

# LA ARMADA DEL REINO DE GRANADA (1492-1550): APUNTES PARA SU HISTORIA

Esteban MIRA CABALLOS  
Doctor en Historia de América

En este presente artículo indagamos en esta Armada que tuvo una gran importancia en la defensa del sudeste peninsular durante gran parte de la Edad Moderna española.

En base a fuentes documentales inéditas, procedente del Archivo General de Simancas, perfilamos numerosos aspectos de esta escuadra. El trabajo viene a llenar un vacío en la historiografía moderna y contemporánea española que desconocía en gran medida la historia de esta importante Armada Real.

La bibliografía sobre esta Armada es muy reducida, pues tan sólo contamos con un breve estudio monográfico (1), además de algunas referencias esporádicas en unas pocas obras de carácter más general (2). Nosotros en estos momentos vamos a hacer un estudio de la Armada desde sus orígenes hasta mediados del siglo XVI basándonos en fuentes documentales. Concretamente hemos utilizado materiales inéditos procedentes, en su mayor parte, del Archivo General de Simancas, de las secciones de Guerra y Marina y Secretaría de Estado. Entre los documentos más importantes que hemos analizado figuran cuatro de los cinco asientos firmados entre 1528 y 1535 con don Álvaro de Bazán para que se hiciese cargo de la Armada, así como el suscrito por Rodrigo de Portuondo en 1523 (3). La localización de este último documento ha supuesto un gran aporte ya que, de entre los referidos a la Armada

---

(1) SZMOLKA CLARES, J.: «Las fuerzas navales del Reino de Granada. Una excepción en la organización militar española de comienzos del Quinientos», en *La organización militar en los siglos XV y XVI*. Málaga, Cátedra General Castaños, 1993, pp. 115-120.

(2) Entre estos no queremos dejar de citar a FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid, Museo Naval, 1972. CARANDE, R.: *Carlos V y sus banqueros*. Barcelona, Editorial Crítica, 1990. CERESO MARTÍNEZ, R.: *La proyección marítima de España en la época de los Reyes Católicos*. Madrid, Editorial San Martín, 1991. Y LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E.: «El Reino de Granada como frontera: organización de su defensa durante el reinado de los Reyes Católicos (1492-1516)», en *La organización militar en los siglos XV y XVI*. Málaga, Cátedra General Castaños, 1993.

(3) Los asientos citados fueron los siguientes: Asiento con Rodrigo de Portuondo, Burgos, 15 de noviembre de 1523. Segundo Asiento firmado con Álvaro de Bazán, Madrid, 9 de abril de 1530. Tercer Asiento firmado con Álvaro de Bazán, Medina del Campo, 8 de abril de 1532. Cuarto asiento firmado con Álvaro de Bazán, Barcelona, 9 de abril de 1533 y Quinto Asiento suscrito con Bazán, Madrid, 21 de enero de 1535. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

del Reino de Granada, el más antiguo que se conocía era el establecido con el mismo Portuondo en 1528 (4).

## Introducción

La defensa naval de España en los albores de la Edad Moderna estaba estructurada en varios frentes perfectamente diferenciados que se traducían en otras tantas entidades geopolíticas bien distinguidas: primera, la castellano-cantábrica, que debía encargarse de la defensa de toda la cornisa noroeste. Segunda, la aragonesa, desde donde se debía proteger el Mediterráneo. Y tercera, y última, la andaluza, en cuyo puerto de Sevilla se centralizó la protección tanto de los puertos del suratlántico peninsular como sobre todo de los navíos que entraban o salían para las Indias (5).

Así pues, la defensa del Cantábrico estuvo asegurada por una Armada controlada desde Vizcaya y que estuvo en activo, al menos, en los siglos xv y xvi. Durante la primera mitad del siglo xvi estuvo capitaneada por la familia Carvajal, e incluso, en alguna ocasión, por don Álvaro de Bazán, capitán que tendrá un papel destacado, como veremos posteriormente, en la Armada del Reino de Granada (6). Esta Armada estaba destinada a proteger toda la cornisa cantábrica de los corsarios, fundamentalmente galos, que en aquella época asolaban el noroeste español. Posiblemente, debido al traslado en el siglo xvi del eje económico peninsular al sur, padeció unas carencias de buques y de pertrechos mayores que las del resto de las armadas peninsulares (7). El objetivo de esta escuadra era doble: uno, estrictamente bélico y consistente en el apresamiento de navíos enemigos, y otro, dirigido a obtener información confidencial sobre los puertos enemigos (8).

