imperios a sus flancos, por tanto, invertir grandes cantidades en sus armadas no era tan provechoso cuando podía por medio de la política dificultar la actuación de sus rivales. Su modelo de producción naval era muy superior por la estandarización en la construcción, reglamentada por *decretti*, que facilitaba su ensamble, y por ende la movilización de capacidades navales, pero el potencial humano era insuficiente. El aumento de unidades y tripulantes requirió que implementaran *forzati* desde 1545, este cambio incrementaba los costos al mantener al forzado y el peligro en las operaciones por un motín. En la segunda mitad del siglo hubo un desprestigio social del remero que redujo los voluntarios, y para 1596 de 26 galeras en servicio, 23 eran forzadas. Esto llevó a una reforma buscando emular el sistema de asientos español y generar una flota de veleros. Por su parte la Monarquía mantuvo el programa de construcción de galeras de forma constante desde la coronación de Felipe II hasta la bancarrota de 1576. Los datos para la década de 1580 son escasos, pero un coincide con el giro político al Atlántico. El periodo de Felipe III marca una tendencia inversa, al menos en lo referente a las galeras. Las ordenanzas de 1607 y siguientes buscaron estandarizar y controlar la construcción naval con pos de la modernización de la marina (Rubio Serrano, 1991). La siguiente gráfica discrimina las escuadras de galeras hispanas:

Gráfica 2. Galeras de la Monarquía (1550-1621)



Fuente: Datos en base a Thompson, 2006. Maffi y Hernán, 2006. Elaboración propia.

La escuadra con mayor número de galeras fue Nápoles, que generalmente servía en el estrecho de Mesina, punto de contacto entre las esferas de influencia hispana y turca. Las de España, construidas en Barcelona y acantonadas en Cartagena de Levante, alcanzaron casi el mismo número que las napolitanas previo a la bancarrota de 1576, y en la última década de siglo disminuyeron. A grandes rasgos todas las escuadras tendieron a decrecer. Las cifras del resto del reinado de Felipe II son esporádicas, pero podría suponerse que el esfuerzo de la reorganización de las armadas atlánticas restó ímpetu a la producción de galeras, las cuales ya no eran primordiales al respetarse el *status quo* en el Mediterráneo. El avance de los argelinos, y la aparición de nuevas escuadras como la catalana tan pronto se pactó la tregua con los neerlandeses nos ilustra sobre la necesidad de controlar el curso norafricano como avanzada turca, lo mismo que la estabilización, aunque a la baja de unidades en las escuadras italianas, de la coyuntura fiscal adversa que atravesaba la monarquía cuando Felipe III retomó un enfoque mediterráneo de la política española tras pactar la tregua con Holanda, y las paces con Francia e Inglaterra. También debe tenerse en cuenta que las escuadras de Nápoles, Sicilia y Doria tenían infantería todo el año (Favaró, 2006: 977), lo que requería una inversión mayor que en aquellas que licenciaban sus soldados en invierno, debido a la gran importancia de proteger el sur de Italia, oponerse a las constantes expediciones argelinas y cerrar la entrada al Mediterráneo Occidental por donde circulaban los convoyes de plata destinados a Génova.

El descomunal esfuerzo de mantener la guerra en los Países Bajos desencadenó una política de reducción de flotas dirigidas por Lerma, en especial luego de 1607 (Bunes de Ibarra, 2006: 932), fecha que coincide con las citadas ordenanzas de ese año. Teniendo en cuenta esta breve evolución de esta modalidad de poder marítimo en Europa, pasaremos a trazar unas delgadas líneas sobre su desarrollo en las Indias.

Unidades indianas

En el Caribe, la Corona repartió sus fuerzas en varias escuadras: 1578, Cartagena; 1582, Santo Domingo y 1586, La Habana (Haring, 1939: 227-237), cada galera recibía 20.000 ducados anuales (Torres Ramírez, 1981: 1 y ss). Durante este periodo Cartagena se configuró como la mayor ciudad de la región, principal plaza fuerte y núcleo defensivo de primer orden, se cargaron sus arcas con la responsabilidad de proteger la región circundante, proveer las galeras para mantener bajo control desde Veragua en Panamá al Cabo de la Vela, y se le encargó redistribuir recursos como caja matriz (Serrano, 2006). La Habana como puerto de arribo de las remesas de ambos virreinos no podía desatenderse, si bien el envío de las galeras allí fue tardío, su programa de fortificación desarrollado por Antonelli se edificó con gran empeño y presteza. Santo Domingo, al contrario, fue restando importancia desde mediados de siglo (Vidal Ortega, 2003: 47), y para 1605-1606 se consumó mediante el abandono de la franja noroccidental de la isla, que posteriormente fue ocupada por otros europeos, dejando por fuera del comercio colonial la economía dominicana y creando una carga fiscal para el resto de la región (Reichert, 2016: 131-147).

