

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA



**LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS
Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS
NORTEAFRICANOS**

CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2010
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 61
MADRID, 2011



MINISTERIO DE DEFENSA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

**XLI JORNADAS
DE HISTORIA MARÍTIMA**

**LA EXPULSIÓN
DE LOS MORISCOS
Y LA ACTIVIDAD
DE LOS CORSARIOS
NORTEAFRICANOS**



**CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2010
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 61
MADRID, 2011**

CUBIERTA: *Combate naval entre españoles y turcos*.
Juan de la Corte (1597-1660).
Óleo sobre lienzo, 149 x 245,5 cm.
Museo Naval de Madrid.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50.
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES

<http://publicacionesoficiales.boe.es>

EDITA:



© Autores y editor, 2011
Depósito legal: M. 16211-2011.
ISBN: 978-84-9781-651-9.
NIPO: 075-11-114-X (edición en papel).
NIPO: 075-11-115-5 (edición en línea).

Imprime: Servicio de Publicaciones de la Armada.
Tirada: 1.000 ejemplares
Fecha de edición: abril, 2011

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad del autor de la misma.

Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de la Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © *Copyright*.

Nadie puede negar que a través del tiempo las relaciones de España con el Islam fueron extensas, intensas y la mayor parte de las veces tensas. Desde que la invasión musulmana puso el pie en suelo español hasta la toma de Granada, la presencia islámica fue una constante de riesgo y preocupación. Hubo ciertas épocas en que la asimilación parecía asegurada –época del esplendor del alifato de Córdoba- pero la reconquista emprendida desde Covadonga, no tuvo flaquezas o descanso, aunque sí muy distintas alternativas en los esfuerzos de expulsar al invasor, no siempre propiciados en campos de batalla o enfrentamientos.

Con la expulsión de los moriscos españoles decretada en 1609 por Felipe III, más que a impulso del propio rey, por intereses personales de su valido el duque de Lerma, se pretendía zanjar un problema interior que debía resolverse por medios disuasorios. Distribuidos por las zonas agrícolas de Cataluña, Valencia, Murcia, Aragón y Andalucía, los moriscos eran buena parte del pueblo labrador. Las sospechas de su entendimiento con berberiscos y turcos, su persistencia en el mahometismo y sobre todo su alto componente demográfico y su acaparamiento de dinero eran causas más que suficientes para su extrañamiento. El beato Juan de Ribera, arzobispo de Valencia intentó su conversión pero fracasó, porque la población morisca constituía una minoría no asimilada y difícilmente asimilable cuyas costumbres religiosas contrastaban profundamente con las del resto de la población cristiana. El pueblo los odiaba por su buena y seria administración y sobre todo por la amenaza que suponía sus entendimientos con los moros del norte de África.

Los moriscos no aceptaron de buen grado su expulsión. El decreto se leyó por primera vez en las calles de Valencia, pero en Alicante estalló un movimiento de rebeldía mientras esperaban el embarque. La resistencia resultó inútil. En Andalucía sin embargo, la expulsión se realizó sin dificultades y el éxodo morisco ya había comenzado antes de hacerse pública la decisión real.

Refugiados en el norte de África, también los moros abusaron de ellos. Pero un grupo mejor organizado se situó en Salé, propiciando una comarca de piratas que constituyó un serio peligro para la seguridad comercial y pesquera cristiana.

Más de 150.000 brazos útiles para el campo abandonaban España siendo víctima de saqueos y extorsiones por los caminos. De aquí que la opinión del país, especialmente en la región valenciana estuviese profundamente dividida. Se alzaron voces autorizadas como las del padre Aliaga,

Gonzalo RODRÍGUEZ GONZÁLEZ-ALLER
Contralmirante director del
Instituto de Historia y Cultura Naval

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

.....

Dirección postal

.....

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

Revista de Historia Naval

Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....

.....

.....

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval

Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid

Teléfono: (91) 379 50 50

Fax: (91) 379 59 45

C/e: ihcn@fn.Mde.es

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>Apertura</i> , por el director del Órgano de Historia y Cultura Naval, CA Gonzalo Rodríguez González-Aller	9
<i>La expulsión de los moriscos</i> , por Rafael Benítez Sánchez-Blanco .	11
<i>La Armada del Mar Océano y la jornada de Túnez (1609) (I)</i> , por Manuel Lomas Cortés	21
<i>La defensa de las costas Mediterráneas</i> , por Enrique Martínez Ruiz	47
<i>Los corsarios de Salé</i> , por José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán	71
<i>Bases y logística del corso berberisco</i> , por Miguel Ángel de Bunes Ibarra	83

INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

Miguel Ángel de Bunes Ibarra, licenciado y doctor en Historia por la Universidad Complutense de Madrid, comenzó su carrera académica como profesor contratado de la Universidad San Pablo-CEU y becario pre y posdoctoral en el CSIC, donde desde 2005 ejerce de investigador científico titular.

Parte integrante en más de veinte proyectos de investigación —en su mayoría centrados en el Mediterráneo— y de diez acciones integradas, así como en tres especiales —la última, «Orán-Mazalquivir, la corte chica española en África»—, ha colaborado como autor, revisor de traducción y prologuista en cerca de treinta libros relacionados con el tema de estas jornadas, y es coautor de unas 75 publicaciones, aparte de haber firmado más de ochenta artículos en revistas especializadas y de colaborar *in situ* con varias universidades y centros de Francia, Italia y, sobre todo, Túnez.

Director de tres tesis doctorales, este participante en más de cien congresos relativos al Mediterráneo ha ocupado, entre otros cargos, el de secretario de la Asociación de Estudios del Sureste Europeo y de la revista *Hispania Sacra* y el de profesor honorario del Departamento de Historia Moderna de la Universidad Autónoma de Madrid. De Bunes Ibarra es académico correspondiente de la Real de la Historia y de la Academia de la Historia turca y miembro del comité científico del Congreso Mundial de Estudios sobre Oriente Medio y Norte de África.

José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán es capitán de navío (R) de la Armada española, en cuya Escuela Naval ingresó el 1 de agosto de 1961.

Especialista en armas submarinas, ha estado destinado en la corbeta *Princesa*, el dragaminas *Guadiaro*, las fragatas *Hernán Cortés* y *Álava* y, en dos ocasiones, el destructor *Almirante Valdés*, primero como oficial y, andando el tiempo, como segundo comandante. En calidad de comandante ha servido en el dragaminas *Duero* y el buque de transporte *Contra-maestre Casado*.

Profesor de la Escuela de Armas Submarinas Bustamante y vocal de la Junta de Utilización de Armas Submarinas, entre sus destinos se cuentan el Estado Mayor de la Armada, el Ministerio de Defensa y la Jefatura del Apoyo Logístico. Ya en la reserva, ejerció el cargo de secretario general del Instituto de Historia y Cultura Naval y participó como vocal en la Comisión de Historia Militar, período durante el cual se le encomendó la actualización del manual de historia marítima española de la Escuela Naval Militar. Su último destino fue el Patronato de Huérfanos de la Armada, donde cumplió tareas de secretario, y en la actualidad participa en el Grupo de Trabajo del Pensamiento Naval, en cuyo boletín colabora asiduamente.

Es autor de *La Marina española contra la piratería berberisca*, de *Una visión sobre la historia marítima española* —obras ambas encuadradas en la colección Bazán, de la empresa Navantía S.A.— y del cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval *Cruceiros de combate en acción*, aparte de haber firmado varios artículos en la *Revista General de Marina*, la *Revista de Historia Naval*, los boletines de la Escuela de Armas Submarinas y de la de Submarinos y los *Cuadernos de Pensamiento Naval*.

Enrique Martínez Ruiz, licenciado y doctor en Historia, fue profesor de Historia Moderna y Contemporánea en la Universidad de Granada hasta 1978, año a partir del cual pasó a ejercer la docencia en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid, de cuya cátedra de Historia Moderna es titular.

Profesor invitado en numerosas universidades y centros extranjeros de investigación, ha participado en infinidad de congresos, seminarios y reuniones científicas tocantes a la seguridad y el orden público y a la historia militar —sus líneas principales de investigación— y dirigido más de treinta memorias de licenciatura y una veintena de tesis doctorales. Entre las publicaciones especializadas que llevan su firma, cuyo número excede de doscientas, son de destacar *La creación de la Guardia Civil* (Madrid, 1976), *La delincuencia contemporánea. Aproximación a la delincuencia isabelina* (Granada, 1983), *La seguridad pública en el Madrid de la Ilustración* (1989) y *Los soldados del rey. Los ejércitos en la Monarquía Hispánica, 1480-1700* (2008).

Premio nacional de Historia de España (1982) y de Ensayo y Humanidades Ortega y Gasset de la Villa de Madrid (2009), este codirector del programa de encuentros históricos España-Suecia ha visto reconocida su actividad académica e investigadora con la Gran Cruz de Plata al Mérito (distintivo blanco) de la Guardia Civil, la Gran Cruz de Primera Clase (distintivo blanco) del Ejército y la Gran Cruz de Primera Clase (distintivo blanco) de la Armada, así como con la Medalla de Facultad de Derecho de la UNED. Martínez Ruiz es comendador de la Orden de la Estrella Polar (Suecia) y miembro correspondiente de la Sociedad de Historiadores Argentinos.

Rafael Benítez Sánchez-Blanco es doctor en Filosofía y Letras (Sección de Historia) por la Universidad de Valencia. Catedrático en dicha universidad, fue director durante cuatro años del Departamento de Historia Moderna, donde desde 1981 ha desarrollado su labor docente e investigadora.

Su tesis doctoral versó sobre la sociedad y la economía de un señorío de la zona occidental del Reino de Granada. Sobre este trasfondo temático genérico, en dicha tesis analizaba las relaciones entre moriscos y cristianos viejos y los efectos en ellas de la guerra de Granada, para después centrarse en la deportación de la población morisca y en la repoblación subsiguiente, que a juicio del autor no revistió en esta área territorial las notas catastróficas que adquirió en otros dominios de la Monarquía Hispánica.

El tema morisco siguió centrandose en lo sucesivo sus quehaceres investigadores, fruto de los cuales es la obra *Heroicas decisiones: la Monarquía Católica y los moriscos valencianos* (Valencia, 2001). Abundando en esta línea temática, ha editado diversas obras clásicas sobre la materia, como las de Henry Charles Lea, Fr. Jaime Bleda y Manuel Danvila Collado, y acometido el análisis de varias de las críticas dirigidas contra las invenciones de reliquias y libros plúmbeos del granadino Sacromonte. Cambiando de ámbito geográfico, que no temático, también se ha ocupado del complejo proceso de planificación que precedió a la repoblación de Valencia tras la expulsión morisca, y de las tensiones, dentro del armazón orgánico de la Monarquía, entre el Consejo de Estado y el de Aragón por controlar la toma de decisiones al respecto. Sus afanes investigadores se han dirigido últimamente a la esclavitud en el Mediterráneo, en particular a la padecida por los musulmanes en España, y al estudio, en colaboración con Fernando Andrés, de la UAM, y con Eugenio Císcar de la visita que fray Tomás Gómez cursó al monasterio cisterciense de Vallidigna entre 1665 y 1668, personaje de cuya biografía inédita ha hecho una edición crítica.

Manuel Lomas es doctor en Historia Moderna por la Universidad de Valencia, que le galardonó con el Premio Extraordinario de Doctorado 2009-2010.

Investigador contratado en el Departamento de Historia Moderna de la mencionada universidad, se halla asimismo destinado, en calidad de profesor visitante, en el Departamento de Estudios Históricos de la Universidad de Roma-III.

Los ejes de sus investigaciones son la cuestión morisca y el mundo mediterráneo durante el reinado de Felipe III. Dentro de este ámbito temático ha dedicado una especial atención al proceso de expulsión de los moriscos (1609 y 1614) y al mundo de las galeras, dedicación de la que son fruto *La expulsión de los moriscos del Reino de Aragón. Política y administración de una deportación* (2008), *El puerto de Denia y el destierro morisco* (2009) y *El desterrament morisc valencià en la literatura del segle xvii. Els «autors menors»* (2010), obra esta última en la que ha participado a título de editor. Manuel Lomas es además un fecundo articulista y coautor de otras muchas obras publicadas en España, Francia e Italia.

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTAL.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA *ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA*
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLÓGICOS
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)
- 45.—HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MEDIA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL COMBATE DE TRAFALGAR
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—*V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN*
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
DESPUÉS DE TRAFALGAR
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO*
- 53.—*VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PRENSA)*
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 379 50 50
Fax: 91 379 59 45
C/e: inen@fn.mde.es

NÚMEROS SUELTOS:

Para petición de números sueltos:
La misma dirección que para las suscripciones. Además,
Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

APERTURA

Gonzalo RODRÍGUEZ GONZÁLEZ-ALLER
Contralmirante director
del Instituto de Historia y Cultura Naval

Nadie puede negar que a través del tiempo las relaciones de España con el islam fueron extensas, intensas y la mayor parte de las veces tensas. Desde que la invasión musulmana puso el pie en suelo español hasta la toma de Granada, la presencia islámica fue una constante de riesgo y preocupación. Hubo ciertas épocas en que la asimilación parecía asegurada —época del esplendor del califato de Córdoba—, pero la reconquista emprendida desde Covadonga no tuvo flaquezas o descanso, aunque sí muy distintas alternativas en los esfuerzos de expulsar al invasor, no siempre propiciados en campos de batalla o enfrentamientos.

Con la expulsión de los moriscos españoles decretada en 1609 por Felipe III, más que a impulsos del propio rey, por intereses personales de su valido el duque de Lerma, se pretendía zanjar un problema interior que debía resolverse por medios disuasorios. Distribuidos por las zonas agrícolas de Cataluña, Valencia, Murcia, Aragón y Andalucía, los moriscos eran buena parte del pueblo labrador. Las sospechas de su entendimiento con berberiscos y turcos, su persistencia en el mahometismo y, sobre todo, su alto componente demográfico y su acaparamiento de dinero eran causas más que suficientes para su extrañamiento. El beato Juan de Ribera, arzobispo de Valencia, intentó su conversión pero fracasó, porque la población morisca constituía una minoría no asimilada y difícilmente asimilable, cuyas costumbres religiosas contrastaban profundamente con las del resto de la población cristiana. El pueblo los odiaba por su buena y seria administración y —sobre todo— por la amenaza que suponía sus entendimientos con los moros del norte de África.

Los moriscos no aceptaron de buen grado su expulsión. El decreto se leyó por primera vez en las calles de Valencia, pero en Alicante estalló un movimiento de rebeldía mientras esperaban el embarque. La resistencia resultó inútil. En Andalucía, sin embargo, la expulsión se realizó sin dificultades, y el éxodo morisco ya había comenzado antes de hacerse pública la decisión real.

Refugiados en el norte de África, también los moros abusaron de ellos. Pero un grupo mejor organizado se situó en Salé, propiciando una comarca de piratas que constituyó un serio peligro para la seguridad comercial y pesquera cristiana.

Más de ciento cincuenta mil brazos útiles para el campo abandonaban España, siendo víctimas de saqueos y extorsiones por los caminos. De aquí que la opinión del país, especialmente en la región valenciana, estuviese profundamente dividida. Se alzaron voces autorizadas, como la del padre Aliaga, confesor real, y las de los obispos de Tortosa y Orihuela, que propug-

naron que la expulsión no se llevase a cabo indiscriminadamente, sino que se excluyese de ella a los auténticos conversos y a los moriscos «bien dispuestos», pero lo que en el fondo contribuía más a dividir las opiniones eran las implicaciones económicas del problema. Los señores de vasallos moriscos se erigieron en defensores de los mismos, ya que su expulsión perjudicaba sus intereses y socavaba la fuerza y la influencia que los moriscos les proporcionaban con su adhesión y su laboriosidad.

Los perjuicios que produjo en la economía española la expulsión morisca se advirtieron de inmediato, y en las regiones donde, con la desaparición de los moriscos, desapareció el campesinado la ruina fue total. La industria y el comercio sufrieron menos que la agricultura y, por lógica, las ciudades se vieron menos afectadas que las zonas rurales, salvo Sevilla, donde la desaparición de los cargadores del puerto vino a agravar los muchos problemas que venían afectando al comercio con América.

El papel de la Marina Real en la expulsión de los moriscos tenía que ser primordial, pues sólo podía efectuarse por medio de buques para su transporte y, como dice Fernández Duro, «adoptando las precauciones aconsejadas por la prudencia». Se trajeron las galeras de la escuadra de Italia, juntándose secretamente en Mallorca, y fueron escalonándose desde Vinaroz a Alicante: las de España de don Pedro de Toledo; las de Portugal al mando de don Luis Coloma, conde de Elda; las de Nápoles por el marqués de Santa Cruz; de Sicilia por don Pedro Leyva; de Génova por el duque de Tursi, Carlos Doria, y por último, las cuatro de Cataluña que inauguraban el servicio regidas por don Ramón Doms. El mando supremo de la agrupación fue confiado a don Pedro de Toledo, que buscó de inmediato el apoyo y la colaboración de don Luis Fajardo, un bravo marino cuyas hazañas lo convierten en uno de los más destacados de la época. La operación respondió al objetivo. En el primer viaje condujeron a Mazalquivir y otros puertos de Berbería a 20.000 personas y con el segundo completaron 50.000, sin contar las que en barcos fletados voluntariamente pasaron a Argel y Tetuán.

Entiendo que la recreación de estos hechos, con la indudable solvencia que pondrán en juego los ponentes de estas conferencias, es una aportación histórica del mayor interés; y creo, por tanto, que estamos ante unas jornadas de indudables atractivos, por la complejidad del tema y por su incidencia en el acontecer naval. La amplitud temática del programa y sus diferentes enfoques permiten una diversidad de planteamientos que, a buen seguro, motivarán animados coloquios; porque el fenómeno de la islamización y sus peligros evidentes en actos terroristas indiscriminados es la gran amenaza de los días presentes. No se trata ya de expulsar moriscos de nuestra patria, sino de evitar que vuelvan, desde una nueva tipología, con las armas y bagajes que les ofrece el siglo XXI.

LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS

Rafael Benítez SÁNCHEZ-BLANCO
Universidad de Valencia

En vísperas de su expulsión, vivían distribuidos por España unos 300.000 moriscos. De ellos, casi dos terceras partes habitaban en la Corona de Aragón, principalmente en el Reino de Valencia (unos 125.000) y en el de Aragón (unos 60.000), a los que hay que añadir unos 5.000 en Cataluña. Eran mayoritariamente campesinos sometidos a señorío y ocupaban en exclusiva algunas comarcas en las que había pocos cristianos viejos. Eran comunidades muy cohesionadas, dirigidas por una élite de ricas familias que desarrollaban una notable actividad comercial. Los valencianos mantenían más que ningunos otros los rasgos culturales moriscos: uso del árabe, vestidos tradicionales las mujeres, costumbres alimentarias..., pero todos ellos seguían vinculados a su fe islámica.

En la Corona de Castilla había dos tipos diferentes de comunidades moriscas: los antiguos mudéjares convertidos a principios del siglo XVI, asentados sobre todo en las ciudades, aunque también ocupaban determinadas comarcas de la Mancha, Extremadura y la zona del Ebro. Estaban muy asimilados a la sociedad cristianovieja sin haber perdido su identidad como grupo. A ellos se añadieron a partir de 1570 los granadinos deportados del reino después de la guerra de Granada. Se distribuyeron de forma irregular por la Andalucía del Guadalquivir, Extremadura, Castilla-La Mancha y Murcia. Tuvieron que reconstruir sus vidas en el exilio en condiciones muy duras, y fueron perdiendo las rasgos exclusivos de identidad islámica que tenían en el reino granadino.

Estas comunidades se verán forzadas a abandonar España a partir de septiembre de 1609 en un complejo proceso. Entre las razones de la decisión encontramos unas que responden a motivaciones de larga duración y otras que responden a la política de Felipe III y el duque de Lerma en la primera década del siglo XVII. Entre las primeras se encuentran la pervivencia islámica y la resistencia a vivir como cristianos que eran. Surgirán numerosas voces eclesíásticas protestando por esta situación y pidiendo remedio, lo que para algunos, pero no para todos, pasaba necesariamente por la expulsión. Junto con la apostasía, la otra acusación que recae sobre las comunidades moriscas es la de traición, por sus contactos con turcos, argelinos y otros enemigos de la Monarquía hispánica, a los que animaban a atacarla prometiéndoles ayuda económica y militar en forma de levantamientos. Hay que destacar que a pesar de que la amenaza mayor se produjo en tiempo de Felipe II, el Rey Prudente no aceptó las propuestas de expulsión que se le hicieron y confió en su conversión. La política cambió con Felipe III, que desde el principio se

mostró favorable a la expulsión. Sin embargo, hasta fines de 1607 el duque de Lerma no se inclinó de forma decidida por la medida. La razón hay que buscarla en los fracasos de la política en el norte de Europa (paz de Londres, imposibilidad de continuar la guerra de Flandes), junto con la oposición que Lerma encuentra a la aceptación de la tregua con los rebeldes holandeses. En esta coyuntura, la expulsión se presenta a Felipe III como un triunfo católico que compensaría las otras cesiones y restauraría el prestigio del monarca.

En efecto, si hay algún acontecimiento que caracterice el reinado de Felipe III este es sin duda, la expulsión de los moriscos. La Monarquía hispánica llevó a cabo, entre 1609 y 1614, uno de los mayores procesos de emigración forzosa de la historia moderna. La expulsión comienza por el Reino de Valencia y se desarrolla a lo largo de más de cuatro años en un complejo proceso en función de las propias características de las comunidades moriscas y de los medios con que el gobierno podía contar.

Antecedentes

En la génesis de la terrible medida deben distinguirse las motivaciones de larga duración de aquellas que responden a las tensiones políticas de la primera década del s. XVII. Entre las primeras hay que destacar el impacto de la sublevación morisca del Reino de Granada (diciembre de 1568), que dio lugar a una cruel y compleja guerra que concluyó en 1570 con la deportación de la población morisca granadina y su dispersión por otros territorios de la Corona de Castilla. La dificultad de dominar lo que empezó como una sublevación de salteadores creó una gran alarma en el gobierno de Felipe II, gran parte de cuyos consejeros temían que el Turco, en colaboración con otros enemigos de la Monarquía —entre ellos los hugonotes franceses—, aprovechara el levantamiento para invadir España. Temor que no deja de escucharse a partir de entonces, durante los difíciles tiempos del final del reinado de Felipe II. Éste, sin embargo, no aceptó las demandas de expulsión que sus consejeros, y diversos personajes, le hicieron.

Si en algún momento el rey estudió en serio la medida, no de una expulsión a reinos extranjeros, sino de una deportación a zonas interiores menos peligrosas, lo hizo a lo largo de los años setenta, primero en 1570, bajo el impacto de la guerra de Granada, y después en varias ocasiones entre 1574 y 1577, en el momento de máxima presión otomana tras Lepanto. Y en todos los casos la prudencia y habilidad del vicescanciller del Consejo de Aragón, D. Bernardo de Bolea, consiguieron bloquear el proyecto. La propuesta inicial proviene del sector más duro del Consejo de Guerra que, además de propugnar la deportación de todos los moriscos del Reino de Granada —que se acabará efectuando ese mismo año 1570—, plantea la conveniencia de aplicar la medida a los valencianos e, incluso, a los aragoneses, ante el temor de que la sublevación granadina pudiera extenderse a la Corona de Aragón, contando con la siempre temida llegada de la Armada turca. Felipe II consulta la deci-

sión con el vicescanciller Bolea. Lo mismo hará en otras varias ocasiones a lo largo de la década de los setenta, cuando llegan a la corte avisos de conspiraciones entre los moriscos valencianos y aragoneses con los turcos, argelinos y hugonotes, detectadas por la Inquisición. Bolea, como presidente del Consejo de Aragón, consigue hábilmente que prevalezca el interés de la Corona aragonesa sobre las demandas del Consejo de Estado, más preocupado por la seguridad general de la Monarquía y dispuesto a tomar en serio unas conspiraciones bastante increíbles. Se trataba, en definitiva, de convencer al rey de que lo más conveniente era mejorar la seguridad de los reinos de Valencia y Aragón sin deportar a los moriscos, y contando con la opinión de los virreyes, conocedores de la situación de los territorios a su cargo. Se adoptaron así una serie de medidas defensivas, entre ellas el desarme de los moriscos aragoneses, efectuado por su señores en 1575, que tranquilizaron a Felipe II y evitaron medidas radicales como la deportación.

Algunos años más tarde, ante las preocupantes noticias de nuevas conspiraciones, vuelve a plantearse no sólo la deportación, sino incluso ya la expulsión de España. Era lo que propugnaba el arzobispo de Valencia, Juan de Ribera. La presión alcanzó su cota máxima en septiembre de 1582, cuando una junta de consejeros reunida en Lisboa, donde se encontraba la corte, recomendó, a instigación del gran duque de Alba, la expulsión de los moriscos españoles. Es un tópico en la historiografía el de que fue entonces cuando se tomó la decisión de expulsar a los moriscos pero que la medida no se pudo llevar a cabo sino casi cuarenta años más tarde, en 1609, al firmarse la Tregua de los Doce Años. No obstante, un análisis detenido muestra que Felipe II no dio el visto bueno a la propuesta de expulsar a los moriscos valencianos. Es más, en mi opinión, el Rey Prudente no aceptó nunca tal posibilidad.

Otra de las causas de larga duración fue la resistencia de los moriscos a la aculturación y el mantenimiento de un islam, más o menos rico, vivo y público según las diversas comunidades moriscas. La Iglesia española postridentina no podía tolerar el escándalo de la apostasía morisca, por lo que el islamismo fue duramente perseguido por la Inquisición a partir del inicio del reinado de Felipe II. Se abre entonces una etapa de intensa actividad inquisitorial en la que el principal paciente del Santo Oficio fue el morisco, en particular en los tribunales de Granada, al menos hasta poco después de la deportación de los granadinos, Valencia y Zaragoza. La persecución en estos dos últimos estuvo, sin embargo, matizada por los acuerdos económicos entre el Santo Oficio y las comunidades moriscas, por los que, a cambio del pago de una subvención anual, la Inquisición no confiscaba los bienes de los condenados. Se eliminaba así una de las penas inquisitoriales más temidas. No obstante, la persistencia morisca en sus prácticas musulmanas provoca denuncias proféticas que relacionan los desastres que afligen a la Monarquía —como la derrota de la armada contra Inglaterra en 1588— con la pervivencia islámica en España, y anuncian mayores males si no se pone remedio. La voz del arzobispo Ribera es la que con más insistencia se oye clamar con este tipo de denuncias, pero no la única.

La expulsión de los moriscos valencianos

En este marco deben considerarse los problemas políticos de comienzos del s. XVII: el nuevo monarca, Felipe III, y su valido el duque de Lerma, fracasados los intentos de lograr un triunfo militar que permitiera iniciar el reinado con prestigio, se ven forzados por motivos económicos a llegar a acuerdos de paz en los conflictos del norte de Europa. Se intentó compensar el retroceso en el norte con una empresa gloriosa en el Mediterráneo, como podía ser la toma de Argel; el resultado fue un estrepitoso fiasco (1601). La ocasión, que coincide además con el fracaso de una campaña de evangelización y conversión trabajosamente preparada durante años, es aprovechada por Ribera para solicitar la expulsión de los moriscos. Sus memoriales convencieron a Felipe III pero provocaron la división de los consejeros, en particular la oposición del duque de Lerma y del confesor real. Por el momento se archivó la propuesta, pero queda de manifiesto un claro cambio en la postura del monarca en relación con la de su padre.

Especialmente dura y difícil fue la negociación con las Provincias Unidas. Lerma necesitaba la paz debido a la situación crítica de la hacienda española, pero Felipe III se resistía a hacer concesiones a los holandeses en lo que afectaba a la soberanía, y exigía que se garantizara la libertad religiosa a los católicos de las Provincias Unidas. Ninguna de las demandas era aceptable para los holandeses. Ante esta situación de bloqueo, la posición del duque de Lerma se debilitaba dentro de la Corte española; optó entonces por ofrecer al piadoso Felipe III una gran empresa que pudiera compensar ante Dios el abandono de los católicos holandeses a su suerte, al tiempo que respondía a las demandas de una parte de la Iglesia española y ponía fin a los temores, en gran parte infundados, de una invasión de la Península por los enemigos de la Monarquía con el respaldo de una sublevación morisca. La propuesta, discutida en el Consejo de Estado el 30 de enero de 1608, no era otra que la expulsión de los moriscos. Frente a la postura favorable de los demás consejeros, partidarios de no esperar más y planificar todo para la expulsión de valencianos después del verano, se impuso la opinión del confesor real, el dominico Javierre, que abogó por la reunión de una junta de preladados en Valencia que organizase un último intento, casi desesperado, de evangelización y conversión. Esta campaña misional no llegó a realizarse; a la muerte de Javierre pocos meses después, el duque de Lerma, acuciado por la necesidad de que Felipe III y el Consejo de Estado dieran el visto bueno a la Tregua de los Doce Años con las Provincias Unidas, volvió a plantear el tema. En su reunión del 4 de abril de 1609 el Consejo aceptó la expulsión y comenzó a estudiar el procedimiento para llevarla a cabo.

La decisión de la expulsión se fundamentó en la *razón de Estado*, por el presunto peligro que suponía un posible apoyo de los moriscos a una supuesta amenaza de invasión de España por los marroquíes con el auxilio, esta vez, de los holandeses. La monarquía hispánica alega la traición para justificar jurídicamente la expulsión por el delito de *lesae maiestatis* humana. No recurre,

pues, a la sentencia de herejía —*lesae maiestatis* divina—, como algunos altos consejeros habían defendido, ya que era imposible cumplir las exigencias jurídicas de un proceso inquisitorial. No obstante, la justificación que se presenta ante la opinión pública es, sobre todo, de tipo religioso: la apostasía morisca. En efecto, se acusa de forma global a los moriscos —no debe olvidarse que son cristianos bautizados— de seguir fieles a la fe islámica a pesar de todos los esfuerzos realizados para convertirlos.

De forma inmediata comenzaron los preparativos de la expulsión sin que estuviera decidido por el momento a quiénes afectaría. Se pensaba iniciar el proceso con los que vivieran a 20 leguas de la costa, lo que afectaba a los valencianos y a los andaluces, dejando a salvo a los castellanos y aragoneses; para ello se puso en marcha un importante dispositivo militar basado, fundamentalmente, en las flotas de galeras del Mediterráneo, reforzadas con infantería de Italia y apoyadas por los galeones del Atlántico. Pero pronto, a fines de julio, se modificó el plan y se decidió comenzar la expulsión por los valencianos, para proseguir con los castellanos. El 4 de agosto, en Segovia, Felipe III firma las instrucciones para los generales encargados de llevar a la práctica la decisión: Agustín Mexía y el marqués de Caracena, virrey de Valencia. El arzobispo Ribera debería colaborar con ellos en los preparativos.

Con el mayor secreto, los tres, en contacto con el Consejo de Estado, fueron preparando el decreto de expulsión mientras las flotas se reunían en las Baleares, frente a la costa valenciana. La elaboración fue complicada, en particular por el problema de qué hacer con los buenos cristianos, con los niños y con los matrimonios mixtos. En efecto, los problemas derivados de la fundamentación legal y de la justificación moral de la expulsión son complejos. No existía para los moriscos la posibilidad de escapar a la medida mediante una conversión religiosa, dado que ya eran oficialmente cristianos y que la expulsión responde a una condena por traición. No sucede, pues, como con los judíos en 1492; o con los mudéjares —musulmanes bajo dominio cristiano— en 1502, los de la Corona de Castilla, y en 1526, los de la Corona de Aragón, que pudieron permanecer en España a condición de bautizarse. Pero al mismo tiempo, al justificarse la decisión por cuestiones morales —la apostasía—, fue necesario dejar abierta alguna posibilidad de escape para los que fueran buenos cristianos, ya que repugnaba enviarles a Berbería, donde resultaba evidente que renegarían de la fe cristiana. La exigencia de dar una posibilidad a éstos obligaba a definir los criterios que debían cumplir para ser excluidos de la expulsión. Criterios que se expresaron a través de la casuística. Así, mientras el arzobispo de Valencia era partidario de expulsar al cónyuge morisco, el gobierno decidió la permanencia, no sólo de las cristianas viejas casadas con moriscos, sino también de las moriscas casadas con cristianos viejos. Ribera en cambio, propugnaba, mantener a los niños menores de diez años aun en contra de la voluntad de sus padres. Como es lógico, los generales se opusieron a una medida que podía provocar enormes dificultades en la expulsión. Finalmente se llegó a un punto de equilibrio entre la teología y la

logística: podrían quedarse los menores de cuatro años cuyos padres quisieran voluntariamente dejarlos. En cuanto a los buenos cristianos, de los que Ribera dudaba que hubiera alguno, quedó encomendado a los obispos otorgar las licencias correspondientes. Por último, se acordó dejar un 6 por 100 de las casas de cada pueblo para que pudiesen instruir a los repobladores sobre los usos agrarios, riegos..., medida que no llegó a aplicarse.

Otra de las preocupaciones del triunvirato encargado de preparar la expulsión en Valencia fue cómo se lo tomarían los señores de moriscos. El duque de Lerma había defendido que, para contentarles, y compensarles de la pérdida, se les concedieran todos los bienes de los moriscos; sin embargo, como forma tímida de animar a la emigración, sin contravenir el principio general, se autorizó a los moriscos a conservar los bienes muebles que «pudieren llevar sobre sus personas». La estrategia consistía, por una parte, en tener los preparativos tan avanzados que las negociaciones no pudieran impedir el embarque. Por otra, había que ganarse a las fuerzas vivas del Reino por medio de los mecanismos del clientelismo, lo que correspondería hacer al virrey, y de la defensa de la fe, argumento utilizado por el arzobispo

El 15 de septiembre el Consejo de Estado se ratificó en su decisión de proceder a la expulsión de los moriscos de Valencia y de Castilla. El último límite se había franqueado. Se dio orden para que las galeras se reuniesen en Ibiza y de allí partieran a sus destinos, como estaba dispuesto. En los días siguientes se fue anunciando la decisión a diferentes instituciones y personalidades. El 18 de septiembre el duque de Lerma informa al Consejo de Aragón, en la persona del vicescanciller, de la decisión de expulsar a los moriscos valencianos y le ordena que el Consejo vaya estudiando los problemas creados por los censales cargados sobre los bienes de los moriscos y la forma de repoblar el Reino e informe detalladamente al Rey. Era la primera notificación al Consejo de Aragón y nos muestra su total marginación en la toma de decisiones. Le correspondía, en cambio, la dura tarea de enfrentarse a la presumible ruina del reino. Ese mismo día se tranquilizaba al arzobispo de Zaragoza, por entonces virrey de Aragón, informándole de que la expulsión no afectaría a los moriscos aragoneses. Siete meses se mantuvo la promesa regia.