---

(4) Hace ya algunas décadas afirmaba don Ramón Carande «que no han aparecido asientos de galeras anteriores a los suscritos en 1528 para guardar las aguas del Mediterráneo». CARANDE: *op. cit.*, T. II, p. 209.

(5) CEREZO MARTÍNEZ: *op. cit.*, p. 117.

(6) CARANDE: *op. cit.*, p. 408. En 1553 era capitán general de la Armada del Cantábrico don Luis de Carvajal, que cobraba un salario de 2.000 ducados al año. Real Cédula a Juan de Torres, pagador de la Armada, 8 de noviembre de 1553. AGS, Guerra y Marina 1320, N. 68.

(7) En una carta enviada a Su Majestad por el juez de la Armada del Cantábrico, en 1493, le decía lo siguiente: «En lo tocante a la armada de Vizcaya he pensado que si esta armada ha de durar, que le han de mandar proveer Vuestras Altezas de otra manera porque los navíos que tiene son navíos mancos y pesados que son buenos para ir cargados de mercaderías; y para andar de armada sin otros navíos crean Vuestras Altezas que aprovecharían poco, porque así como en la tierra requiere que hayan hombres de armas y jinetes y peones, para que cada gente de éstas aproveche según la disposición de la tierra donde hubiere de guerrear, así en la mar son menester navíos gruesos donde las carabelas y fustas se favorezcan y amparen; y carabelas para alcanzar cualquier navío sutil y fustas para en tiempo de calma y para reconocer puertos y tentar calas...». CEREZO MARTÍNEZ: *op. cit.*, pp. 114-115.

(8) Así, por ejemplo, en 1550, el Rey felicitó al capitán general de la provincia de Guipúzcoa y al corregidor de Vizcaya por las certeras y puntuales noticias que los confidentes españoles habían obtenido en torno a 17 veleros que habían partido de Francia con la intención de ir a las costas de Andalucía a esperar el regreso de los navíos de la Carrera de Indias. Real Cédula

Otro de los focos más conflictivos de la España del Quinientos fue, sin duda, el suroeste peninsular. Se trataba de un área que fue duramente castigada y acosada por los corsarios, dado el alto incentivo que suponía la posible captura de buques con metal precioso procedentes de las Indias. La protección de esta estratégica zona estuvo garantizada por la llamada Armada Guardacostas de Andalucía, cuyo centro neurálgico estuvo situado en la Casa de la Contratación de Sevilla (9). A diferencia de la Armada del Reino de Granada, no era una Armada Real ya que no era sufragada por la Corona, sino por los mercaderes relacionados con el tráfico indiano (10).

Y, finalmente, el tercer foco de conflictos era el Mediterráneo. Al margen de las galeras españolas que recalaban fuera de la península Ibérica —como las de Andrea Doria— existían tres armadas que velaban por la defensa de las costas mediterráneas peninsulares, a saber: la Armada de Cataluña, la del Levante y la del Reino de Granada. Debemos advertir que de las dos primeras son muy pocas las referencias que hemos podido localizar. De la Armada Guardacostas de Cataluña existe algún documento referente a la jurisdicción del capitán general, que al menos nos sirve para confirmar su presencia en la decimosexta centuria (11). En cuanto a la del Levante conocemos la existencia de un proveedor general de ella desde los primeros años del siglo XVI, y, asimismo, que actuó de forma más o menos irregular al menos hasta mediados del siglo XVI (12). Dada, por un lado, la escasez de información, y por el otro, el hecho de que la Armada del Reino de Granada cubriese sus costas en determinados años, nos hace pensar que su existencia —al menos en el caso de la escuadra levantina— fue muy precaria y limitada.