En el Pacífico a medida que se consolidaba la ocupación, se enfatizaba en la necesidad de construir bajeles, Legazpi fue partidario de construir allí 6 galeras (Thomas, 2013: 386). Para 1577 se expresaba la construcción de 4 galeras, 3 de las cuales ya estaban en servicio³. Ese mismo año, el gobernador Francisco de Sande (1575-1580) envió una expedición a Borneo con 4 galeras y 3 galeotas⁴. Al parecer durante el gobierno interino de Diego Ronquillo se perdieron las galeras. Correspondió a Santiago de Vera (1584-1590) afrontar la situación, quien para expulsar 4 navíos japoneses en ausencia de galeras, hubo de usar dos embarcaciones portuguesas. También refiere una cédula que mandó construir galeotas, financiadas por los vecinos y encomenderos⁵. No debieron completarse pues Thomas Cavendish luego de asaltar el galeón Santa Ana en California en 1587 cruzó a Filipinas, donde no hubo escuadra para enfrentarsele. Vera recomendó al año siguiente embarcaciones más pequeñas⁶. Por informe de Gaspar de Vera, se sabe que el presidente de la Audiencia logró construir dos naos, tres galeras y muchos otros navíos de remos a muy poca costa⁷. La llegada de Dasmariñas significó la eliminación de la Audiencia y la regulación del comercio transpacífico, pero la política de fortalecimiento naval continuó. Para 1592 servían 4 galeras, había gran optimismo sobre su desempeño frente al temido embate japonés de Toyotomi. Antonio Martín, comitre de la patrona afirmó: "...4 galeras desharán una grande armada de navíos redondos y aunque sean doscientos..." y el capitán Francisco de Mendoza exaltó la participación de dos galeras en la defensa del puente de Zuazo en Cádiz contra la armada inglesa⁸. Para 1597 se despachó una expedición a Mindanao que logró pactar la paz con los nativos a cambio de que dejar las relaciones con los musulmanes de Ternate (Molucas), devolver los indios raptados y someterse a Felipe II.

³ Carta sobre estado de las Filipinas y posibilidades del comercio, sin firmar. 8 de junio de 1577. AGI,FILIPINAS,79,N.2.

⁴ Galeras, artillería y munición que se trajo de Burney. 26 de julio de 1578. AGI,FILIPINAS,6,R.3N.30.

⁵ Carta de Santiago Vera. 30 de junio de 1584. AGI,FILIPINAS,18A,R.2,N.7

⁶ Carta del licenciado Santiago de Vera. 25 de junio de 1588. AGI,FILIPINAS,18A,R.6,N.38.

⁷ Informaciones de oficio: Gaspar de Vera, general de galeras. 15 de mayo de 1590. AGI,FILIPINAS,59,N.24.

⁸ Información hecha en Manila, sobre la necesidad de galeras. 21 de julio de 1592. AGI,PATRONATO,263,N.1,R.5

Sin embargo, Juan Ronquillo del Castillo, general de las galeras, informaba que estas se iban a fondo por podridas⁹.

En este lapso que comprende el servicio de 8 galeras en Filipinas, y al menos 3 galeotas, Cartagena de Indias había tenido ya varias escuadras diferentes de 2 galeras. La primera zarpó en 1578, al mando de Pedro Vique Manrique y Pedro Andrade respectivamente, pero llegaron muy deterioradas tras cruzar el océano¹⁰. Para 1583, tras sólo cinco años de servicio, fueron remitidas otras dos, y una saetía que andaba en conserva, que se eliminó al costar mucho su aderezo. Tras el asalto de Drake arribaron a Tierra Firme dos nuevas galeras al mando de Sancho Guitar, en remplazo de Manrique. En 1591 los forzados de una de ellas se sublevaron y la destruyeron¹¹, la cual fue repuesta en 1593¹². En 1595 solicitaron a Felipe II aprobar el envío de dos nuevas galeras, para sumar cuatro en total, al tardar la respuesta de parte del gobierno de Madrid se decidió construir una allí mismo a su costa (Borrego Plá, 1983: 81), cuando se botó en enero de 1596 una de las dos anteriores ya no estaba en servicio, por lo que la escuadra continuó teniendo dos unidades. Pedro de Acuña afirmó que se construyó por un préstamo de particulares¹³.

Cartagena de Indias movilizó tantas de unidades como Filipinas (8 en total) pero tuvo una escuadra estable. Por tanto al comparar Caribe-Pacífico, a pesar de esta paridad, podríamos argumentar una clara preferencia a la seguridad atlántica como conjunto, enlazada seguramente al envío de remesas a la península. Con la muerte de Felipe II en 1598 la situación varió totalmente. Quizás resultado de la bancarrota de 1596, se optó por reducir costos en la defensa naval mientras se estimulaba la construcción de fortificaciones. En el caso de Filipinas, sólo un mes después de las jornadas de Mindanao (1597) se expresó a la reinstaurada Audiencia de Manila que se consideraba que caracoas (embarcación de remo con 20 bancos por banda máximo), virreyes u otros bajeles ligeros eran de mayor efecto, por lo que pedían información respecto a las galeras, su estado y su costo¹⁴. Este intento de reducción de gastos se extendió también a las Indias Occidentales con la coronación de Felipe III (1598-1621), quien en enero de 1599 notificó el envío de una flota de 14 galeoncetes a las islas de Barlovento -que no se creó (Torres Ramírez, 1981: 6)-, pero que podría excusar la existencia de galeras en Cartagena, las cuales debían desmantelarse y todo aquello reutilizable debería beneficiar la Real Hacienda remitiéndose a la península por parte de la Casa de la Contratación: la chusma, por ejemplo, debía viajar en la armada de don Francisco Coloma con destino las galeras de España¹⁵.

⁹ Carta de Juan Ronquillo del Castillo a Morga sobre Mindanao. 10 de mayo de 1597. AGI,FILIPINAS,6,R.8,N.119.

¹⁰ Carta del gobernador de Cartagena. 6 de junio de 1581. AGI,SANTA_FE, 62.