A pesar del secreto, en Valencia comenzó a sospecharse que se estaba preparando la expulsión, de forma que se nombró una embajada que partió hacia la corte para entrevistarse con el rey. El 21 de septiembre, mientras los embajadores viajaban a Madrid, el Virrey entregaba a los nobles titulados, a los diputados del reino y a los jurados de la ciudad de Valencia las cartas reales explicando la decisión tomada, y el 22 hacía lo propio con los integrantes del estamento militar, «a las cuales respondieron uniformemente todos —dice el cronista Escolano— que bien vían la ruina y calamidad de sus haciendas si salían los moriscos, pero como fuese para acrecentamiento de la Religión, servicio de Su Magestad y seguridad de su Monarquía, lo posponían todo de buena gana y lo ponían a los pies de su Rey». Finalmente, el 22 de septiembre se pregonaba por las calles acostumbradas de Valencia el bando

del marqués de Caracena, notificando la expulsión de todos los moriscos del Reino. Cuando la embajada se entrevistó con Felipe III, el proceso de expulsión estaba ya en marcha.

El bando, trabajosamente elaborado, comenzaba con una exposición de motivos, basada en una carta real de 4 de agosto, que resaltaba cómo, ante las conspiraciones constantes de los moriscos, en particular de los valencianos y castellanos, y el esfuerzo inútil realizado en la evangelización, se había decidido expulsar a Berbería a los del Reino de Valencia por traidores y apóstatas. La parte dispositiva, bajo pena de muerte, determinaba que, una vez publicado el bando en cada localidad, los moriscos quedarían recluidos en ella hasta que fueran conducidos a los puertos por los comisarios. Allí serían embarcados en galeras y navíos y trasladados, sin daño, a Berbería. Durante el embarque se les abastecería, pero les recomendaban que por su parte llevaran también de lo que pudieran. Se les autorizaba a llevar los bienes muebles que pudieran cargar. El resto de sus pertenencias quedaba para los señores y se amenazaba con pena de muerte a los vecinos de los lugares en que se escondieran o destruyeran los bienes que no podían llevar. También se castigaría con seis años de galeras a quien les ayudase a ocultarse o a huir. Para tranquilizar a los moriscos se amenazaba a los cristianos viejos que les maltratasen y se ofrecía la posibilidad de que de cada expedición regresaran diez a informar a los demás del trato recibido durante el viaje. En el catálogo de excluidos figuraban el 6 por 100 para facilitar el nexo con los repobladores, los niños menores de cuatro años «que quisieran quedarse con el consentimiento de sus padres» o tutores, y los buenos cristianos reconocidos como tales por los prelados. Por último, se daba libertad a los que no quisiesen ir al norte de África para que saliesen hacia otros reinos distintos de los españoles.

Se había planeado el control militar del territorio valenciano por las flotas de guerra y los soldados traídos de Italia, junto con la movilización de las milicias territoriales. Se designaron comisarios, a los que se encargó de dirigir el desplazamiento de las poblaciones moriscas de una demarcación del reino hacía uno de los puertos elegidos: Vinaroz, en el norte del reino; Denia y Alicante en la zona sur. El planteamiento general era comenzar por los más próximos a la costa, llevándolos lo más deprisa posible a los embarcaderos donde esperaban las escuadras reales, que realizaron tres viajes al norte de África entre principios de octubre y fines de noviembre. Hay que destacar diversos fenómenos: aunque estaba previsto efectuar el traslado en la flota de guerra, se recurrió también a buques mercantes por iniciativa de los propios moriscos que negociaron con las autoridades la posibilidad de concertarse con los patrones, franceses en muchos casos, para que los llevasen. Las autoridades aceptaron rápidamente estas demandas, porque así se aceleraba el proceso, uno de los principales problemas, y se liberaba a la administración y a la hacienda real del trabajo y gasto de proveer de naves para sacarles del reino, pero sin por ello renunciar a mantener el control de las embarcaciones. Esta solución permitió habilitar como puerto de salida el de Valencia, inicialmente no incluido en los planes al no querer arriesgar la flota real de guerra en un

embarcadero que era poco más que una playa abierta, sin protección ninguna. Otro fenómeno que influyó decisivamente en el proceso global de la expulsión fue la predisposición a abandonar el reino por parte de la inmensa mayoría de los moriscos valencianos; la facilidad con que acudieron a embarcarse sorprendió a las autoridades, que reconocen que no ha habido que emplear a fondo el dispositivo militar, pero que se encuentran con el problema de contar con suficientes embarcaciones y de graduar la llegada de los expulsados a los puertos. Sólo, avanzado el proceso, se produjeron las sublevaciones en la sierras de Laguar y Cortes, que fueron reprimidas con relativa facilidad y no interrumpieron el ritmo de las salidas, aunque crearon un residuo de moriscos refugiados en la sierra que costó bastante trabajo erradicar. El total de los expulsados, según un resumen oficial de los informes de los comisarios encargados de la expulsión, alcanza las 116.000 personas.

La expulsión de los moriscos del resto de España

La expulsión de los valencianos fue sólo el comienzo de un proceso general de deportación, que sucesivamente afectó a las diversas comunidades moriscas. La rapidez y relativa facilidad con que se expulsó a los moriscos valencianos animó al gobierno a acelerar el proceso en otros territorios. Aún no habían acabado de salir los valencianos cuando se ordenó la salida de los andaluces, de los murcianos y de los de la villa extremeña de Hornachos (el bando estaba fechado en Madrid el 9 de diciembre de 1609 y fue publicado en enero de 1610), mientras que se permitía emigrar libremente a los castellanos que lo desearan (bando dado en Madrid el 28 de diciembre de 1609). Los puertos de Sevilla, Málaga y Cartagena vieron embarcar a lo largo de 1610 más de 35.000 personas; se trataba mayoritariamente de los moriscos de origen granadino que ya habían sido deportados de su tierra en 1570-1571 y distribuidos por Andalucía y Murcia. Por su parte, los de las dos Castillas se dirigieron por tierra hacia la frontera de Irún, pasando obligatoriamente por Burgos; de fines de enero a fines de abril salieron unas 17.000 personas de Castilla la Vieja y el Reino de Toledo. El 1 de mayo, Felipe III ordenó cerrar la frontera con Francia y que se embarcaran todos en Cartagena. Hacia allí se encaminaron los de Extremadura y la Mancha en número desconocido. Mientras esto sucedía, se había decidido la expulsión de los aragoneses y catalanes, que fue decretada por el rey el 17 de abril de 1610. Los edictos correspondientes se publicaron el 29 de mayo en Zaragoza y Barcelona, y la expulsión se realizó en los meses de verano.

Los moriscos catalanes fueron los primeros en ser llevados a los Alfaques. Para Aragón se contaba con un detallado plan de deportación, elaborado por el virrey Aytona, que fijaba las etapas de traslado de las diversas poblaciones hacia el puerto de los Alfaques, en el delta del Ebro, plan que luego se modificó sobre la marcha, al permitirse la salida por los puertos pirenaicos de Aragón y Navarra hacia Francia. No obstante, al concentrarse la embarcación

en los Alfaques, da la impresión de un proceso mucho más centralizado que en Valencia, donde se utilizaron múltiples puertos. Por el de los Alfaques, en la desembocadura del Ebro, salieron casi 42.000 personas —de ellas, algo más de 3.500 catalanes—, y hacia Francia, por los pasos pirenaicos de Aragón y Navarra, abiertos de nuevo, unas 22.500. En total, y entre los meses de julio y septiembre de 1610, abandonaron España algo más de 64.000 moriscos aragoneses y catalanes.

Más trabajoso resultó erradicar a los que quedaban en la Corona de Castilla. Se trataba, además de los de origen granadino que no habían querido emigrar voluntariamente, de los antiguos mudéjares castellanos, muchos de ellos muy integrados en la sociedad española y que litigaban para no ser expulsados. El 10 de julio de 1610 se ordenaba su salida. Los de Castilla la Vieja volvieron a dirigirse por Irún hacia Francia; los de la Mancha y Extremadura embarcaron en Cartagena. El proceso avanzó muy lentamente, y en los primeros meses de 1611 el rey tomó una serie de disposiciones duras para expulsar a todos sin contemplaciones y evitar el retorno de los ya deportados. El 22 de marzo se ordena la salida de todos los granadinos que quedasen, así como de los antiguos mudéjares castellanos. Ante la resistencias cada vez mayores para emigrar, que contaban en muchos casos con el respaldo de las autoridades eclesiásticas y municipales, se enviaron varios comisarios que rebuscaron y expelieron a los moriscos restantes, ya en pequeño número. Por último, señalar que el proceso se cierra a comienzos de 1614 con la expulsión de los murcianos descendientes de los antiguos mudéjares que habitaban, en especial, en el valle de Ricote; algunos de ellos fueron autorizados a quedarse por estar integrados entre los cristianos viejos.

REGIONES	moriscos	expulsados
Valencia	125.000	117.464
Aragón	61.000	60.818
Cataluña	5.000	3.716
Castilla y Extremadura	45.000	44.625
Murcia	16.000	13.552
Andalucía del Guadalquivir	30.000	29.939
Reino de Granada	3.000	2.026
Canarias	1.000	
TOTAL	286.000	272.140

Henri Lapeyre, en *Geografía de la España morisca*, realizó un balance global del número de moriscos existentes en vísperas de la expulsión y de las cifras de expulsados, que, con algunas modificaciones, es el siguiente:

De los cerca de 300.000 moriscos que estimaba vivían en España en vísperas de la expulsión, dos terceras partes habitaban en la Corona de Aragón y una en la de Castilla. El Reino de Valencia cogía casi el 45 por 100 del total, seguido por el de Aragón con un 20 por 100. De los cerca de trescientos mil,

unos doscientos setenta y cinco fueron expulsados; del resto, muchos murieron en levantamientos en Valencia, y unos pocos miles quedaron en Cataluña y Murcia, y en menor medida en Granada y Castilla. Pero bastantes de los expulsados regresaron, tanto por mar como por tierra. El gobierno se empleó a fondo para localizarlos y castigarlos. Por toda la Península se puso en marcha la caza del morisco regresado o no emigrado, pero la búsqueda fue especialmente intensa en las zonas costeras: Valencia, Murcia, Andalucía, Mallorca... A pesar de la cual no hay duda de que algunos, bastantes tal vez, pudieron pasar desapercibidos, por vestir y hablar como los cristianos viejos, y se difuminaron entre ellos.

Los sectores más intransigentes habían impuesto su criterio y limitado al máximo las posibilidades de permanencia legal. Triunfó, en definitiva, la postura más dura, que no sólo quería erradicar toda diferencia cultural —y no sólo la presencia de otra religión— sino que deseaba arrancar de raíz la «sangre morisca» sin que importara su comportamiento religioso o su inserción en la sociedad dominante. Para justificar esta posición se recurrió a una amplia cobertura ideológica y publicística, que defendía que la expulsión de los moriscos significaba el final de la Reconquista de España a la dominación musulmana. Falta por saber si esta propaganda interesada logró convencer a la sociedad española de que la expulsión fue un glorioso triunfo.

Bibliografía

- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, y VINCENT, Bernard: *Historia de los moriscos. Vida y tragedia de una minoría*, Madrid, Revista de Occidente, 1978.
- LEA, Henry Ch.: *Los moriscos españoles. Su conversión y expulsión*, Estudio preliminar y notas de R. Benítez Sánchez-Blanco, Universidad de Alicante, 2001 (1.^a edición en inglés de 1901).
- BORONAT Y BARRACHINA, Pascual: *Los moriscos españoles y su expulsión*, Valencia, 1901 (existe edición facsímil, con un estudio preliminar de Ricardo García Cárcel, Universidad de Granada, 1992).
- ESCOLANO, Gaspar: *Segunda parte de la década primera de la Historia de Valencia*, Valencia, 1611 (edición facsímil publicada por el Departamento de Historia Moderna, Universidad de Valencia, 1972).
- HALPERIN DONGHI, Tulio: *Un conflicto nacional. Moriscos y cristianos viejos en Valencia*, Valencia, Universidad de Valencia, 2008 (1.^a edición en 1955-1957).
- REGLÁ CAMPISTOL, Juan: *Estudios sobre los moriscos*, Barcelona, Ariel, 1974.
- BENÍTEZ SÁNCHEZ-BLANCO, Rafael: *Heroicas decisiones. La Monarquía Católica y los moriscos valencianos*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 2001.
- VINCENT, Bernard: *El río morisco*, Valencia, Universidad de Valencia, 2006.
- LAPEYRE, Henri: *Geografía de la España morisca*, Valencia, Universidad de Valencia (ed. orig. francesa, 1959).

LA ARMADA DEL MAR OCÉANO Y LA JORNADA DE TÚNEZ (1609) (1)

Manuel LOMAS CORTÉS
Universidad de Valencia

La decadencia de la galera al compás del predominio creciente del galeón constituye uno de los modelos explicativos más repetidos por la historiografía que, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, se ha encargado de analizar la política naval hispánica posterior a 1574 (2). Elemento básico en la construcción de la teoría braudeliana del «giro atlántico» (3), fue retomado con éxito por Maurice Aymard o John F. Guilmartin con análogo resultado: el aumento de los costes de mantenimiento, ligado tanto al número creciente de remeros como a los cambios técnicos y al aumento de los precios, habría provocado la inviabilidad económica del uso de las galeras tras 1573 y propiciado la adopción decidida del galeón —de mayor capacidad y menor coste de conservación— como unidad básica de combate en el mar (4). Los estudios posteriores de Irving A. Thompson, centrados en el análisis los principios administrativos y de gestión de las galeras en el reinado de Felipe II, no harían sino apuntalar la misma idea de la pérdida de peso estratégico y dificultad financiera que, desde la década de 1970, aparece fuertemente fijada en la historiografía española (5). Algo menos tratada ha sido, por el contrario, la proyección que esta tendencia tuvo en el siglo XVII, así como uno de los pasos que se resuelve lógico en la continuación del modelo indicado, esto es, el consecuente intento de introducción del galeón en el Mediterráneo posterior a 1574 (6). Conocidos

(1) El presente estudio es un extracto de la conferencia «La Armada y la expulsión de los moriscos», pronunciada el 20 de octubre de 2009 en las XLI Jornadas de Historia Marítima del Instituto de Historia y Cultura Naval.

(2) Esta investigación se encuadra en el proyecto del Ministerio de Ciencia e Innovación «El gobierno, la guerra y sus protagonistas en los reinos mediterráneos de la Monarquía Hispánica» (HAR2008-00512).

(3) BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 tomos. Madrid, 2001, (1.ª Edición París, 1949), t. 2, pp. 244-245.

(4) AYMARD, Maurice: «Chiourmes et galères dans la Méditerranée du XVI siècle», en *Histoire économique du monde méditerranéen (1450-1650). Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, París, 1973, pp 49-64; Guilmartin, John F.: *Gunpowder and Galleys. Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, Oxford, 1974, pp. 114-117.

(5) THOMPSON, Irving A.: *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias (1560-1620)*, Barcelona, 1981 (1.ª Ed. Londres, 1976), pp. 201-240.

(6) Aunque lo largo del siglo XVI las numerosas armadas mediterráneas de la monarquía hispánica habían integrado diferentes tipos de naos y carabelas, su utilización se había contemplado fundamentalmente como apoyo logístico de las galeras, principal fuerza de ataque y desembarco, sin adoptar en ningún momento un papel protagonista en las operaciones. Véase Casado Soto, José Luis: «Barcos para la guerra. Soporte de la Monarquía Hispánica» en Magdalena de Pazzis Pi Corrales (Coord.), *Cuadernos de Historia Moderna. Anejo V: Armar y marear en los siglos modernos (XV- XVIII)*, Madrid, 2006, pp. 15-53.

los problemas logísticos y económicos a los que se enfrentaban las galeras, así como su escaso rendimiento en las operaciones atlánticas a larga distancia, se trataría, pues, de calibrar las capacidades y limitaciones del uso del galeón fuera de los grandes espacios oceánicos que, desaparecidas las grandes armadas mediterráneas, se hallaba ahora empeñada en la represión del corso berberisco (7).

Organización de la expedición

La armada de galeones que, en el verano de 1609, atacó por sorpresa el golfo de Túnez tal vez constituya uno de los ejemplos más tempranos de esta tentativa de mutación, aunque su génesis debe situarse más en una búsqueda de revancha concreta que en un intento consciente por ensayar el desplazamiento práctico de las galeras como protagonistas de la guerra en este espacio. Tras la derrota sufrida en 1607 frente a Gibraltar, la Armada del Mar Océano había perdido una parte importante de sus recursos y capacidad operativa (8). El descalabro debilitó la posición estratégica de la monarquía hispánica en aquellas aguas y, sobre todo, animó a sus enemigos a cuestionar la hegemonía española sobre las aguas del Estrecho (9). La recuperación del prestigio perdido se convertiría así en el objetivo principal de la Armada, aunque habría que esperar hasta comienzos de 1609 para que el duque de Lerma hiciera buena una propuesta del virrey de Valencia —que hacía poco había reclamado la entrada de los galeones de la Armada en el Mediterráneo para atajar el peligro corsario— y presentara ante el Consejo de Estado un proyecto definitivo, esto es, la persecución de la armada de Simón Danzer, corsario holandés que operaba con varios navíos al amparo del puerto de Argel (10).

(7) WILLIAMS, Philip: «The Strategy of Galley Warfare in the Mediterranean (1560-1620)», en Enrique García Hernán y Davide Maffi (eds.), en *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500- 1700)*, 2 tomos. Madrid, 2006, t. I, pp. 891-920.

(8) IBÁÑEZ DE IBERO, Carlos: *Historia de la Marina de Guerra española*, Madrid, 1939, pp. 169-170; Véase Goodman, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española en el siglo XVII*. Barcelona, 2001 (1ª Ed. Cambridge University Press, 1997).

(9) GARCÍA GARCÍA, Bernardo J. (Ed.): *Tiempo de paces 1609-2009: la pax hispanica y la tregua de los doce años*, Madrid, 2009.

(10) A comienzos del siglo XVII se trasladarían al Mediterráneo numerosos corsarios de origen holandeses. Simón Danzer se convertiría en el más afamado de ellos a fines de la primera década del reinado de Felipe III. PARDO MOLERO, Juan Francisco, y RUIZ IBÁÑEZ, José Javier: «Una Monarquía, dos reinos, un mar. La defensa de los reinos de Valencia y Murcia en los siglos XVI y XVII» en ROSELLA, Cancila (dir.), *Mediterráneo in armi (secc. XV-XVIII)*, Palermo, 2007, t. II, pp., 429-465. Sobre las andanzas de este corsario, véase LOMAS CORTÉS, Manuel: «Corsarios, patrones y moriscos. La lucha por el Mediterráneo en el trasfondo de la expulsión de los moriscos (1609-1614)», en BENÍTEZ SÁNCHEZ-BLANCO Rafael, y FRANCH BENAVENT, Ricardo (eds.): *Estudios de Historia Moderna en homenaje a la profesora Emilia Salvador Esteban*, 2 tomos. Valencia, 2008, t. I, pp. 305-322.

Alejar la Armada del espacio atlántico suponía un riesgo elevado. La estructura de abastecimiento organizada en torno a los puertos mediterráneos descansaba sobre las necesidades de las galeras, y la experiencia de sus proveedurías en el suministro de los galeones era limitada. Con una mayor capacidad de almacenaje, estas embarcaciones podrían sin duda actuar con cierta independencia logística durante un período prolongado pero, ante la necesidad de un aprovisionamiento urgente, la lejanía de los proveedores habituales de la Armada y la competición que se establecería entre galeras y galeones por el reparto de los recursos podían ser factores potencialmente peligrosos.

Con este problema sobre la mesa, en enero de 1609 el Consejo de Guerra se sentó a debatir la cuestión de la piratería berberisca y, más concretamente, el memorial que don Luis Fajardo había redactado sobre el peligro que Danzer representaba para las costas peninsulares de Castilla y Aragón. De acuerdo con las impresiones del almirante, el éxito y, a la vez, el tremendo peligro del corsario holandés radicaba en dos aspectos fundamentales. Por una parte, el puerto de Argel suministraba a sus embarcaciones una corta y segura retirada que hacía casi imposible su persecución. Por otra, la utilización novedosa de navíos de alto bordo fuertemente artillados le confería una superioridad táctica definitiva en sus enfrentamientos con las embarcaciones mediterráneas —que no se podían oponer a la contundencia de aquellos galeones— o que, en último término, había permitido que la suerte y la riqueza de este corsario aumentara con cada nuevo asalto. El peligro de nuevos ataques resultaba evidente, pero todavía mayor era el riesgo de que los argelinos consiguieran asimilar los fundamentos constructivos del galeón. Por todo ello, Fajardo consideraba que la única solución era, en efecto, que los galeones de la Armada —ayudados por un número adecuado de galeras—, se introdujeran en el Mediterráneo para dar caza a Danzer allí donde se escondiese, Argel incluida (11).

A finales de febrero el Consejo de Guerra tuvo planificados los principales cabos del proyecto y se dispuso a informar al duque de Lerma de los avances. Una escuadra formada por hasta ocho navíos debería salir de Galicia rumbo a Lisboa, con la excusa de asegurar la salida de las naos que, desde este puerto, debían partir en marzo hacia las Indias y, desde allí, tratar de detener las actividades de Danzer (12). En marzo el Consejo de Estado recomendó al rey la ejecución del proyecto. Existían sin duda inconvenientes derivados de la entrada de los galeones en el Mediterráneo pero, pese a todo, consideraba factible la empresa. Diversos informes venían a coincidir en que no había constancia de ninguna fuerza de navíos en condiciones de oponerse a la Armada en la costa de Berbería, así que no existían riesgos inasumibles. Para llevar a cabo aquella empresa bastaría, a ojos del Consejo, con reunir los efectivos posibles y embarcarlos en algunas naves de la Armada, todo lo cual se podría realizar sin grandes

(11) Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Guerra Antigua (en adelante GA), 714. Consulta del Consejo de Guerra. Madrid, 14 de enero de 1609.

(12) *Ibidem*, consulta del Consejo de Guerra. Madrid, 27 de febrero de 1609.

complicaciones si se proveía el suficiente dinero con prontitud. En aquellos momentos se estimaba que la infantería de la Armada contaba con unos mil soldados y cien entretenidos, a los que se podían sumar doscientos de la escuadra de Cantabria y otros tantos de los presidios de La Coruña y Lisboa, hasta sumar en el mejor de los casos 1.700 hombres.

A finales de mayo el Consejo de Guerra ya contaba con toda la información necesaria para acabar de definir la jornada de castigo. El duque de Medina Sidonia había transmitido nuevos informes sobre la posición y fuerzas de Danzer (13), así que el Consejo recomendaba que la acción se iniciara antes de que llegara el verano —a principios de agosto, la Armada debía estar de vuelta en el cabo de San Vicente, para escoltar a los galeones de las Indias—, a fin de conseguir algún efecto de importancia contra los diferentes corsarios que parecían operar en torno al Estrecho.

En un primer momento se pensó también en reunir una armada mixta. Aunque los galeones debían tener el protagonismo, la presencia de algunas galeras de apoyo podía ser útil, sobre todo ante una posible operación de remolque. Pero esta opción, que de hecho hubiera invertido el papel que tanto galeras como navíos de alto bordo habían desempeñado en las armadas del siglo XVI, fue finalmente desechada. De este modo, Luis Fajardo debería perseguir a Danzer hasta Argel, e incluso hasta Túnez, con la sola intervención de los galeones y navíos de la Armada, opción rara vez ensayada y que podía suponer un verdadero cambio estratégico en la política naval hispánica en el Mediterráneo. Para ello se tomaron algunas prevenciones. El duque de Medina Sidonia entró en conversaciones con varios pilotos expertos que residían en Málaga para que guiaran las embarcaciones de la Armada por unas aguas desconocidas para sus prácticos ordinarios, e inició la negociación para el abastecimiento de los galeones en Andalucía (14).

Así las cosas, el 13 de mayo don Juan Fajardo abandonó el puerto de La Coruña y se reunió con su padre en Ferrol (15). Acto seguido, el almirante pasó revista a la tropa, y se dispuso para partir hacia Cádiz, adonde arribó a

(13) Se creía que contaba con un galeón y un patache que le servía de apoyo y que, a finales de abril, acechaba las costas entre Almería y Málaga. Algunos patrones habían llegado a Cádiz y Sanlúcar declarando haber sido asaltados por el corsario. Junto con Danzer también se tenía noticia de cuatro navíos turcos con base en Túnez, uno de ellos fuertemente armado, que habrían apresado de cuatro embarcaciones holandesas por las mismas fechas. Tanto unos como otros parecían refugiarse en Argel y Túnez, y se pensaba que su siguiente objetivo serían las Canarias o la Flota de Indias, en connivencia con otros pilotos ingleses y holandeses.

(14) Este fue el caso del capitán Cristóbal Sánchez, retirado en Málaga, que supeditó su participación a la obtención de algún oficio de prestigio. El duque de Medina Sidonia llegaría a proponerle para el mando de alguna escuadra, y aunque el Consejo de Guerra creyó conveniente prometerle el cargo como cebo, la negociación no tuvo efecto.

(15) AGS, GA, 714. Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 19 de mayo de 1609. Desde 1603 se habían reactivado las conversaciones para trasladar la Armada a Galicia de manera definitiva, pero el proyecto perdió fuerza con el tiempo. La estancia de los galeones en Ferrol durante la campaña de 1608 marcaría un nuevo intento por constituir este enclave como puerto de abastecimiento y reposo ordinario, pero la experiencia no se repetiría en los años posteriores. SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen: «Formación de armadas y su efecto sobre el territorio: El ejemplo de Galicia, 1580-1640», en *Cuadernos de Historia Moderna, Anejo V...*, pp. 55-76.

primeros de junio (16). Allí restaban dispuestos los últimos suministros que Medina Sidonia había logrado reunir para la nueva empresa, así que después de cargarlos, y pese a la creciente huida de marineros, la Armada dejó el puerto de Cádiz el 14 de junio, prácticamente al inicio de la temporada de navegación en el Mediterráneo y sin graves retrasos.

Gestión económica y compra de pertrechos

El modo en que la Armada del Mar Océano obtenía sus consignaciones difería del de las escuadras de galeras. Tenía su principal fuente de ingresos en el impuesto de millones. A la altura de 1609 la Corona ingresaba por este concepto dos millones de ducados al año, cifra que en todo caso no sólo se destinaba a la Armada, sino también al mantenimiento de los presidios africanos y de la Casa Real lo que, en la práctica, menguaba enormemente el impacto económico de este ingreso sobre esta fuerza naval. En febrero de 1609 la Armada todavía no había recibido un solo real del medio millón de ducados previsto para los gastos de ese año, lo que no había impedido que se diera inicio a los preparativos para financiar la campaña de persecución contra Simón Danzer (17). El 5 de enero de 1609 el Consejo de Estado ya había referido al duque de Lerma la necesidad de revitalizar el aparato logístico de la Armada, así como de adquirir nuevas piezas de artillería e invertir algún dinero en la mejora de las fortificaciones costeras, para lo cual pretendía obtener un crédito inmediato sobre los ingresos de la flota que debía llegar de Indias en septiembre de 1610 (18). La gestión para obtener este adelanto se planteaba en todo caso muy complicada, así que ante el inicio de los preparativos de la Armada en Galicia, el Consejo de Guerra sugirió la priorización en el envío de crédito a don Luis Fajardo —aunque ello representase el desvío de capitales desde otras consignaciones—, al tiempo que se realizaba una encuesta general en las costas de Sevilla, Málaga y Cartagena para conocer el estado de las reservas de suministros (19).

(16) AGS, GA, 726. «Relación de la gente de mar que se ha ausentado sin licencia de los galeones y navíos de la Armada del Mar Océano de la que se levantó este año en Galicia y Asturias y de la vieja de la dicha Armada desde que salieron a Navegar del puerto de la Coruña el día de la fecha de esta». Con carta de don Luis Fajardo de 16 de septiembre de 1609.

(17) GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española en el siglo XVII*. Barcelona, 2001 (ed. orig., Cambridge University Press, 1997), p. 75.

(18) AGS, Es, 2639, f. 2. Consulta del Consejo de Estado, 5 de enero de 1609. El quinquenio comprendido entre 1606 y 1610 fue uno de los picos más importantes en la llegada de plata desde las Indias de los siglos XVI y XVII (HAMILTON, Earl J.: *El tesoro americano y la revolución de precios en España, 1501-1650*, Barcelona, 1983 [1.ª Ed. Harvard, 1934], p. 47), hecho que no tuvo una traducción en el mayor desahogo de las finanzas del Rey debido a la deuda consolidada, y no tanto a causa del supuesto deterioro político del gobierno (*Idem: Guerra y precios en España, 1651-1800*, Madrid, 1988 [1.ª Ed. Harvard, 1947], p. 37).

(19) AGS, GA, 714. Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 14 de enero de 1609. El tipo de encuesta, así como el rol desempeñado por el Consejo de Guerra en la delimitación económica y logística de las jornadas mediterráneas, fue estudiado en su día por QUATREFAGES, René: «La *proceeduría* des armadas. De l'expédition de Tunis (1535) à celle d'Alger (1541)», en *Melanges de la Casa de Velázquez*, núm. 14 (1978), pp. 215-247.

Las líneas básicas de financiación del proyecto fueron establecidas ya en el mes de enero. El Consejo de Guerra estableció el presupuesto inicial para las labores de aprovisionamiento en cincuenta y seis mil ducados, que debían obtenerse a cuenta de la consignación ordinaria de la Armada. Este capital habría tenido que fluir rápidamente hacia el Norte peninsular pero, a mediados de febrero, el proveedor general de la Armada en Galicia todavía se quejaba de la tardanza en la llegada de este dinero, hecho que comprometía seriamente la compra de pertrechos y vituallas (20). El precio del bizcocho iba en aumento y la dilación en su compra podía ser un inconveniente si la tardanza obligaba finalmente a almacenarlo recién fabricado, debido a que en aquellas condiciones su conservación se resentía. Por este motivo, a finales de febrero el Consejo de Guerra reclamó más atención sobre estos preparativos y apremió el envío urgente de dinero (21), propuesta que fue secundada por el duque de Lerma en la sesión del Consejo de Estado del 7 de marzo que sancionó de nuevo la necesidad de dotar de nuevo crédito a la estructura de la Armada (22).

Para comenzar se debía enviar de inmediato al contador de Guipúzcoa Sebastián de Oleada un crédito de 10.000 ducados para que, con él, pusiese a punto los galeones recién construidos que allí fondeaban. Estas naves debían aportar, en el momento de su reunión con el resto de la Armada, todos los bastimentos necesarios para su sostenimiento, pero de nuevo la falta de dinero contante retrasó los preparativos. De los cincuenta y seis mil ducados librados para los gastos de la empresa sólo habían llegado 38.000, y pese a que esta merma había sido suplida en parte con la obtención de un crédito de catorce mil ducados en Lisboa, se estaba teniendo gran dificultad en la cobranza de otros veinticuatro mil consignados sobre el partido de León. Hacían falta al menos otros treinta mil ducados en moneda o crédito que se pudieran poner en cobro inmediato, o la Armada no podría salir de puerto.

Con todo y esta falta de dinero, se decidió dar orden a Luis Fajardo para que, una vez llegaran los galeones de Vizcaya, partiera de La Coruña rumbo a Cádiz, desde donde estaba previsto que se iniciara la jornada de castigo. De esta forma se quería que Fajardo agilizara todo lo posible las gestiones para disponer de las embarcaciones y los suministros que necesitaba, sobre todo después de que el proveedor general avisara de que la Armada tenía proveídos bastimentos suficientes al menos para un mes, y se entendiera que en Andalucía se podría proceder sin tantos problemas a la finalización de las labores de suministro. Esta decisión se apoyaba además en las cartas del duque de Medina Sidonia, quien había avisado que tenía prevenidos toda una suerte de pertrechos en Andalucía. Para

(20) Sobre las finanzas militares gallegas y el papel de los proveedores de la Armada en este territorio y período, véase el estudio de SAAVEDRA VÁZQUEZ, Carmen: «El coste de la guerra: características y articulación de las finanzas militares gallegas en la primera mitad del siglo XVII» en *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 22 (2004), pp. 343-368.

(21) *Ibidem*. Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 27 de enero de 1609.

(22) *Ibidem*. Resolución del Consejo de Estado, 7 de marzo de 1609.

apoyar esta última noticia el Consejo decidió desviar hacia Andalucía los nuevos dieciséis mil ducados que había reunido (23), dinero con el que, a principios de mayo, el almirante Fajardo pudo anunciar que tenía por fin los suministros suficientes para sostener a 3.000 personas durante los tres meses que, como mucho, podía durar toda la operación(24). Por su parte, el Consejo de Estado manejaba cálculos mucho mayores, destinados a mantener una fuerza de 15.000 hombres y una docena de embarcaciones durante un plazo de seis meses. Esta prevención, que sobrepasaba con mucho los plazos y recursos que debían invertirse en la jornada de castigo contra Simón Danzer, tenía que ver con la posible participación de la Armada en la expulsión enciernes de los moriscos. Si todo transcurría como se esperaba, a su vuelta de Argel los galeones de Fajardo se encargarían de embarcar a los moriscos expulsos y, para ello, serían necesarios no menos de 600.000 reales castellanos, con los que comprar tanto alimentos como aderezos y pertrechos militares (25).