La Armada del Reino de Granada, que estudiaremos en las páginas siguientes, en cambio, fue la mejor dotada y la que de más buques dispuso de todas las existentes en España, incluida la Armada Guardacostas de Andalucía.

---

al capitán general de Guipúzcoa, Valladolid, 16 de julio de 1550. AGI, Indiferente General 424, L. 22, ff. 164v-165v. Real Cédula al corregidor de Vizcaya, Valladolid, 16 de julio de 1550. AGI, Indiferente General 424, L. 22, ff. 175v-176v. Real Cédula al capitán general de la provincia de Guipúzcoa, Valladolid, 30 de agosto de 1550. AGI, Indiferente General 424, L. 22, ff. 196-196v.

(9) De esta armada nos hemos ocupado nosotros en varios trabajos: «La Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía, 1521-1525», en *Andalucía y América*. Córdoba, 1994. «La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)», *Revista de Historia Naval*, n.º 56. Madrid, 1997 y *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*. Sevilla, Muñoz Moya Editor, 1998.

(10) Concretamente se financiaba a través de la avería, que era una contribución que gravaba con un porcentaje las mercancías que iban o venían de las Indias a los puertos andaluces. Sobre esta cuestión puede verse el reciente trabajo de LUQUE TALAVÁN, Miguel: «La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)», *Revista Complutense de Historia de América*, n.º 24. Madrid, 1998.

(11) Informe sobre la jurisdicción del capitán general de la Armada de Cataluña, s/f. AGS, Guerra y Marina 1318, N. 70.

(12) Real Cédula al proveedor general de la Armada Guardacostas del Levante, s/f. AGS, Guerra y Marina 1319, N. 356.

## Origen y organización de la Armada

Como es bien sabido, la proyección mediterránea del Reino de Aragón hunde sus raíces en la Edad Media. En cambio, Castilla se mantuvo al margen de esta política prácticamente hasta la incorporación a su Corona del antiguo Reino Nazarí. Efectivamente, desde el mismo momento en que Castilla decidió conquistar e integrar en su territorio el reducto musulmán del sudeste peninsular se vio obligada a entrar de lleno en la política mediterránea (13).

Al parecer, ya durante la Reconquista, hubo una pequeña Armada Real patrullando por las costas reconquistadas del litoral sur. Asimismo, sabemos que ésta tuvo una gran importancia estratégica en la conquista del Reino nazarí, al evitar la posibilidad de que hubiese contactos o ayudas externas, tanto magrebíes como turcas (14).

Después de 1492, una vez finalizada la Reconquista, se decidió no desmantelar la escuadra por dos motivos: uno, porque se utilizó en un primer momento para trasladar a los musulmanes granadinos al norte de África (15). Y dos, porque los mismos musulmanes expulsados instigaron y patrocinaron ataques piráticos contra la costa sudeste peninsular (16), arreciando éstos durante la última década del siglo XV y la primera mitad del XVI. Hasta tal punto fue intensa la presión ejercida por los corsarios en estas fechas que algunos contemporáneos creyeron que los musulmanes iban a reconquistar Granada (17).

Como ya hemos dicho, los orígenes de esta Armada se remontan a aquella flotilla que durante la Reconquista patrulló las aguas del estrecho. Sin embargo, la Armada del Reino de Granada, tal y como se concibió después de 1492, fue planeada por el secretario del Rey, Hernando de Zafra, quien al parecer tomó a su vez la idea de un memorial redactado en 1484 por Diego de Vera (18).

En lo referente a la denominación de esta escuadra, debemos advertir que hemos unificado sus distintos nombres en el de «Armada del Reino de Granada», al considerar que es el que más frecuentemente recibió. Sin embargo, no debemos olvidar que en ocasiones recibió otros nombres. Así, por ejemplo, en el asiento tomado con Bazán el 9 de junio de 1533 se la designaba como «Armada de la Guarda de las costas de España» (19). Asimismo, en unas

---

(13) BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, T. II. México, Fondo de Cultura Económica, 1987, pp. 28 y ss.