¹¹ Carta del cabildo secular de Cartagena. 5 de septiembre de 1591. AGI,SANTA_FE,62.

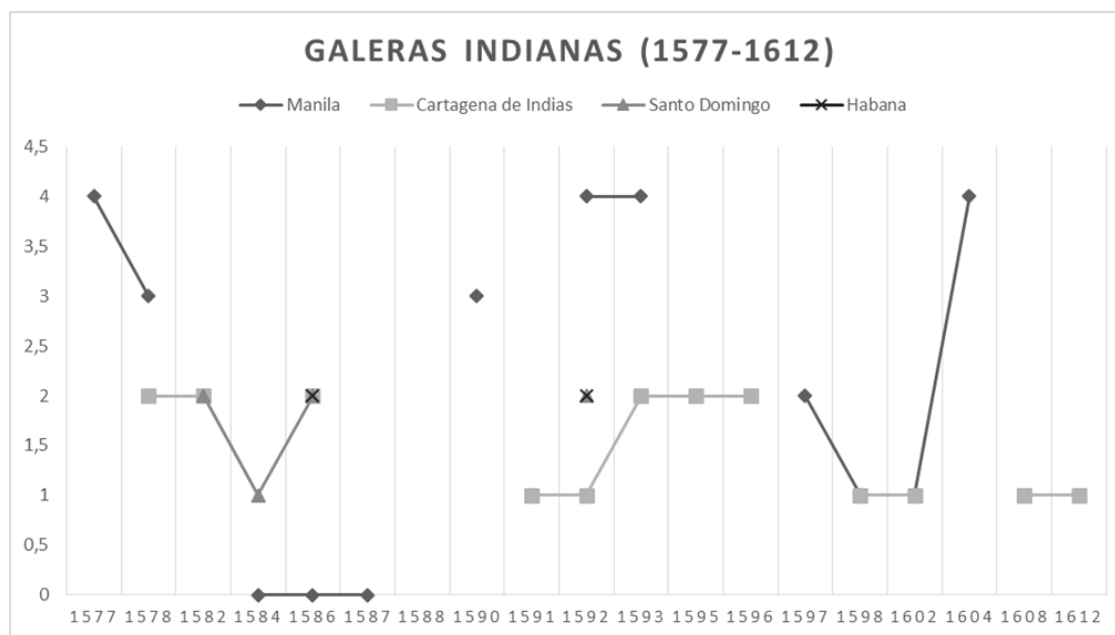
¹² Real cédula a Pedro de Acuña, gobernador de Cartagena. 22 de mayo de 1593. AGI,SANTA_FE,986.

¹³ Real cédula a los oficiales de Hacienda. 16 de noviembre de 1598. AGI,SANTA_FE,986.

¹⁴ Informe sobre sustitución de galeras. 7 de junio de 1597. AGI,FILIPINAS,18B,R.7,N.63.

¹⁵ Real Cédula a Pedro de Acuña. 26 de enero de 1599. AGI,PATRONATO,270.

Gráfica 3. Galeras indianas (1577-1612)



Fuente: Elaboración propia basada en las cifras presentadas en los informes aquí citados.

Todo este proyecto de reforma naval se acompañó por una serie de consultas durante 1600 dirigidas por Esteban de Ibarra (consejero de Guerra, Indias, Hacienda y secretario del rey) en las que Francisco Coloma opinó que no eran de provecho enviar nuevas galeras si anualmente no se remetían las vituallas necesarias, mientras que Luis Fajardo tuvo una opinión positiva sólo en cuanto a la Escuadra de Cartagena (Chaunu, 1960: 1043-1044). Durante el desarrollo de este lento proceso burocrático, el cabildo cartagenero no apoyó la supresión de la escuadra¹⁶, e incluso mantuvo a su costa una galera mientras recibían la confirmación de su desmantelamiento¹⁷. En 1601 se aprobó conservar de dos galeras. Jerónimo de Zuazo pedía en 1602 proveer otra galera que sirviera junto con la costeada por los vecinos¹⁸ y se ordenó a las arcas peruanas aportar parte del dinero, la cédula se reiteró en 1626 (Serrano Álvarez, 2007: 313). Francisco Vanegas, nombrado cabo en 1608, fabricó una nueva embarcación con despojos de la que servía, que navegó hasta 1612. Aunque se pidieron galeras nuevas, se pensó en carabelones, y se construyeron 2 galeoncetes en 1614 con un presupuesto reducido. En 1617 la broma y falta de vituallas los hizo permanecer en el puerto mientras un corsario robó 100.000 ducados en el río Chagres (Chaunu, 1960: 1049-1050). En 1618 se nombró un nuevo cabo, Lucas Guillén de Beas, que en 1620 refería el mal estado de su escuadra¹⁹. A punto de expirar la tregua con Holanda, Felipe III ordenó retomar las galeras. Nombró a Martín de Vadillo cabo, en abril de 1621 se despacharon las dos galeras, pero para el año siguiente ni la chusma o situado bastaron lo que reavivó el debate sobre los galeoncetes, y se ordenó desmantelar las galeras.

Filipinas fue al parecer un laboratorio experimental, el debate sobre reemplazar las galeras fue anterior allí que al Caribe o Mediterráneo, incluso para 1592 el capitán Pedro de Arce Covarrubias afirmó el pobre desempeño de fragatas contra

¹⁶ Carta del cabildo secular de Cartagena. 2 de julio de 1599. AGI,SANTA_FE,62.