Tabla 1
Relación de los bastimentos y pertrechos de la Armada en abril de 1609 (AGS, GA, 726)

Producto		Reales
Bizcocho	<i>Vizcocho quatro mill y quinientos quintales a preçio de treinta y cinco reales el quintal</i>	157.500
Harina	<i>Arina para pan fresco y rregalo de los enfermos, trescientas fanegas a preçio de veyntiquatro reales cada una</i>	9.600
Vino	<i>Vino veyntemill y seiscientas y veinte arrovas que hazen setecientas y cincuenta pipas a precio de veynte y dos ducados cada una</i>	181.500
Tocino	<i>Tocino quatrocientos quintales, que a precio de ochenta reales al quintal</i>	32.000
Atún	<i>Atun quatroçientos y cincuenta barriles quintaleños a treinta y seys reales cada uno</i>	24.200
Queso	<i>Queso doscientos y setenta y cinco quintales a ocho ducados el quintal</i>	24.200
Aceite	<i>Aceite setecientas arrovas, las seyscientos dellas para las rrraciones ordinarias y las ciento restantes para lantias y otros servicios a treçe reales cada una</i>	9.100
Habas y garbanzos	<i>Avas y garbanzo por mitad de quatrocientos y cinco fanegas a 25 reales, una con otra</i>	10.125
Arroz	<i>Arroz para dos días a la semana, noventa y seys quintales a cinquenta reales el quintal</i>	4.800

(23) *Ibidem*, Es, 219. «Lo que se ofrece a don Luis Fajardo para la ocasión presente», marzo de 1609.

(24) *Ibidem*, GA, 714. Consulta del Consejo de Guerra Madrid, 19 de mayo de 1609.

(25) *Ibidem*. Es, 213. «Relación de los bastimentos, dietas y pertrechos que parece serán menester para la provisión y servicio de mill y quinientas personas en 6 meses que se presupone an de comer dellos, y las toneladas que para su embarcación serán necesarias, y lo que lo uno y lo otro costara conforme a los precios que de presente corren en el Andalucía», Sanlúcar de Barrameda, 14 de abril de 1609.

Producto		Reales
Vinagre	<i>Vinagre dos mill arrovas, las mill y setecientas para las raciones ordinarias y las trescientas restantes para yncendios y artillería, que hazen setenta y dos pipas, a catorze ducados cada una</i>	11.088
Agua	<i>Agua para dos meses seran menester trescientas pipas, que costaran los cascós dellas con seys arcos de fierro a cincuenta reales</i>	15.000
Ajos	<i>Ajos seyscientas ristras a real y medio</i>	900
Medicinas	<i>Para medicinas a los enfermos y heridos seran menester mill y quinientos ducados</i>	16.500
Dietas	<i>Para açúcar, pasas y almendras y otras dietas para los dichos enfermos, setecientos y cincuenta ducados</i>	8.250
Gallinas	<i>Para mill gallinas, cinco mill reales, a cinco reales cada una</i>	5.000
Carneros	<i>Carneros ciento y cincuenta, a dos ducados y medio cada uno</i>	4.125
Carbón	<i>Carvón en lugar de leña, seys mill a dos reales cada una</i>	12.000
Sal	<i>Sal diez y ocho cayzes, de a 20 reales el cayz.</i>	360
Barriles	<i>Barriles para agua, mill que costarán a cinco reales cada uno</i>	5.000
Velas de sebo	<i>Belas de sevo treinta quintales, a ocho ducados el quintal</i>	2.640
Costales	<i>Costales de lienzo para embarcar y desembarcar el bizcocho, mill, que costaran a quatro reales 1/2 cada uno</i>	4.500
Ollas de cobre, calderas, zalonas	<i>Diez y seys ollas, diez y seys calderas y veyntiquatro zalonas, todo de cobre, para guisar de comer la gente, y para otros servicios, que pesaran seiscientas libras a quatro reales la libra</i>	2.400
Medidas de cobre	<i>Medidas de cobre para las raciones de vino y vinagre, ocho ternos que costaran a treinta reales cada uno</i>	240
Medidas de palo	<i>Medidas de palo para agua, ava y garbanzo, diez y seys ternos a cinco reales cada uno</i>	80
Pesos de balanza	<i>Pesos de valanza de cobre para dar razones diez, que con un juego de pesas de hierro cada uno costarán a seys ducados</i>	600
Linterna	<i>Lanternas de oja de lata, ciento, que costaran quinientos reales</i>	500
Platos, escudillas y botijas de barro	<i>Platos y escudillas, jarros y botijas de barro para las razones ordinarias, serán menester mill y quinientos reales</i>	1.500
Derechos del vino, vinagre y aceite	<i>Para pagar el derecho de millones del vino, vinagre y azeite son menester treçe mill reales</i>	13.000
Gastos menudos	<i>Para gastos menudos, salarios a carretos, fletes, demoras de varcos, jornales y otras menudencias, serán menester dos mill y quinientos reales</i>	27.500
Toneladas para la embarcación de todos los bastimentos	<i>Para la embarcación de los dichos bastimentos, dietas y demás pertrechos en navíos mayores, serán menester mill y quatroçientos toneladas a razón de siete reales de sueldo al mes cada una</i>	9.800
		594.068

Es difícil concretar la medida en que estas previsiones se vieron materializadas en adquisiciones concretas de suministros antes del inicio de la jornada pero, según los oficiales del sueldo de la Armada, en el momento de su partida, la fuerza capitaneada por don Luis Fajardo cargaba pertrechos suficientes para mantener a sus tripulaciones, al menos, hasta finales de agosto. En tierra los proveedores de la Armada continuaron los trabajos para reunir nuevos

suministros antes del retorno de la escuadra, pero los problemas financieros se reprodujeron. A principios de julio el Consejo de Guerra proveyó una nueva letra de cambio por valor de 35.000 ducados para sufragar los nuevos gastos, pero de ella no se pudieron poner en cobro más de 20.000 —y sólo gracias al compromiso de la ciudad de Cádiz de hacerse cargo de ellos en concepto de adelanto sobre el impuesto de millones— (26). La forma de pago, mayoritariamente en moneda de vellón, generaría a su vez dificultades en las compraventas (27). En todo caso, y gracias a estas inversiones, se pudieron acumular hasta 1.200 quintales de bizcocho, 220 pipas de vino y algo de aceite en los almacenes de la Armada en Cádiz (28). Con estas cantidades parecía garantizarse el socorro de la armada de Fajardo a su vuelta de Berbería, aunque el inicio de la expulsión de los moriscos no haría sino complicar su provisión, como se verá más adelante.

Por lo que se refiere a la tripulación, una de las principales preocupaciones surgidas a raíz de la derrota de 1607 había sido precisamente el problema de las dotaciones de la armada. En aquel enfrentamiento no sólo se habían perdido un buen número de galeones, sino que se habían dejado la vida alrededor de un millar de soldados y marineros. Estas bajas habían reducido la tripulación superviviente a unos niveles muy poco aconsejables para su buen funcionamiento, problema que todavía persistía a comienzos de 1609. Con la empresa contra Simón Danzer en puertitas, la cuestión de la falta de hombres había vuelto a ponerse sobre la mesa, y se había resuelto que, para dotar a la nueva escuadra de renovados efectivos, sería necesaria la leva de al menos varios centenares de marineros. Las gestiones, emprendidas en Galicia, Asturias y Guipúzcoa, debieron de surtir efecto, ya que a comienzos de año hasta 200 nuevos marineros habían sentado plaza en la Armada y se esperaba la llegada inmediata de otros 150. Con estas incorporaciones, y según la previsión de gastos establecida por su proveedor general, Martín de Aróztegui, el conjunto del personal al servicio de la Armada y sus presidios alcanzaría 2.800 hombres, de los cuales el almirante Fajardo tendría asentados en su escuadra cerca de 1.500. Esta cifra fue en todo caso en franco descenso debido sobre todo a las deserciones. Antes de partir de Cádiz, la Armada de Fajardo había

(26) Los 15.000 restantes estaban fijados sobre la deuda de un particular, don Gonzalo Vaz Coutiño, que al parecer puso pegos en el pago.

(27) Desde la creación en 1594 de la llamada Junta de Madrid, la Monarquía había barajado la posibilidad de alterar la ley, peso y valor de las monedas de plata y vellón, como forma de obtener mayor liquidez y camuflar parte de la deuda pública. Dos años después —en 1596—, se pactó con Juan Castelló la primera emisión de moneda de vellón sin liga de plata en la ceca de Segovia, que pondría en circulación 100.000 ducados anuales. En 1602, enfrentado al aumento de los gastos de la Corona y las dificultades en el cobro de los impuestos, Felipe III sancionó de nuevo el expediente de labrar el vellón sin aleación de plata. Pero en 1603, ante la coexistencia del nuevo con el viejo —que todavía mantenía en gran medida su ligazón de plata—, se ordenó que el vellón viejo pasara a valer el doble de su nominal, sobrevaloración exagerada que alteró onerosamente las relaciones de mercado. GARCÍA GUERRA, Elena María: *Las acuñaciones de moneda de vellón durante el reinado de Felipe III*. Madrid, 2000, pp. 13-30.

(28) AGS, GA, 726. Martín de Aróztegui a Felipe III, 19 de julio de 1609.

perdido 41 marineros, proceso que seguiría en progresión aritmética después de su retorno a Cartagena (29). Descontadas las tripulaciones que participarían en la empresa de Túnez, la escuadra que al mando de Antonio de Oquendo quedó en Andalucía aquel verano se compondría de un máximo de 1.300 hombres, a la que habría que descontar necesariamente las plazas de los presidios dependientes (30).

Abarcar una mayor concreción a partir de este punto resulta complicado. La Armada se componía de 19 embarcaciones en junio 1609 (31), pero en la práctica no existía una división clara de las agrupaciones, dado que desde el desastre de 1607 la escuadra de Lisboa y la del Cantábrico se habían fusionado, ante la falta de efectivos para mantener operativas ambas. Luis Fajardo no utilizó por tanto sólo las unidades de la escuadra de Lisboa, y tampoco se puede decir que Oquendo gobernara únicamente el resto de la escuadra cantábrica. La Corona, para remediar esta precaria situación y aprovechar los recursos que habían quedado libres en Flandes, estaba además procediendo a trasladar los efectivos navales del Almirantazgo de los Países Bajos españoles a la Península, pero por el momento la confusión era todavía patente (32). Por este motivo no se puede determinar cuántos de los 250 soldados de las tres compañías de la escuadra del Cantábrico servían con Fajardo o habían quedado en Andalucía, y lo mismo pasa con los 1.500 soldados del tercio de la Armada al mando del maestre de campo Jerónimo Agustín —que se embarcó con Fajardo pero que tenía sus tropas repartidas hasta el presidio de La Coruña—, o la división interna de los 750 marineros y artilleros con que contaba en total la Armada en ese año, y sin contar los entretenidos. Pese a todo, se puede establecer que la Armada contaba con una plantilla ordinaria de entre 450 y 500 hombres en servicio permanente, que se encargaba, del mantenimiento de las embarcaciones y los presidios durante las invernadas (33). Del mismo modo se puede establecer que en septiembre de 1609 la Armada contaba con una infantería formada al menos por 400 hombres (34).

(29) AGS, GA, 726. «Relación de la gente de mar que se ha ausentado sin licencia de los galeones y navíos de la Armada del Mar Océano de la que se levantó este año en Galicia y Asturias y de la vieja de la dicha Armada desde que salieron a Navegar del puerto de la Coruña el día de la fecha de esta». Con carta de don Luis Fajardo de 16 de septiembre de 1609.

(30) Estas cifras deben tomarse con toda la cautela que merece el estar extraídas de una previsión de gastos que bien se pudo redondear o incluso aumentar deliberadamente.

(31) Fajardo tomó doce para su campaña africana, Oquendo se quedó con seis en Andalucía, y se sabe que el proveedor Felipe de Porres tenía en Cartagena un bergantín de la Armada al que no le dio tiempo a enlazar con Fajardo en Orán

(32) AGS, Es, 214. Fajardo a Felipe III, Alicante 4 de noviembre de 1609. Oquendo ya contaba desde primeros de septiembre con un galeón de 400 toneladas procedente de Dunquerque con las mismas dimensiones de la Almiranta de Fajardo. *Ibidem*, GA, 726. El almirante Diego de Santurce a Medina Sidonia. Cádiz, 4 de septiembre de 1609.

(33) *Ibidem*. «Relación del dinero que se presupone será menester para proveer a la gente de guerra y mar que al presente nabega en la Armada», con carta de Martín de Aróztegui a Felipe III, 19 de julio de 1609. Ver *Apéndice Documental*, II.

(34) *Ibidem*. Fajardo a Felipe III. Alicante, 21 de septiembre de 1609.

La jornada de Túnez

La armada que en junio de 1609 partió de Cádiz rumbo a Argel se componía de 12 navíos de diferente tamaño. Ya que la empresa no se consideraba excesivamente arriesgada, se optó por no aventurar toda la Armada, dejando a Antonio de Oquendo a cargo de la defensa de Portugal y el estrecho de Gibraltar con las unidades restantes. La escuadra de Fajardo se formó, así, de cuatro grandes galeones —el *San Francisco*, el *Santa María Magdalena*, el *San Agustín* y el *Nuestra Señora de los Remedios*—, tres galeones de tamaño medio —el *San Fulgencio* y el *San Luis* y el *Rosario*— y toda una serie de embarcaciones de diferente tipología: dos navíos, el *Santa Margarita* y el *Nuestra Señora de Regla*, una fragata, la *Santa Ana*, un carabela (*Nuestra Señora del Buen Viaje*) y una canoa sin nombre conocido.

El galeón *San Francisco*, designado capitana real, era del asiento de Juan Núñez de Correa, mientras que el *Santa María Magdalena*, que hacía las veces de almiranta real, y el *San Agustín*, ambos parte de la escuadra del Cantábrico, eran de la fábrica de Manuel Gómez de Acosta, asentista y armador habitual de la Corona, cuyos contratos públicos se prolongarían todavía durante los primeros años del reinado de Felipe IV. Su padre había incentivado la construcción privada antes y después de las nuevas ordenanzas de 1607, mediante un modelo de contrato por el que la Corona se comprometía a otorgar una ayuda económica fija por tonelada, así como licencias para la obtención de la materia prima, a cambio de que construyesen nuevas naves y se las dotase de lo necesario (35). De esta forma se ahorraba parte de los excesivos costes que implicaba la construcción directa y la Corona mantenía la supervisión del proceso, lo que redundaba en una mayor calidad en el diseño y acabado de las naves. Así por lo menos lo atestiguaba Fajardo, que tenía a estos tres galeones por los mejores de la Armada. Ignoramos los años de contratación, pero sabemos que a la altura de 1609 la Corona todavía estaba pagando las cuentas de la construcción de estos galeones, ya que Fajardo había pedido al rey que liquidara los alcances a los armadores con el fin de obtener la propiedad de las embarcaciones. En cualquier caso, el asiento no era la única modalidad bajo la que servían las embarcaciones de la escuadra. Existían también embarcaciones bajo administración directa, ya fuera mediante construcción, ya mediante embargo. Este era el caso del galeón *Nuestra Señora de Regla*, apodado también *El Francés*. No tenemos constancia del momento en que el duque de Medina Sidonia embargó esta nave, pero sí que en 1606 había aparecido en Lisboa un comerciante francés reclamando su propiedad con una cédula de Felipe III para su restitución —justo antes del inicio de la jornada que llevó a la derrota al almirante holandés Hautin en la desembocadura del Tajo—. En aquella ocasión Fajardo se negó a devolver la nave, pero se comprometió a

(35) PHILLIPS, Carla R.: *Seis Galeones para el Rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, 1991 (1.ª Edición en The Johns Hopkins University Press, 1986), pp. 41-149.

restituirla una vez acabara la campaña. Por el contrario, a su vuelta el comerciante francés había desaparecido, por lo que se pensó en algún intento de estafa. Esta embarcación, según Fajardo, era la única nave ligera con que contaba la Armada, y podemos encontrarla en la documentación bajo la denominación tanto de navío como de patache. La presencia de una embarcación embargada en esta armada da muestra de la falta de homogeneidad y de la compleja modalidad de composición de las escuadras permanentes de la Corona, aunque no era *El Francés* el único buque embargado. La carabela *Nuestra Señora del Buen Viaje* había sido embargada ese mismo año en el Guadalquivir, realizándose una considerable inversión en artillería para dotarla de las prestaciones necesarias para su uso militar (36).

El primer destino de la Armada de 1609 tras salir de Cádiz fue Málaga, donde permaneció al menos entre el 19 y 24 de junio, tiempo en el que se registraron nuevas huidas de marinería. La Armada hizo esta escala para embarcar a los patrones que Medina Sidonia había concertado para guiar a los galeones por el Mediterráneo, y aunque no se puede determinar con toda fiabilidad, seguramente durante esta parada técnica Fajardo recibiría las primeras instrucciones para alterar su travesía de vuelta de África y fondear su escuadra en Cartagena, con el fin de que participara en la expulsión de los moriscos (37). Fajardo no tenía todavía idea de la nueva misión que se le iba a encargar, así que, tras terminar de aprovisionarse y sin tener en cuenta la posibilidad de ulteriores acciones, siguió camino de Mazalquivir, adonde arribó sin novedad el 28 de junio. Por recomendación del gobernador de Orán, se detuvo allí unos días para reconocer la costa inmediata al presidio, donde se tenía noticia que se escondían algunas embarcaciones piratas. De este modo, don Juan Farjardo capturaría a un capitán inglés que comerciaba con los habitantes de la desembocadura del río Risgol —Luis Fajardo decidiría tomar al inglés en custodia y valerse de él como práctico mientras el gobernador de Orán instruía su causa, temeroso de la fiabilidad de los nuevos patrones tomados en Málaga— y, poco después, apresaría una embarcación cerca de Tremecén que se valoró en varios miles de reales.

La armada dejó el puerto de Orán el 12 de julio rumbo a Argel, donde pretendía incendiar las naves piratas que fondeaban en su puerto. El día 14, por la tarde, la escuadra avistó Argel y, esperando a que la noche cubriera sus actividades, Fajardo lanzó cuatro pataches con algunas chalupas para entrar y sondear la bahía. Durante esta incursión, la avanzadilla reconoció hasta cuatro galeras y ocho navíos de alto bordo, entre ellos la capitana de Danzer, pero las medidas defensivas del puerto desaconsejaron un intento de sabotaje. La armada tampoco podría entrar en el puerto, ya que el viento que corría haría imposible que luego pudieran volver a salir sin el remolque de las galeras que no tenían. Ante la imposibilidad de asestar el golpe en Argel y volver a Cádiz,

(36) AGS, GA, 727. Luis Fajardo a Felipe III, Cartagena, 13 de diciembre de 1609.

(37) *Ibidem*. GA, 726. Diego Vivero a Antonio Aróztegui, Mallorca, 15 de agosto de 1609.

Fajardo decidió obviar las recomendaciones del Consejo de Guerra y seguir camino del segundo objetivo que se había marcado, la bahía de Túnez.

En tránsito entre Argel y Túnez, la armada todavía interceptaría dos nuevas embarcaciones, en esta caso comerciales, que fueron apresadas con el único motivo de mantener en secreto su posición. También durante este periplo, y ya a la vista de Cerdeña, se les uniría en conserva un galeón de guerra francés. Al mando de Philippe Prenost, señor de Bauliens, y capitana en origen de tres galeones ahora perdidos, esta nave se ofreció a acompañar a la armada y participar en el posible ataque sobre Túnez. Fajardo debía observar la paz suscrita con Francia y fomentar su mantenimiento, así que aceptó la propuesta, alcanzando juntos las cercanías de Bizerta el día 29. La armada se adentró entonces en el mar para no ser avistada y, doblando el cabo de Porto-Farina durante la noche, se puso a vista de La Goleta y la boca de la bahía de Túnez en el amanecer del día 30 (38). La aproximación fue silenciosa y tranquila, al abrigo de la noche y dirigida por el capitán inglés apresado en Orán. La armada entró en la bahía de Túnez a la una del mediodía, avistando rápidamente una jugosa presa. La rada estaba ocupada por 20 navíos de alto bordo y una galeota de 23 bancos, aparte de un par de pataches comerciales. La fortaleza de La Goleta había sido cogida desprevenida, y aunque pronto lanzó un cañonazo de alarma, para entonces la armada ya estaba sobre la ensenada, de manera que pudo asestar un rápido y demoledor golpe.

Fajardo dividió la armada en tres escuadras. La primera, compuesta de cinco pataches, fue lanzada contra las embarcaciones ancladas, tras echar al agua 10 chalupas fuertemente armadas y ocupadas por las mejores unidades de la infantería de guerra de la armada. Estas chalupas tenían como misión proteger y cubrir con fuego a la escuadra, y al mando de todo el contingente se situó don Juan Fajardo. La fuerza logró penetrar entre los sitiados pese al potente fuego de artillería que le llovía desde La Goleta, y comenzó a prender fuego a las embarcaciones enemigas. Esta primera escuadra de choque fue cubierta por la segunda, compuesta por los galeones medianos que le seguían los pasos, mientras que los cuatro galeones mayores, ante la imposibilidad de entrar en la bahía sin embarrancar, se emplearon en responder el fuego que llegaba desde la antigua fortificación española, la cual distaba de encontrarse tan mermada como pretendían los informes. Desde hacía días se esperaba en Túnez el ataque de las galeras de Nápoles y Sicilia y, tan sólo unas jornadas antes, las galeras de Malta habían intentado el mismo efecto, por lo que el fuerte se había reforzado con 400 tiradores turcos, mientras en la playa se hacía lo propio mediante la instalación de nuevas baterías.

Pero el intenso fuego con que fue recibida la armada no alcanzaría sus objetivos. Mientras los artilleros de La Goleta se empleaban en alcanzar y hundir las chalupas —que llevaban el peso del combate, pero eran objetivos demasiado pequeños y móviles para ser acertados—, infligían por el contrario

(38) *Ibidem*, «Discurso de la Jornada que la real Armada del Mar Océano, de que es Capitán General don Luis Fajardo, ha hecho este año de 1609».

daños mínimos a los grandes galeones que, cercanos al fuerte, consiguieron bombardearlo sin grandes aprietos. Unas horas después, y siempre según la versión oficial dada por Fajardo, la armada había conseguido incendiar la totalidad de las embarcaciones fondeadas. De las dos comerciales, sólo una de ellas, de procedencia catalana, logró esquivar el golpe. La armada sufrió algunos desperfectos, pero no perdió ninguna nave y únicamente causaron baja veinte soldados y marineros.

Sólo después del combate fue comprobada la finalidad que se pretendía dar a aquellas embarcaciones ahora incendiadas. Once de ellas se preparaban para salir a correr las costas españolas, mientras que otras nueve hacían lo propio para dirigirse a Levante. La mayoría de ellas estaban armadas por el rey de Túnez, aunque también se hallaba fondeada una nave pirata de origen inglés. Tras la batalla, tanto el alcaide de La Goleta como el rey de Túnez mandaron rápidamente emisarios a la armada, y excusaron la concentración de aquellas naves como medida para repeler las constantes agresiones piráticas francesas sobre su costa, al tiempo que ofrecían aguada a Fajardo (39). El almirante no tuvo por el contrario ninguna intención de quedarse en aquel lugar ni de aceptar la oferta del rey de Túnez, pero el mal tiempo le obligaría a permanecer tres días más bajo la sombra amenazante de La Goleta (40). Finalmente, la armada partió de la bahía de Túnez el 4 de agosto, dejando atrás las naves mercantes apresadas, al no ser aptas para el servicio y como precaución ante posibles complicaciones diplomáticas con las naciones afectadas, expediente que a partir de ese momento se seguiría en todos los encuentros tenidos por la armada en su vuelta a la Península (41)

Tras varios días de travesía, la escuadra entró en el puerto de Mallorca el 15 de agosto (42), y allí permaneció sin comunicar su posición más que al Consejo de Estado, tal y como se había ordenado, y sólo para dar noticia del

(39) AGS, GA, 726. «Copia de la respuesta del Alcalde de La Goleta a don Luis Fajardo, capitán general de la Armada del Mar Océano. Ase de advertir que aunque la carta hablava con el alcaide de La Goleta la recibió Caraçu Manday, que es el que firma la respuesta, y gobierna el reyno de Túnez». Con Carta de Luis Fajardo para Felipe III, 4 de agosto de 1609.

(40) Entretanto se tomaría un navío mercante de Bizerta, del que se obtuvo seiscientos cuarenta cequíes en concepto de rescate de tripulación. *Ibidem*. Diego Vivero a Antonio Aróztégui, Mallorca, 15 de agosto de 1609. Esta embarcación portaba cuatrocientas fanegas de trigo estimadas en unos seiscientos ducados, y fue cedida a Prenost como agradecimiento a su participación en la jornada, el cual partió acto seguido de vuelta a Francia. Todavía se capturaría una segunda nave, cargada esta vez de papel, que fue avisada por la torre de la punta de Cartago cuando se aproximaba a la bahía, dando tiempo a la tripulación para huir, por lo que sólo hubo de ser abordada sin lucha alguna.

(41) Doblado de nuevo cabo de Porto-Farina y adentrados en el mar, se encontraron con seis galeras de Marsella —al mando al parecer del príncipe de Guisa—, en jornada también de castigo, que avisados del suceso de Túnez decidieron dirigirse sobre Bizerta. El resumen de la batalla de la bahía de Túnez está contenido en la carta de Luis Fajardo para Felipe III, 4 de agosto de 1609. El cronista Gaspar de Escolano debió de contar con el mismo resumen, ya que relata los hechos de forma parecida en su *Década primera de la historia de Valencia*, Valencia, 1972 (1.^a Ed. Valencia, 1610), Libro X, cap. XXXXVII, cols. 1848-1851.

(42) AGS, ES, 214. Joan de Vilaragut a Felipe III, Mallorca, 15 de agosto de 1609

buen suceso en Túnez (43). Por este motivo, todavía el día 19 de junio el proveedor de Cartagena, Felipe de Porres, avisaba preocupado a Felipe III de la falta de noticias de la armada, de la que no se sabía nada desde su partida ni allí ni en Orán, pese a que cada día hacía salir un bergantín desde Cartagena a recabar información entre las naves comerciales que transitaban frente a la costa. Fajardo aprovechó la parada mallorquina para comprar algunos suministros de los que había escasez, y hacer aguada y leña. Las embarcaciones habían recibido en Cádiz pertrechos tan sólo para tres de los seis meses inicialmente previstos y presupuestados, y ni esto habían sido suficiente para suplir la necesidad de las tripulaciones. Desde el 15 de julio se había reducido un tercio de la ración de bizcocho, vino y despensa, para que las vituallas durasen hasta el 15 de septiembre, pero todo el queso, y parte del bizcocho y el bacalao, se habían echado a perder por las altas temperaturas que se habían registrado durante el viaje. Seguramente por esta escasez, Fajardo había decidido parar en Mallorca sin esperar a llegar a Cartagena, donde había recibido órdenes de atracar directamente a su vuelta y ponerse en comunicación inmediata (44).

Por fin el 23 de agosto la armada llegó a su destino final, Cartagena, sin casi suministros y con una tripulación hambrienta. Ese mismo día el almirante contabilizó hasta 19 nuevos huidos (45), y mandó una carta a Felipe III a fin de conocer el puerto designado para la invernada de la armada. Su preferencia principal era Gibraltar (46), pero las primeras conversaciones con el proveedor Felipe de Porres pronto le debieron de hacer entender lo lejana que todavía quedaba la invernada. El proveedor tenía orden de entregarle el bizcocho que se había terminado de hacer en la ciudad, pero también le había llevado todo el correo acumulado en su ausencia (47). Entre aquellas cartas se hallaba una fechada el 4 de agosto en Segovia, donde se le mandaba aguardar órdenes en Cartagena para proceder a la expulsión de los moriscos valencianos (48). No se puede decir que la Corona hubiera planificado adecuadamente esta participación, ya que las prisas y la falta de dinero que esta empresa acusó desde un principio hicieron que esta fuerza no saliera de Cádiz precisamente en las mejores condiciones, lo que en definitiva desgastó sus fuerzas y capacidad en una operación secundaria. Estos síntomas de agotamiento comenzarían a

(43) *Ibidem*, «Relación que hace Pedro Martínez de Liñón, Alguacil de la Real Armada del Mar Océano del cargo de don Luis Fajardo, que llegó al Grao desta ciudad oy viernes veintuno de agosto de 1609 a las ocho de la mañana». Fajardo comisionó al capitán Esquivel en un bergantín para que siguiera camino de la Corte y entregara los despachos de la Armada nada más llegar a Mallorca.

(44) *Ibidem*, GA, 726. Diego Vivero a Antonio Aróztegui, Mallorca, 15 de agosto de 1609.

(45) *Ibidem*, «Relación de la gente de mar que se ha ausentado sin licencia de los galeones y navíos de la Armada del Mar Océano de la que se levantó este año en Galicia y Asturias y de la vieja de la dicha Armada desde que salieron a Navegar del puerto de la Coruña el día de la fecha de esta», con carta de don Luis Fajardo de 16 de septiembre de 1609.

(46) *Ibidem*, Luis Fajardo a Felipe III, Cartagena, 23 de agosto de 1609.

(47) *Ibidem*, Felipe de Porres a Antonio Aróztegui, Cartagena, 23 de agosto de 1609.

(48) *Ibidem*, Es, 2638b, f. 119-124. Felipe III a Luis Fajardo, Segovia, 4 de agosto de 1609.

evidenciarse en Mallorca y más tarde en Cartagena, donde poco a poco se acentuarían los problemas económicos y de suministro de la escuadra. Alejado de sus proveedores andaluces y con sus reservas agotadas después del largo viaje hasta la bahía de Túnez, el almirante se halló ante un grave problema de suministro. Alertado sobre esta circunstancia, el veedor general de la Armada tendría todavía tiempo de enviar a Cartagena hasta 5.000 ducados embarcados en las Galeras de Portugal, e inmediatamente después una letra por valor de 1.800 ducados (49), que en ningún caso pudieron paliar los graves problemas de abastecimiento de la armada. A finales de agosto, y ante las preocupantes noticias que llegaba desde Cartagena, el consejo de Hacienda debatió la posibilidad de asistir a Fajardo con entre 16.000 y 20.000 ducados (50). Finalmente se optaría por reducir la cantidad hasta los 12.000 ducados (51), pero el expediente no sería ejecutado antes de que la armada se viera obligada a iniciar las labores de traslado de los moriscos valencianos en precarias condiciones financieras (52).

En cualquier caso, el Consejo de Guerra se felicitó por el resultado de la jornada: se había proyectado la idea de que los corsarios que actuaban contra los intereses de la Corona no estaban seguros por muy lejos que se escondieran, y que Felipe III estaba en condición de presentarles batalla en cualquier momento (53). En los meses posteriores la escuadra de la Armada que participaría en la expulsión de los moriscos atravesaría numerosos problemas económicos y de abastecimiento, ligados a la debilidad de la red de intermediarios financieros y agentes con que sus proveedores contaban en la región alicantina y cartagenera, donde desarrollaría esencialmente su acción. Esta dificultad acabaría por acentuar el problema de las deserciones y obligaría al envío, desde Andalucía, de diferentes expediciones de abastecimiento. Pero en definitiva la introducción de la escuadra de galeones del almirante Fajardo en las aguas del Mediterráneo arrojó un resultado más que positivo para las aspiraciones políticas de Felipe III y el duque de Lerma. Aunque la ausencia de apoyo por parte de las galeras limitó su capacidad operativa a la hora de remontar las corrientes

(49) *Ibidem*, Fajardo a Antonio Aróztegui. Cartagena, 10 de septiembre de 1609.

(50) *Ibidem*, CJH, 491-20, f. 6. Antonio Aróztegui a Felipe III. Madrid, 28 de agosto de 1609.

(51) Negociados en moneda de plata, debían salir de la consignación del impuesto de millones de la ciudad de Toledo. El pago se dividiría en 6.000 ducados en reales y los otros 6.000 en una letra pagadera en Cartagena. *Ibid.*, f. 5. Juan Ibáñez a Felipe III, Madrid, 31 de agosto de 1609.

(52) De acuerdo con las estimaciones de sus oficiales, el entramado bajo el que se amparaba la Armada del Mar Océano necesitaba de al menos 23.000 escudos para proceder a una paga general, y 16 mensuales para el pago de los gastos ordinarios. En este contexto se puede entender que las cantidades remitidas a Cartagena a principios de septiembre fueran del todo insuficientes para acudir a su reparación y socorro. *Ibidem*. «Relación del dinero que se presupone será menester para proveer a la gente de guerra y mar que al presente nabega en la Armada y escuadra hasta fin de noviembre, que parece estarán retirados a su ymbernadero y toda la gente de guerra alojada, y ansí mismo lo que ymportará una paga de buelta de viaje a todos en general, y con lo que después se podrá entretener la gente de guerra y mar que quedare en la Armada cada mes». Con Carta de Martín de Aróztegui a Felipe III, 19 de julio de 1609.

(53) *Ibidem*, GA, 714. Consulta del Consejo de Guerra. Madrid, 31 de agosto de 1609.

y vientos mediterráneos —sobre todo una vez dentro de los puertos, como se demostraría en numerosas ocasiones durante el proceso de embarque de los moriscos—, y es evidente que existió un problema logístico grave a la hora de prolongar su estancia más allá de la incursión inicialmente planteada, la Corona pudo comprobar la participación de escuadras de galeones en la lucha contra el corso berberisco no sólo era posible, sino también que su utilización se podía saldar con notable éxito. En cualquier caso, debe señalarse que durante el reinado de Felipe III este tipo de acciones serían concretas y no tendrían continuidad (54). Pese a las enormes posibilidades que abría, el galeón no llegaría nunca a desplazar a la galera como unidad básica de combate en este espacio y período (55). Sea como fuere, Felipe III logró alcanzar con la jornada de Túnez el objetivo inicialmente propuesto, esto es, ganar para la armada y su persona la honra perdida en 1607.

Tabla 2
Relación de las personas que se señalaron en el suceso de la Bahía de Túnez (56)

Navíos medianos y pequeños que entraron primero	
Navío francés nombrado <i>Nuestra Señora de Regla</i>	<i>Capitán de mar Juan Alvarez Avilés, hijo del general que mataron en Gibraltar. Capitán de ynfantería don Gaspar de Acevedo. Este se señaló en ser el primero y abordar a la capitana del enemigo como hiço muy honrada y gallardamente</i>
Navío <i>Santa Margarita</i>	<i>Capitán de mar Miguel de Liçarraga y el alférez Juan Llana de la Vega, cavo de la ynfantería a los quales porque también se señalaron en el mismo navío el año de 606 quando se quemó la Almiranta de Olanda, les mandó dar Su Majestad Al de mar seis escudos de ventaja y al dicho Juan Llana Son hombres muy de servicio y fue el segundo navío. Y en esta se halló el capitán Miguel Sanz de Venessa, provinciano que siendo de los nombrados para llevar a su cargo una chalupa fue necesario enviar por ella para la capitana y hordenar al dicho capitán Venessa volviesse a desembarcar, el qual, quando abordó la dicha Margarita con un navío de los mayores del enemigo saltó dentro con alguna gente que llevo consigo y no salió de él hasta que le dio fuego procediendo en todo como muy honrado soldado.</i>
Fragata <i>Santa Ana</i>	<i>Capitán de mar Pedro de Marichagos y cavo de la ynfantería. El alférez Hernando Aragonés, soldado de la compañía del maestre de campo fue el tercer navío y anduvo vien</i>

(54) En 1612 se produciría un nuevo ataque contra Túnez, pero esta vez liderado por el marqués de Santa Cruz y las Galeras de Nápoles. Miguel Ángel de Bunes Ibarra, «La defensa de la cristiandad; Las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», en *Cuadernos de Historia Moderna, Anejo V...*, pp. 77-99.