(14) LADERO QUESADA, M. A.: *Castilla y la conquista del Reino de Granada*. Valladolid, 1967, pp. 146-147. También en CEREZO: *op. cit.*, p. 77.

(15) SZMOLKA CLARES: *op. cit.*, p. 115.

(16) CEREZO MARTÍNEZ: *op. cit.*, p. 138.

(17) Un tal Zacharías declaró en 1569 a los inquisidores de Granada que «tenían por sus libros y cuentos que esta tierra se había de tornar a perder, y que la habían de ganar los moros de Berbería». Citado en DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, y BERNARD, Vicent: *Historia de los moriscos*. Madrid, Alianza Universidad, 1997, p. 29.

(18) SZMOLKA CLARES: *op. cit.*, p. 115.

(19) Asiento firmado con Álvaro de Bazán, Barcelona, 9 de junio de 1533. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

instrucciones de principios del siglo XVI se denominaba como «Armada de la guarda de las costas del Reino de Granada y Andalucía» (20). Pese a que en ocasiones realizó misiones fuera del área granadina, lo cierto es que podemos decir que fue la Armada del Reino de Granada porque en sus puertos se pertrechaba y se desarmaba, donde se reclutaban tanto los remeros como la marinería y, sobre todo, porque su objetivo primordial fue siempre la protección de sus costas.

Por otro lado, Ramón Carande ha advertido de la necesidad de cuidar y limitar la utilización del concepto de Armada Real, alegando que los navíos no eran propiedad de la Corona sino arrendados (21). Sin embargo nosotros, en el caso de esta escuadra, no albergamos ninguna duda sobre su carácter «real», por varios motivos que exponemos a continuación: primero, porque como veremos en páginas posteriores, y al contrario de lo que se había creído, la mayor parte de las galeras utilizadas en esta Armada eran de propiedad «real». Y segundo, porque a diferencia de otras armadas, como la guardacostas de Andalucía que la financiaban los comerciantes, ésta era sufragada íntegramente con fondos regios.

El que ostentaba la capacidad última de decisión sobre ella era obviamente el Rey, quien delegaba su organización directamente en el capitán general, a través de un asiento que solía ser anual o bianual. En algunas ocasiones el Rey facultaba al capitán general del Reino de Granada para que supervisase los preparativos de la Armada. Eso ocurrió en 1542 cuando se ordenó al conde de Tendilla, capitán general del Reino de Granada, que fuese a Málaga a «aprestar y juntar las cosas necesarias para la armada de 10.000 hombres que mandamos hacer...» (22).

En relación con la sede de la Armada debemos decir que en teoría no existía una establecida, al menos oficialmente. Por ejemplo, en el asiento tomado con Álvaro de Bazán el 9 de abril de 1530, se indicó que todos los años por marzo estuviese la flota preparada «en uno de los puertos de estos reinos de Castilla y de Granada» (23). En otro documento de principios del XVI se autorizaba a los capitanes generales a llevar la Armada a las atarazanas de Sevilla cuando fuese menester su reparación y carenado (24). Por otro lado, es bien sabido que algunos capitanes de la Armada, como mosén Berenguel de Olmos, cuando no estaban de servicio patrullando por las costas del Reino de Granada, solían fondear en Gibraltar y sobre todo en Sevilla (25).

---

(20) Instrucciones dadas a las cuatro galeras que han de ir en la guarda de las costas del Reino de Granada y Andalucía, s/f. AGS, Guerra y Marina 1315, N. 230.

(21) CARANDE: *op. cit.*, T. II. p. 209.

(22) Real Cédula a los contadores mayores de cuentas y sus lugartenientes, 1542. AGS, Guerra y Marina 1320, N. 213.

(23) Asiento firmado con Bazán, Madrid, 9 de abril de 1530. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

(24) Instrucciones sobre las cuatro galeras que andan en la costa del Reino de Granada y de Andalucía, s/f. AGS, Guerra y Marina 1315, N. 23.