¹⁷ Carta del cabildo secular de Cartagena. 22 de julio de 1599. AGI,SANTA_FE,62.

¹⁸ Carta del cabildo secular de Cartagena.1602. AGI,SANTA_FE, 62.

¹⁹ Carta de Lucas de Guillén Beas. 9 de enero de 1620. AGI,PATRONATO,270.

embarcaciones japonesas²⁰. Tras Mindanao las galeras fueron descuidadas, para cuando Pedro de Acuña fue trasladado de Cartagena a Filipinas en 1602 había una varada en tierra, y decidió construir remeros más pequeños (galeras sutiles o galeotas)²¹. Para 1604 había 3 listas y otra estaba próxima a ser finalizada, pero se realizaban averiguaciones sobre la pertinencia de usar caracoas según recomendación Hernando de los Ríos²². Durante estos primeros años la revuelta de sangleyes en 1603, quienes dominaban el comercio, y los ataques holandeses lograron causar un déficit fiscal. Las ayudas y socorros novohispanos ocasionales desde 1575 se consolidaron entre 1606 y 1607 (Alonso Álvarez, 2013: 251-293).

Esto generó dos contextos diferenciados en las Indias. En las Occidentales se buscaba aplicar un método más barato, pero las agresiones extranjeras no eran tan graves, las fortificaciones aseguraban los principales enclaves y los convoyes protegían las flotas. En Oriente la dependencia comercial, lejanía, la hostil población interior complicó todo. El colapso de los portugueses bajo la presión neerlandesa forzó a que en Filipinas el poderío naval se mantuviera aún durante la tregua, pues allí no tuvo efecto. Desde la persecución de mercantes, bombardeos, bloqueos a Manila, constantes merodeos y ocasionales enfrentamientos la presión holandesa ya no disminuyó (Alonso Álvarez, 2005: 267 y ss). Para la victoriosa batalla de Luzón en 1616 participaron 6 galeones y 3 galeras, lo que nos habla del despliegue de embarcaciones de alto bordo en lugar de remeros, seguramente consecuencia de las ordenanzas de 1607, y del debate sobre la eficacia de las galeras de finales del siglo XVI.

TRIPULACIÓN, FUNCIONALIDAD OPERATIVA Y SUMINISTRO

La estructura y jerarquía militar no fue clara durante los primeros años de servicio, los cabos al parecer tomaron atribuciones muy elevadas: Cristóbal de Pantoja cabo de la cubana no castigaban los crímenes de su tripulación²³, pero en Santo Domingo desde 1584 se reconoció la supeditación del cabo²⁴. Los roces de los cabos con los gobernadores, que también cumplían funciones militares, fueron recurrentes, lo que restó tiempo de reacción y efectividad. En Cartagena se pedía que se subordinase el cabo al gobernador para que la escuadra mantuviera mejor guarnecida y abastecida a menores precios, y cesar los excesos de los soldados²⁵. En las instrucciones a Sancho de Guitar se le ordenó que tuviera como su superior y cabeza al gobernador, obedeciendo y acatando toda orden, ejecutándola sin réplica ni contradicción²⁶. En Filipinas el comandante de las galeras tenía grado de general, por lo que era la máxima autoridad naval, en el Caribe los cabos dependían del general que se enviara al mando de las flotas. Esta diferencia puede estar relacionada con la irregular y casi nula afluencia de autoridades mayores al Pacífico.

También deben tenerse en cuenta las variaciones técnicas respecto al remo (Konstam, 2002: 1-48) y la inclusión de más tripulantes y artillería. El resultado fueron embarcaciones de gran envergadura como las lanternas. Para impulsar este mayor

²⁰ Información hecha en Manila, sobre la necesidad de galeras. 21 de julio de 1592. AGI,PATRONATO,263,N.1,R.5.

²¹ Carta de Acuña sobre su viaje y gobierno. 11 de julio de 1602. AGI,FILIPINAS,19,R.3,N.47.

²² Capítulo de la relación de oficiales reales de Manila. 1604. AGI,FILIPINAS,18B,R.7,N.63.

²³ Apresto de las galeras de la guarda de Cuba. 1588. AGI,PATRONATO,270,N.3,R.9.

²⁴ Carta de Cristóbal de Ovalle. 10 de junio de 1584. AGI,PATRONATO,269,N.2,R.6.

²⁵ Carta del cabildo secular de Cartagena. 29 de marzo de 1585. AGI,SANTA_FE,62.

²⁶ Instrucciones a Sancho de Guitar. 15 de enero de 1589. AGI,SANTA_FE,986.