(55) Sobre la adaptación de la propia galera a la guerra corsaria en el siglo XVII y su importancia durante el reinado de Felipe III, véase Williams, Philip: «Past and Present: the Forms and Limits of Spanish Naval Power in the Mediterranean, 1590-1620», en Rizzo, Mario, Ruiz Ibáñez, José Javier y Sabatini, Gaetano (eds.) *Le Forze del Principe. Recursos humanos, instrumentos y límites en la práctica del poder soberano en los territorios de la Monarquía Hispánica*, 2 vols., Murcia, 2003, vol. II, pp. 239-277.

(56) AGS, GA, 726. «Relación de las personas que se señalaron en el subçesso que tubo el Armada del Mar Océano de que es capitán general don Luis Fajardo el día que entró en la vaya de Túnez». Con carta de Fajardo a Felipe III. Alicante, 21 de septiembre de 1609.

Navíos medianos y pequeños que entraron primero	
<i>Carabela Nuestra Señora del Buen Viaje</i>	<i>Capitán de mar Diego Muniz y cavo de los soldados. El alférez Bartolomé de Ortega. Fue el quarto vajel, que lo hizo vien pero el dicho capitán Diego Muniz ha merecido después aca ser castigado y privado de officio.</i>
<i>Galeón San Luís</i>	<i>Capitán de mar Francisco Bustillo y de ynfantería son Philippe de Veaumonte y Navarra. Quinto navío y hicieronlo muy vien.</i>
<i>Galeón San Flujencio</i>	<i>Capitán de mar Agustín Románico, y de la ynfantería pedro de Prades. Sexto navío y hicieronlo muy vien.</i>
<i>Galeón Rosario</i>	<i>Capitán de mar Pedro de Alango, y de la ynfantería Juan Dios Veltrán. Séptimo navío, hicieronlo muy vien</i>
<i>La Canoa</i>	<i>Capitán de mar Juan Borbón y cabo de la ynfantería. El cavo de escuadra Baltasar González Cavanilles. El octavo navío anduvo bien y se arrimó mucho al fuerte desalojando la gente que estaba tirando artillería desde una trinchera de la playa.</i>
<i>Galeones Capitana y Almiranta Real, los Remedios y San Agustín</i>	<i>Los cuatro galeones (...) no les dio lugar el fondo a que llegasen tan cerca con los dichos otros, pero desde aquel puesto con la mucha artillería que se tiró de ellos que varacaren a la del fuerte y playa, y mataron mucha gente según lo que se supo de un captivo cristiano. Que con estos concurrió la capitana de Francia</i>
Las chalupas que se siguen fueron las que hicieron mayor efecto quemando los dichos veinte y dos bajeles que allí se hallaron	
1	<i>La primera llevaron a su cargo el Capitán Matheo de Susso, de mar capitán. Sargento mayor Matheo Vartos de Solchaga que llevaba las órdenes para darlas en as partes donde no se pudiesse hallar el Almirante General don Juan Fajardo a cuyo cargo estava esta facción, que andava por otra parte con su chalupa, en que le acompañaron el capitán don Tomás Fernández de Mena; el alférez don Pedro Godínez Maldonado; alférez don Francisco de Salazar que lo ha sido de dos maestros de campo; Jerónimo Jiménez, caballero portugués aventurero; alférez Lázaro del Çerro; sargento Juan de Alfaro; y Diego de Vivero, comissario de muestras que viene sucediendo el officio de veedor general. Esta chalupa y la primera fueron las que más trabajaron acudiendo a la ejecución de lo que se hacía en todas partes, y a las que más tiravan los enemigos por echar de ver que davan las órdenes y que yban personas señaladas.</i>
2	<i>En otra chalupa iban Lucas Guillen, entretenido de mar por maestro de navíos que la llevaba a su cargo. Y el capitán Juan Navarro que lo ha sido de ynfantería y de los que más se señalaron aquel día, porque habiéndole propuesto el general lo que estimara que una galenota grande que estaba junto al fuerte no se quedara allí, sin hordenarse-lo por parecelle cossa demasiadamente temeraria, el dicho capitán Navarro se apartó de él y llegando a la galeota le dio cavo y la sacó debajo de toda la artillería y mosquetería hasta traella donde estava los demás navíos y allí la quemaron él y el dicho Lucas Guillen. Y también se señaló esta chalupa en lo que últimamente se hizo, que se dirá adelante.</i>
3	<i>En otra chalupa yban el capitán Bernabé Márquez, que lo ha sido de mar, y el capitán Joan del Castillo, entretenido que lo ha sido de ynfantería.</i>

Las chalupas que se siguen fueron las que hicieron mayor efecto quemando los dichos veinte y dos bajeles que allí se hallaron	
4	<i>Otra chalupa llevaba a su cargo el capitán don Francisco Avarca, que lo ha sido de ynfantería. Y fue embarcado con él Antonio Grimaldo de nación irlandés, que se halló en la primera y última ocasión de las chalupas, siendo de los primeros que entraron en los navíos y salió herido de un astillazo en el rostro. Es de los criados del general, que tiene plaza de soldados y el de menos años.</i>
4	<i>Otra chalupa en que yban el capitán Joseph de Mena, que lo es de la Almiranta Real, y el capitán don Pedro del Corral, que lo ha sido de ynfantería.</i>
5	<i>En otra chalupa yban el alférez Gabriel Derretes por la gente de mar y el capitán Bartolomé Díaz que lo ha sido de ynfantería.</i>
6	<i>En otra chalupa yban el capitán Domingo Diego, de mar, y el capitán Ausias Rodríguez, que lo ha sido de ynfantería</i>
7	<i>En otra chalupa yban el capitán Andrés Cutillo, que sirve en plaza de marinero por no tener otro sueldo, y el capitán don Diego de Viedma, que lo ha sido de ynfantería.</i>
8	<i>Otra chalupa llevaba a su cargo Pedro Martínez, alguacil real, y el alférez Francisco Márquez por la ynfantería.</i>
9	<i>Falúa de la Capitana Real en que fue la persona del capitán general y con él el mayorazgo Martín Alfonso de Olivera, caballero portugués; Diego Luís de Olivera, su hermano; Gobernador Pedro Desquivel; y señor Pedro de Vargas Salazar (...) El alférez Benito García que la llevaba a su cargo donde hirieron a don Francisco Ponce de León, soldado de la compañía del maestre de campo.</i>

Tabla 3

Relación de la gente de mar que se ha ausentado sin licencia de los galeones y navíos de la Armada del Mar Océano (57)

1. Gente de mar nueva de la que se levantó en Galicia y Asturias.	
<i>Galeón San Francisco Capitana Real</i>	
<i>Marinero y constará por las listas que están en Galicia, donde se levantó.</i>	<i>Gaspar Rodríguez, hijo de Juan, natural de la Isla de San Miguel. Barvinegro lunar ençma del mostaço derecho. Huyosse en Cádiz a 6 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y es de los que se levantaron en Asturias.</i>	<i>Matheo García., hijo de Pedro, natural del concejo de Pravia. Casi Redondo, mediano, barvicastaño. Huyosse en Cádiz a 6 de junio de 1609.</i>

(57) AGS, GA, 726. «Relación de la gente de mar que se ha ausentado sin licencia de los galeones y navíos de la Armada del Mar Océano de la que se levantó este año en Galicia y Asturias y de la vieja de la dicha Armada desde que salieron a Navegar del puerto de la Coruña el día de la fecha de esta». Con carta de don Luís Fajardo de 16 de septiembre de 1609.

Galeón San Francisco Capitana Real

<i>Marinero y es de los que se levantaron en Galicia.</i>	<i>Gregorio de la Peña, hijo de Juan, natural de Bigo. Mediano barvipuniente, no apareció en la muestra de 23 de agosto de 1609, que se tomó en Cartagena.</i>
<i>Grumete, y a de constar en las listas de Galicia, donde se levantó.</i>	<i>Pedro de Braveles, huyosse en Cádiz a 8 de junio de 1609.</i>
<i>Grumete, y es de los que se levantaron en Galicia.</i>	<i>Domingo Pérez, hijo de Gregorio, natural de Bigo. Pequeño, comienza a barbar, moreno, frente pequeña sin señal. No apareció en la muestra de Cartagena de 23 de agosto de 1609.</i>
<i>Grumete, y es de los que se levantaron en Galicia.</i>	<i>Amaro García, hijo de Bartolomé, natural de Pontevedra. Moço sin barba, nariz afilada de edad de 18 años. No apareció en la muestra de 6 de junio de 1609 que se tomó en Cádiz.</i>

Galeón Santa María Magdalena Almiranta Real

<i>Marinero y es de los que se levantaron en Galicia.</i>	<i>Alfonso Pérez, hijo del mismo, natural de Cangas. Pequeño, mancha en el carrillo izquierdo, barvinegro. Huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y es de los que se levantaron en Galicia.</i>	<i>Juan Rodríguez, hijo del mismo, natural de Sant Cebrián. Nariz larga, barva rubia. Huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y es de los que se levantaron en Galicia.</i>	<i>Pedro Fernández, hijo de Alonso, natural do Porto do Cavo. Señal de pedrada junto al ojo derecho. Huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará por las listas que están en Galicia, donde se levantó.</i>	<i>Luys del Valle, hijo de Lope, natural de Sdero. Señal pequeña de herida pequeña junto al ojo izquierdo. Huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará por las listas que están en Galicia, donde se levantó.</i>	<i>Álvaro García, hijo de Juan, natural de Bigo. Una Berruga al cavo de la oreja izquierda, nariz larga. Huyosse en Cádiz a 7 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará por las listas que están en Galicia, donde se levantó.</i>	<i>Diego López, hijo del mismo, natural de Beyona. Barvirubio, lunar en el carrillo derecho. Huyosse en Cádiz a 7 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará por las listas que están en Galicia, donde se levantó.</i>	<i>Gregorio Franco, hijo de San Domingos, natural de Bayona. Las sienes apretadas, barvicastallo. Huyosse en Cádiz a 7 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará por las listas que están en Galicia, donde se levantó.</i>	<i>Pedro López Maceda, hijo de Pablo, natural de San Cebrián, pequeño, señal de herida sobre la ceja izquierda. Huyosse en 13 de junio de 1609 en Cádiz.</i>
<i>Paje, ydem donde se levantó</i>	<i>Domingo López, hijo de Juan, natural de Bayona. Lunar pequeño en la frente. Huyosse en Cádiz en 12 de junio de 1609.</i>

Galeón San Agustín

<i>Marinero y constará ydem donde se levantó.</i>	<i>Bartolomé Maer, hijo de Diego, natural de Lastre. El ojo derecho resmellado, barvinegro. De 30 años, huyosse en Málaga a 22 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará ydem donde se levantó.</i>	<i>Bastián Martínez, hijo del mismo, natural de Lastre. Frente ancha, señal de herida en la sien izquierda. Desbarbado de 25 años, huyosse en Málaga a 22 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará ydem donde se levantó.</i>	<i>Domingo Mosuco, hijo de Juan, natural de Lastre. Barvi castaño, ojos hundidos. De 30 años, huyosse en Málaga a 24 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará ydem donde se levantó.</i>	<i>Alonso de Marqueta, hijo del mismo, natural de Lastre. Un lunar junto a la nariz al lado izquierdo. De 22 años, huyosse en Málaga a 22 de junio de 1609.</i>
<i>Grumete</i>	<i>Juan Fernández, hijo de Alonso Rodríguez, natural de Santisso Dabra. Piquete en el remate del ojo derecho a la parte de fuera. Pequeño, de 22 años, no apareció en la muestra de 22 de junio de 1609.</i>
<i>Grumete</i>	<i>Juan López, hijo de Juan Rodríguez, natural de Mugaros. Ojos encapotados, un hoyo en la barva a la parte izquierda. De 18 años, huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.</i>
<i>Grumete</i>	<i>Juan Rodríguez, hijo del mismo, natural de Villanueva de Noguera. Frente y entradas grandes. De 30 años, huyosse en Málaga a 20 de junio de 1609.</i>

Galeón Nuestra Señora de los Remedios

<i>Marinero</i>	<i>Juan Yanes, hijo del mismo, natural de Sant Romao de Vale. Buen cuerpo, rehecho casi redondo, ojos pequeños. De 24 años, huyosse en 23 de agosto de 1609.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Alonso Carvallo, hijo de Domingo, natural de Obiñana. Dos lunares en la barva, carirredondo, buen cuerpo, barvinegro. Huyosse en Ferrol a 2 de mayo de 1609.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Pdro de la Iglesia, hijo de Juan, natural de Magardos. Cariancho, barvicastaño. De 40 años, huyosse en Cartagena a 11 de septiembre de 1609.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Juan Fernández, hijo de Bernardo de Arroyo, natural de Bivero. Señal de herida en la frente, pequeño barbarrubio, ojos hundidos. De 26 años, huyosse en Cartagena a 9 de septiembre de 1609.</i>
<i>Paje</i>	<i>Alonso Rodríguez, hijo de Juan, natural de Bigo. Huyosse en Cartagena en 7 de septiembre de 1609.</i>

Galeón San Fulgencio

Marinero	<i>Domingo García, hijo de Gregorio, natural de La Puebla. Desbarbado, alto, ojos pequeños, cuatro piquetes en la frente. De 20 años, huyosse en Cádiz a 6 de junio de 1609.</i>
Marinero	<i>Francisco Vidal, hijo de Juan, natural desposende. Pequeño, menudo rostro, señal de herida en la frente. Huyosse de Cádiz a 12 de junio de 1609.</i>
Marinero	<i>Pedro Fernández de la Puebla, hijo del mismo, natural de Sillero. Buen cuerpo, berbejo, señal junto al ojelo, ojos pequeños. Huyosse en Ferrol a 25 de mayo de 1609.</i>

San Luís

Marinero	<i>Juan González, hijo de Bartolomé do Río, natural de Santiago de Brados. Mediano, seco, nariz afilada, frente grande, barvicastaño. De 32 años, huyosse en Ferrol a 16 de mayo de 1609.</i>
Marinero	<i>Juan de Laredo, hijo del mismo, natural de Muros. Rubio, de 56 años. Huyosse en Ferrol a 16 de mayo de 1609.</i>
Grumete	<i>Juan de Vega, hijo del mismo, natural de Bibero. Huyosse en Ferrol a 16 de mayo de 1609.</i>
Grumete	<i>Pedro Gómez, hijo del mismo, natural de Río de Ora. Señal de herida en el lado izquierdo, hoyoso de biruelas. Huyosse en Ferrol a 16 de mayo de 1609.</i>
Grumete	<i>Juan de Vilmanda, hijo del Francisco, natural de Portonovo. De 24 años, huyosse en Ferrol a 16 de mayo de 1609.</i>
Grumete	<i>Juan Barral, hijo del mismo, natural de La Puebla del Deán. Huyosse en Ferrol a 16 de mayo de 1609.</i>
Paje	<i>Juan Fandino, hijo de Bartolomé, natural de Puente Albea. Buen rostro, ojos negros hundidos. Menudo de 10 años, huyosse en Cádiz a 14 de junio de 1609.</i>
Paje	<i>Alonso Muniz, hijo de Juan da Grana, natural de Puente Albea. Seco de rostro, colorado. De 14 años, huyosse en 13 de mayo de 1609.</i>
Paje	<i>Antonio de Prudebas, hijo de Juan, natural del Condado de Santa Marta. Mal agestado, nariz corta y puntiaguda. De 12 años, huyó en Cádiz a 7 de junio de 1609.</i>

Navío Santa Margarita

Grumete	<i>Bartolomé Fernández, hijo de Pedro, natural de Ribadeo. Alto, nariz larga, desbarbado, lunar en el carrillo izquierdo. De 20 años, huyosse en Cádiz a 12 de junio de 1609.</i>
---------	---

Canoa San Juan Bautista

Marinero	<i>Fernando de Ynclán, hijo de Alonso Juárez, natural del concejo de Castrillon. Señal de herida en la ceja izquierda. De 33 años, huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.</i>
Marinero	<i>Gómez Moro, hijo de Miguel, natural de Bricen. Alto, barvinegro, señal de herida en la frente a la parte izquierda. De 30 años, huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.</i>
Marinero	<i>Benito de Lemos, hijo de Juan, natural de Sant Andrés de Liade. Cari abultado, comienza a barbar. De 25 años, huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.</i>
Grumete	<i>Fernando Braño, hijo de Alonso, natural de Laje. Desbarbado, buen cuerpo, carirredondo, mira atravesado. De 20 años, huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.</i>

2. Gente de Mar vieja.

Galeón San Francisco Capitana Real	
Marinero	<i>Miguel Duray, huyosse en Cádiz a 5 de junio de 1609.</i>
Marinero	<i>Matheo Gómez, hijo de Antonio, natural de Lisboa. Las mexillas salidas, buen cuerpo, barbarrubio. Huyosse en 4 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>
Marinero	<i>Sabat de Yriarte, hijo de Veltran, natural de Vidarte. No apareció en la muestra de 23 de agosto de 1609 que se tomó en Cartagena.</i>
Marinero de los viejos que vinieron de Vizcaya.	<i>Diego Sardo, huyosse en Ferrol a 24 de mayo de 1609.</i>
Marinero de los viejos que vinieron de Vizcaya.	<i>Juan de Labara, huyosse en Ferrol a 24 de mayo de 1609.</i>
Marinero de los viejos que vinieron de Vizcaya.	<i>Juan de Satica, huyosse en Ferrol a 24 de mayo de 1609.</i>
Marinero de los viejos que vinieron de Vizcaya.	<i>Bautista de Aroztegui, huyosse en Ferrol a 24 de mayo de 1609.</i>
Marinero	<i>Carlos Rongel, hijo de Fernando, natural de Doble. Buen cuerpo, poca barba, ojos garços, nariz gruesa. De 20 años, huyosse en Mallorca a 14 de agosto de 1609.</i>

Galeón San Francisco Capitana Real

<i>Grumete</i>	<i>Domingo López, no apareció en la muestra de 23 de agosto de 1609 que se tomó en Cartagena.</i>
<i>Grumete</i>	<i>Alonso Muniz de Miranda, hijo de Pedro, natural de Avilés. Huyosse en 13 de mayo de 1609.</i>

Galeón Santa María Magdalena Almiranta Real

<i>Marinero</i>	<i>Sebastián de Bustamante, hijo de Pedro, natural de Cádiz. Mediano, lampiño, barvinegro. No apareció en la muestra de 6 de junio de 1609.</i>
-----------------	---

Galeón San Fulgencio

<i>Marinero</i>	<i>Guillermo Cuel, hijo de Juan, natural de Posmuja, en Inglaterra. Barva rubia, ojos garços rejuntos. Mediano de cuerpo. Huyosse en Mallorca a 15 de agosto de 1609.</i>
<i>Paje</i>	<i>Pablo Suárez, hijo de León, natural de Valençia de Miño, muchacho hoyoso de viruela, señal de pedrada en la frente. De 16 años no apareció en la muestra de 6 de junio de 1609 que se tomó en Cádiz.</i>

Galeón San Luis

<i>Marinero</i>	<i>Martín de Sologuren, hijo del mismo, natural de Bermeo. Rostro y boca pequeña, ojos negros, desbarbado, pequeño. Huyosse en 19 de junio de 1609 desde Málaga.</i>
-----------------	--

Navío Santa Margarita

<i>Marinero</i>	<i>Nicolás de Rigorrola, huyosse en Cádiz en 12 de junio de 1609.</i>
-----------------	---

Navío Nuestra Señora de Regla

<i>Marinero</i>	<i>Isidro de Cavaría, hijo de Pedro, natural de Navarra. Rmo, cariancho, de edad de 24 años. Huyosse en 12 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Simón Hinojo, hijo de Nicolás, natural de Génova. Blanco lampiño, cuchillada en la frente. Huyosse en 12 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Bernardo de Pey, hijo de Miguel, natural de Bayona de Francia. Barvi negro, rostro largo, lampiño. De 30 años, huyosse en 12 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>

Navío Nuestra Señora de Regla

<i>Marinero, vino de Vizcaya en el dicho navío.</i>	<i>Domingo de Larna, no apareció en la muestra de 6 de junio de 1609 que se tomó en Cádiz.</i>
<i>Grumete, vino de Vizcaya en el dicho navío.</i>	<i>García de Yrissarri, huyosse en 2 de junio de 1609.</i>
<i>Grumete, vino de Vizcaya en el dicho navío.</i>	<i>Pedro de Arriola, hijo de Juan, natural de Bades. Desbarbado, ojos pequeños. De 20 años, huyosse en 6 de junio de 1609.</i>
<i>Grumete, vino de Vizcaya en el dicho navío.</i>	<i>Juan de Ibarra, huyosse en 28 de mayo de 1609.</i>
<i>Paje, vino de Vizcaya en el dicho navío.</i>	<i>Roque Rangel, hijo de Simón Álvarez, natural de Puerto de Portugal. Ojos negros. Muchacho de 15 años, no apareció en la muestra de 23 de agosto de 1609 que se tomo en Cartagena.</i>

Fragata Santa Ana, que salió de Lisboa en fin de Mayo de 1609

<i>Despensero</i>	<i>Melchor Díaz, hijo de Sebastián Muniz, natural de Chaves. Huyosse en Cádiz a 2 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Cosme de Ardiles, hijo de alonso, natural de Ribadesella. De buen cuerpo, cariancho, un lunar negro debajo del ojo derecho. De 26 años, huyosse en Cádiz a 8 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Torivio Rodríguez, hijo de Juan, natural de Ribadesella. Nariz gruesa, cari ampollar, poca barva. De 20 años, huyosse en 4 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Cristóbal de Junco, hijo de Juan, natural de Ribadesella. Pequeño, moreno, algo calvo. De 35 años, huyosse en 4 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Diego Rodríguez, hijo de Torivio, natural de San Vicente de la Barquera. Boqui tuerto. De 40 años, huyosse en 4 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Manuel Rodríguez, hijo de Gaspar, natural de la Isla de Flores. Sin barva, un piquete y una berruga sobre la ceja derecha. De 20 años, huyosse en 4 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>
<i>Grumete</i>	<i>Juan de Torano, hijo del mismo, natural de Ribadesella. Moreno, señal en la frente, lunares en el rostro. De 16 años, huyosse en 4 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>

Carabela Nuestra Señora del Buen Viaje

<i>Marinero</i>	<i>Domingo Martínez de Palacios, hijo de Pedro, natural de Avilés. Mediano, barvi rubio, huyosse en Cádiz a 14 de junio de 1609 habiendo recibido una paga.</i>
-----------------	---

LA DEFENSA DE LAS COSTAS MEDITERRÁNEAS

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Catedrático de Historia Moderna
Universidad Complutense de Madrid

Después de la muerte de Solimán *el Magnífico* (1566) y de la derrota de la flota turca en Lepanto (1571), disminuye bastante la presión turca sobre la Europa cristiana; pero en el Mediterráneo occidental se mantiene la actividad de la piratería berberisca, un auténtico azote para los habitantes y la vida en el litoral, que había obligado a levantar un dispositivo defensivo, cada vez más complejo, donde las torres vigías o pequeñas atalayas y las fortificaciones juegan un papel fundamental (1).

Enfrentamiento político/religioso y delimitación territorial

Desde que los turcos conquistaron Bizancio en 1453, la amenaza islámica se cierne sobre Europa en una doble dirección, por el continente y por el mar. En su progresión tierra adentro, los otomanos van a ser detenidos en Viena, en cuya conquista fracasan (1529-1530), pero su posición en el sureste europeo dará lugar a una guerra larga, cruenta y costosa en medios. En las aguas y orillas del Mediterráneo, el enfrentamiento entre cristianos e islamistas será otra constante, que obligará a fortificar las orillas. Un esfuerzo en el que la monarquía hispánica va a desempeñar por el lado cristiano un papel de primer orden, convirtiéndose esa tarea defensiva en un esfuerzo que se irá ampliando progresivamente, al ritmo que se van incorporando territorios a sus posesiones, en un proceso militar que se desarrolla en unos escenarios específicos con realizaciones concretas en la renovación de la infantería, la artillería y la fortificación.

Ese proceso se inicia con los Reyes Católicos, en concreto con las guerras de Italia contra Francia, que deja a los reyes españoles dueños de Sicilia y de Nápoles. Esas guerras son un auténtico «laboratorio» militar, donde se esbo-

(1) La defensa es una de las principales preocupaciones de la monarquía hispánica, cuyos dilatados territorios ofrecían múltiples puntos vulnerables a sus enemigos, por lo que ha de mantener elevados contingentes militares, una importante cobertura naval a cargo de sus armadas y un titánico esfuerzo fortificador. Para todas estas cuestiones, remitimos a MARTÍNEZ RUIZ, E.: *Los soldados del rey. Los Ejércitos de la monarquía hispánica (1480-1700)*, Madrid, 2008. El lector encontrará una amplia información y una abundante bibliografía al respecto. En su contenido no falta la defensa costera, objeto de estas páginas, en las que damos papel principal a la fortificación, en cuyo análisis pomenorizamos, cosa que no hacíamos allí.

zan unas tendencias irreversibles en la batalla y, en la defensa y en el asedio de ciudades y fortalezas. Por lo pronto, la infantería ya apunta las «maneras» que la van a convertir en dueña y señora del campo de batalla, en detrimento de la caballería; mientras los ingenieros y los arquitectos militares han creado un nuevo modelo de fortificación destinado a neutralizar los efectos del bombardeo artillero.

Las novedades poliorcéticas van imponiéndose progresivamente, «modernizando» viejas fortalezas o creando nuevos espacios defensivos, manteniéndose, durante muchos años, antiguos sistemas de vigilancia que en algunas zonas mediterráneas de la península Ibérica, como las costas del antiguo reino nazarita granadino, proceden de la Edad Media. En efecto, conquistada Granada, el dispositivo militar se confió a los Mendoza, dispositivo del que nos interesa destacar la línea costera de atalayas y torres vigías, apoyadas por las fortalezas reales y sus guarniciones, y cinco compañías de caballería y cuatro de infantería, ubicadas en las capitales de los distritos litorales, cuya misión era doble: evitar ataques exteriores turcos y berberiscos e impedir que la comunidad morisca reciba ayuda de sus correligionarios.

Concluida la guerra con el islam granadino, los Reyes Católicos preparan su ofensiva en Italia y, para ello, van a reformar su ejército, potenciando la significación de las guardas, una fuerza de caballería pesada con la que pensaban estar a la altura de su enemigo, Francia, que poseía una caballería de esta clase con reputada fama de eficacia. Pero la guerra en Italia será el umbral del predominio militar de la infantería, sobre todo cuando se generalizan las armas de fuego portátiles y, además, en Italia ya se estaba viviendo la modernización de las fortificaciones.

En efecto, el elemento que alteró el juego «imperante» fue la invención a comienzos del siglo xv de los cañones de sitio, poderosos artefactos de eficacia, en principio, más aparente que real, pero de indudable impacto en las guarniciones (2). A lo largo del siglo y posteriormente, la artillería experimentará un largo proceso de perfeccionamiento, que simplificará las operaciones, aunque no era tan decisiva ni operativa como lo sería después: piezas muy pesadas, difíciles de transportar, lentas de manejo, imprecisas en su utilización..., demasiadas cuestiones a resolver que exigirán tiempo, aunque su influencia es incuestionable (3).

Sin embargo, la aparición y difusión de las modernas piezas de artillería provocarán la búsqueda del «antídoto» y el primero que propugnó un cambio en los sistemas de construcción de las fortificaciones fue el italiano León

(2) Véase, entre otros, COOPER, E: *Castillos señoriales en la corona de Castilla*, Valladolid, 1981.

(3) Para el caso español, por ejemplo, es ilustrativo, PARKER, G.: *La revolución militar. Innovación militar y apogeo de occidente (1500-1800)* Madrid, 2002, p. 35. Una ilustración nacional del proceso evolutivo que experimenta la artillería con especial referencia a los años siguientes al período que aquí nos ocupa, pero con referencias que pueden ayudarnos a entender mejor esa evolución, en CONTAMINE, PH.: «Les industries de guerre dans la France de la Renaissance: l'exemple de l'artillerie», en *Revue Historique*, n.º 550, avril-juin, 1984, pp. 249-280.

Battista Alberti, humanista y arquitecto, que sostenía que si las murallas fueran construidas como dientes de sierra y los recintos en forma de estrella, podrían resistir mejor el fuego artillero. Pero sus propuestas no fueron estimadas más que en contados casos, por lo que siguió predominando el sistema tradicional de construcción (4). Hasta que Carlos VIII de Francia no invadió Italia en 1494-1495, con 18.000 hombres y un tren de artillería de más de 40 piezas, los contemporáneos no empezaron a admitir que la guerra estaba cambiando; un cambio que se acentuaría desde entonces y que le haría escribir a Maquiavelo, en la segunda mitad del segundo decenio del siglo XVI, que desde 1494 ya no había muro, por grueso que fuera, que la artillería no pudiera destruir en unas cuantas jornadas (5).

La afirmación de Maquiavelo sería válida sólo en relación con las fortalezas dominantes y con las murallas verticales; pero no para el nuevo procedimiento defensivo que los arquitectos militares ya estaban perfilando y que daría como resultado un recinto formado por murallas bajas y muy gruesas, con el bastión como elemento dominante y con un foso muy amplio delante. A medida que el alcance de las piezas de artillería fue haciéndose mayor, las murallas se reforzaron y protegieron con revellines, hornabeques y coronas. Pero la nueva estructura de las murallas, si bien protegía mejor a sus defensores, limitaba sus posibilidades para vigilar el terreno y era más vulnerable en un ataque inesperado, por lo que fue necesario aumentar la capacidad de fuego defensivo mediante piezas que sobresaliesen de las murallas, dispuestas de manera que pudieran rechazar a los asaltantes y mantuvieran lejos a la artillería sitiadora. La adecuada disposición de bastiones y la acertada colocación de la artillería, manejada por los defensores, generalizarían el nuevo sistema de fortificación —la *trace italienne*—, que aún hoy impresiona. Una muestra de su imponencia la tenemos en las fortificaciones de Berwick-on-Tweed, levantadas en la década 1558-1568 y unas de las que mejor se conservan. Viéndolas se comprende porque las ciudades así fortificadas sólo podían tomarse en la época tras someterlas a un bloqueo total, por lo que hubo que perfeccionar las técnicas de asedio.

«La traza italiana desempeñó un papel determinante en la historia de Europa hacia la década de 1530, como fortificación a prueba de cañones... Después de 1525 (Pavía) cesaron las batallas a gran escala y se impusieron los

(4) Alberti escribió sus ideas en la década de 1440, en un tratado con el título *De re aedificatoria*, que no fue editado hasta 1480 y su contenido tardaría lustros en aplicarse. Para estas cuestiones remitimos al volumen *Las fortificaciones de Carlos V*, Madrid, 2000, que coordinado por HERNANDO SÁNCHEZ, C. J.: contiene varios trabajos de interés, en particular los firmados por MORA PRIS: *Arte y Técnica en la fortificación*, pp. 157 y ss.; COBOS GUERRA Y CASTRO FERNÁNDEZ: *Diseño y desarrollo técnico de las fortificaciones de transición española*, pp. 219 y ss., y el de VILLENA: *Libros sobre fortificaciones. La circulación de los saberes técnicos*, pp. 271 y ss.

(5) MAQUIAVELO, N.: *Discursos sobre la primera década de Tito Livio*, en particular el cap. 6. Esta obra fue escrita entre 1515 y 1519, pero no vio la luz hasta 1531.

asedios... La propagación de la traza italiana hizo que el tamaño del ejército español tuviera que ser incrementado en cantidades cada vez mayores» (6).

Este sistema de fortificación se impondría con claridad por Europa a lo largo del siglo XVI, jalonaría igualmente las costas de la América española y también, muy pronto, aparecería en el norte de África, otro de los escenarios del enfrentamiento entre cristianos y musulmanes. En esta zona los españoles están presentes desde principios del quinientos, pues, conquistado el último reducto independiente del islam español, se plantea la ofensiva en la «otra orilla», al otro lado del mar, donde se llevarán a cabo una serie de conquistas que, más que cabezas de puente para una futura progresión, constituían la primera línea defensiva de una hipotética o presumible nueva invasión africana de la Península.

De esta forma se completaba el dispositivo territorial mediterráneo que heredaría la monarquía hispánica y a cuya defensa tendrá que atender durante los siglos XVI y XVII: las costas de la península Ibérica y de las Baleares, las de las islas y costas italianas y los enclaves norteafricanos.

Dispositivos defensivos

Para la costa del reino de Granada, los Reyes Católicos emitieron una serie de disposiciones, en torno a 1497, con la instrucción de 13 de septiembre de ese año como pieza fundamental, cuyo objetivo era defender esa complicada costa y a sus habitantes. En realidad, se trataba de mantener un procedimiento, que durante la Edad Media se había utilizado por musulmanes y cristianos, para avisar a las poblaciones de los peligros que se presentaban en el litoral, utilizando una serie de recintos (almenaras o torres elevadas donde había un retén de vigilancia de escasos efectivos) distribuidos en línea a lo largo de la costa de forma que desde uno se podía ver el anterior y el siguiente, a fin de percibir la señal que uno de ellos pudiera hacer y transmitirla, señal que por lo general era de humo durante el día y luminosa —una fogata— por la noche, sin descartar el sonido de campanas o el rápido envío de mensajeros. Entre las torres almenaras se intercalaban algunas fortalezas de entidad (eran los castillos de las ciudades importantes, como Fuengirola, Málaga, etc.), donde había guarniciones encargadas de prestar el auxilio necesario, llegado el caso. Este dispositivo se va incrementando con más torres a lo largo del siglo XVI hasta formar una especie de rosario, muchos de cuyos elementos perduran hasta hoy, tras sufrir unos reajustes, sobre todo después de 1571, después de la dispersión de los moriscos que se habían sublevado en 1568.