(25) Un testigo llegó a decir que hacia 1513 estuvo nada menos que 13 meses fondeado en el puerto de Sevilla, sin salir. Información tomada contra mosén Berenguel. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

Sin embargo, lo que debe quedar bien claro es que, aunque a veces la Armada se fondeaba en ciudades como Sevilla, e incluso se pertrechaba desde puertos como Almería (26), lo cierto es que la sede de hecho fue Málaga. Es decir, no había una sede oficialmente, pero en la práctica sí que Málaga ejerció de base de operaciones y punto de partida y de regreso de la Armada del Reino de Granada. En este sentido, no debemos olvidar que el puerto malagueño era el más capaz de todo el Reino granadino, no sólo por su importancia estratégico-militar, sino también porque era el la vía de exportación de la mayor parte de la lana castellana (27). De hecho, y por citar un ejemplo concreto, en noviembre de 1515 se mencionaba en las actas capitulares de Málaga que como de costumbre se esperaba la llegada de la Armada «para se desarmar, porque ya es invierno» (28).

Incluso, desde los años finales del siglo xv, fijaron su residencia en Málaga capitanes generales como Garci López de Arriarán. Algunos de estos capitanes, aprovechándose de sus privilegios —entre ellos la inmunidad en causas civiles y criminales—, cometieron grandes fraudes en la ciudad (29). Hasta tal punto fue así que el Concejo de Málaga solicitó en 1494 al arzobispo de Granada y al secretario real, Francisco de Zafra, que situase la Armada en otro sitio (30).

En cuanto al período anual de actividad de la Armada es una temática algo controvertida. La posición tradicional ha sostenido que se aprestaba durante las estaciones de primavera y verano para desarmarse en invierno, momento en el que la actividad naval descendía notablemente, disminuyendo así el peligro corsario (31). Nosotros queremos matizar doblemente esta afirmación: en primer lugar, en la mayor parte de los casos la Armada no se llegaba a desarmar, sino que, sencillamente, se fondeaba en algún puerto del litoral andaluz, normalmente Málaga, a la espera de instrucciones. En el asiento firmado con Álvaro de Bazán el 8 de abril de 1532, se ordenó a éste que durante el invierno despidiese a los 40 hombres menos hábiles de cada galea y que así saliese «a la mar el día que les mandaren» (32). Queda bien claro que lo que finalizaba en invierno era su actividad militar, pero durante esos meses, lejos de desarmarse se le daban otros cometidos. Así, por ejemplo, en el invierno de 1528 a 1529 se le ordenó a Rodrigo de Portuondo que se uniese en Italia con Andrea Doria para llevar a cabo conjuntamente una

(26) SZMOLKA CLARES: *op. cit.*, p. 116.

(27) CARANDE, Ramón: *Estudios de Historia*, T. I. Barcelona, Editorial Crítica, 1989, p. 335.

(28) LÓPEZ DE COCA: *op. cit.*, p. 109.

(29) Por una Real Cédula expedida en Valladolid el 24 de noviembre de 1488 se ordenó a la justicia de Málaga que no entendiese en asuntos civiles o criminales relacionados con los capitanes generales de las Armadas. RUIZ Povedano, J. M.: *El primer gobierno municipal de Málaga (1489-1495)*. Granada, Universidad de Granada, 1991, p. 97.

(30) *Ibidem*, p. 98.

(31) CARANDE: *Estudios de Historia*, T. I, p. 332.

(32) Asiento suscrito con Bazán, Medina del Campo, 8 de abril de 1532. AGS, Guerra y Marina I, N. 143.

acción militar (33). En otras ocasiones, la Armada o parte de ella, se enviaba a otros puntos de España donde se la necesitaba, desde Tenerife a Barcelona, o incluso a Mallorca, bien como apoyo naval en algunas maniobras, o bien transportando algunas mercancías (34).