tonelaje se incluyeron más forzados, delincuentes condenados. Controlar estos reos fue un verdadero problema, solían escapar, y amotinarse. Alonso de Sotomayor recomendó que en las Indias no bogaran moros, turcos, extranjeros ni españoles condenados por un largo periodo, pues buscando liberarse se alzaban con las galeras o asesinaban a su capitán²⁷, como sucedió a Ruy Díaz en Santo Domingo²⁸. Las galeras del periodo solían tener 24 o 25 bancos bogando por banda, con un total de 180 chusmas por barco (Sánchez Baena, 2010: 82). Una de transporte usaba 164 remeros, de persecución, 200 y de guerra 250 (Williams, 2006: 909). Los informes consultados no son específicos sobre el tipo de galera, pero para las jornadas de Borneo, Sande envió 3 galeras reales (lanternas), en las cuales bogaban los nativos ‘plebeyos’ mediante un sistema de trabajo, similar a la mita o cuatequil, llamado ‘polo’ (Alonso, 2005: 241-274). Para 1592 eran específicamente 400 zambales quienes movilizaban las 4 galeras, a disgusto de los religiosos²⁹. La media por galera era 100, es decir, menos de lo requerido, pero durante la expedición de 1593, Gómez Dasmariñas fue asesinado por bogas chinos (Thomas, 2013: 420). Esto quiere decir que el potencial humano requerido era suplido de varios elementos sociales subordinados. De Nueva España junto a los habituales socorros también se remitían condenados, criollos y mestizos, a los cuales Francisco Tello de Guzmán (1596-1602) liberaba³⁰, a la llegada de Acuña eran pocos bogas y sin experiencia. Para Cartagena se recurría al Virrey del Perú, y a las Audiencias de Quito y Charcas³¹, los soldados se enviaban de España en los Galeones. Mantener este gran número de esclavos y forzados requería un número de soldados destinados a controlarlos, y aunque no se navegara en invierno, debían seguirse manteniendo. Para compensar este elevado gasto utilizaron como apoyo a las tropas, y tala de madera en Filipinas (Alonso Álvarez, 2001: 186), y mano de obra en las fortificaciones de Cuba (Sánchez Baena, 2010: 93), al igual que en Cartagena donde varios forzados enfermaron en las labores bajo constantes aguaceros³².

El despilfarro y beneficio en provecho propio de las vituallas de las escuadras por parte de sus cabos fue otro elemento que disminuyó enormemente su potencial. Las quejas de los malos usos fueron constantes como la coerción por medio de los soldados, contrataciones propias participando en las redes de comercio fueron comunes en La Habana por Cristóbal de Pantoja³³; el nombramiento de Juan Roquillo del Castillo como general de las galeras filipinas, y a pesar de no servir unidades, siguió devengando esta remuneración, y una década más tarde seguía sin proveerse de España cómo proceder³⁴; el desempeño de las galeras como naves de carga para el transporte de remesas particulares como sucedió en Cartagena³⁵. Todos estos elementos problematizaron el desempeño de las distintas escuadras, pero en realidad el mayor factor fue la falta de un sistema planificado de manutención y abastecimiento.

²⁷ Carta del oidor licenciado Salazar. 14 de junio de 1589. AGI,PANAMA,14.

²⁸ Relación de cómo se perdió la galera Santiago y del levantamiento de la galera capitana. 3 de enero de 1584. AGI,PATRONATO,269,N.2,R.7.

²⁹ Carta de Gómez Pérez das Mariñas. 31 de mayo de 1592. AGI,FILIPINAS,18B,R.2,N.5.

³⁰ Carta de Pedro de Acuña. 11 de julio de 1602. AGI,FILIPINAS,19,R.3,N.47.

³¹ Reales cédula al Virrey de Perú, Audiencias de Quito, Charcas. 27 de junio de 1608. AGI,SANTA_FE,986.

³² Real cédula al gobernador de Cartagena y oficiales de las galeras. 20 de agosto de 1608. AGI,SANTA_FE, 986.

³³ Apresto de las galeras de la guarda de Cuba. 1588. AGI, PATRONATO,270,N.3,R.9.

³⁴ Memorial de Pedro Marmolejo. 15 de enero de 1607. AGI,FILIPINAS,5,N.33.

³⁵ Real cédula al licenciado Merlo de la Fuente, 2 de abril de 1604. AGI,SANTA_FE,986.

Financiación y suministro

La subvención de las galeras no fue uniforme. A grandes rasgos existieron tres tipos: avería, socorro y situado -una cuota de sostenimiento anual que se dirigía a los enclaves estratégicos, generalmente era metálico para la paga de la guarnición, pero se enviaba también vituallas y material de guerra (Serrano Álvarez, 2004: 34)-. La primera, se aplicó a Santo Domingo, no fue suficiente. En Filipinas se implementaron los dos últimos: de Acapulco se despachaba material bélico, dinero y gente de mar y cabo, y como las rentas de Manila disminuyeron tras pacificar Cagayán y Zambales, el tributo se aumentó de 8 a 10 reales en 1591, 'situado real', para suplir el gasto militar y baja demográfica, pues los encomenderos, cargadores y vecinos fueron reacios a financiarlos (Alonso Álvarez, 2005: 257-260). En Cartagena fue el situado, 15 cuentos de maravedís (40.000 ducados) recaudados entre el istmo y Cartagena. Aunque la distribución varió, el monto permaneció. Del Consejo de Indias, se despacharon comisiones a principios del siglo XVII para tomar cuentas y fiscalizar su actuación. En octubre de 1604 se envió cédula al presidente de la Audiencia neogranadina Juan de Borja³⁶ y otra al oidor de Panamá Merlo de la Fuente en la que se le encargaba revisar las cuentas³⁷, llevaban catorce años sin tomarse. No es de extrañar las referencias a la insuficiencia del situado, la razón fue la inversión de 'mucho parte' del situado en la fortificación de la ciudad, que también necesitó de velas, jarcias, cadenas y pernos en detrimento de las galeras³⁸. Las embarcaciones se fabricaban y sus presupuestos se libraban irregularmente, pero el escaso avituallamiento restó potencial a las galeras, que sin velas, jarcias y otros elementos no podrían hacerse a la mar, y mucho menos enfrentarse a otras embarcaciones. La opinión de Coloma sobre remitir naves sin asegurar su suministro resultó un vaticinio.