(6) MCNEILL, WILLIAM, H.: *La búsqueda del poder (tecnología, fuerzas armadas y sociedad desde el 1000 d. Cristo)*, Madrid, 1988, p. 204.

Respecto al incremento de efectivos, las siguientes cifras pueden resultar ilustrativas: el Ejército de Carlos V, a mediados de siglo, se componía de 150.000 hombres; el de Felipe II, en la década final de su reinado, llegaba a los 200.000, y el de Felipe IV, en 1630, estaba en torno a los 300.000.

Pero a medida que pasan los años, el dispositivo defensivo se debilitó y en el siglo XVII las condiciones de la defensa no mejoraron; la falta de mantenimiento hizo que las fortificaciones prosiguieran su deterioro. Cualquier obra de reparación, por pequeña que fuera, generaba una compleja burocracia de fastidiosa y lenta tramitación, que no siempre se resolvía favorablemente.

«La realidad es que, burocracia aparte, la defensa costera había entrado en un profundo declive del que no va a reponerse. Los males endémicos, que siempre padeció, se intensificaron con la enorme crisis económica que sacudía al país e, incluso, en 1671, se intentará suprimir la Capitanía General de la Costa» (7).

Más al norte de las tierras granadinas, nos encontramos con el reino de Murcia, que compartía los mismo riesgos y amenazas, cuya neutralización se propuso con soluciones parecidas y que veremos repetidas también más al norte, en tierras valencianas. En efecto. La respuesta murciana al peligro berberisco consistió, por un lado, en la edificación de una línea de torres defensivas, similar a las granadina y valenciana, costeadas por las —siempre deficitarias— haciendas municipales, con las mismas funciones preventivas para avistar y avisar de los peligros procedentes del mar, dando tiempo a que se movilizaran las poblaciones «interiores» (8). Por otro lado, sobre las poblaciones recaería el protagonismo, no deseado, de acudir a los rebatos y auxilios costeros, sobre todo en los casos en que los mecanismos de las movilizaciones eran rápidos y directos, más que en los casos en que todo el reino tenía que movilizarse, algo que era responsabilidad del Adelantado —institución militar que controlaban los Fajardo (9)— y que afectaba a las tropas concejiles de Murcia, Lorca, Cartagena, las Nueve Villas, las 17 villas de Chinchilla, Villena, los partidos de Villanueva de los Infantes y de Segura y a las tierras de las órdenes militares y de señorío (10).

«Determinante para la organización de la vigilancia y defensa de la costa fue la escasa población de la banda litoral. Vivir en la costa implicaba una continua exposición a los asaltos corsarios, cuyo mayor riesgo era la ruina familiar, bien por el robo de ganado y las cosechas, o bien por el pago del rescate de los cautivos. Como consecuencia el socorro de la costa recayó en

(7) BAREA FERRER, J. L.: «La defensa de Motril en la época de los Austrias», en *Chronica Nova*, núm. 17, 1989, p. 48.

(8) Vid. RUIZ IBÁÑEZ, J. J.: *La frontera de piedra: desarrollo de un sistema estático de defensa en la costa murciana (1588-1602)*, en SEGURA ARTERO, P. (Ed.): *La frontera oriental nazarí como sujeto histórico (siglos XIII-XVI)*, Almería, 1997, pp. 657-662.

(9) JIMÉNEZ ALCÁZAR, J. F.: «Adelantados y mando militar: los Fajardo en Murcia (s. XV-XVI)», en *La organización militar en los siglos XV y XVI*. Málaga, 1993, pp. 151- 159.

(10) Vid. RUIZ IBÁÑEZ, J. J.: *Las dos caras de Jano. Monarquía, ciudad e individuo. Murcia, 1588-1648*, Murcia, 1995.

las dos principales ciudades del reino, Murcia y Lorca, aunque, en realidad, estaban obligadas a este servicio todas las poblaciones a menos de 20 leguas de la costa, lo que se hizo efectivo cuando la envergadura de la flota enemiga sobrepasaba lo habitual» (11).

Cuando el peligro se alargaba, se establecía un sistema de guardas y vigilancia, que en el caso de Cartagena, la importante base naval del Mediterráneo, venía a complementar la débil estructura defensiva, consistente en una fortaleza o castillo levantado el siglo XIII, unas guardas litorales y su milicia urbana. El castillo era sostenido por la corona, pero nunca tuvo efectivos significativos (12).

Una de las principales preocupaciones para la población del reino de Valencia, como para el resto del litoral, la constituían los ataques de corsarios berberiscos y turcos, un peligro siempre presente; a partir de 1503, van menudeando asaltos a las poblaciones del litoral, obligando a las autoridades locales y territoriales a arbitrar procedimientos de defensa consistentes en la organización de un sistema de torres vigías y unas milicias protectoras de las ciudades, villas y lugares.

En el caso de las torres de vigilancia —similares a las granadinas—, la costa se fue cubriendo de edificaciones de esta naturaleza, algunas de las cuales ya existían desde siglos atrás; pero en el siglo XVI fue cuando el sistema adquiere su plenitud, pues se reconstruyen las que se habían arruinado y se levantan otras de nueva planta, emplazadas unas y otras en sitios estratégicos para vigilar la llegada de navíos enemigos y avisar de su proximidad con tiempo de que los vecinos se aprestaran a la defensa.

«Durante el siglo XVI, la Generalidad tomó a su cargo la organización del servicio en las [torres] existentes y, además, para una mejor vigilancia, se levantaron otras...

»Estratégicamente alzadas, avistaban al enemigo antes de que llegara a la costa. Por medio de ahumadas, de día, y luminarias, en la noche, se comunicaban entre sí. Su custodia estaba encomendada a cuatro hombres: dos de a pie, que realizaban continua vigilancia, y dos de a caballo, encargados de la vigilancia del trayecto comprendido entre dos torres, comunicación, petición de auxilio, etc.

»La mayoría fueron construidas en tiempos de Felipe II, monarca que mandó asimismo fortificar todos los castillos de la costa alicantina. Tenemos,

(11) DIAZ SERRANO, A.: «Las ciudades movilizadas para el servicio del rey: el reino de Murcia y la república de Tlaxcala», en *II Jornadas históricas relativas a las milicias del rey de España* (2006), *Mesa II: Tradiciones de defensa y poder municipal en la monarquía hispánica*, consultada en la web Red Columnaria.

(12) Vid. MONJOTO MONJOTO, V.: «Configuración del sistema defensivo de la Cartagena moderna», en *Historia de Cartagena*, t. VII, Murcia, 1992.

no obstante, otras de origen más remoto, cuya base se aprovecho para las nuevas construcciones» (13).

Esta misión preventiva sería su principal cometido, tanto en el siglo XVI como en el XVII. En caso de peligro, las torres podían resistir algún ataque, pero no estaban acondicionadas para soportar un largo asedio ni mantener a raya a los navíos corsarios, aunque algunas de ellas contaban con alguna pieza de artillería. Además, desde ellas podían salir guardas a caballo —los atajadores— para recorrer calas y lugares apartados por si descubrían enemigos, avituallándose o haciendo aguadas, y dar los pertinentes avisos. Los pescadores debían esperar sus noticias antes de hacerse a la mar para saber si había peligro o no.

Más al norte, en la esquina que forman el Mediterráneo y los Pirineos orientales, Cataluña juega un papel doblemente fronterizo: por un lado, es uno de los frentes en la lucha contra Francia y por otro, ha de plantearse la protección del litoral de ataques berberiscos y piráticos; sin embargo, esta dimensión de su defensa carece de la entidad que tiene la de su condición de frontera terrestre, particularmente en el siglo XVII y no sólo en los años de la sublevación (14).

Posiblemente, en Cataluña quede de manifiesto más claramente una realidad incuestionable: los ataques piráticos podrían ser dramáticos y destructivos, pero no tenían repercusiones en la disposición territorial, toda vez que los efectivos que perpetraban esos ataques no eran considerables y carecían de la entidad necesaria para mantenerse en el terreno atacado y, mucho menos, para pensar en hacer duradera una conquista ocasional: en su dinámica, son en realidad golpes de mano. No sucedía lo mismo con el peligro que encarnaba Francia, al otro lado de la frontera pirenaica, pues la pugna mantenida con los galos, sobre todo después de 1635, pasa por momentos de especial gravedad, tanto con la sublevación catalana desde 1640 como en los años finales del reinado de Carlos II (15). Francia, no sólo tenía capacidad militar para invadir el territorio catalán, sino también podría retener las conquistas que realizara o exigir un considerable esfuerzo por parte de España para expulsarla al otro lado de la frontera. Por eso, desde Barcelona se reclama una política activa de fortificaciones que estaban pensadas para frenar a los franceses, pero cuyas carencias se evidencian tanto en las plazas del interior como en las del litoral, aspecto en que Cataluña sufre las mismas penurias que el resto de los territorios españoles. El dinero, una vez más resultaba determinante.

(13) SEIJO ALONSO, F. G.: *Torres de vigía y defensa contra los piratas berberiscos en la costa del reino de Valencia*, Alicante, 1978, pp. 11 y 12. Vid. también, FURIÓ, A., y APARICI, J.: (Eds.): *Castells, torres i fortificacions en la Ribera del Xúquer*, Valencia, 2002.

(14) Vid. MARTÍN, O., y GALLART, E.: «Els sistemes defensius de la costa catalana contra la pirateria i el corsarisme (XVI i XVII)», en *Manuscrits, Revista d'Historia Moderna*, núm. 7, 1988, pp. 225-240.

(15) Vid., por ejemplo, ESPINO LÓPEZ, A.: *Cataluña durante el reinado de Carlos II. Política y guerra en la frontera catalana, 1679-1697*, Barcelona, 1999.

En consecuencia, la verdadera amenaza estaba en el vecino continental, no en el mar. Si bien, las noticias sobre la presencia y los ataques de corsarios menudean desde fecha muy temprana y el mismo Carlos V lo comprueba en 1519, en su primera estancia en Barcelona, puerto que juega un papel muy destacado como base de operaciones en la preparación de la jornada de Túnez (16).

En cuanto a las Baleares, su estratégica posición en el Mediterráneo contribuye a dispensar seguridad desde «fuera», al ser una avanzada en el mar que conecta con los demás espacios españoles de este ámbito, pero también las hace más vulnerables y van a estar sometidas a constantes ataques turcos y berberiscos, con frecuentes choques en el mar y obligando a las islas a atender su propia defensa, tanto por medio de movilizaciones de la población, como mediante el levantamiento de defensas para la protección de villas y lugares. Una protección fortificada que viene de lejos (17), y desde fines del siglo xv, con la generalización de la artillería, se van incorporando a las viejas murallas los nuevos sistemas de fortificación (18).

Por lo que respecta a Menorca, la defensa de la isla descansaba en dos tipos de fortificaciones: uno ha sido denominado «mayor», y se refiere a los castillos y recintos amurallados de ciudades construidos por la Corona y las universidades o gobierno autónomo; el otro, denominado «menor», engloba las torres construidas por propietarios particulares en sus posesiones rurales. A ambos hay que añadir las torres vigías construidas por la Universidad General de la isla. La fortificación mayor tiene sus bases fundamentales en la Edad Media, y la constituyen el castillo de Santa Águeda, el recinto fortificado de Ciudadela y el recinto amurallado de Mahón, que desde mediados del siglo xvi se fue abandonando, confiando en que el castillo de San Felipe —iniciado en 1555 y finalizado cuando acababa el siglo— bastaba para la defensa; mientras que Ciudadela sí conservará plenamente operativo su recinto amurallado, en el que a lo largo del siglo xvii se construyen ocho baluartes. En este sentido, la defensa de Menorca va a descansar sobre tres puntos principales: ciudadela, el castillo de San Felipe en Mahón y el castillo de San Antonio en Fornells, cuya construcción se inicia en torno a 1636 y acaba en 1662, aunque hay obras que se alargan hasta 1680.

(16) Vid. FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M.: «Carlos V y Cataluña», en *Pedralbes*, núm. 5, 1985, pp. 21 y ss.

(17) Sobre las fortificaciones en Baleares, pueden consultarse entre otras, las siguientes obras: FORNALS VILLALONGA, E.: «Los ingenieros y las fortificaciones de Menorca. Siglos xvi y xvii», en *Meloussa*, núm. 1, 1988; pp. 101-140; «Fortificaciones de Menorca», en *Cuadernos de Historia Militar*, núm. 1, 1991; RAMIS Y RAMIS, A.: *Fortificaciones antiguas de Menorca* (1832), Ciudadela, 1978 (Facsimil) POSADAS, E.: *Torres de defensa*, Ibiza, 1985; *Las murallas de Ibiza*, Ibiza, 1989; *Torres y piratas en las islas Pitiusas*, Ibiza, 1989; SAURA, J.: *Historia de les muralles i fortificacions d'Alcúdia*, Alcudia, 1992; GONZÁLEZ DE CHAVES ALEMANY, J.: *Fortificaciones costeras de Mallorca*, Palma, 1986.

(18) ALOMAR ESTEVE, G.: «Recintos abaluartados en las islas Baleares desde el siglo xv hasta el siglo xviii», en *Cuadernos de Historia Militar*, núm. 3, 1993, pp. 179-190.

En el caso de Mallorca, la protección de ataques desde el mar descansa también sobre los dos tipos de torres señalados, las atalayas (o torres de fuego y vigilancia) y las torres de defensa (o armadas); como ya sabemos, aquellas tenían la finalidad principal de avisar por medio de humo o fuego de la proximidad del peligro y éstas, resistir los ataques y rechazar al enemigo. En definitiva, un sistema similar al que hemos visto en otras tierras mediterráneas. Por lo que se refiere a la ciudad, Fernando el Católico y el emperador Carlos V van a propiciar esfuerzos para modernizar las murallas, que se habían quedado anticuadas, y así se fueron construyendo bastiones, pero antes de terminar 1557, en Mallorca dominaba un sentimiento de indefensión y peligro, estimulado por la toma del castillo de la isla de Cabrera por piratas islámicos, que lo abandonaron poco después. En Mallorca se percataron de inmediato de la gravedad del hecho para la seguridad de la isla, pues Cabrera tenía un buen puerto y era fácil la aguada, de manera que unas galeras turcas podían apostarse allí, amenazar Mallorca —podían llegar en una travesía nocturna— y entorpecer la navegación en aquellas aguas. Por eso buscaron remedio, pero dejaron la solución a iniciativa de la corona y, aunque la reclamaron con reiteración, el tiempo pasó sin que se pusiera remedio decidido (19). Por otra parte, el castillo de Alcudia y el de Cabrera eran las «llaves» de la isla, que tampoco estaban terminadas adecuadamente en el último tercio del siglo XVII (20).

Ibiza, en cambio, tuvo siempre fama de plaza bien artillada, a pesar de contar con una milicia y una guarnición que en 1666 superaba los 2.400 hombres: la mayor parte de sus 54 piezas eran de bronce. También en esta isla se registraría un esfuerzo de la corona por remediar los males de una indefensión secular (21). Pero lo cierto es que la corona difícilmente podía mantener la guarnición al completo y la milicia no era una solución de garantía, de manera que la isla, en algunos casos, podría hacer frente con éxito a la amenaza berberisca, pero sus opciones ante una armada enviada por los rebeldes flamencos o por Francia eran escasas, por no decir nulas.

En el ámbito italiano, España concentra su interés en Nápoles y en las islas cercanas, ya que en el centro del mar Mediterráneo poseen una estratégica posición como base para las flotas hispánicas, que pueden reunirse y abrigarse, llegado el caso, en Nápoles, Palermo, Mesina, Augusta, Brindisi y Tarento; en especial, Mesina fue el puerto esencial en las ocasiones más peligrosas, gracias a su posición, a sus facilidades de abastecimiento y a su cercanía a Nápoles. El establecimiento español en Italia comienza a finales del siglo XV, como hemos visto más atrás, y con la paz de Cateau Cambresis (1559) se puede dar por concluido el periodo de asentamiento y control de los territorios antes mencionados; en ese tiempo los enemigos son básicamente los turcos y

(19) Vid. BELENGUER CEBRIÀ, E.: *Un reino escondido: Mallorca, de Carlos V a Felipe II*, Madrid, 2000, pp. 45 y ss.

(20) ALOMAR ESTEVE: «Recintos abaluartados en la islas Baleares...», 182 y ss.

(21) Una síntesis del proceso fortificador ibicenco y de la labor del «ingeniero proyectista» Fratin, del realizador Juan Alonso Ruvían y la inconclusión final: Antoni Saura, en ESCANDELL, B.: *Ibiza y Formentera en la corona de Aragón*, t. II, Palma 1995, pp. 525 y ss.

los franceses y para organizar la defensa, España aprovecha la infraestructura que encuentra cuando llega —fortificaciones y torres vigías— y la va adaptando a la nueva situación, levantando además dos elementos básicos para el futuro, como son los tercios y las flotas de galeras.

Particularmente Nápoles y Sicilia tenían, desde comienzos del siglo XVI, sus costas y parte del interior fortificadas con recintos amurallados, en su mayor parte en mal estado y claramente anticuados, por lo que la modernización del dispositivo defensivo va a exigir años de obras continuadas y, en algunos casos, se alargan tanto, que casi crean desesperanza. Y por si fuera poco, había que ampliar los ámbitos fortificados a causa del aumento del peligro turco, sobre todo por la actividad desplegada desde 1558, teniendo que fortalecer las defensas de Palermo, Marsala, Trápani, Sorrento y Gaeta, entre otras, movilizando también muchos efectivos.

Hasta mediados del siglo XVI, la política defensiva del litoral, particularmente en Nápoles y en Sicilia, no había estado definida, pues oscilaba entre el reforzamiento de la escuadra de galeras y el reforzamiento e incremento de las defensas terrestres: el dilema entre la *defensa móvil* o la *defensa estática*. En la segunda mitad del siglo XVI, el peligro turco y el incremento de la actividad berberisca obliga a acelerar la conclusión de la organización defensiva de aquellos territorios, apoyándose en las cadenas de atalayas y plazas fuertes y en la reorganización de las milicias para reforzar las guarniciones del Ejército, llegando el caso. Un esfuerzo que se continúa en los primeros años del siglo XVII.

Durante más de veinte años, en Nápoles y Sicilia se invierte el verano en tareas preventivas, hasta que la llegada del invierno permite bajar la guardia temporalmente.

«En cuanto a las fortificaciones españolas y norteafricanas, las armadas turcas no suelen rebasar la línea napolitana y siciliana, prolongada por el poderoso eslabón de Malta hasta la costa de Berbería, donde el presidio de la Goleta quedará sólidamente anclado a partir de 1574. Y no precisamente porque esta línea sea capaz de detenerlas, sino porque los turcos, después de apoderarse del botín, rara vez se aventuran a seguir adelante. Pero nada les impide hacerlo cuando les conviene, del mismo modo que no tropiezan con obstáculos de navegación entre Turquía y los puertos berberiscos» (22).

El sistema defensivo terrestre de los espacios meridionales estaba casi concluido en las primeras décadas del siglo XVII y ya no habría novedades, prácticamente. Ese sistema estaba compuesto por los castillos existentes en las principales ciudades y en los lugares estratégicos de la costa, cuya guarnición la constituía la infantería española, de la que existía un tercio en cada reino y era ayudada por unidades de caballería y una flota de galeras en cada uno de

(22) BAREA FERRER, J. L.: Estudio introductorio a GAMIR SANDOVAL, A.: *Organización de la defensa del reino de Granada desde su reconquista hasta finales del siglo XVI* (Granada, 1943), Granada, 1988, p. 20.

los tres espacios marítimos, vigilados por sus respectivos rosarios de torres fronterizas. Si el peligro lo exigía, podían convocarse las milicias de a pie y a caballo: en definitiva, un sistema muy parecido al que existía en varias regiones españolas, como hemos visto anteriormente.

La progresión española en el norte de África se atuvo a un procedimiento repetido con reiteración, consistente en la ocupación de enclaves costeros sin penetrar tierra adentro, lo que entrañaba una gran restricción espacial, ya que no se llegó nunca a conquistar u ocupar reinos o regiones enteras (23). Por otra parte, en las expediciones se procuró en todo momento economizar costos, porque la hacienda real no estaba en condiciones de hacer dispendios, así que, la corona echó mano de recursos aristocráticos, eclesiásticos y de préstamos privados (24).

Un procedimiento que ponen en marcha los Reyes Católicos y Cisneros, por el que se conquista una plaza, se fortifica y de refuerza; pero no se proyecta un avance hacia el interior, entre otras cosas porque no había fuerzas suficientes para ello y las disponibles a duras penas bastaban para mantener la conquista. Además, cualquier otra misión suponía una empresa muy aventurada e incierta, al tener que llevar el soldado todo su equipo, víveres y agua, por no conocer bien el medio geográfico, ignorando donde estaban los manantiales y cuales eran los mejores caminos. Dificultades que se añadían a las que había que superar cada día: la falta de recursos, el clima extremo, compleja sincronización en los desembarcos y embarques de tropas y la misma resistencia de los musulmanes, que ya conocían las armas de fuego portátiles y la artillería. En consecuencia, el dispositivo español norteafricano fue sencillamente una línea de fortalezas o presidios costeros (25), que eran fuertes solitarios y aislados, dependientes en gran medida del aprovisionamiento exterior, de forma que ese rosario de plazas llegaría a ser una carga muy pesada para la corona, que tiene que buscar su abastecimiento incluso entre las propias poblaciones africanas islámicas, de manera que desde los primeros años de la «aventura» africana se aplicó un sistema de avituallamiento en el que la procedencia de los productos era doble, nativa (gracias a los llamados «moros de paz») y peninsular (en lo que será fundamental la Capitanía General de Granada).

(23) Vid. sobre el particular, RICARD, R.: «Le problème de l'occupation restreinte dans l'Afrique du Nord (XV-XVIII e siècle)», en *Annales. Economies, Sociétés, Civilisations*, n.º 8, 1936, pp. 426-437 y BRAUDEL, F.: «Los españoles y África del Norte de 1492 a 1577», en *En torno al Mediterráneo*, Barcelona, 1996, pp. 41-100.

(24) Vid. lo señalado por ALONSO ACERO, B.: «Trenes de avituallamiento en las plazas españolas de Berbería», en GARCIA HERNÁN, E., y MAFFI, D. (Eds.): *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica. Política. Estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, vol. I, Madrid, 2006, pp. 749 y ss.

(25) Para la caracterización de los presidios como recinto militar, LABORDA BARCELÓ, J.: *Las campañas africanas de la monarquía hispánica en la primera mitad del siglo XVI*, pp. 106 y ss.

En tiempos de los Reyes Católicos se va a realizar un gran esfuerzo, impulsado en gran medida por Cisneros, para conseguir el dominio de plazas de la orilla meridional del Mediterráneo: en 1505 se conquistaba Mazalquivir; en 1506 se ocupa la fortaleza de Cazaza y se consolida la posesión de Melilla, bajo la autoridad del Duque de Medina Sidonia (26); en julio de 1508 los cristianos se apoderan del Peñón de Vélez de la Gomera y en mayo de 1509 se consiguen un resonante éxito al tomar Orán, cuya conquista animó a proseguir hacia el este en busca de nuevos éxitos: cayó Bugía, Argel se sometió y su ejemplo fue seguido por otras ciudades y lugares en 1510 y 1511 y en 1512 hace lo mismo Tremecén. A fines de julio de 1510 se había puesto en marcha la acción contra Trípoli, ciudad fortificada mejor que Bugía y Orán y a diferencia de lo que sucediera en éstas —que se entregaron nada más caer la fortaleza—, en las calles se desarrolló una sangrienta lucha, que se decantó finalmente del lado cristiano, consiguiendo un rico botín. Pero no todo son éxitos: se fracasó ante Los Gelves y en los islotes de los Querquenes.

Mientras tanto, en el este del Mediterráneo se había ido consolidando cada vez más el poder turco, y con Bayezid II (1481-1512) dejó claramente manifiesto su deseo de avanzar decididamente hacia el oeste, un avance temible para los estados cristianos, que ya empezaban a sufrir los efectos dramáticos de sus ataques, perpetrados por muchos corsarios entre los que destacaban los hermanos Horuc y Kheyr-ed-Din Barbarroja (27), que se asentaron en Djerba, para después cambiar su base de operaciones a Túnez y La Goleta, uno de los mejores puertos mediterráneos, desde donde se hacían temer por todos los estados cristianos litorales.

En 1516, año en que muere Fernando el Católico, los hermanos Barbarroja se apoderaban de Argel (28), mientras los turcos de Selim I conquistaban Siria y Egipto (1517). El sultán turco y los Barbarroja sellaron una alianza contra la que debería enfrentarse Carlos V (29), pues esa alianza daba entrada en el Mediterráneo occidental a una formidable fuerza naval enemiga y en 1519, Kheyr-ed-Din reconquistaba el peñón de Argel, una excelente base para sus correrías posteriores, en las que muy pronto contaría con la connivencia de Solimán el *Magnífico*, llegado al trono turco en 1520, donde se mantendría cuarenta y seis años.

En la década de 1530, las primeras fortificaciones realizadas en el norte de África tuvieron que ser reforzadas, pues el Mediterráneo se había convertido en escenario del choque cristiandad-turcos. Melilla, Mazalquivir y Orán, entre

(26) Sólo unos lustros, pues en 1534 se perdió como consecuencia de una traición, ya que un soldado asesinó al alcaide para entregarla a los musulmanes que previamente le habían sobornado. Los españoles salieron precipitadamente de Cazaza.

(27) BELACHEMI, J.: *Nous, les frères Barberousse, corsaires et rois d'Alger*, París, 1984, y BUNES IBARRA, M. A.: *Los Barbarroja. Corsarios del Mediterráneo*, Madrid, 2004.

(28) Vid. SOLA, E.: *Un Mediterráneo de piratas: corsarios, cautivos y renegados*, Madrid, 1988

(29) Vid. ESPINOSA, A.: «The grand strategy of Charles V (1500-1558): Castille, war and dynastic priority in the Mediterranean», en *Journal of Early Modern History*, núm. 9, 2000, pp. 239-283.

otras, levantaron murallas y torres diseñadas por los más expertos arquitectos e ingenieros militares, con lo que se fortalecía la resistencia al islam, se podía atalayar mejor el litoral sur del Mediterráneo y mantener relaciones comerciales con las tribus del territorio, que vendían su grano a la corona y ésta podía avituallar las guarniciones y utilizarlo también en las provisiones de las armadas; si añadimos los beneficios derivados de tráfico de cautivos y los rendimientos de las cabalgadas, es comprensible que pese a los costos y a la dificultad de su mantenimiento, la monarquía no renunciara a aquellas plazas y desoyera las voces que clamaban por su abandono.

Con Felipe II se entra en una fase de planteamiento diferente, pues la paz de Cateau Cambresis con Francia (1559) deja un margen de maniobra que cambia la orientación de la flota, deseando un asentamiento mejor en Marruecos, lo que entrañaba el aumento de la flota y su cambio de estructura (30). Pero la seguridad en el mar no podía garantizarse con el simple incremento de las galeras propias y de los aliados: era preciso formar una liga, una alianza, como tendría que reconocer también Venecia años después, iniciativa sancionada por el Papa, que le da el calificativo de santa: Lepanto (1571) será el fruto obtenido por la conjunción de esfuerzos, pero sin proyección de futuro.

De manera general, podemos considerar que hasta la década de 1640 el espacio mediterráneo español e italiano quedaron apartados de los grandes conflictos europeos: la liberación de Malta y la jornada de Lepanto fueron ocasiones excepcionales que brillaron en medio de la «mediocridad» imperante; la reacción ante ataques y amenazas originó una estrategia de carácter defensivo (31) con la aplicación de medidas parecidas en los diferentes espacios amenazados, sin que existiera una visión estratégica coherente y de conjunto, pues las «novedades» se superponían, lisa y llanamente, sobre lo ya existente, como se comprueba sobre todo en Cerdeña, Sicilia y Nápoles. A tenor de tales realidades, se ha apuntado que la monarquía hispánica organizó la defensa sobre «bastiones», pues tal sería la función de las provincias periféricas, protectoras de las del interior, que en correspondencia les ayudaban militar y financieramente (32).

(30) No podemos más que aludir someramente a las cuestiones relacionadas con el dominio del mar, pues no es nuestro objetivo; sin embargo, la dimensión marítima a la que hacemos referencia nos parece ineludible, por cuanto está directamente conectada con la suerte de los territorios italianos vinculados a la monarquía hispánica. Más detalles sobre este planteamiento en ANATRA, B.: «Mediterrània, Espanya, Italia i els turcs», en *Manuscripts*, núm. 16, 1998, pp. 87-100.

(31) En esa estrategia no faltan aspiraciones de cobertura naval eficaz, pues todavía a principios del siglo XVII los corsarios y sus ataques eran una fuente permanente de preocupación, lo mismo que la actitud veneciana y la, siempre temida, amenaza francesa. Un análisis de estas cuestiones en relación con la presencia española en Italia, sobre todo en Cerdeña y Sicilia, SORGIA, G.: *Spagna e problema mediterranei nell'Età Moderna*, Padova, 1973, particularmente «Problema difensivi spagnoli nel Mediterraneo centro-occidentale nella prima metà del secolo XVII», pp.3 y ss.

(32) Así lo apuntó C. RILEY en su tesis doctoral (*The State of Milan in the Reing of Philip II os Spain*, Oxford, 1977), de lo que se hace eco RIZZO, M.: «Centro spagnolo e perife-

Las fortificaciones

En todo este largo proceso, en el transcurso de la lucha mantenida por musulmanes y cristianos, la fortificación ha sido un elemento fundamental y nos hemos referido a ella constantemente en las páginas precedentes, poniendo de relieve las novedades que se producen en este terreno.

En efecto. La vieja fortaleza dominante, el castillo arriscado y elevado de murallas altas y planas pierde todo su protagonismo, pues ni sus murallas y ni sus torres redondas o cuadradas son capaces de aguantar los impactos de un bombardeo continuado de la artillería, por lo que se imponía la transformación en la manera de concebir la fortificación y eso, a su vez, supone una modificación de la forma de plantear los sitios, un nuevo planteamiento en que el asalto no resulta viable más que cuando las defensas físicas y humanas se han debilitado. En cualquier caso, el tiempo de los viejos castillos medievales había terminado. Su estampa recortándose en el cielo, encima de un monte, permanecería en el recuerdo o como un componente decorativo de la fisonomía de un determinado lugar, que muy pronto quedaría obsoleto y caminaría, de manera irreversible, hacia su ocaso quedando unas ruinas de su viejo esplendor, si un esfuerzo considerable, económico y de restauración, no los recuperaba de su postración. Algo que ha ocurrido en muchos casos y que nos permite percibir con claridad y exactitud su antiguo esplendor y significado.



Alcazaba de Vélez Blanco (Málaga).

da nell'impero asburgico tra Cinque e Seicento», en *Rivista Storica Italiana*, núm. 104, 1992, pp. 321 y ss.

Aquí tenemos una buena muestra de lo que decimos: murallas altas y escarpadas, lisas para dificultar al máximo su escalada, y unas almenas en su extremo superior para facilitar la defensa y dispensar protección a los efectivos de la guarnición. Unas arcadas suavizan la dureza de las líneas y nos hacen pensar en algunas estancias más confortables, las del responsable de la fortaleza.

En este caso, estamos ante una fortaleza de líneas rectas y torres rectangulares, pero no es la única forma de construcción. Son muchos los casos, también, en que se recurre a las torres circulares, como vemos en la imagen siguiente, donde el emplazamiento geográfico y la construcción sobre el terreno muestran gráficamente las posibilidades de un recinto semejante cuando la artillería no existía.



Alcazaba de Almería.

Nos hemos referido anteriormente al dispositivo defensivo instalado, de manera bastante generalizada, en las costas mediterráneas, articulado sobre torres vigías y recintos fortificados. Constituyendo una especie de rosario que jalonaba el litoral para controlar los ataques enemigos y avisar con la antelación suficiente al vecindario, a fin de aprestarse a la defensa, y transmitir con rapidez las alarmas que permitieran reaccionar con prontitud a las guarniciones de esos recintos.

Recogemos dos muestras de las torres vigías. Una de planta cuadrada, más antigua, que nos presenta la puerta a considerable altura: un recurso defensivo peculiar, pues sólo se podía acceder al interior si desde dentro descolgaban una escala; si no, había que escalar y eso ponía en ventaja a los defensores.



Torre de Entrerríos (Algeciras, Cádiz).

La siguiente es de planta circular, algo más moderna, pero es muy similar y las funciones son idénticas.



Torre Ladeá (Algarrobo, Granada) (33).

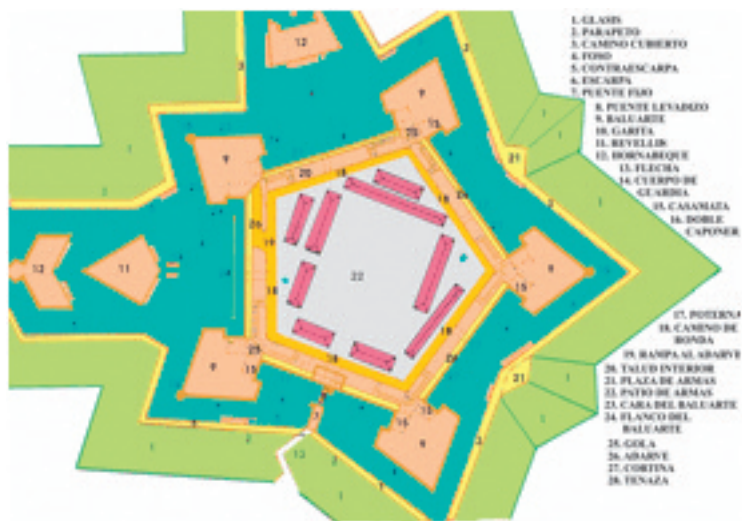
Las fortificaciones, con una guarnición de efectivos variables, eran construcciones de mayor envergadura y en su construcción se advierten ya los inicios de los baluartes, aunque su estructura sigue siendo muy simple, como podemos ver en la imagen siguiente:

(33) GIL ALBARRACÍN, Antonio, *Documentos sobre la defensa de la costa del reino de Granada (1497-1857)*, Almería-Barcelona, 2004, p. 701.