En segundo lugar, los meses que duraba su vigilancia de las costas del Reino de Granada eran muy variables. Realmente dependía de la frecuencia de los avistamientos de naves enemigas en las costas, así como de los rumores que circulaban sobre la presencia de corsarios. Así, por ejemplo, en 1495, estuvo desempeñado su función de vigilancia de las costas de Granada los ocho meses exactos comprendidos entre el 1 de marzo de 1495 y el 31 de octubre del mismo año (35). En cambio, en 1528, informados de la presencia de Barbarroja cerca de Granada, dio comienzo la actividad de la Armada en diciembre, cuando se decidió enviar desde Italia a Portuondo con ocho galeras que desgraciadamente fueron interceptadas por Barbarroja, hundiendo siete de ellas (36).

Asimismo, en el asiento firmado con Álvaro de Bazán en 1530 se le ordenaba que estuviese en Málaga con la Armada aparejada para zarpar antes del 30 de abril (37). En el mismo contrato se especificaba que en los años sucesivos debía estar preparado para finales de marzo. Mucho más tardía fue la partida en 1532, pues el día de la firma del asiento —el 8 de abril— se dispuso que estuviese preparado para comenzar la vigilancia de las costas del sudeste peninsular en el plazo de cuarenta días (38). Finalmente, en el último asiento tomado con Álvaro de Bazán, y suscrito en enero de 1535, se estableció que su labor daría comienzo en febrero de ese año, fecha en la que expiraba el asiento anterior (39).

## La financiación

La financiación corría a cargo de la Corona, que curiosamente justificaba su responsabilidad en la cuestión aludiendo a la teocracia pontificia. Así, en

---

(33) Al regreso de este viaje, cuando acudía de nuevo a las costas de Granada con 8 galeras, fue interceptado por la flota turca de Barbarroja, que al parecer hundió siete de las 8 galeras que llevaba. Real Cédula al Concejo de Salobreña, Madrid, 13 de enero de 1529. AGS, Guerra y Marina 1317, N. 12.

(34) Organización de una armada para ir a Tenerife, Granada, 12 de febrero de 1494. AGS, Guerra y Marina 1315, N. 167. Real Cédula a don Juan de Mendoza, 29 de agosto de 1553. AGS, Guerra y Marina 1320, N. 32-34.

(35) LÓPEZ DE COCA: *op. cit.*, p. 102.

(36) Real Cédula al Concejo de Salobreña, Madrid, 13 de enero 1529. AGS, Guerra y Marina 1317, N. 12.

(37) Asiento firmado con Bazán, Madrid, 9 de abril de 1530. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

(38) Asiento suscrito con Bazán, Medina del Campo, 8 de abril de 1532. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

(39) Asiento firmado con Álvaro de Bazán, Madrid, 21 de enero de 1535. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

las ya mencionadas instrucciones de la Armada de principios del siglo XVI, afirmaba que Su Santidad concedió esos nuevos territorios para que preservasen la frontera cristiana de los musulmanes. Dado el interés del texto lo extractamos en las líneas que vienen a continuación:

«Que se paguen [se refiere a las galeras de la Armada] de las tercias del Reino, pues la concesión fue hecha para guarda de las Castillas que tenían fronteras a los moros» (40)

Aun así, no siempre se financió a través de las tercias del Reino pues, por ejemplo, en 1516 se destinaron a tal fin los 20.000 ducados que pagaban a la Corona los conversos (41).

En cuanto al monto total de los costes de la Armada debemos decir que aumentaron paulatinamente, a medida que se hacía necesario ampliar el número de buques y hombres. Así, en 1494 se estimaba que las 12 galeazas y fustas que se querían pertrechar para ir, primero a Túnez y luego a Tenerife, costarían unos 3.000 ó 4.000 ducados (42). Al año siguiente se apreciaba el coste de las cuatro fustas de la Armada, que debería operar entre el 1 de marzo y el 31 de octubre, en unos tres millones de maravedís, es decir, poco más de 8.000 ducados (43). Para fechas posteriores, afirmaba Carande que la Armada tuvo unos costes medios de 70.000 ducados hasta 1537, y desde esta fecha hasta 1550, de unos 20.000 ducados más (44).