Si el sostenimiento anual de una galera en el Mediterráneo se calculaba en 7.000 ducados (Braudel, 2013b: 276), en América esto no fue posible. Cada una de las caribeñas recibía 20.000 ducados, es decir casi el triple, y durante todo el periodo de estudio no varió. En el caso de Filipinas, en 1597 se había expresado que se podrían sustentar 3 o 4 galeras con menos de 1000 ducados de Castilla, pero las dos galeras, galeota y la tripulación requerían más de 8.000 ducados sin ser de más provecho que permanecer en el puerto³⁹. Podría ser el socorro lo que abarataba los costos, ¿o se proveían de otros estados asiáticos o mediante el comercio portugués que rodeaba África?

CONCLUSIONES

La mejora de las tecnologías navales que condujo a los grandes descubrimientos geográficos, abrió para los europeos la posibilidad de beneficiarse de los recursos en amplios espacios anteriormente sin conexión. Como resultado se desarrolló un comercio triangular en el Atlántico, y se enlazó directamente con los mercados orientales. Espacios tan ricos y alejados debían ser integrados a la administración para su gobierno y preparación defensiva. Las capacidades navales fueron de gran importancia para asegurar este objetivo, pero el reto logístico que implicó la coordinación de política, acciones militares, canales de financiación y abastecimiento fue una carga enorme.

³⁶ Real cédula a Joan de Borja. 10 de octubre de 1604. AGI,SANTA_FE, 986.

³⁷ Real cédula al licenciado Merlo de la Fuente. 2 de abril de 1604. AGI,SANTA_FE,986.

³⁸ Real cédula al gobernador de Cartagena y oficiales de las galeras. 20 de agosto de 1608. AGI,SANTA_FE, 986.

³⁹ Informe sobre sustitución de galeras Filipinas. 7 de junio de 1597. AGI,FILIPINAS,18B,R.7,N.63.

Precisamente la presión del aparataje estatal para el sostenimiento de las armadas motivó la disminución de las capacidades marítimas castellanas en sus periferias indianas: el aumento de los precios y dificultades para armar las naves superó las capacidades gubernamentales. La inflación afectó a todas las escuadras españolas en mayor o menor medida.

Iniciado con Felipe II (1556-1598), y constante hasta la bancarrota de 1576, puede plantearse una etapa de fortalecimiento de las capacidades navales hispánicas con un agresivo programa de construcción de embarcaciones. En el caso de las galeras, además de las dificultades para armar y sostenerlas, el aumento de las tensiones en el norte de Europa hizo que fueran relegadas a un segundo plano. Aun así, se mantuvieron las escuadras, pero cada vez con menor número de unidades, tendencia que consolidó Felipe III (1598-1621), tanto por sus ordenanzas como por la destrucción de unidades remitidas a Bretaña, Flandes e incluso a las Indias.

La vida útil de estas embarcaciones remeras por fuera de Europa era corta. Las vituallas importadas por los mercaderes genoveses a la Casa de la Contratación aumentaron sus precios, además los viajes a América al no ser anuales dejaban las galeras con largos periodos en los que no se abastecían. Sin ser de provecho, permanecían en el puerto asignado deteriorándose por la broma, y su tripulación y mando seguían devengando y requiriendo raciones y sustento. Los controles fiscales de la financiación no fueron muy rígidos, los oficiales solían derrochar en beneficio propio lo destinado a las galeras. Para inicios del siglo XVII intentó retomarse la razón de las cuentas, tras casi década y media sin auditarse en Cartagena. La jerarquía de las escuadras fue recién establecida en la década de 1580, los roces entre gobernadores, contadores y cabos no eran extraños, pero parece ser que estos cargos eran bastante llamativos, Miguel de Cervantes incluso se postuló para la contaduría de galeras de Cartagena de Indias⁴⁰. En Filipinas debido a su lejanía le correspondía con apoyo novohispano construir allí las embarcaciones para la armada. En realidad no se abandonaron las Indias a pesar de disminuir el potencial de sus escuadras, las cuales no contaron con una cobertura administrativa como las demás armadas españolas (Serrano, 2006: 1012). Se optó por una estrategia defensiva privilegiando los principales puertos comerciales adaptando y levantando la traza italiana, tanto Cartagena como Manila fueron comprendidas en este proyecto.

Las remisiones de galeras se hacían en conserva de las flotas, presumiblemente también su abasto. Esto explicaría por qué a medida que el comercio atlántico disminuyó y dejó de ser anual, las galeras perdieron capacidad, pues en las mismas flotas se enviaba todo lo requerido. Es aquí donde radicó la verdadera debilidad de las armadas hispanas: la península no tenía cómo proveer lo necesario. Inglaterra proveía el plomo, estaño y paño, (Braudel, 2013a: 818), Toscana la pólvora, balas y mechas para arcabuz (Braudel, 2013b: 251), los remos, velas y cáñamo de Nápoles, mástiles y cordaje del Báltico, la lona y lana de Bretaña (Thompson, 2006: 106). La colonia genovesa de Sevilla muy seguramente facilitó a la Casa de Contratación estas vituallas en calidad de asentistas de galeras, material naval y abastecimiento general de las flotas (Chaunu, 1983: 27 y ss). Cada uno de estos elementos tenía sus propias particularidades, pero en general los precios de víveres y pertrechos se triplicaron entre 1523 y 1587 (Thompson, 2006: 110). A mediados de siglo los elementos más fundamentales de las galeras, madera y hierro duplicaron su valor.