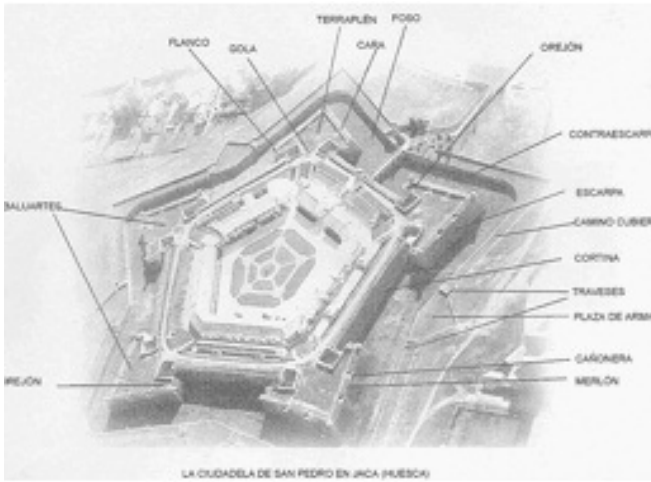
Fuerte de Calahonda (Granada).

Estas fortificaciones serán mejoradas sensiblemente en el siglo XVIII, pero para entonces ya se había acumulado una larga experiencia en las fortificaciones de arquitectura abaluartada, que irrumpe poderosamente en el panorama constructor del siglo XVI y, que en un esquema ideal (34), presenta los componentes que vemos en el gráfico siguiente:



En no poca medida, todos esos componentes eran llevados a la práctica en las ciudadelas o fortalezas, aunque el terreno imponía siempre sus «condiciones», pues uno de los principios de la fortificación abaluartada era aprovechar los accidentes geográficos para hacer más difícil su cerco y conquista; en Espa-

(34) Más detalles en el Curso de Poliorcética que imparte el Instituto de Historia y Cultura Militar.



LA CIUDADELA DE SAN PEDRO EN JICA (PUESCHI)

fotografía de la ciudadela de Jaca, donde podemos observar los elementos más significativos de la construcción abaluartada, propios del recinto amurallado principal.

ña, por ejemplo, los fosos eran secos en la gran mayoría de los casos, mientras que en países septentrionales o centrales europeos, abundantes en agua por sus ríos o por su proximidad a la costa, los fosos estaban llenos de agua.

La imagen siguiente es una especie de manipulación y retoque de una



Génova.

Fortalezas de este porte sólo podían conseguirse si se hacían completamente nuevas, pero la prisa en disponer de una defensa adecuada lo antes posible y los agobios económicos de los Estados hacen que en numerosas ocasiones se

aproveche lo existente y se robustezca con estructuras de la nueva arquitectura militar, de forma que, durante mucho tiempo, las viejas fortalezas convivieron con las nuevas, que las iban desplazando progresivamente. Hemos elegido algunos frescos del palacio de El Viso para ver el aspecto que presentaban unas ciudades que habían tenido importancia secular, que aún la tenían y que deseaban protegerse con los nuevos sistemas defensivos.

En este sentido, estamos ante auténticas «fotografías» de la época, de mediados del siglo XVI, y hay unos detalles bastantes significativos que nos hacen pensar lo bien informado que estaba el artista que pintó esta galería de ciudades, íntimamente vinculadas a las gestas navales de D. Álvaro de Bazán.



Nápoles.

En la estampa de Génova podemos ver las viejas fortificaciones dominantes a la entrada del puerto y en las colinas circundantes, mientras que las nuevas murallas forman el perímetro que rodea el casco urbano.

Otro tanto, podemos decir de Nápoles, cuya muralla exterior conserva en ciertas partes la vieja construcción, destacando poderosamente el castillo, modernizándolo con obras abaluartadas en su exterior y procurando que el foso se anegara con el agua del mar. Una serie de construcciones exteriores dificultaban un posible asedio por tierra y protegían la fachada marítima.

Algunos de estos elementos los vemos más claramente todavía en Mesina, una de las principales ciudades de Sicilia y una de las bases navales de mayor actividad en el Mediterráneo cristiano. En ella no hay grandes edificios antiguos de corte militar, aunque sí los hay de un porte bastante digno, pues no

en vano fue capital de virreinato. Se nos presenta completamente rodeada de un foso húmedo, enlazado con el mar por sus dos extremos. La bocana del puerto tiene defensas abaluartadas a ambos lados, en el caso del cabo o barra es una fortaleza exenta; mientras que en el lado de tierra, la defensa de la entrada y de las mismas aguas portuarias corría a cargo de la muralla protectora de la ciudad, modernizada en la parte más expuesta.



Mesina.

De todas las fortificaciones o, mejor, de todas las ciudades amurallas del Mediterráneo, una de las más impresionantes era Argel.

En la imagen podemos ver con facilidad los grandes recursos defensivos de que disponía. Un puerto muy abrigado, con un bastión al comienzo de la entrada, que exigía navegar un trecho antes de llegar al interior, y en ese trayecto una cortina artillada dificultaba más la progresión del enemigo. La ciudad, propiamente tal, aparece rodeada de una muralla abaluartada, parte de ella artillada, sobre todo la plaza de armas que se observa a la derecha. Un foso convierte el recinto urbano en una isla, pues el agua del mar lo invade en su totalidad y para salvarlo hay algunos puentes levadizos. Al fondo, y dominando el conjunto, destaca el último reducto defensivo, una fortificación que presenta todas las características de una fortaleza dominante, en lo que es una magnífica muestra de la convivencia de los dos sistemas de fortificación que perduró durante unas décadas.



Argel.

Y he dejado para el final una imagen que me parece especialmente significativa: la de Ceuta

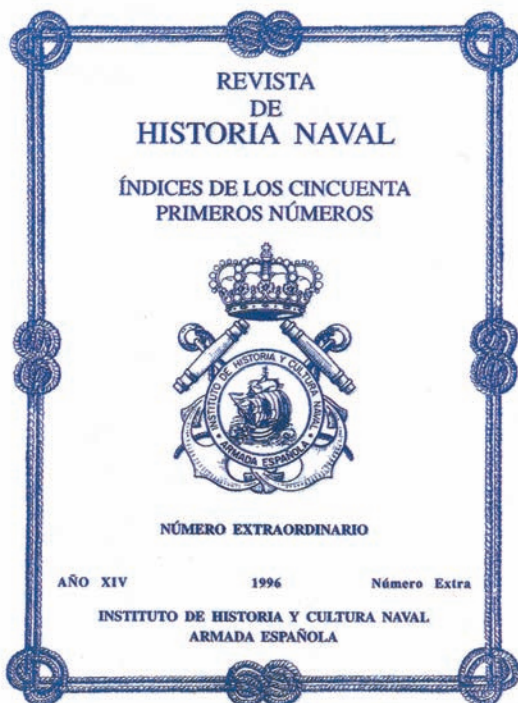


La ciudad conserva una fuerte impronta medieval, como demuestra el recinto amurallado, en el que no hay baluartes; pero como decíamos, el artista debería tener muy buena información de cuanto plasmaba en la pared, ya que incluye en el dibujo un entrante de agua entre el recinto amurallado y la elevación de tierra de la derecha que tiene una fortificación en la cima. Justamente en esa zona, los portugueses levantarían las murallas abaluartadas que aún hoy pueden visitarse y que constituyen uno de los atractivos de la ciudad. Por otra parte, estamos ante una escena bélica: en tierra se ven contingentes en acción y en el mar un elevado número de galeras, lo que parece indicar que han llevado hombres y recursos en cantidad.

En suma, una escena que refleja muy bien lo que fue en gran medida el Mediterráneo en el siglo XVI: fortificación, guerra, comercio, la galera como símbolo y el arte como testimonio de lo que fue.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 51 al 75 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 51 al 75.
- Artículos clasificados por orden alfabéticos.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos noventa y seis páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA y gastos de envío incluidos).

También están a disposición del público los índices de los cincuenta primeros números, al precio de 6 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

LOS CORSARIOS DE SALÉ

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN
Capitán de navío (R)

La emigración de comerciantes musulmanes a las costas de Berbería y Oriente había empezado ya antes de la conquista de Granada, cuando las armas de Castilla y Aragón comenzaron a asomar por los puertos de Levante y Andalucía. Muchos de ellos se instalaron en lugares donde eran bien recibidos por contar con sucursales fundadas por los que les habían precedido.

El Maghreb-al-Aksa fue el destino de la mayoría de los que emigraron, que se instalaron en el litoral de Berbería, muchos de ellos en Salé, en la desembocadura de río Bu Regreg, aunque también los hubo que se dirigieron tierra adentro, a Fez y Mequinez, y otros al Principado de Tremecén e incluso a Túnez, donde eran muy bien recibidos por ser un reino de escasa población. Todos estos moriscos fueron los que prendieron la llama contra la religión cristiana, y el fuego islámico no se limitó a las costas de Berbería, sino que se extendió mucho más lejos, alcanzando Asia hasta Damasco y Bohara, de lo cual se beneficiaron no sólo los príncipes de Berbería, sino el emperador de la Sublime Puerta y el soldán de Egipto.

Cuando la escuadra turca de Daud Pachá derrotó a la veneciana de Antonio Grimani en el año 1499 en las proximidades de cabo Navarino, la alarma se hizo general en todo el Mediterráneo, y cuando estas noticias alcanzaron a los moriscos a través de sus hermanos establecidos en las costas de Berbería, dieron lugar a un levantamiento tanto de moriscos, ya descontentos por las medidas dirigidas a su conversión al catolicismo. Pronto fue sometida la insurrección, proclamándose una ley, en febrero de 1502, que obligaba a abandonar tierra española a los mayores de catorce años que se negasen a ser bautizados, aunque la mayoría optó por la conversión, unas veces sincera y otras menos, con tal de permanecer en su país.

Sin embargo, la expulsión no hizo más que alimentar la savia de animadversión que vigorizó a la población de Berbería, pues estas medidas favorecieron un mayor establecimiento de expulsados en sus costas. Si a esto sumamos la pericia marinera de los que procedían del litoral, que conocían bien las características y recovecos de la costa, y su facilidad para establecer contacto con sus hermanos moriscos que seguían viviendo allí, no es de extrañar que encontrasen en la piratería un lucrativo negocio que podían desempeñar con facilidad.

Portugal, que terminó antes que Castilla la Reconquista, va a ir ganando territorio hacia el sur por la costa atlántica africana. En 1416 se inició la cons-

trucción de la ciudad del infante don Enrique el Navegante, hoy conocida por Sagres, próxima al cabo San Vicente, que fue centro de estudio de la más alta técnica de navegación y cartografía de la época. Lagos, muy cercano, se convirtió en importante lugar de construcción naval debido a las buenas características de su puerto. Uno de los primeros éxitos fue el descubrimiento del archipiélago de Madera. En 1427, los portugueses colonizaban las Azores. (En realidad, el descubrimiento está oscuro; parece ser que habían sido descubiertas por una embarcación mora salida de Lisboa en 1013 con ocho tripulantes, la cual, navegando por el Atlántico se encontró con el archipiélago).

En tiempos de don Enrique, el cabo Bojador era el punto más meridional alcanzado en la costa de África. Portugal, en la era de los descubrimientos, amplió muchísimo sus territorios avanzando por la costa de África y doblando el cabo. Llegó a ser una gran potencia mundial en los siglos XV y XVI.

En 1415 tuvo lugar la conquista de Ceuta por el rey Juan de Portugal, tras larga lucha contra las fuerzas del rey de Fez y la escuadra del de Granada. Tras la conquista de la plaza norteafricana, se aceleró el proceso de la Reconquista de Castilla, en el que fue decisivo el dominio del Estrecho que ejercieron las escuadras castellana y aragonesa de los almirantes Enríquez y Requesens, que cortaron las comunicaciones del reino de Granada con los reinos de taifas de Berbería. Granada cayó en poder de los Reyes Católicos en enero de 1492.

Antes de terminar la Reconquista, se libró una guerra con Portugal por la sucesión en el reino de Castilla, conflicto que finalizó con la firma del Tratado de Alcáçovas, de 4 de septiembre de 1479. En virtud de sus cláusulas, Alfonso V renunció al trono de Castilla, e Isabel y Fernando, a cambio, renunciaban al portugués. Las dos coronas se repartieron las zonas de influencia en el Atlántico, quedando para Portugal la mayor parte de los territorios marítimos, con excepción de las Canarias, que se le reconocen a Castilla. Portugal se quedó con el control de las posesiones de Guinea, las islas de Cabo Verde, el archipiélago de Madera, las Azores y el reino de Fez, contrayendo los reyes de Castilla el compromiso de no enviar súbditos a comerciar en los territorios portugueses sin autorización del rey de Portugal.

Existen en la cuenca oriental y occidental del Mediterráneo dos frontones cuyas predominantes posiciones constituyen, para el que cuenta con ellas, una amenaza permanente para el tráfico marítimo próximo. El de Asia Menor abarca desde Egipto a Anatolia, con las magníficas bases del golfo de Alejandría, Esmirna y el mar de Mármara, y el de África Menor, muy próximo a nuestras costas, desde el cabo Espartel al cabo Bueno. En este último, las flotas de España y sus Estados italianos se batieron en defensa de la civilización cristiana frente al Islam en una guerra marítima de más de tres siglos.

Al morir Isabel la Católica, el 26 de noviembre de 1504, había testado marcando una clara línea de actuación con respecto a la política africana señalando textualmente: «...que no cesen de la conquista de Africa, e de puñar por la fe contra los infieles...»

El rey Fernando, impulsado por el conde de Tendilla y el cardenal Cisneros, aprobó un programa de operaciones cuyo primer objetivo era la conquista del castillo de Mazalquivir (Mers-el-Kebir) para, una vez reforzadas las posiciones en esta plaza, acometer la conquista de la importante plaza de Orán.

Melilla había sido ocupada bastante tiempo antes por don Pedro de Estopiñán para la corona de Castilla durante la noche del 17 al 18 de diciembre de 1497. Era un punto de gran interés estratégico, al estar situado en el límite de los dos reinos rivales de Fez y Tremecén. Aunque ahora no vamos a detenernos a explicar la campaña llevada a cabo por el gran marino don Pedro Navarro, señalaremos que fueron ocupados los puntos clave del estratégico frontón de África Menor, llegándose hasta Trípoli en esta primera acometida, aun cuando tuvimos un importante desastre en esta primera campaña en la Isla de los Gelves. Pero de momento quedaron protegidas las costas del sur de España y las de las posesiones italianas y el tráfico marítimo con Oriente. Las guerras de Italia fueron la causa de que se detuviese momentáneamente esta campaña.

Los portugueses habían avanzado en el reino de Fez a partir de Ceuta ocupando Arcila, Tánger y Alcazar-Zaguer, evitando de este modo que los piratas utilizasen las pequeñas ensenadas de la costa, sobre todo en la parte de Alcazar-Zaguer, enfrente de Tarifa, donde terminaba la región de El Habt (país del desembarco, ya que entre Alcazar-Quevir y Alcazar-Zaguer se reunían las multitudes que llegaban desde Rabat para cruzar el Estrecho).

El imperio de Marruecos o Mogreb-al Aksa (Occidente extremo) estaba constituido por cuatro reinos, todos ellos dependientes del Sultán. Se trataba de Marruecos, Fez y Sous en la costa atlántica y más al este el de Tremecén. Safi era el puerto de Marruecos o Marraqués; Salé o Rabat, el puerto de Fez, y Agadir el puerto de Sus o Reino de Tarudant. No facilitaba esta costa un exceso de puertos naturales para el asentamiento de los piratas berberiscos, que optaron por instalarse en los mejores que encontraron: Larache, Mahamora, Salé y Fedala.

La aparición de Salé la Vieja como ciudad amurallada tiene su origen en el siglo XIII a como consecuencia de una expedición organizada por los españoles en tiempos de Alfonso X el Sabio, que aprovechó una revuelta local contra el sultán merinida, conducida por el gobernador de Salé, para ocuparla y hacer botín. Una vez recuperado el control, el Sultán ordenó levantar murallas, que en la actualidad rodean la ciudadela vieja y un canal entre el río Bu-Regreg y Bab Mrisa (la puerta del pequeño puerto) para permitir el acceso a los navíos amigos.

A partir de esta época conoció Salé un período muy próspero, estableciendo relaciones con Venecia, Génova, Inglaterra y Holanda, convirtiéndose en el principal puerto del reino de Fes para comerciar con el exterior. Esta ventajosa situación de Salé la Vieja se mantuvo hasta finales del siglo XVI, en que perdió el estatus a favor de lo que hoy es Rabat, e incluso hoy en día la antigua Salé es una de las ciudades más tradicionales del país junto a Fes el Balí (la zona antigua dentro de las murallas).

La instalación de los moriscos andaluces en Salé venía de antiguo. Los primeros llegaron con las emigraciones de 1492, 1501 y 1502, y desde el principio fomentaron la piratería en aguas del Atlántico. Más tarde, durante la guerra de la Independencia de los Países Bajos, los berberiscos establecieron contacto con las autoridades de estos y cuando, a partir de 1589, buques ingleses y holandeses penetraron en el Mediterráneo, tanto los piratas de Salé como los de Argel y Túnez establecieron contacto con estos aventureros del norte de Europa que fueron sus maestros, adiestrándoles en el manejo de los buques redondos de vela, tan necesarios para la navegación en el océano, pues las características de este mar no permitían el empleo de fustas y galeotas, que cedieron su protagonismo a las fragatas, polacras y otro tipo de embarcaciones que utilizaban aparejo de cruz, o bien por jabeques y saetías que utilizaban aparejo latino. De este modo los *pardioseros de la mar* instruían a los berberiscos que a cambio les cedían fondeaderos, dotaciones y barcos.

El 4 de julio de 1578 tuvo lugar la batalla de Alcazarquivir o de los Tres Reyes, llamada así porque en ella perdieron la vida dos reyes moros: el Sultán y un pretendiente al trono, y el rey D. Sebastián de Portugal. Tres años más tarde se produjo la unión de España y Portugal, con lo que España ocupó gran parte de los puertos del litoral marroquí.

Larache era uno de estos puntos clave desde donde los piratas hacían estragos al tráfico de Indias, y aunque más tarde el duque de Lerma consiguió del Sultán la cesión de este puerto mediante hábiles negociaciones políticas, los piratas encontraron otro en Mahamora, estratégicamente situado en la desembocadura del río Sebú, próximo a una zona boscosa de donde se obtenía madera para la construcción de barcos.

Aunque D. Pedro de Toledo intentó cegar la bocana hundiendo siete barcos viejos de unas 300 toneladas cargados de piedras, la resaca y la corriente del río se ocuparon de que el éxito no fuese duradero, y como la situación se hacía irresistible se organizó una expedición contra este puerto a mediados de 1614. Mientras se simulaba un ataque a Salé por la escuadra de Miguel de Vidazábal, las escuadras de España y de Portugal, al mando de D. Luis Fajardo, con 5.000 hombres de desembarco y material de fortificación hicieron un desembarco en una playa al norte de Mahamora, tomando esta plaza por la espalda, incendiando 15 naves corsarias que había allí fondeadas. A partir de entonces la plaza se llamó San Miguel de Ultramar.

Mediante estas acciones se consiguió que la piratería del Atlántico quedase limitada a Salé-Rabat. La separación de estas dos ciudades a ambas orillas del río Bu Regreg es artificial, en realidad Salé era la ciudad vieja y lo que hoy es Rabat, Salé la nueva (1). Además de los miles de musulmanes andaluces que con toda su fortuna se habían instalado allí a raíz del decreto de expulsión de 1502, más tarde continuó la instalación de los Andalus en este lugar, pues entre los años 1576 y 1578 el sultán Abd-el Malek dio facilidades para la

(1) En realidad, el nombre de Rabat no fue impuesto hasta el último tercio del siglo XVII por el sultán Muley Ismail y corresponde a Salé la Nueva o Salé la Joven.

instalación de familias andaluzas que acudían con buenas fortunas. Por eso los andaluces en Salé tienen un poder importante y jugaron un papel en la piratería similar al que los turcos ejercieron en otros enclaves norteafricanos del África mediterránea como Argel, Túnez y Trípoli, fundamentalmente Argel. No es de extrañar que Rabat (Salé la Joven) conserve un ambiente español como consecuencia de la imposición de las costumbres y del idioma.

Por complejas razones que no vamos a detenernos a contemplar ahora, en septiembre de 1609 se publica el decreto de expulsión de los moriscos del Reino de Valencia. Bajo el mando de D. Pedro de Toledo se concentraron en Cartagena la Escuadra del Estrecho y las de Italia en Mallorca, y una vez ocupados los pasos de la sierra de Espadan y las galeras repartidas en los Alfaques, Denia, Alicante, etc., se procedió al transporte de los moriscos a los puertos de Berbería. Como era de esperar, los moriscos del Reino de Valencia, se alzaron aunque pronto fueron sometidos.

A la expulsión de los moriscos de Valencia siguió la de los de Aragón, Murcia, Andalucía, Cataluña, Castilla y Extremadura, estimándose entre 300.000 y 500.000 los expulsados. El transporte duró varios meses, y al margen de otro tipo de consideraciones, España sufrió en sus carnes las consecuencias de esta expulsión ya que eran buenos artesanos, agricultores y comerciantes, desapareciendo con ellos una gran cantidad de industrias de curtidos, sederías, paños, algodón, etc., quedando el campo abandonado en una gran parte de Andalucía y Extremadura. La desaparición del comercio con Oriente empobreció al país, pues muchos de los expatriados eran gente de buena posición que se llevaron muchos millones de ducados.

A 50 kilómetros de Mérida, en la provincia de Badajoz, había unos moriscos conocidos por «los Hornacheros», debido a que habitaban en torno al castillo de Hornachos. Eran famosos por su riqueza, merced a la cual habían obtenido del rey Felipe II determinados privilegios relacionados con la posesión de armas. Cuando, en 1610, se proclama el definitivo decreto de expulsión de los moriscos, se trasladaron a Salé unos 3.000 hornacheros, que se instalaron en la alcazaba de Rabat.

Los poderes marroquíes, al enterarse de su fortuna, los incitaron a la guerra de corso y pronto se convirtieron en importantes armadores de este lucrativo negocio que se beneficiaba a costa del tráfico marítimo de los que los habían expulsado.

En el año 1627, los hornacheros se consideraron lo bastante fuertes para independizarse del sultán de Marruecos y mataron al Caíd o jefe militar designado por éste. Negándose a pagar tributo se constituyeron en República Independiente, conocida como república independiente de la Desembocadura del Bu Regreg o de las Dos Orillas, aunque con frecuencia ambas riberas anduvieron en pugna.

Los hornacheros no permitían a los moriscos andaluces entrar en el castillo, ni que formaran parte del *diwan* o cabildo, especie de consejo de regencia constituido por los 14 hornacheros más ricos. Los restantes moriscos vivían en gran parte en la medina, urbe no fortificada construida en el Salé nuevo. Estos

últimos no participaban en las riquezas obtenidas por medio de la piratería y sólo se beneficiaban del zoco y del comercio con los marroquíes de productos agrícolas y ganaderos.

Éstas y otras circunstancias dieron lugar a la primera guerra civil entre hornacheros y moriscos, siendo los primeros apoyados por El Ayachi, santón con muchos partidarios en la zona norte de Marruecos y cabecilla de la *Jihad* o guerra santa contra los españoles, y que vio en la alianza con los hornacheros un modo de luchar no sólo contra los españoles, a los que quería echar de la Mamora, sino contra el propio sultán, cuyo trono buscaba.

Era una época en que las principales potencias europeas estaban ya bastante hartas de las actividades de esta flota corsaria de Salé la Nueva, que ya había atacado unos 1.000 barcos cristianos y hecho 6.000 cautivos, que se encontraban en las mazmorras de una torre hoy conocida como «del Pirata», causando unas enormes pérdidas económicas de las que dos tercios eran francesas, por lo que Richelieu envió al almirante Razilly con una flota de siete navíos entablándose un duelo entre los barcos franceses y la fortaleza.

Esta primera guerra acabó en 1630 mediante un acuerdo entre los dos bandos moriscos, que esencialmente consistía en que los moriscos de Salé la Nueva elegirían un gobernador que residiría en el castillo junto al gobernador hornachero. El Cabildo se haría paritario y las ganancias obtenidas con el corso también se repartirían a partes iguales entre moriscos y hornacheros.

Sin embargo, las diferencias entre hornacheros y moriscos continuaron, y así en 1636 estos últimos rompieron las relaciones pues, con ocasión de la boda de un hornachero con una morisca, El Caceri, el gobernador morisco, con un grupo de paisanos armados conquistó el castillo y encarceló a los principales hornacheros. Algunos se fueron a Argel y Túnez, y otros se pusieron bajo la protección de El Ayachi en Salé la Vieja. Empezaba el periodo de dominio morisco de la República de Salé, cuyo gobernador, El Caceri, inauguró con una declaración de guerra a El Ayachi.

En 1637 El Caceri construyó un puente de barcas sobre el río para acabar con El Ayachi y estuvo a punto de lograrlo, pero El Ayachi pidió ayuda a los ingleses y Carlos I envió una flota, al mando del almirante Rainsborough, que destruyó el pontón a cañonazos. El almirante inglés, cuyo principal objetivo era liberar a los ingleses cautivos en el castillo, cedió a El Ayachi algunos cañones con sus correspondientes dotaciones inglesas, los cuales abrieron fuego contra los moriscos. Después de liberar a sus cautivos, la flota inglesa levó anclas y se retiró.

Una vez alejados los ingleses, la situación en el castillo mejoró, pues los moriscos de El Caceri fueron socorridos por los españoles. En enero de 1638 El Caceri fue herido de muerte por un disparo. Su hijo hubo de quedar como gobernador del castillo, solicitó ayuda del Sultán, que le envió 350 soldados al mando de Morat François, un renegado francés.

Al comprender El Ayachi que no podía tomar el castillo, llegó a un acuerdo con los moriscos, de modo que los hornacheros pudieran regresar a la medina

y recuperar sus hogares y bienes. Pero la paz no duró mucho tiempo, ya que los hornacheros, ayudados por 1.000 árabes de El Ayachi, conquistaron la medina, aunque fracasaron en la toma del castillo, defendido por los moriscos y los soldados del sultán. Después, El Ayachi se dirigió a Mazagán a pelear contra los portugueses, y los moriscos permanecieron en el castillo con la ayuda de los españoles y de los soldados del sultán.

Esta segunda guerra civil acabó en 1641 con el asesinato de El Ayachi, estableciéndose una nueva situación en la que los moriscos eran los que estaban en el castillo y los hornacheros en la medina, ambos bandos protegidos por el señor de la Zawiza (2) de Dilá, que se proclamó defensor de la dinastía saadí. Las guerras citadas interrumpieron momentáneamente el corso, pero después de ellas continuó con más intensidad todavía.

En 1644 el señor de los beréberes animó a los hornacheros para que tomasen el castillo, contribuyendo él con sus barcos a reforzar el sitio. Los moriscos tuvieron que rendirse, pero el señor de Dilá mantuvo en el castillo únicamente una guarnición beréber. El corso continuó, pero ahora había que pagarle los tributos al señor de Dilá, que nombró a su hijo Abdalá príncipe de Salé.

El señor de Dilá fue derrotado en 1660 por el morisco Ahmed el Jadir Ibn Gailán, uno de los hombres de El Ayachi que apoyaron a moriscos y hornacheros para que expulsaran a los beréberes. La situación del príncipe de Salé se hizo insostenible, así que trató de llegar a un acuerdo con España, que le apoyaba junto con Portugal e Inglaterra, mientras Francia y Holanda se alineaban con los moriscos. Abdalá ofreció el castillo al gobernador de Ceuta, pero España tenía un tratado de alianza con Gailán, quien, al ver las dificultades de Abdalá, solicitó el rechazo de la propuesta, con lo que truncó la última oportunidad que tuvo España de tomar el castillo de Salé.

Gailán fue el último morisco que gobernó en Salé. En 1666 fue derrotado por Muley-El-Rachid, creador de la dinastía alauí, y de este modo desapareció la república de Rabat-Salé, que continuó con la guerra de corso pero pagando tributo al sultán.

Los renegados, en su mayoría holandeses, ingleses y franceses, jugaban un papel decisivo en las actividades de la flota corsaria. Allí por 1635 se podían contar en Salé más de 300 renegados. El jefe de la flota Morato Arráez era uno de ellos. Renegado holandés antes llamado Jan Jansen, era magnífico marino que después de ser capturado por los piratas de Argel, acabó practicando el corso desde Salé.

Los moriscos establecieron relaciones con el aventurero inglés Mainwaring, que les facilitó material traído de Holanda para la renovación de su flota, construyendo un astillero en el río en el que se botaban embarcaciones de fondos planos y poco calado, dadas las limitaciones de fondo de la barra. Eran barcos que no superaban las 300 toneladas, de poca borda y gran superficie

(2) La Zawiza era una cofradía de beréberes cuyo jefe se repartía la influencia en Marruecos con el sultán y El Ayachi.

vélica. Como contaban con muchos cautivos cristianos, las embarcaciones disponían siempre de remos. La mayoría de las veces el arráez era un renegado, aunque en ocasiones ejercía de tal un morisco andaluz pues eran muy buenos marineros.

Con dotaciones de 200 hombres y 18 ó 20 cañones, operaban en los puntos de recalada de los galeones de Indias, fundamentalmente en el saco de Cádiz, aunque también actuaban en las costas portuguesas e incluso en las de Francia e Inglaterra.

Entre 1666 y 1767 transcurrieron 101 años en los que la piratería salentina estuvo sometida al Sultán de Marruecos, al que reservaba un 10 por 100 de las presas y quien tenía la potestad de elegir los cautivos que le parecían convenientes.

Actuaban estudiando a los barcos avistados y asegurándose de que no eran de guerra, para lo cual recurrían a los renegados. Si se trataba de un barco de guerra o de mayor armamento que el corsario, este disponía de mayor ligereza para escapar. En caso contrario se recurría al uso de bandera falsa, para así facilitar la aproximación. Luego, se exigía la presentación de documentación a bordo del corsario y por sistema se alegaba falta de visado o no comprenderlos, con lo que se pasaba al abordaje conduciendo la presa a Salé. Procuraban evitar encuentros sangrientos, pero de todos modos siempre tenían mayores probabilidades de ganar pues una vez abordados disponían de una dotación superior en número de hombres.

Con los barcos que llevaban religiosos redentoristas de cualquiera de las tres órdenes: trinitarios, mercedarios y franciscanos tenían mucho respeto y jamás los abordaban por su propia conveniencia, pues les facilitaban el comercio de redención de cautivos.

Estas tres órdenes religiosas dedicaban su esfuerzo desde el siglo XIII a la redención de cautivos, trinitarios y mercedarios, en Argelia y Oriente, y franciscanos, en Marruecos.

Por su entrega y espíritu de sacrificio, al interceder con celo evangélico en favor de los cautivos, los misioneros franciscanos fueron respetados hasta por los propios sultanes de Marruecos, que les permitían visitar enfermos e incluso construir iglesias y los utilizaban como representantes diplomáticos para entenderse con España, y todo ello a pesar de las crueles condiciones que se vieron obligados a sufrir.

La flota corsaria llegó a tener entre 50 a 60 barcos, que atacaron, además de las costas de España, las de Inglaterra, Irlanda, Islandia, haciendo 200 cautivos en Plymouth y, en el año 1627, 400 en Reykjavik y llegando a alcanzar las costas de Terranova.

En cuanto a los tipos de barcos, contaban con bergantines, carabelas, jabeques, galeones, tartanas, fragatas, pinazas, fustas, polacras, pataches, etc., etc., siempre embarcaciones de poco calado para pasar sin dificultades la barra del Bu-Regreg y evitar, gracias a su ligereza, las persecuciones de las naves, generalmente más lentas, de las naciones europeas. Por lo general eran de vela redonda y armaban la artillería en los costados, contando también con remos

largos y artillería a proa. En principio estaban contruidos en los astilleros del Bu Regreg, pero cuando encontraban uno de características adecuadas lo incorporaban a su flota.

Los españoles se esforzaron mucho en acabar con este corso, y ahí están los nombres de Luis Fajardo, Pedro de Toledo, Miguel de Vidazábal, Pedro de Lara, etc., pero sólo se pudo frenar temporalmente la actividad de los corsarios.

Las campañas empezaban a finales de febrero y marzo dirigiéndose unos hacia San Vicente y otros cruzaban el Estrecho para actuar en el Mediterráneo. En abril salían los que iban a las costas de Galicia, en las que actuaban durante el verano, dejando los largos cruceros para septiembre, retirándose después a las islas de Bayona, Blidone y Sisargas, para dirigirse por último a Canarias en espera de las naves que iban en busca de vino, y ya en otoño se retiraban ante la época de los malos tiempos. De todas maneras, la mayoría actuaban en un radio de acción de unas 600 millas a partir de Salé y para ellos era muy importante el factor sorpresa, la superioridad numérica en hombres y muchas veces sorprendían a los incautos engañándoles con su idioma, pues siempre contaban con gente que hablaba en la lengua del barco avistado.

De las presas, el 10 por 100 era para el cabildo el 45 por 100; para el armador, y el 45 por 100 restante, para la tripulación, aunque también entre ésta se distribuía según los puestos que ocupaban. En el Diwan se utilizaba el español en los documentos oficiales, siendo muy poco utilizado el árabe por los moriscos, aunque tanto en Salé como en su fortaleza se hablaban todas las lenguas cristianas e islámicas.

Los franceses enviaron varias escuadras, la última, la del almirante De Sourdis en 1636. También Cromwell envió al almirante Blake en 1656, y Holanda, a sus mejores almirantes, como Tromp y De Ruyter, pero lo más que lograban era el rescate de cautivos previo pago del rescate.

En 1668 se reconoció la independencia de Portugal, con la consiguiente pérdida para España de las plazas de Mazagán y Tánger. La usurpación de Gibraltar por parte de los ingleses les facilitó el comercio con Marruecos, que les permitió usar las plazas de Tánger y Tetuán como suministradoras del Peñón a cambio de ayudar a su sultán Muley Ismael en sus ataques a Ceuta. También establecieron los ingleses relaciones con el Dey (3) de Argel y el Bey de Túnez facilitando un acuerdo entre los corsarios de Salé y Argel por el que los argelinos permitían entrar en el Mediterráneo a los de Salé y de este modo podían hacer las paces cada uno de ellos con la nación que estaba en guerra con los otros, pero la cantidad de presas no mermaba por la sencilla razón de que cambiaban la bandera por la de la otra nación pirática y así podían atacar a todas las embarcaciones que se encontraban.