Sin embargo, nosotros, basándonos en datos aportados por los asientos de Rodrigo de Portuondo y Álvaro de Bazán, queremos matizar esas afirmaciones. Evidentemente, no se podían comparar los costes de las cuatro o cinco fustas que se armaban a principios del siglo con las cuatro galeras de Portuondo desde 1523, ni estas últimas con las 15 galeras y un bergantín que tuvo a su cargo Álvaro de Bazán en 1535.

La Armada de Álvaro de Bazán de 1535 fue la más costosa sin duda hasta su fecha, sencillamente porque pertrechó un número mayor de navíos.

Empezando por los bergantines diremos que eran dos y estaban subvencionados por la Corona con 35 ducados cada uno, justo la cantidad que costaba el salario de los 26 remeros, 4 oficiales y 1 patrón que transportaba. De ayuda de costa, se abonaba medio ducado por navío y mes, y finalmente proporcionaba medio quintal de bizcocho al mes por cada tripulante. El coste total de los bergantines era de 1.037 ducados, cantidad muy modesta, al menos si la comparamos con el alto importe de las galeras.

---

(40) Instrucciones para las cuatro galeras de la guarda de las costas del Reino de Granada y Andalucía, s/f. AGS, Guerra y Marina 1315, N. 230.

(41) Real Cédula a Gonzalo Vázquez de Palma, receptor del servicio de los 20.000 ducados que pagan los cristianos nuevamente convertidos, Madrid, 6 de agosto de 1516. AGS, Guerra y Marina 1, N. 65.

(42) Proyecto para hacer una armada, Granada, 12 de febrero de 1494. AGS, Guerra y Marina 1315, N. 167.

(43) LÓPEZ DE COCA: *op. cit.*, p. 102.

(44) CARANDE: *Carlos V y sus banqueros*, T. II, p. 210.



CUADRO I  
Costes de la Armada de 1535 (45)

Concepto	Coste Bergantín/ mes	Total Bergantines/ año	Coste Galera/ mes	Total galeras/ año	Coste total anual
Salarios	35	642	500	67.500	68.142
Ayuda de costa	0,5	9	25	3.375	3.384
Bizcocho	21	386	124	16.777	17.163
Total	57	1.037	649	87.645	88.689

Las galeras, dada la enorme tripulación que llevaban, costaban a la Corona 500 ducados por galera y mes, que multiplicando por las 15 galeras y por unos 9 meses de actividad militar media, resultan nada menos que 67.500 ducados. La ayuda de costa que el Rey concedía de 25 ducados por galera y mes suponía un total anual para todas las galeras de 3.375 ducados. Y finalmente, respecto al bizcocho, en el asiento de 1535 no se especificaba, pero hemos tomado como referencia la cantidad que el Rey proporcionaba a la tripulación en el contrato de 1533. Exactamente eran 95,5 quintales por galera y mes, es decir, que hacían falta 12.892,5 quintales para abastecer a las quince galeras durante toda su campaña. Para saber el coste aproximado hemos recurrido a los precios que ofrece Hamilton. Considerando que debía de tratarse de bizcocho ordinario —y no blanco— y que su precio fluctuaba anualmente, e incluso estacionalmente, dependiendo de las cosechas y de la oferta, hemos establecido el precio medio en toda la década de los treinta, que fue de 486,5 maravedís el quintal (46). De ahí resulta que para abastecer a las galeras de bizcocho se necesitaban nada menos que 16.770,5 ducados.

El coste total era de 88.689 ducados, más de 33 millones de maravedís, que la Corona desembolsaba para tener protegido el flanco sudeste de la península Ibérica. Sin embargo, los gastos finales de la Corona eran muy superiores, ya que no se incluye en el total el carenado de los navíos, la construcción de nuevas galeras para sustituir a las viejas, la pérdida y sustitución de piezas de artillería, los gastos burocráticos, el mantenimiento de la flota en su fondeadero, el hundimiento de barcos, etc. Por todo ello, nosotros creemos que, desde la década de los treinta, la Armada debió de suponer para la Corona unos gastos totales infinitamente superiores. Aunque no tenemos datos suficientes para establecer una cifra con las mínimas garantías científicas, no nos resistimos a aventurar una cifra real de gastos que realmente debió de superar, en estas fechas, los 200.000 ducados anuales.