⁴⁰ AGI, PATRONATO, 253, R. 1

La respuesta puede guardar una relación estrecha con el sistema comercial, pues los navíos sueltos, así fueran de abasto estaban prohibidos. Filipinas como redistribuidor de los extranjeros dependía de remisiones novohispanas, que eran suplidas por los chinos (Alonso Álvarez, 2005: 266). El oidor de Panamá licenciado Salazar afirmó que si México proveía Perú, los Galeones de Tierra Firme no suplirían ninguna demanda⁴¹. La competencia con los mercados asiáticos a través de Filipinas hizo que los castellanos dirigidos por el Consulado fueran menos apetecidos por costosos (escorta militar e intermediación con los productores europeos). El contador de Tierra Firme, Elduayen, en 1591 culpó a la ruta transpacífica de la disminución de los derechos reales como el almojarifazgo⁴². Según Francisco Tello 75 navíos comerciaron con China sólo en 1589 (Alonso Álvarez, 2001: 199). Hasta 1593 se mantuvo un tráfico entre los virreinos americanos y Filipinas sin ningún tipo de restricción, cuando se institucionalizó y coartó la libre circulación de géneros orientales a través del monopolio de Acapulco (Sánchez Bella, 1990: 54-55). El Reglamento de las Carreras de Nueva España, aplicado por Dasmariñas restringió progresivamente los navíos que unían los mercados de Nueva España y Perú. ¿Será coincidencia que fueran precisamente bogas sangleyes quienes asesinaron al gobernador luego de estas restricciones al comercio que tanto perjudicarían a su pancada? Las finanzas del archipiélago eran precarias, aun así, se actuó contra los sangleyes en quienes recaía el comercio al estar prohibido a los filipinos. Estas medidas no tenían otro móvil que la creación de dos espacios mercantiles en teoría dependientes de España, que con el incremento del gasto militar a partir de 1588, y aumento exponencial de 1600 (Alonso Álvarez, 2012: 255), pudo deteriorar los canales de suministro.

Además de tener que importar los materiales para remitir, las remesas americanas tendieron a decrecer luego de 1593, mismo año en que se inició la regulación del comercio transpacífico. El metal precioso que llegaba a Castilla salía del reino en el intercambio comercial y la modificación de la moneda entre 1599 y 1602 culminó la desmonetización de España. En este panorama se pretendió dirigir el grueso de las capacidades llevando la guerra al norte de Europa, mientras que los rivales buscaron explotar lo vasto del imperio español para entablar combate en los lugares menos preparados, y que paradójicamente eran los motores de la economía. Por tanto las escuadras de galeras a pesar de estar en pleno declive frente a los barcos de vela de altura y su potencia artillada, se conservaron, quizá más del tiempo prudente debido a su potencial apoyo para librar los litorales españoles de extranjeros.

La política interna durante la Tregua (1609 a 1621) caracterizada como ‘un perpetuo torbellino de insensatez’ (Elliott, 2010: 288) no solucionó la problemática gestándose desde el gobierno de Felipe II. El esfuerzo fiscal de los vasallos del reino de Castilla (Medio General y Servicio de Millones) recolectado hasta 1617, se destinó en desempeñar las rentas ordinarias del rey (Gelabert, 1997), pero no permitieron que Castilla profundamente afectada por su atraso técnico y baja demográfica pudiera recuperar fuerzas: la tregua se dejó transcurrir sin reestructurar la productividad de Imperio, sin recuperar las finanzas reales ni adecuar sus medios ofensivos. Todos estos factores pasaron factura al reanudarse las hostilidades en Europa, ni el tardío frenesí en la construcción de barcos luego de la caída de Lerma fue suficiente (Goodman, 2001: 37). Las escuadras de Manila y Cartagena intentaron adecuarse, pero la presión aumentó de tal manera que fue imposible darles la capacidad mínima requerida. El debate

⁴¹ Carta del licenciado Salazar. 14 de junio de 1589. AGI,PANAMA, 14, R.5, N.27.

⁴² Carta de Miguel Ruiz de Elduayen al Presidente del Consejo de Indias. 10 de julio de 1591. AGI,PANAMA, 33, N.146.

iniciado 20 años atrás sobre la necesidad de implementar navíos de alto bordo en lugar de remeros, u otras embarcaciones menos onerosas y que presentaran mejores resultados se reanudó, pero el problema central persistió: ¿cómo asegurar su operatividad si eran altamente dependientes de una línea de suministros -teóricamente anuales- que abarcaba todo el Atlántico, y en el caso de Filipinas, Atlántico y Pacífico? La remisión por medio de los convoyes aseguraba su tránsito, pero los derechos de avería con que se sustentaba la escolta encarecían todo. Las rentas destinadas para las galeras, si bien muy superiores a las destinadas en el Mediterráneo, no eran suficientes, y fue constante la búsqueda de préstamos para mantener las capacidades navales. Mientras la Compañía neerlandesa de las Indias Orientales alivió la gran carga del sostenimiento y planeación de la guerra a los dirigentes holandeses al confiar a mercantes y particulares el desarrollo de las operaciones, España seguía aferrada a un control pormenorizado de todo. La actuación de las escuadras de galeras fue un reflejo de la estructura administrativa y fiscal de una monarquía que se resistía a ceder la iniciativa a pesar de no impulsarla desde su seno.