El feroz sultán Muley Ismael incitó todo lo que pudo la piratería marroquí, permitiendo una vez más la autonomía de los piratas de Salé que le proporcio-

(3) Dey es el título del jefe o príncipe musulmán que gobernaba la regencia de Argel.

naban hasta 25.000 cautivos para el embellecimiento de la ciudad de Mequinez, en unos tiempos en que la redención de un cautivo era de un coste tres veces superior al de Argelia.

En los últimos años del sultán de Marruecos Muley-Abda-Allah, los piratas de Salé efectuaron un desembarco en Canarias pero, rechazados bravamente por los isleños, resultaron muertos casi todos los agresores. Al morir este sultán, le sucedió su hijo Sidi Mohamed, que sometió a la autónoma Salé a fin de organizar la piratería de un modo más oficial para sacar su provecho, tratando de utilizar a su manera la marina de los salentinos. Sin embargo, estas medidas hicieron que los corsarios de Sale fuesen más precavidos, a lo que se sumó también el desarrollo que estaban adquiriendo las marinas europeas.

Gracias al esfuerzo del padre Girón de la Concepción, superior de las Misiones Franciscanas, España pudo tener buenas relaciones con el sultán Sidi Mohamed de Marruecos. En el navío *Galicia*, enviado a Marruecos con tal fin, fueron trasladados a España 95 cautivos cristianos, y Carlos III puso en libertad a todos los cautivos moros del reino, suspendiéndose por ambas partes las hostilidades. Se ahondó más en el acuerdo, y se dispuso enviar una flotilla a Ceuta para recibir a un embajador que enviaba el sultán a Madrid a mediados de 1766, concertándose un tratado. Para ratificarlo se trasladó en 1767 a Marruecos, el ilustre marino y científico español Jorge Juan.

A raíz de este tratado se establecieron vicecónsules españoles en los puertos de Marruecos, concesión exclusiva de pesca en aguas marroquíes a los pesqueros españoles, libre comercio, expedición de pasaportes a los barcos mercantes, etc. estableciéndose una paz perpetua con la condición de que el corso fuese retirado de las costas marroquíes. De este modo finalizó la lucha contra la piratería berberisca en las costas marroquíes.

Todavía existe hoy en la medina de Rabat una calle que se llama «rue des Consuls», en la cual se instalaron cónsules de los Países Bajos, Inglaterra y Francia, dada la impotencia de las flotas cristianas para acabar con los corsarios. Lo cierto es que Europa no hizo frente común para neutralizar a los corsarios, por las frecuentes guerras entre las potencias, y además aquellos casi siempre violaban los tratados en pro del negocio.

Aún existen en Rabat los nombres de moriscos, que aportaron a la ciudad una gran regularidad en sus calles, cuatro principales y dos transversales y como hombres del Renacimiento aportaron influencia en la arquitectura, bordados, mobiliario, etc., así como en los cultivos del trigo, cebada, viñas, etcétera.

Los piratas finalizaron su actividad a principios del siglo XIX, ya que algunos sultanes les dieron su apoyo para asegurarse esclavos que trabajaran en sus construcciones extravagantes y la capitalidad de Rabat no tuvo lugar hasta la época del protectorado francés.

Bibliografía

- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Española, Disquisiciones Náuticas*.
- CARRANZA, Fernando de: *La Guerra Santa por mar de los corsarios berberiscos*.
- CEBRIÁN Y SAURA, José: *Páginas gloriosas de la Marina de Guerra*.
- THOMAS WALSH, William: *Felipe II*.
- GUILLÉN, Julio F.: *Historia Marítima española*.
- CEREZO MARTINEZ, Ricardo: *Las Armadas de Felipe II*
— *La Proyección Marítima de España en la época de los Reyes Católicos*
— «La Táctica Naval en el siglo XVI», *Revista de Historia Naval*.
- OTERO LANA, Enrique: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*.
- GALINDO, LEÓN: *Historia de las posesiones españolas en África*.
- GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel: «La Marina Española contra la piratería berberisca» *Revista General de Marina*.
— «Los Corsarios de Salé», *Revista General de Marina*.
- MASIA DE ROS, Ángeles: *Historia general de la piratería*.
- LUCENA SALMORAL, Manuel: *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar*.
- OCAÑA TORRES, Mario L: *Corso y corsarios en el Estrecho de Gibraltar*.
- COINDREAU ROGER, Roger: *Les corsaires de Salé*.
- FERRER, Diego: «Apuntes para la Biografía del Almirante D. Antonio Barceló», *Revista General de Marina*.
- RAURICH, Salvador: «La piratería berberisca en las costas de Cataluña». *Revista General de Marina*.
— «La piratería en las costas de España y las Islas Baleares», *Revista General de Marina*.
— «Las Obras Pías de beneficencia para la redención de cautivos de la piratería berberisca», *Revista General de Marina*.
- ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR.
- SANCHEZ RUANO, Francisco: «El Imperio Español en el Marruecos Atlántico», *Revista de Historia Naval*.
- PADRE CASTELLANOS: *Historia de Marruecos*.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al precio de 4 euros, la revista, y 6 euros, los cuadernos monográficos. .

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL.

C/ Juan de Mena, 1, 1.^a planta

28071 Madrid (España).

Teléfono: (91) 312 44 27

Fax: (91) 379 59 45.

C/e: ihcn@fn.mde.es

BASES Y LOGÍSTICA DEL CORSO BERBERISCO

Miguel Ángel de BUNES IBARRA
Investigador Científico
Instituto de Historia
Centro de Ciencias Humanas y Sociales CSIC

La llegada a Berbería, en los primeros años del siglo XVI, de los marinos otomanos que colaboran con los hermanos Barbarroja se puede considerar el nacimiento del corso moderno en el Mediterráneo. La vida en este mar en los siglos de la Edad Media y Moderna, aunque se podría referir que a lo largo de toda su historia, ha estado presidida por la acción de navegantes que han traspasado los límites de la guerra tradicional, convirtiendo sus aguas en un lugar peligroso (1). Intentar establecer las diferencias entre el corso entre el Levante y el Poniente, como el que se desarrolla en la Edad Media con el que se hace en la Edad Moderna, es una tarea que resulta bastante difícil, como fijar el propio concepto de corsario, ya que para hacerlo es necesario analizar de forma conjunta un gran número de documentos que se conservan en los archivos y bibliotecas de los países donde se desarrolla esta actividad, además de carencias historiográficas evidentes sobre temas en los que conservamos registros materiales. Al revisar la historia del Mediterráneo, con independencia de la época que se estudie, se aprecia que es un lugar que mantiene unas reglas que perduran a lo largo de las décadas, por lo que se puede pensar que el *tiempo histórico* tiene un ritmo diferente del que se verifica en la propia Europa continental. Ello explica que, cuando se realizan análisis generales sobre el corso, no se hagan demasiadas distinciones entre los diferentes siglos que conforman las distintas edades cronológicas en las que se ha dividido la historia de este mar. Dentro del marco cronológico fijado en las presentes páginas, que se inscribe en la época de la disputa entre los dos grandes imperios asentados en ambos de sus extremos, en especial en los siglos XVI y XVII, el gran cambio que se produce con respecto a épocas anteriores es la creación de ciudades dedicadas únicamente al ejercicio de un corso perfectamente tipificado (2), urbes que se localizan en los extremos de las diferentes áreas de dominio de los poderes contendientes. Otomanos y españoles logran controlar directamente enormes espacios del mar al dominar

(1) Este artículo se incluye entre los resultados de los proyectos de investigación HAR2009-09991, de la DGCYT, y el S2007/HUM0425, de la CAM.

(2) MOLLAT, M.: «Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIIIe-XVe siècles)», *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980), *Actas del I Congreso Internacional de Historia Mediterránea. La península ibérica y el Mediterráneo centro-occidental (siglos XII-XV)*, pp. 743-749 y «De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIV^e-XV^e siècle)», *Mélanges de l'École Française de Rome*, 87 (1975), pp. 7-25.

diferentes territorios, bien sea por el control directo, bien por medio de pactos, y aunque no son los únicos contendientes que se enfrentan en esta cuenca, se arrojan el papel de defensores de sus respectivos credos. Otra forma de dominio del mar se hace mediante las acciones de los corsarios, hombres que no desean conquistar territorios al enemigo, y buscan simplemente causar daños económicos.

Se pueden referir un gran número de obras que analizan la historia de las marinas mediterráneas (3), atendiendo siempre a escuelas nacionales que han fijado los caracteres de la evolución de las armadas, pero es casi impensable encontrar referencias a estudios concretos sobre el curso mediterráneo de una manera global. Sigue faltando una síntesis que nos introduzca en un tema que ha sido abordado desde perspectivas excesivamente locales. El estudio moderno del curso mediterráneo fue iniciado por Fernand Braudel (4), y en los últimos años ha sido ampliado por Alberto Tenenti (5) y Salvatore Bono (6). Aunque estos trabajos han revolucionado la mayor parte de los conocimientos que tenemos sobre esta cuestión, es un tema que necesita de un mayor número de investigaciones locales, regionales y generales para poder fijar en toda su dimensión su importancia. En los primeros siglos de la Edad Moderna, además del curso realizado por las grandes potencias por medio de la conce-

(3) La mayor parte de las obras que se pueden mencionar se circunscriben al estudio de la evolución de la política marítima de cada país, como muestran las dos obras clásicas referidas al caso español: FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Marina de Castilla*, Madrid, 1894, y *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, 9 vols., Madrid, 1895-1903, reimpresión facsímil, Museo Naval, Madrid, 1973; OLESA MUÑIDO: *La organización naval de los estados mediterráneos y, en especial, de España durante los siglos XVII y XVIII*, 2 vols., Madrid, 1968; SALVÁ, J.: *La orden de Malta y las acciones navales españolas contra los turcos y berberiscos en los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1944; FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Política naval de la España moderna y contemporánea*, Madrid, 1941. En los últimos años se han realizado estudios sobre los caracteres de los navíos mediterráneos más importantes del periodo, como la galera, que sirven para realizar una aproximación general a la evolución de la guerra que se practica en esta agua: GUILMARTIN, J.F.: *Gunpowder and Galleys. Changing technology and Mediterranean warfare at sea in the sixteenth century*, Cassel & Co., Londres, 2003; THOMPSON, I.A.A.: *Londres, Athlone Press, 1976*; ANDERSON, R.C.: *Oared fighting ships from classical time to the coming of the steam*, Londres, 1962; ZYSBERG, A.: *Les Galériens. Vies et destines de 60.000 forçats sur les galères de France, 1680-1748*, Senil, París, 1987; FONTENAY, M.: «Des galères pour quoi faire? La surprenante pérennité de la galères dans la Méditerranée des Temps Modernes», en *Journal of Mediterranean Studies*, 12, (2003), pp. 287-305; AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, J.L.: *El curso marítimo (concepto, justificación e historia)*, CSIC, Madrid, 1950; BONO, S.: *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milán, 1993; HEERS, J.: *Los berberiscos*, Ariel, Barcelona, 2002.

(4) BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 t., FCE, Madrid, 1964.

(5) TENENTI, A.: *Naufrages, corsaires et assurances maritimes*, Sevpen, París, 1950; *Venezia e I corsari, 1580-1610*, Bari, Laterza, 1961; FONTANY, M. y TENENTI, A.: «Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen Âge au début du XIX siècle », en *Course et piraterie*, IRHT-CNRS, París, 1975, pp. 78-131.

(6) BONO, S.: *Lumi e corsari: Europa e Maghreb nel settecento*, Perugia, Morlacchi Editore, 2005. *Corsari nel Mediterraneo: Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milán, 1993.

sión de patentes a navegantes específicos, patentes inspiradas en la prolongación del antagonismo entre las dos grandes religiones monoteístas que convergen en esta zona, y la creación de ciudades especializadas en el comercio que depara esta actividad, habría que reseñar dentro del apartado del corso a la mayor parte de las salidas de las grandes armadas centrales que controlan el imperio otomano y la monarquía hispánica. Si analizamos detenidamente la *bajada del turco* a Poniente o las acciones militares de Doria o el marqués de Santa Cruz, la conclusión a que llegamos es que no están atacando las armadas del adversario sino que, en muchas ocasiones, salen al mar para realizar acciones de pillaje. Si comparamos las empresas de los berberiscos de las regencias magrebíes, las salidas de los uscoques contra las armadas venecianas (7) o las acciones protagonizadas por navegantes bajo pabellón maltés (8) con las que realizan las grandes armadas oficiales, se comprueba que sus objetivos son semejantes, así como muchas de sus maneras de actuación (9).

Los estudios sobre los moriscos se han centrado en el peligro que representa esta minoría en los últimos años de su presencia en España, dejando en un lugar completamente secundario su importancia en el desarrollo y los cambios que se producen en el curso Mediterráneo. La expansión peninsular por el norte de África se origina por la necesidad de asegurar de los ataques corsarios las incipientes rutas comerciales de los primeros años del siglo xv, entre otras cuestiones que no atañen al tema que estamos describiendo (10). El exilio de miles de musulmanes de al-Andalus en los últimos siglos medievales había cambiado la fisonomía de las ciudades costeras de Berbería, ya que estos exiliados se asientan en muchas localidades hasta esos años abandonadas (11). El ejercicio del corso de subsistencia, semejante al que se realizaba desde las costas de Andalucía y Levante por estos mismos años, era una salida

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

(8) BUNES IBARRA, M.A.: «La defensa de la cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», en *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos V* (2006), pp. 77-99.

(9) A ésta mi conclusión llegan FONTENAY, M. y TENETI, A.: «Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen Âge aux débuts du XIX siècle», en *Course et piraterie*, IRHT, CNRS, París, 1975, pp. 78-131, artículo reeditado y actualizado con el mismo título y publicado en «Les Français dans le Pacifique», *Revue d'Histoire Maritime*, 6, (2006), pp. 173-228, y que será editado en castellano por Bellaterra que publicará en curso realizado en el IEMED de Barcelona en 2008 sobre *Corso en el Mediterráneo en la Edad Moderna*.

(10) BUNES IBARRA, M.A. de: «Los tapices de Pastrana y la expansión portuguesa por el Norte de África», en *Las hazañas de un Rey. Tapices flamencos del siglo xv en la colegiata de Pastrana*, Fundación Carlos de Amberes, Madrid, 2010, pp. 13-26.

(11) «La ciudad de Sersel [Cherchel]. Es una grandísima y muy antigua ciudad fundada por los romanos a orillas del Mediterráneo. Su contorno fue antiguamente de unas 8 millas, longitud de su elevadísima muralla edificada con enormes piedras talladas (...) una parte de ella estuvo muy poblada baja la dominación mahometana; lo cual duró unos quinientos años. Luego, durante las guerras entre los reyes de Tremecén y los de Túnez, fue abandonada y quedó deshabitada durante cerca de trescientos años hasta la toma de Granada por los cristia-

lógica a las necesidades vitales de los exiliados, además de poder explicar su comportamiento por sus ansias de venganza o por el auxilio a los grupos de musulmanes que aún seguían viviendo en sus solares originarios. El predominio del corso cristiano en estos años, al contar con sistemas náuticos y embarcaciones mejores que los empleados por los musulmanes, es la causa principal para explicar el despoblamiento de la mayor parte de línea de costa magrebí, en especial de Argelia. Como ocurrirá después de 1609, y ejemplifica perfectamente el caso del núcleo corsario de Salé, antes de la llegada de los navegantes turcos en 1515 el mundo andalusí será uno de los factores que desencadenará la reacción castellana de la época de los Reyes Católicos.

Este mundo comienza a cambiar cuando los jenízaros desembarcan en 1482 en las proximidades de la ciudad de Otranto. Después de esta empresa, los dos imperios se expanden de una manera clara por las áreas del Mediterráneo más cercano. La ocupación del reino de Nápoles y la conversión de la monarquía hispánica en un Estado que controlaba territorios alejados de Hispania supone que se tenga que hacer frente a un tipo de guerra completamente diferente. El Gran Capitán ayudará a los venecianos a expulsar a los otomanos del archipiélago de la Cefalonia, empresa que encumbra a Gonzalo Fernández de Córdoba también como un gran almirante, lo que supone que el Mediterráneo occidental entre dentro de los planes defensivos y expansivos de los reyes españoles. Esto comporta que en el tránsito de los siglos xv al xvi se comienzan a variar los ritmos tradicionales que se habían vivido en este mar en las décadas anteriores. Incluso Michel Fontenay ha propuesto una distinción entre dos actividades corsarias del siglo que comienza, dejando a un lado el tradicional ejercicio de la piratería por parte de marineros sin escrúpulos. De un lado, la guerra del corso que se desarrolla en épocas muy concretas, ya sea entre cristianos y musulmanes o entre diferentes Estados europeos que utilizan a los corsarios para influir en esta contienda. De otro, el corso —tema que analizaremos en las páginas que siguen—, que desarrollan cristianos y musulmanes en el Mediterráneo en los siglos xvi, xvii y xviii con unas maneras, consecuencias y métodos específicos y particulares de este mar en estas centurias. El primero de los apartados referidos por el historiador francés se refiere al ejercicio de la guerra con patente cuando existe un conflicto armado específico, mientras que el segundo atañe a una forma de antagonismo continuado en el tiempo y en el espacio que se justifica por la genérica legitimidad de realizar una guerra justa contra el infiel.

nos. Entonces, muchos granadinos vinieron aquí, reedificaron una buena parte de las casas y la ciudadela y cultivaron las tierras. Después construyeron muchos barcos para navegar mientras se dedicaban al cultivo de la seda, pues habían encontrado una cantidad infinita de moreras blancas y negras. Esta gente prosperó de día en día de suerte que llegaron a ocupar doscientas casas. Sólo se han sometido a Barbarroja, al que no entregaban, sin embargo, más de trescientos ducados de tributo al año». LEÓN AFRICANO, Juan: *Descripción general del África y de las cosas peregrinas que allí hay*, ed. de Serafín Fanjul, El Legado Andalusí, Granada, 2004, p. 366.

La creación de sendos Estados unificados a ambos lados del Mediterráneo supone que existe una auténtica necesidad de controlar las aguas cercanas para asegurar los sistemas de comunicación. Los dos imperios emprenden al mismo tiempo una política semejante: acabar con todos los núcleos de corsarismo cercano para asegurar las vías de comunicación y comercio. De esta manera hay que explicar las conquistas de Melilla, el peñón de Vélez de la Gomera, Túnez, Bizerta, Honein y un largo rosario de conquistas de ciudades que se producen desde finales del siglo xv hasta le década de 1510 (12), manera en la que hay que entender la guerra contra Venecia por parte Otomana y al ataque a la isla de Rodas para expulsar a los caballeros del Santo Sepulcro (13). Las autoridades españolas están convencidas, como a lo largo de todo el siglo xvi y principios del siglo xvii, de que la única manera de oponerse a los corsarios es acabar con sus bases logísticas, por lo que se intentará conquistar las ciudades donde se asientan los practicantes de esta actividad. Es una política que se practicará a lo largo de toda la Edad Moderna, con independencia de que los resultados no son demasiado buenos y es parte de una defensa claramente estática.

Hasta la llegada de los navegantes turcos a Túnez y Argelia, las principales ciudades dedicadas al corso musulmán se sitúan en la zona del estrecho de Gibraltar (Tetuán, Melilla, peñón de Vélez de la Gomera) y en las proximidades del la bahía de Cartago (Túnez, Bona, Bizerta). En Argelia, por el contrario, no existían demasiadas ciudades dedicadas a esta actividad, por la especial orografía de su costa. El gran puerto de esta zona, Mazalquivir, fue conquistado en 1504, toma que se ampliaría cuando el cardenal Cisneros se embarque personalmente para ocupar la ciudad de Orán en 1509 (14). En torno a 1510, las empresas de portugueses y castellanos habían conseguido que la mayor parte de los diferentes Estados musulmanes de Berbería carecieran de salida al mar, es decir, casi habían transformado a estos sultanes en príncipes que gobernaban territorios interiores. De otro lado, las grandes marinas musulmanas de la Edad Media habían casi desaparecido en estos años, al atomizarse las estructuras políticas de este territorio. La victoria cristiana, así como el control del Mediterráneo occidental, era casi absoluto en la primera década del siglo xvi. Sin embargo, cuando esta situación era más evidente, la llegada de navegantes de origen turco a estas aguas. El sultán otomano, después de la conquista de Constantinopla en 1453, se da cuenta de la importancia de contar con una armada profesional, para poder organizar sus dispersos territorios entre las costas de varios mares. Este expansionismo por el

(12) Sobre las fases del expansionismo hispano por el norte de África, con los caracteres que tienen las primeras conquistas que se realizan en este territorio, sigue siendo útil la periodización y las características fijadas por BRAUDEL, Fernand: «Les espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1577», *Revue Africaine*, 69, 1982, pp. 184-233 y 351-410.

(13) VATIN, Nicolas: *L'Ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem, l'Empire ottoman et la Méditerranée orientale entre les deux sièges de Rhodes: 1480-1522*, Peeters, París, 1994.

(14) ALONSO ACERO, Beatriz: *Cisneros y la conquista española del norte de África: cruzada, política y arte de la guerra*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2006.

Mediterráneo queda completamente claro en el sultanato de Selim, cuando decide enfrentarse al imperio mameluco y conquistar Egipto y Siria. su padre ya se había preocupado por conocer las características del Mediterráneo occidental, el «Ispanyol Bahriye» (Mar Español) (15), cuando manda al mejor marino del momento, el corsario Kemal Reis, para que reconozca los caracteres de este espacio (16). Estas expediciones llevan a estos navegantes a realizar ataques delante de la ciudad de Valencia, eligiendo los puertos de la isla de Djerba («Los Gelves» en castellano de la Edad Moderna) Bona y Bugía como sus principales bases. En 1495 es llamado a Estambul para dirigir la armada del sultán, abandonando el Mediterráneo occidental para siempre, aunque trasladando a oriente sus principales características y sus principales lugares para asentarse las futuras generaciones de corsarios.

Según el sultán otomano va controlando mejor el espacio marítimo circundante, que consigue venciendo a venecianos y expulsando a los caballeros del Santo Sepulcro, la existencia de corsarios musulmanes ejerciendo este tipo de guerra es incompatible con un poder centralizado. Beyazit II (1481-1512), Selim I (1512-1520) y, sobre todo, Süleyman el Magnífico (1520-1566) fueron aumentando y profesionalizando la armada dependiente del sultán, concentrando sus efectivos en las proximidades de Estambul y en el Archipiélago, esencialmente en torno a Negroponte, por lo que ya no necesitaban a los corsarios musulmanes actuando en el espacio marítimo que se domina desde los Dardanelos o Esmirna. El corso, para su desarrollo, necesita un poder muy débil, lo que explicaría el nacimiento de núcleo corsario de Rabat-Salé después de 1609, o la lejanía geográfica de las bases corsarias con el poder central, que es la razón del nacimiento del corso berberisco después de 1515-1519 (17). Esta falta de un poder fuerte también explica por qué los corsarios abundaban en Berbería con anterioridad a la llegada de los turcos. La ayuda que facilitan estos navegantes a los mudéjares sublevados en Granada en 1501 es una de las razones que pueden explicar la rápida reacción de las naves cristianas contra los corsarios. Nuevamente los moriscos, o sus predecesores, los mudéjares, son en cierta manera los responsables de que las armadas hispanas entren en el Mediterráneo (18). Los corsarios musulmanes en Levante habían sido muy útiles a las autoridades osmanlíes en las primeras guerras contra Venecia, así como para el control del Adriático y el Egeo, pero esta situación cambia cuando llega al poder Selim II. El apoyo de los hermanos Barbarroja a uno de los pretendientes (Korkud) al trono a la muerte de Beyazit II es el desencadenante último del paso de los marinos turcos al Mediterráneo occi-

(15) PIRI REIS: *Kitabi bahriye*, Ministerio de Cultura y Turismo, Ankara, 1996, pp. 65-71.

(16) Gracias a esta navegación se realizan las primeras descripciones de las costas norteafricanas y europeas. De cualquier manera, para los otomanos, el control del Mediterráneo siempre se plantea como el dominio de las islas que existen en él. Esto se aprecia claramente en la obsesión del sultán para conquistar la isla de Malta, empresa que se intenta por primera vez en 1488.

(17) BONO, Salvatore: *I corsari berbereschi*, ERI, Turín, 1964.

(18) ROSSI, E.: *Il dominio degli Spagnoli e dei Cavalieri di Malta a Tripoli*, Intra, 1937.

dental, aunque esta es una cuestión que se hubiera producido de cualquier manera por la evolución de los acontecimientos. Para huir de las posibles iras del vencedor del enfrentamiento civil, Selim, huyen hacia poniente, a la costa oriental de Túnez, el lugar natural adonde escaparía cualquier navegante del Egeo que quiera pasar a la otra parte del mar, además del lugar natural de huida de un navegante que desea escapar de los alrededores de la isla de Metilene con las técnicas náuticas de principios del siglo XVI.

La isla de Los Gelves es el primer destino elegido por los navegantes turcos para asentarse en su nueva vida. Una isla que tiene fondeaderos relativamente seguros, aunque un poco peligrosos ante un ataque en masa, como ocurre en las diferentes tragedias que acaecen a los navegantes españoles en Los Gelves y que provocan que se acabe con la primera expansión por el Mediterráneo en 1510 (19). El mayor problema que presenta es que está habitada por una serie de tribus no muy amistosas y que controlan los pocos puntos de aguada de la isla, lo que representa un inconveniente manifiesto para los marinos allí asentados. Sin embargo, lejanía de la ciudad de Túnez, controlada en esta época por la dinastía de los Hafsiés, y de Estambul convierten a este enclave en una base ideal para cualquier navegante que se quiera establecer por su cuenta, fenómeno que también ocurriría años más tarde cuando Dragut, (Türgüt Reis en turco) se asiente en sus playas y en la cercana ciudad de Mahdía (África, según la terminología española del momento).

La llegada de los navegantes de origen turco al Mediterráneo occidental trastocará completamente la historia de este mar desde el mismo momento en que arriban a sus aguas. El principal cambio táctico que aportan estos navegantes, además de unos navíos mucho más artillados y grandes que los anteriores, es que realizan el corso de forma organizada, acumulando un gran número de naves y hombres para lograr que sus ataques resulten más efectivos (20). Ya no estamos hablando de un corso de subsistencia o de carácter ocasional; por el contrario, estamos refiriendo un marino que se ha formado realizando navegaciones de cabotaje por el Adriático y el Egeo y enfrentándose continuamente a navíos genoveses, venecianos, catalanes y de la orden de San Juan de Jerusalén. El mayor de los hermanos Barbarroja ha sido cautivo en las mazmorras de la isla de Rodas, un hombre que ha entrado en las dinámicas bélicas que genera el corso como forma de guerra. Todo este proceso

(19) Para las primeras empresas españolas en el Mediterráneo, así como para entender muchas de las inquietudes que mueven a los marinos españoles a estas conquistas, resulta imprescindible la consulta del texto de LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco: *Guerra de mar del emperador Carlos V*, ed. de M. Bunes y N. Jiménez, Sociedad Estatal para las Conmemoraciones de los Centenarios de Carlos V y Felipe II, Madrid, 2000.

(20) Sobre la importancia de los hermanos Barbarroja en la evolución del corso berberisco y, en general mediterráneo del siglo XVI, véase: MURAD ÇELEBI, S.: *Gazavâr-i Hayreddin Barbaros Pasa*, Granada, Universidad de Granada, 1997; BUNES IBARRA, M.A.: *Los Barbarroja, corsarios del Mediterráneo*, Alderaban, Madrid, 2004; ACHARD, P.: *La vie extraordinaire des frères Barberousse, corsaires et rois d'Alger*, París, Actas du Sud, 1984; GRAMMONT, H.D.: *Histoire d'Alger sous la domination turque (1515-1830)*, París, 1887; GRAVIÈRE, J. de la: *Les corsaires barbaresque et la marine de Soliman le Grand*, París, 1887.

acontece en el momento en que la artillería naval entra en su fase de desarrollo, embarcándose más número de piezas y de un mayor alcance en los navíos planos mediterráneos, lo que tendrá unas consecuencias importantísimas para el desarrollo del corsarismo. Los navegantes turcos están aportando navegaciones en escuadras, un mayor número de bocas de fuego y, lo que resulta imprescindible para entender el nuevo curso de la Edad Moderna, la profesionalización de un oficio. Estos hombres son apátridas sin nada más que, por lo menos en estos primeros años, su valor y las cubiertas en las que combaten para ganarse su derecho a existir y su fortuna. Los éxitos que cosechan en los primeros meses del ejercicio de su actividad en la isla tunecina logran que adquieran enorme fama entre los príncipes musulmanes de la zona. Estos navegantes aportan gran cantidad de recursos económicos al sultán Hafsí, por lo que se declaran vasallos de Muhammad V, al que prometen el quinto de todas sus capturas y ante el que juraban sobre su libro sagrado que no intervendrían en los asuntos internos del reino. Se trasladan de la desértica isla a los puertos de Túnez y La Goleta, los mejores fondeaderos del Mediterráneo tras el de Mazalquivir, en manos españolas desde 1505. El mundo cristiano no reaccionó con la contundencia debida a los éxitos de Oruç Barbarroja, por lo que su fama siguió creciendo en todo el Magreb en los primeros años del siglo XVI. Exclusivamente algún ataque de las escuadras genovesas al mando de Andrea Doria logra reponer un cierto orden en las proximidades del estrecho de Mesina. Las disputas entre el sultán hafsí y los corsarios turcos serán mucho más efectivos que las contrarréplicas cristianas, ya que el gobernante musulmán comienza a tener miedo de unos militares que le superan en fama, ambición y fuerza militar. Para alejarlos de la capital de sus dominios, les entrega el título de gobernadores de Djerba. La vuelta a esta isla de grandes playas y bajíos después de haber estado en la fachada mediterránea de las grandes ciudades de la antigüedad no satisface a unos hombres que se han dado cuenta de que pueden convertir, en príncipes en un espacio donde la fragmentación del poder y la anarquía son moneda corriente. Esta posibilidad se la brinda Muley Abderramen, el príncipe de la ciudad de Bugía expulsado por los españoles en 1510. Les promete que podrán fondear libremente bajo las murallas de su ciudad si le ayudan a expulsar de la misma a los españoles, cuya presencia se reduce a una guarnición muy pequeña asentada en el castillo, aunque muy bien pertrechada de cañones y armas de fuego. Dos meses después de recibir la embajada en Los Gelves, Oruç, al frente de 1.000 de sus marinos, se desplaza ante la ciudad para intentar conquistarla. En este duelo se oponen dos formas de entender la guerra en el Mediterráneo, caracteres que se repetirán durante los siglos XVI al XVIII. Los musulmanes atacan con fuerzas combinadas de caballería —bereber en su gran mayoría— e infantería otomana que ponen sitio a las murallas del fuerte levantado por los soldados españoles. Se enfrentan cerca de 1.500 defensores contra 4.000 atacantes, pero estos últimos cuentan con muy poca artillería y, por añadidura, de un alcance muy limitado (simples piezas de galera, que no de asedio). Para los soldados españoles la victoria

pasaba por impedir que la ofensiva enemiga diera lugar a un largo asedio, y resistir lo suficiente parapetados tras sus propias murallas, sin intentar un encuentro cuerpo a cuerpo en las proximidades del castillo, donde la numerosa caballería beréber no les daría opción. Una pelota de arcabuz se lleva un brazo de Oruç, que abandona el asedio, junto a toda su flota, rápidamente para que los médicos cautivos cristianos de Túnez logren cauterizar su herida. En su precipitado viaje tiene la oportunidad de capturar varios buques mercantes genoveses a la altura de Tabarca.

Esta expedición muestra a los navegantes turcos la manera de hacerse con un territorio propio en el norte de África, por lo que en 1514 organizarán un nuevo ataque por sorpresa a la ciudad de Bugía. La situación es auténticamente dramática para los sitiados, gobernados por Ramón Carros, que logran liberarse del asedio única y exclusivamente por la ayuda de los barcos mandados por Machín de Rentería, capitán general del peñón de Argel, y por la llegada de una galera de voluntarios mallorquines y valencianos. En 1515 Oruç logra conquistar la pequeña ciudad de Djidjelli, la actual Jijel, a pocos kilómetros de Bugía. Después de diez años de exitosos triunfos en el mar ante las naves cristianas, tiene una cabeza de puente para poder iniciar la construcción de un dominio propio. España no ha reaccionado ante los avances turcos, al desentenderse casi completamente de la política mediterránea después de 1511. Haber logrado una posición estable en Nápoles y Sicilia, ocupar los puertos musulmanes más importantes (bien sea conquistando ciudades o construyendo fortalezas en peñones que vigilan los movimientos de las armadas enemigas) y la larga guerra con Francia habían impedido que en los últimos años de vida de Fernando el Católico la política de la Corona se centrara en el mantenimiento del escudo mediterráneo. El rey, como hizo su esposa, pide a sus descendientes que se continúe la guerra contra el infiel y que el dinero recaudado por el impuesto de cruzada se destine íntegramente a este fin, peticiones que la mayor parte de sus sucesores intentarán realizar cuando otros problemas interiores y exteriores se lo permitan.

Los navegantes turcos, por el contrario, seguirán en su empeño por crear un Estado propio en el norte de África, política en la que se ven favorecidos por la muerte de Fernando el Católico. Las autoridades musulmanas consideran que la muerte del rey las libera de los pactos firmados con sus antecesores, por lo que hay que volver a pactar la presencia española en el territorio. Los reinos del Magreb seguían siendo muy débiles, por lo que para mantener su independencia necesitaban ayuda militar exterior, ayuda que ahora podía ser proporcionada por las armas españolas o por la poderosa flota de los hermanos Barbarroja. Esta situación se produce cuando, a los pocos días de la muerte de Fernando el Católico, Oruç recibe en Jijel a una embajada de Selim ben Tumi (21) que pide su colaboración para expulsar a los españoles del peñón

(21) «Este señor era emir de los árabes que viven en la llanura de Mettegia, se llamaba Selim Etteumi, de la tribu de los Tehaliba, rama de los árabes Machel. Cuando Bugía fue ocupada por los españoles, este príncipe de los árabes se proclamó señor de Argel y conservó el poder varios años hasta la llegada de Barbarroja», LEÓN AFRICANO, Juan: *Ibidem*, p. 222.

de Argel. El caudillo musulmán piensa en el navegante de origen turco por la fama de luchador que ha adquirido en estos años, presentándose como un *guerrero de la fe, gazi* según la terminología otomana, que puede acabar con la presencia de los infieles en las tierras del Islam. La ayuda de Oruç no se entrega para ayudar a un musulmán, sino para crear un Estado propio contando con una ciudad mejor fortificada y con un mejor puerto que su actual posesión. La llegada de las naves turcas a Argel no representa el ataque a la pequeña fortaleza española del Peñón que defiende Nicolao Quint, por el contrario el desembarco de los navegantes turcos supone el asesinato del sultán de la ciudad y de su cúpula de poder. Argel pasa a ser una pequeña ciudad que realizaba el tradicional curso de subsistencia hacia las islas italianas y las costas españolas del levante al centro de un enclave que se dedica al curso de manera activo y exclusivo. Oruç no desea enfrentarse abiertamente a la guarnición española en los primeros meses de su estancia en la ciudad, aunque la artillería de la fortaleza impedía que se pudiera utilizar su puerto para el desembarco de las capturas de hombres y mercancías que se hacían continuamente en el mar y en la tierra. En vez de asaltar el castillo decide ocupar la cercana localidad de Cherchel, urbe que cuenta con un puerto mejor que el de Jijel, aunque inferior al de Argel. La reacción española a esta serie de acontecimientos la vuelve a impeler el cardenal Cisneros, un hombre plenamente comprometido con la expansión por África desde que financiara las empresas de Mazalquivir y Orán, en esta ocasión acaudillando también las tropas. Como regente de Castilla mientras arriba Carlos V, manda aprestar una flota en Cartagena al mando de Diego de Vera, ex gobernador de Bugía y Trípoli y oficial en las campañas de Italia bajo el mando del Gran Capitán y de Pedro Navarro. La expedición se salda con un monumental fracaso ante Argel, el primero de los muchos que ocurrirán ante sus murallas, dejando 1.500 muertos, más de 1.000 heridos y varios centenares de cautivos en las tierras africanas cuando la flota abandona a los soldados que han desembarcado y no pueden avanzar para combatir las murallas de la ciudad. Este fracaso, uno de los mayores de las armas españolas en tierras africanas, mayor que el desastre de Los Gelves, comienza a crear la leyenda de la invencibilidad. En estos primeros años los Barbarroja no atacarán a los españoles, ya que lo que les interesaba es hacerse con un Estado propio en el norte de África más que generar un enfrentamiento con uno de los poderes navales más importantes del momento. Entre los dos hermanos, Oruç y Hayreddin, se produce un reparto de funciones. Mientras que el mayor sigue expandiendo sus posesiones por tierra, intentando conquistar el reino de Tremecén, el segundo seguirá ampliando las posesiones marítimas y apoyando la creación de armadas corsarias estables. El segundo fracaso español ante las murallas de Argel, el protagonizado en 1519 por Hugo de Moncada, virrey de Sicilia, y la inestabilidad de la presencia turca en el Magreb conlleva que se conquisten las localidades de Collo, Bona y Constantina, para terminar atacando a la fortaleza, del peñón de Argel en 1529, una vez que Oruç ha muerto a manos de los soldados españoles de Orán. La creación de un muelle entre el antiguo peñón y la costa, empleando los restos de la

fortaleza, muestra el interés de Hayreddin, en contra de lo propuesto por su difunto hermano, tener un fondeadero estable y seguro para las naves corsistas en estos años. Su paso a la órbita del mundo del sultán de Estambul convierte las hazañas de estos apátridas en una empresa de conquista de la Sublime Puerta, que acepta de buen grado unas tierras que no ha costado nada conquistarlas, mientras que a los corsarios les da la seguridad de tener detrás de sí el respaldo de uno de los grandes imperios del Mediterráneo. La lucha entre cristianos y musulmanes, siendo el corsarismo argelino una empresa que busca hacer todo el daño posible a la monarquía hispánica tras la muerte de Oruç Barbarroja, se mantendrá viva hasta 1574 de una manera directa, siendo los dos gran episodios de esta historia la conquista de la fortaleza de La Goleta, que pasará definitivamente a manos otomanas en 1574, y el control de la isla de Malta, asediada en 1565 de manera feroz, así como atacada en varias ocasiones en el siglo XVI y XVII.

Este pequeño resumen evidencia la vinculación del desarrollo del corso berberisco con la historia de la expansión de los dos grandes imperios del Mediterráneo y la utilización de este tipo de guerra en las fronteras exteriores de los mismos. La evolución de las dinámicas bélicas de los corsarios busca el control de los puertos mejores, para asentar escuadras de embarcaciones dedicadas al robo con patente de manera estable, creando enclaves centrales donde se asientan los navíos para poder defenderlos de los previsibles ataques de los enemigos. Los tres grandes centros corsarios serán las capitales de los actuales tres países magrebíes: Argel, Túnez y Trípoli. Junto a estas grandes urbes, sedes de los gobiernos provinciales (beylik) dependientes de beylerbeys, beys o deys nombrados por el Diwan de Estambul, hay otras localidades que pueden albergar pequeñas flotas que dependen de las autoridades centrales, como será el caso de Biserta, Bugía, Bona, Constantina, Mahdía, Djerba, Puerto Farina, etc. Los Estados corsarios berberiscos tienen que ejercer una doble función, realizar el corso contra los cristianos en el mar y controlar a la población musulmana de los territorios interiores, nunca bien controladas por las autoridades centrales y a la que las autoridades cristianas intenta sublevar contra el poder extranjero que representan los otomanos (22). La frontera entre la cristiandad y el Islam se sitúa, desde el punto de vista terrestre, en la ciudad de Orán, baluarte defensivo que impide los progresos otomanos hacia las tierras de Marruecos (23). En esta misma zona también se encuentran los grandes centros corsarios cristianos de Palermo, Nápoles y, desde 1562, en la época de Cosme I de Médici, Pisa, al ser la cabeza de la Orden de San Estéfano. En 1530 Carlos V concede Trípoli y las islas de Malta y Gozo a los desposeídos caballeros de San Juan de Jerusalén tras la pérdida de Rodas, por lo que

(22) Éste sería el caso de las revueltas de uno de los primeros aliados de los hermanos Barbarroja en Argelia, el rey del Cuco, que en algunos momentos es el gran aliado español en el territorio en los primeros años del siglo XVII, cuando el corso berberisco es más agresivo: RODRÍGUEZ JOULIA SAINT-CYR, Carlos: *Felipe III y el rey de Cuco*, CSIC, Madrid, 1954.

(23) HESS, ANDREW C.: *The Forgotten Frontier. A History of the Sixteenth Century Ibero-African frontier*, Universidad de Chicago, Chicago, 1978.

la Monarquía establece un nuevo centro corsario para vigilar la frontera marítima entre los dos imperios (24) e intentar controlar las acciones de los corsarios berberiscos.

Los nuevos dominios otomanos se organizarán según el esquema de una provincia otomana de frontera, teniendo una gran importancia la «taifa de los reis», órgano en el que se reúnen los arráeces de los navíos corsarios para tomar las decisiones que conciernen a la organización del estado. El paso de los dominios de los hermanos Barbarroja al imperio otomano lo único que supone que una serie de soldados de guarnición, jenízaros reclutados en Asia Menor, se trasladan a vivir a Argel y forman el aparato militar básico para el control del territorio mandados por Aga (25). Se les permite enrolarse en los navíos en corso, por lo que también intervienen en los beneficios de esta actividad desde los primeros años de su estancia en Argel, además de tener la obligación de defender los castillos y las ciudades costeras que dependen de las grandes urbes corsarias berberiscas. Su organización, como referíamos, es semejante a cualquiera de las provincias del imperio, excepto que en la taifa de los reis el elemento turco no era el mayoritario, ya que la mayor parte de los capitanes de las embarcaciones dedicados al corso son renegados de los orígenes más dispares del mundo mediterráneo (26). Se establece una especie de república militar controlada por los jenízaros y los arreases que gobiernan al resto de los colectivos que se instalan dentro de las murallas de la ciudad de Argel y de las ciudades costeras que se controlan desde su rada (Nosotros, Pacha y el Divan de la Invencible Milicia de Argel). Éste será el modelo que también se establece en Túnez y Trípoli, aunque la relación de fuerzas entre las diferentes facciones de la repúblicas berberiscas establecerá una evolución diferente en cada uno de estos territorios. Por referir un ejemplo, un revuelta de los jenízaros en la ciudad de Trípoli en 1609, año de la expulsión de los moriscos, significa que este cuerpo militar elija como jefe de esta escuadra militar (ocak) a uno de los oficiales subalternos que ejercerá el poder real en

(24) BROGINI, Annet: *Malte, frontière de chrétienté (1530-1670)*, Roma, 2006; ECK, O.: *Seeräuberei im Mittelmeer. Dunkle Blätter europäischer Geschichte*, Munich-Berlín, 1940; FISHER, Godfrey: *Barbary Legend. War, Trade and Piracy in North Africa 1415-1830*, Oxford, 1957; AYMARD, M.: *XVI yüzyilin sonunda Akdeniz'de korsanlık ve Venedik*, IFM, 23, 1962, pp. 220-229; EARLE, P.: *Corsairs of Malta and Barbary*, Londres, 1970; FONTENAY, Michel: «L'Empire ottoman et le risqué corsaire au XVIII^e siècle», *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 35, 1988, pp. 185-208; «La place de la course dans l'économie portuaire: l'exemple de Malte et des ports barbaresques», *Annales ESC*, 6, 1988, p. 844. C. BRACEWELL, Wendy: *The Uskoks of Senj. Piracy, Banditry and Holy War in the Sixteenth Century Adriatic*, Londres, 1992.

(25) Selim acepta el reconocimiento de la soberanía sobre estos territorios que le ofrece Hayreddin Barbarroja y le nombra beylerbey, con el título de pacha, además de mandarle 2.000 hombres con armas de fuego y autorizar que se puedan embarcar 4.000 voluntarios, a los que se les concede los derechos y los privilegios de los jenízaros. *Histoire de l'Empire Ottoman*, ed. de R. Mantran, Fayard, París 1989, p. 406.

(26) BACHROUCH, Taoufik: *Formation sociale barbaresque et pouvoir à Tunis au XVII^e siècle*, Túnez, 1977; MANCA, Ciro: *Il modello di sviluppo economico delle cite maritime barbaresche dopo Lepanto*, Nápoles, 1982.

la regencia, siendo el beylerbey nombrado por la Sublime Puerta una simple figura sin poder real en el territorio. En Túnez y Trípoli se pasará al gobierno de beys y deys que culminarán con la creación de dinastías reinantes, sometidas a Estambul, aunque llevarán una vida casi independiente de la metrópoli asentada en las aguas del Bósforo.

En principio, las regencias berberiscas serán la gran escuela de los grandes marinos otomanos desde la llegada de los hermanos Barbarroja hasta la década de 1580, momento en el que muere el último almirante, kapudan Pacha, que tiene un origen corsario, Euldj Alí (27). Son hombres formados en una lucha continua contra los enemigos de la Sublime Puerta que han forjado su carácter en las galeras mediterráneas, comenzando por Kemal reis, que después serán sustituidos por hombres de palacio que no dominan las técnicas y tácticas militares, lo que representará un problema para la propia evolución de la marina otomana en el siglo xvii (28). Sin embargo, la época dorada del curso musulmán de las regencias berberiscas, como refirió Fernand Braudel, se produce en los años posteriores a la batalla de Lepanto y se extiende hasta mediados del siglo xvii. Este momento coincide con una crisis evidente de la marina otomana dependiente directamente del sultán estambuliota, lo que marca diferencias evidentes entre el centro y la periferia del Imperio de Estambul, situación que también se puede fijar para algunos periodos de la propia monarquía hispánica, como sería el caso de los virreinos del duque de Osuna en Sicilia y Nápoles. El primero de los periodos se puede definir como el de la escuela de los marinos formados por los Barbarroja, siendo una de las figuras más importantes la del Dragut, hombres que cambian radicalmente la vida del mar. En este periodo se produce la supremacía de las marinas otomanas, periodo que va desde la batalla de la Preveza hasta la de Lepanto, momento en el que las marinas otomanas serán las que manden en este espacio. En estos años el mundo cristiano intentará fortificarse creando muros defensivos para avisar a los habitantes de las costas de la llegada de velas enemigas, sistema que tiene unos efectos disuasorios muy escasos (29)

(27) *The Kapudan Pasha. His Office and His Domain*, ed. De Elizabeth Zachariadou, Creta University Pres, Rethymnon, 2002.

(28) BELHASSIMI, Moulay: *Histoire de la marine algérienne (1516-1830)*, Argel, 1983.

(29) Un buen ejemplo de la poca efectividad de estas torres de vigilancia es este relato que un cautivo de finales del siglo xvi refiere después de su apresamiento: «El navío avieron para Argel, cargado como estaba de vino y otras cosas y presentes que enviaban de Málaga, cuatro galeras se vinieron acercando a la costa de España y, no hallando qué robar, derribaron a arcabuzazos tres atalayas de la costa, en que gastaron mucha pólvora, y en la última cogieron un pobre viejo y un muchacho, porque los demás que estaban en las dos primeras huyeron de noche, y se quedaron burlados los turcos. Fueron corriendo toda la costa hasta el reino de Valencia y toda la Cataluña, volviendo a las islas Formenteras, Abisa y Mallorca, y viendo que no hallaban más que robar, dieron la vuelta para Argel, donde desembarcaron y donde fui vendido, como diré en el inmediato». GALÁN, Diego: *Relación del Cautiverio y libertad de Diego Galán, natural de la villa de Consuegra y vecino de la ciudad de Toledo*, Escuela de Plata-Renacimiento, Sevilla, 2010, p. 31.

aunque genera una cierta sensación psicológica de seguridad (30). La monarquía se plantea una defensa estática ante los ataques corsarios, bien sea fortificando las línea costera y las principales ciudades de sus dominio o manteniendo flotas que actúan vigilando las zonas de ataques más frecuentes. Por desgracia, los intentos de conquista de las principales ciudades corsarias suelen saldarse con frecuentes fracasos, por lo que los corsarios seguirán manteniendo su frenética actividad. Volviendo a referir el momento de estancia del duque de Osuna, este virrey cambia el sentido de la política que hay que seguir ante los corsarios, organizando armadas que practican el curso sistemático en las aguas controladas por Estambul y organizando asaltos a las principales ciudades corsarias que no pretenden conquistar sus murallas sino quemar las naves dedicadas al curso, sistema mucho más eficaz para limitar las acciones de los corsarios (31).

Los corsarios de las regencias berberiscas siempre se presentan ante el resto de los musulmanes como los libertadores de las tierras del Islam de las ansias conquistadores de los cristianos, otorgándose en título de gazis para justificar la mayor parte de sus acciones. Como resulta evidente, generan un sistema económico propio (32), basado en la venta de los cautivos que aprehenden y en la introducción en los circuitos comerciales de las mercancías que aprehenden (33). El curso de la Edad Moderna está respaldado por un circuito económico que nace en el mismo momento que las regencias berberiscas (34), en el que se busca compensar el enorme esfuerzo que requiere armar naves que realizan esta actividad. Los berberiscos se olvidarán de las acciones de

(30) BONO, Salvatore: «Sicilia nel Mediterraneo dei corsari», en *Le torri nei paesaggi costieri siciliano (secolo XIII-XIX). Storia, architettura, ambiente*, Regione siciliana, Palermo, 2008, tomo I, pp. 31-49

(31) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *El Gran Duque de Osuna y su Marina*, Rivadeneyra, Madrid, 1885, reedición con prólogo de Francisco Ledesma, Sevilla, Renacimiento, 2006, sobre diferentes estrategias de defensa contra los ataques de corsarios véase: OLESA-MUNIDO, Francisco Felipe: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Editora Nacional, Madrid, 1969, pudiéndose anotar en la actualidad la tesis doctoral inédita de Phillip Williams, sobre la que ha publicado un extracto en «The Strategy of Galley Warfare in the Mediterranean (1560-1620)» *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, Mapfre, Madrid, 2006, pp. 891-920, o la reciente tesis de LOMAS CORTÉS, Manuel: sobre la utilización de la marina en la expulsión de los moriscos de Valencia, de la que ha realizado un pequeño avance en «La organización naval hispánica y la expulsión de los moriscos (1609)», *Estudis: Revista de historia moderna*, 31, 2005, pp. 301-320 o en el artículo de DE BUNES IBARRA, M. Á.: «La defensa de la Cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», *Cuadernos de Historia Moderna*, Anejos V, Universidad Complutense, Madrid, 2006, pp. 77-99.

(32) HEERS, J.: *Les Barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée (xve-xvii siècles)*, Perrin, París, 2001.

(33) SOLÁ, Emilio, y PEÑA, Francisco de la: *Cervantes y la Berbería: (Cervantes, mundo turco-berberisco y servicios secretos en la época de Felipe II)*, Fondo de Cultura Económica, México, 1996.

(34) LÓPEZ NADAL, Gonçal: «El corsarismo en las estructuras mercantiles: las fronteras del convencionalismo», en *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. xv-xviii)* ed. G. López Nadal, Institut d'Estudis Baleàrics, Palma de Mallorca, 1990, pp. 267-276.

particulares, propias de la Edad Media, para organizar flotas y escuadras que se especializan en zonas concretas. Argel atacará de forma sistemática el sur de Italia y las costas peninsulares, mientras que Túnez y Trípoli concentrarán sus esfuerzos en la región de Calabria, Cerdeña y Sicilia. En este momento se aprecia un cambio radical en la evolución del corso en ambos lados del Mediterráneo. Mientras que en la parte occidental se produce una profesionalización de la actividad, en oriente se siguen los ritmos tradicionales hasta que a finales del siglo XVI y principios del XVII entran a actuar en esta zona la Orden de San Estéfano y las galeras de la Orden de Malta. Malteses y berberiscos, cada uno con unos sistemas completamente diferentes, se convierten en los modelos de la actividad corsaria, aunque con un sistema de organización completamente diferente, sistemas que serán asumidos por las ciudades que desean entrar en esta actividad en apariencia lucrativa, como será el caso de Salé, La Mamora, Larache o Livorno en el siglo XVII. La gran diferencia entre cristianos y musulmanes es que los primeros permiten que se siga haciendo corso privado, por medio de la concesión de patentes individuales (35). Los moriscos serán uno de los elementos que les sirvan para justificar este nuevo modo de vida que están creando en el Mediterráneo occidental hasta su expulsión definitiva de España entre 1609-1614, lo que les convertirá en unas víctimas más de las especiales circunstancias que se viven en este mar: «Después —como capitán que era de Hayradin Bey, tomando su bendición y sus bajeles— con buen viento hizo viaje en el cual tomó, saqueó y quemó muchos lugares en las costas de cristianos. Y hizo tantos males por mar y por tierra —además del gran número de moriscos que trajo de el Andalucía, que todos los de la tierra se juntaron a dar queja al Emperador de España de los grandes daños que cada día de Barbarroja habían recibido y recibían; y de sus armadas, y las entradas y asaltos que dan en las tierras, lugares que toman y queman, sacos que hacen, cautivos cristianos que se llevan y moriscos que pasan en Morería; y otros infinitos daños, y el poco cuidado que hay de remediarlos; de manera que ya no pueden vivir allí seguros. Y que la tierra se irá despoblando y perdiendo. Y suplicáronle que lo mandase remediar» (36). Serán a un tiempo víctimas y verdugos del corsarismo, sobre todo cuando deciden apoyar al bando musulmán en su compleja subsistencia en el suelo peninsular.

Uno de las grandes dificultades a la hora de caracterizar el corso berberisco en los siglos XVI y XVII es fijar los efectivos con que cuenta: su número de embarcaciones, las personas que se dedican a esta actividad y los beneficios que obtienen. La pérdida de la mayor parte de la documentación otomana en el siglo XIX nos ha privado de estos datos, por lo que debemos aproximarnos

(35) El referente más claro de esta forma de actuar es la actuación del capitán Contreras, personaje real que realiza guerra de corso por todo el Mediterráneo con una patente concedida por el Gran Maestre de Malta, Alonso de Contreras, *Vida del capitán Alonso Contreras*, edición y prólogo de Manuel Criado de Val. *Las aventuras de un capitán español*, por Jose Ortega y Gasset, Taurus, Madrid, 1965.

(36) MURAD CELEBI, S.: *Ibidem*. p. 92.

por medio de fuentes literarias, referencias de cautivos que mandan informes a las autoridades españolas e italianas, registros de espías, noticias que se pueden sacar de las crónicas de los redentores que se acercan a las ciudades corsarias para rescatar cautivos o por el análisis de los ataques que realizan a determinadas zonas de costa por medio del estudio de fuentes locales (37). También resulta muy difícil referir el tipo de navíos que emplean los corsarios berberiscos en los siglos XVI y XVII por la falta de datos exactos de las fuentes y la exageración de éstas al describir a estos navíos. Aunque intentaré hacer una cuantificación de los que utilizan los corsarios, estos datos en ningún momento se pueden considerar definitivos, por la parcialidad de las fuentes y la falta de noticias fiables sobre las características de los navíos. Como resulta lógico, la flota más importante se encontraba en la ciudad de Argel, siendo las de Túnez y Trípoli de menor importancia, aunque esto no significa que su peligrosidad fuese menor. Como se ha referido anteriormente, estos navíos se especializaban en el ataque a zonas muy concretas, recibiendo también el ataque por parte de las escuadras cristianas que también se combate zonas concretas del litoral musulmán, como muestran las continuas razias de las galeras de Malta en las naves asentadas en La Goleta, Trípoli, Bugía, Bizerta y Puerto Fariana, y mientras que las acciones contra las que tienen su base en puertos argelinos son menores.

Uno de los mayores problemas que tenemos es conocer el número de embarcaciones que realizan el corso berberisco de una manera sistemática sobre los intereses cristianos. Conocemos las diferentes fases del mismo, que se pueden resumir en un periodo de formación, que va desde 1516 hasta 1580, época que Argel es controlada por navegantes que pertenecen, bien sea por formación o por cuestiones familiares, a la saga de los Barbarroja. Hasta la década de 1560 el corso argelino tendrá el apoyo de la comunidad andalusí, los exiliados de la antigua al-Andalus, que se han ido refugiando en las ciudades costeras de Argelia y que ven en la llegada de los navegantes otomanos una manera de medrar dentro de la sociedad de acogida. La influencia de este grupo se irá reduciendo cuando la presencia otomana en el territorio sea mayor, así como por la llegada de un gran número de renegados de origen italiano y español, situación que define la segunda mitad del siglo XVI. En los primeros años del XVII la importancia de los hombres del norte de Europa será primordial, introduciendo nuevas técnicas de navegación, así como nuevos tipos de navíos, que supone que el corso argelino deje de ser exclusivamente mediterráneo para pasar el Atlántico y amenazar directamente la comunicación con América.

(37) PARDO MELERO, Juan Francisco: *La defensa del Imperio. Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, Madrid, 2001, fija que las costas valencianas son atacadas en 136 ocasiones entre 1527 a 1533, ataques que en muchas ocasiones son realizados por escuadras de varios barcos, para aumentar su efectividad. La importancia de los ataques de escuadras de varios barcos son referidas en el texto de Murad Celebi, documento hagiográfico escrito para mostrar la superioridad de los musulmanes sobre los cristianos a lo largo de la época de Barbarroja.

La pérdida de la documentación otomana por las vicisitudes históricas del Magreb nos ha privado de conocer exactamente la composición de las armadas corsarias. Aunque la acción de estos navegantes está respaldada por un Estado —que en el caso de las regencias berberiscas tiene un carácter doble: el de la propia regencia y el de la Sublime Puerta—, es una empresa que pertenece directamente a los particulares. Los beylerbeys, beys o deys se introducen en el negocio del corso, e incluso se construyen barcos a expensas del propio Estado, pero la mayor parte de los navíos siguen siendo de particulares que realizan empresas presididas por un espíritu mercantil propio de un negocio. Los altos dignatarios de los Estados berberiscos son dueños de la mayor parte de los cautivos, personas que son alquiladas a las corsarios para que muevan las embarcaciones, lo que es una buena demostración de que estamos refiriendo un negocio entre particulares. Es decir, se están asumiendo unos modelos que se asemejan a los de la Orden de Malta, en contraposición con los que practica la monarquía hispánica en esos mismos años, a excepción del duque de Osuna y de algunos particulares asentados en Mallorca o en ciudades muy alejadas de los grandes centros de poder y, como tales, muy expuestas a los peligros del corso. Para fijar los recursos con los que cuentan las repúblicas berberiscas hay que recurrir a textos cristianos, bien sean relaciones literarias, bien avisos de espías o relatos de cautivos. Estas fuentes son las que se utilizarán en los párrafos que siguen para intentar fijar los navíos con que contaba la regencia de Argel en 1581, fecha en la que escribe Diego de Haedo su relato sobre el cautiverio (38), que establece que había unos 5.000 galeotes que movían 36 galeras o galeotas, y 600 hombres que se embarcaban en las 20 o 25 fragatas y bergantines. Se puede calcular que unos 2.500 musulmanes se empleaban de buenas boyas, tradición en las marinas islámicas casi inexistente en este periodo para los navíos españoles, y que se embarcarían 1.500 hombres de armas, bien sean jenízaros, bien marineros (*levant*). Esto significa que casi una cuarta parte de la población total de la regencia estaba implicada directamente en el negocio corsario, lo que establece una especialización económica, de la ciudad con su actividad esencial. Por la llegada de renegados de origen flamenco, una de las presas principales de los corsarios argelinos en los primeros años del siglo XVII, lo que es una demostración del origen de la mayor parte de los navíos que surcan el Mediterráneo, hacia 1606 aparecen navíos redondos en la armadas argelinas. La introducción de este tipo de barco siempre se ha asociado con la figura de Simón Danzer. En 1625, momento del apogeo del corso argelino, la flota estaría compuesta por unos 100 navíos, de los cuales entre seis y ocho serían bergantines, que ocuparían a unos 8.000 o 10.000 marinos y soldados. Otro religioso dedicado al rescate de cautivos, el padre Dan, afirma que en 1634 la flota había disminuido a 70 unida-

(38) HAEDO, Diego de (O.S.B.): *Topografía e historia general de Argel / por el maestro Fray Diego de Haedo* [prólogo, Ignacio Bauer y Landauer], Sociedad de Bibliófilos Españoles, Madrid, 1927, según la edición publicada en Valladolid, 1612.

des (39), que se convierten en treinta a mediados del siglo. M. Fontenay, utilizando noticias que llegan al puerto de Livorno, el lugar más importante del comercio en el Mediterráneo occidental en estas décadas, asevera que en Argel había en 1681 19 bajeles de 14 a 36 cañones, que empleaban a 6.290 hombres y que en total tenían 562 bocas de fuego embarcadas, así como 2 galeras de 22 bancos. Otros informes de la época hablan de 23 bajeles y fragatas en 1690 de 14 a 40 cañones, más 3 galeras, 7 barcas y 11 bergantines. Estos datos nos confirman los ritmos que tradicionalmente se han asociado con la actividad corsaria de los berberiscos, actividad que se mantiene viva hasta la conquista de Argel por las tropas francesas a principios del siglo XIX. El declive de la marina argelina se debe a los continuos ataques que sufre por las flotas oficiales de los países europeos y por las marinas especializadas en realizar ataques a los navíos corsarios, como las de la Orden de San Estéfano y la de Malta. Los países del norte de Europa suelen mandar sus navíos de guerra, fuertemente artillados, a las bocanaras de las ciudades corsarias para bombardear estas urbes y limitar sus acciones. Las marinas sicilianas y napolitanas realizan incursiones en las radas corsarias para quemar sus navíos, al ser muy conscientes de que su reducción supone limitar el número de capturas.

Las marinas de las otras urbes corsarias siempre fueron mucho menores. Trípoli, en sus años de esplendor, en la primera mitad del siglo XVII podía mandar a realizar corso a ocho o diez navíos, siendo siempre la hermana pobre de las tres regencias. La historia de la marina tunecina es mucho más compleja ya que se debe atender al gran número de ciudades portuarias con que cuenta el país. Mientras que Argel concentra en su capital su flota y toda la actividad económica relacionada con el corso, en Túnez las naves se reparten por varios puertos y fondeaderos, lo que dificulta enormemente poder fijar cifras estables. La capital ni siquiera tiene un puerto capaz de albergar una flota permanente, ya que el estrecho paso que vigila La Goleta entre el golfo de Cartago y la laguna del Estaño no permite el paso de navíos de gran calado. Fondear cerca del fuerte construido en época de Carlos V era muy peligroso, al estar muy lejos de la ciudad y ser los navíos fondeados a la sombra de sus muros fáciles de atacar por la noche, como se suele hacer con bastante frecuencia desde Mesina, Livorno, Palermo o Nápoles. Los navíos se reparten por Bizerta, Túnez y Puerto Farina, y en los momentos de mayor apogeo de su marina contaba con 12 o 15 bajeles, 6 galeras y un número difícil de determinar de pequeñas barcas de remos que atacan las cercanas costas de Sicilia y Cerdeña (40). De cualquier manera, la importancia del corso de Túnez es relativamente pequeña, al ser uno de los países más poblados y con una economía más diversificada, por lo que esta actividad nunca tuvo la trascendencia que se ha señalado al hablar de Argel, la «ladronera de la cristiandad».

(39) DAN, François: *Histoire de la Barbarie et de ses corsaires*, París, 1637, p. 315.

(40) Un análisis detallado de la importancia económica del corso tunecino, BOUBAKER, Sadok: *La Régence de Tunis au XVII^e siècle, ses relations commerciales avec les ports de l'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne*, Université de Toulouse-Le Mirail, Toulouse, 1978.

Estos datos de los navíos corsarios dependientes directamente de las autoridades de las regencias tampoco son demasiado fiables, ya que suponen fijar que el corso que se realiza en el Mediterráneo enfrente a cristianos y musulmanes de una manera categórica. Entre los corsarios que navegan esta agua hay que referir marinos genoveses, bretones, flamencos, ingleses, sicilianos, mallorquines, griegos, sardos, calabreses, provenzales..., que pueden navegar en un momento determinado combatiendo junto a escuadras cristianas o musulmanas. Por referir exclusivamente un ejemplo, los seis navíos redondos de Anthony Sherley que corsean desde Sicilia eran todos navíos y tripulaciones inglesas que combaten a favor de España en un momento en el que Felipe II y el rey inglés están en guerra (41). El volumen de noticias de navíos franceses y holandeses ayudando a corsarios argelinos es muy elevado hasta la década de 1640, y aumenta en los periodos de tensión militar entre los diferentes países europeos.

Después de la expulsión de los moriscos de España entre 1609 a 1614 el corso tuvo consecuencias funestas para los intereses españoles en este espacio. Muchos de estos deportados se enrolaron en las tripulaciones de los corsarios y facilitaron regencias de lugares que podían ser atacados por estos marinos. Al igual que durante buena parte del siglo XVI, facilitaron informaciones a los navegantes musulmanes para realizar desembarcos y hacer cautivos, después de la expulsión se transforman en un elemento que vuelve a fijar que los objetivos de los corsarios sean antiespañoles. Desde esta perspectiva, la expulsión significó un relativo fracaso para sus valedores, ya que logran aumentar la peligrosidad de la navegación por el Mediterráneo. La expulsión, de otra parte, coincide con el aumento de los ataques corsarios y piráticos de todo tipo sobre navíos y costas españolas, lo que genera que hasta mediados del siglo XVII la navegación por el Mediterráneo occidental resultara especialmente arriesgada, como insistentemente repiten las relaciones de los embajadores extranjeros asentados en Madrid y Valladolid en estos años. Aunque la Monarquía hacía bastantes años que había detenido las conquistas de territorios norteafricanos, la llegada de miles de deportados a esta zona complicó la presencia misma de las guarniciones españolas allí asentadas, por el odio general que despertaba su presencia entre los musulmanes. Además de la importancia de los nuevos núcleos corsarios que nacen como consecuencia de la expulsión, como sería el caso del eje Rabat-Salé, la presencia de estos antiguos españoles en el territorio dominado por los otomanos se traduce en una estabilidad mayor, al contar con un elevado número de personas que apoyan decididamente su presencia en el Magreb. Su apoyo a los navegantes contrarios a los intereses españoles y el facilitar informaciones precisas para que los ataques sean más certeros, al embarcarse como adalides y pilotos, fueron moneda corriente en estos años. La ayuda que los corsarios les daban en los años de su permanencia en la península, tanto en la época de sublevaciones y

(41) SHERLEY, Anthony: *Peso de todo el mundo (1622), Discurso sobre el aumento de esta monarquía (1625)*, Polifemo, Madrid, 2010, pp. 59-61.

sediciones como en los viajes que realizan estas naves para rescatarles de sus lugares de origen para que no vivan entre cristianos, tuvo unas consecuencias evidentes en la suerte que corrió la minoría en estos años. Resulta innegable que la peligrosidad de las armadas otomanas era muy escasa a principios del siglo XVII (42), pero la sensación psicológica que se tiene en las dos penínsulas que controla la Monarquía es que se está completamente amenazado por la presencia de los navegantes otomanos, ya sean armadas oficiales o corsarias. Los moriscos se consideran política y religiosamente más cercanos a estos navegantes que a sus vecinos y compatriotas españoles, por lo que su destino está marcado por el miedo que sigue despertando las armadas del lejano sultán de Estambul en la mentalidad de los habitantes de Europa de principios del siglo XVII, lo que explica perfectamente que se recurra a este miedo para justificar una expulsión.

(42) Sus rutas de navegación nos las describe perfectamente un corsario español de finales del siglo XVI: «Desde los dos castillos venimos corriendo todas las islas del Archipiélago y todos los demás puertos de mar hasta la Velona y Durazo en Albania, y luego atravesamos la boca del golfo de Venecia hasta el cabo Santa María en la Pulla. Y de allí venimos por toda la Calabria hasta la fosa de fondo, y no tuvo ocasión de hacer ningún daño. Con esto se alborotó toda la Italia y llegó la nueva a España, y así dicen cada año que baja la armada del Gran Turco, y todo viene a ser nada». GALÁN, Diego: *Ibidem*, p. 88.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser **inéditos** y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Podrán enviarse por correo ordinario o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.