NOTA SOBRE EL AUTOR:

Sebastián Amaya Palacios es Profesor de Historia en la Universidad de Antioquía, Colombia

REFERENCIAS:

- Alonso Álvarez, Luis (2005), “Don Quijote en el Pacífico. La construcción del proyecto español en Asia, 1591-1606”, *Revista de historia económica*, No. 23, pp. 241-274.
- Andrade, Tonio (2017), *La Edad de la Pólvora. Las armas de fuego en la historia del mundo*, Barcelona: Crítica.
- Ardash Bonialian, Mariano (2012), *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784)*, México: El Colegio de México.
- Borrego Plá, María del Carmen (1983), *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Böttcher, Nikolaus et al (2011), *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*, México: Colegio de México.
- Braudel, Fernand (2013), *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México: Fondo de Cultura Económica.
- Calvo Stevenson, Haroldo y Meisel Roca, Adolfo (2007), *Cartagena de Indias siglo XVII*. Cartagena: Banco de la República.
- Casado Soto, José Luis (1988), *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid: Ed. San Martín.
- Chaunu, Pierre (1983), *Sevilla y América siglos XVI y XVII*, Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Chaunu, Pierre y Chaunu, Huguette (1955-1960), *Séville et l'atlantique, 1504-1650 - Tome 8, structures et conjonctures de l'Atlantique espagnol*, París: S. E. V. P. E. N.
- Díaz Franco, José Manuel (2014), “Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II”, *Revista de Indias* No. 262, pp. 661-692.

- Elizalde, María Dolores, Fradera, Josep M. y Alonso, Luis (2001), *Imperios y naciones en el Pacífico. Vol I: La formación de una colonia: Filipinas*, Madrid: A.E.E.P y CSIC.
- Elliott, J.H. (1973), *La Europa dividida 1559-1598*, Madrid: Siglo XXI editores.
- Elliott, J.H. (2010), *España, Europa y el mundo de ultramar (1500-1800)*, Madrid: Taurus.
- Gelabert, Juan E (1997), *La bolsa del Rey. Rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648)*, Barcelona: Crítica.
- Goodman, David (2001), *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona: Península.
- Haring, C.H. (1939), *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, París- Brujas: Desclée, de Brouwer.
- Imber, Colin, (2005), *El Imperio Otomano 1300-1650*, Barcelona: Byblos.
- Konstam, Angus (2002), *Renaissance War Galley 1470–1590*, Osprey, pp. 1-48.
- López Zea, Daniel Leopoldo (2003), *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, México: UNAM.
- Maffi, Davide y García Hernán, Enrique (2006), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700) Vol. I*, Madrid: Mapfre-CSIC-Laberinto.
- Marichal, Carlos y von Grafenstein, Johana (2012), *El secreto del Imperio. Los situados coloniales en el siglo XVIII*, México: Colegio de México-Instituto Mora.
- Martínez Cardós, José (1956), “Las Indias y las cortes de Castilla durante los siglos XVI y XVII”, *Revista de Indias* No. 64, pp. 357-411.
- Mira Caballos, Esteban (2012), “la pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias (S. XVI)”, *Revista de historia naval*, No. 117, pp. 7-50.
- Olesa Munido, Francisco Felipe (1971), *La galera en la navegación y combate*, Tomo I, Madrid: Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto.
- Parker, Geoffrey (1979), *Europe in crisis (1598-1648)*, UK: Fontana Press.
- Parker, Geoffrey (1990), *La revolución militar: innovación militar y apogeo de Occidente (1500-1800)*, Barcelona: Crítica.
- Parker, Geoffrey (2001), *El éxito nunca es definitivo. Imperialismo, guerra y fe en la Europa moderna*, Madrid: Taurus.
- Reichert, Rafael (2013), *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe 1598-1700*, Mérida: Universidad Autónoma de México.
- Reichert, Rafael (2016), “Las devastaciones de Osorio y los situados novohispanos para Santo Domingo durante el reinado de la casa de Habsburgo”, *Iberoamericana*, No. 63, pp. 131-147.
- Rubio Serrano, José Luis (1991), *Arquitectura de las naos y galeones de las Flotas de Indias*, 2 tomos, Málaga: Ed. Seyer.
- Sánchez Baena, Juan José (2010), “La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI”, *Revista de historia naval*, No. 110, pp. 75-96.

Sánchez Bella, Ismael (1990), *La organización financiera de las Indias (siglo XVI)*, México: Escuela Libre de Derecho.

Serrano Álvarez, José Manuel (2004), *Fortificaciones y tropas: el gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*, Sevilla: Universidad de Sevilla.

Serrano Álvarez, José Manuel (2006), *Ejército y fiscalidad en Cartagena de Indias. Auge y declive en la segunda mitad del siglo XVII*. Bogotá: El Ancora editores.

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

Thompson, I.A.A. (2006), “Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI”. *Manuscrit*, No. 24, pp. 95-124.

Torres Ramírez, Bibiano (1981), *La Armada de Barlovento*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

Vidal Ortega, Antonino (2002), *Cartagena y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Vidal Ortega, Antonino (2003), “Barcos, velas y mercancías del otro lado del mar. El puerto de Cartagena de Indias a inicios del siglo XVII”, en *Colombia y el Caribe. XIII congreso de colombianistas*, Barranquilla: Universidad del Norte.

Vila Vilar, Enriqueta (2001), *Aspectos sociales en América colonial. De extranjeros, contrabando y esclavos*, Bogotá: Instituto Caro y Cuervo.

Zavala, Silvio (1977), “Galeras en el Nuevo Mundo”, en *Diálogos: Artes, Letras, Ciencias humanas* 13, No. 6, pp. 5-11.