(45) Las cifras están expresadas en ducados.

(46) HAMILTON: *op. cit.*, p. 337.

Se ha afirmado que la eficacia de la Armada del Reino de Granada fue escasa por la falta de recursos. Sin embargo, no debemos olvidar que esta Armada dispuso del presupuesto más amplio de todas las armadas peninsulares, incluida la Guardacostas de Andalucía, que tan importante papel jugaba en la protección de los navíos de Indias en el occidente peninsular.

## Navíos, rutas y objetivos

El navío más utilizado por esta escuadra fue la galera, acompañada siempre de algunos navíos menores, como bergantines o fustas. Como es bien sabido, la galera era un buque ligero y veloz propulsado por remos. Solía tener 25 ó 30 bancos que daban cabida a unos 140 remeros, siendo su peso de unos 80 ó 100 toneles (47). Como navío de transporte no era muy utilizado por el embarazo que suponían los 140 remeros que debía transportar, además de la marinería; sin embargo, sí era muy usado para acciones bélicas por su maniobrabilidad para el abordaje (48). Por ello, la táctica de las armadas de galeras no era nunca el hundimiento de los buques enemigos sino el abordaje, motivo por el cual llevaba poca artillería pesada (49).

Afirmaba el profesor Carande que la mayor parte de estas galeras eran arrendadas a «grandes magnates bien pagados, que asumían la defensa del litoral» (50). Sin embargo, no parece ser totalmente cierta esta afirmación a la luz de la documentación que nosotros hemos manejado. Ya a principios del siglo XVI se afirmaba que las cuatro galeras estaban muy viejas y que Su Majestad proveería que se hiciesen de nuevo (51). El documento es bien claro en lo que se refiere a la propiedad real de los cuatro navíos, al tiempo que recomendaba que se fomentase su construcción en los puertos granadinos porque, según se decía, había pocos buques para poder pelear con los enemigos (52).

Desde 1523, en que tenemos bien documentados los asientos, primero con Portuondo y luego con Bazán, la cuestión no presenta dudas: la mayor parte de los navíos eran de propiedad real. Así, por ejemplo, en el asiento firmado por Bazán en 1530 se especificaba que de las ocho galeras que debían formar la Armada, seis estaban en Barcelona y eran propiedad particular de la Corona, mientras que tan sólo dos eran aportadas personalmente por el capitán Bazán (53). Asimismo, hasta 1534 la Armada estuvo formada por 10 navíos,

(47) CARANDE: *Estudios de Historia*, T. I, p. 321; *Carlos V y sus banqueros*, T. I, pp. 354-355.

(48) *Ibidem*.

(49) SZMOLKA CLARES: *op. cit.*, p. 117.

(50) CARANDE: *Carlos V y sus banqueros*, T. I, p. 353.

(51) Instrucciones sobre las cuatro galeras de la guarda del Reino de Granada, *sf.* AGS, Guerra y Marina 1315, N. 230.

(52) *Ibidem*.

(53) Asiento firmado con Bazán, Madrid, 9 de abril de 1530. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

de los que siete eran reales (54). Pero, es más, al año siguiente se incorporaron a esa decena de buques cinco más, todos ellos mandados construir personalmente por Carlos V (55).

CUADRO II  
Los buques de la Armada (56)

Años	Galeras	Bergantines	Fustas	Otras	Total
1495	—	—	—	4	4
1504	3	—	8	2	13
1509	4	1	—	—	5
1523	4	1	—	—	5
1529	8	2	—	—	10
1530	8	2	—	—	10
1532	10	2	—	—	12
1533	10	2	—	—	12
1534	10	1	—	—	11
1535	15	1	—	—	16
TOTALES	72	12	8	6	98

Como se aprecia en el cuadro, la galera fue el barco más utilizado, casi siempre acompañado de un bergantín. Este último navío se consideraba fundamental como complemento de la Armada. En el asiento suscrito con Portuondo en 1529 se decía que siempre las cuatro galeras habían estado apoyadas por un bergantín, y que en ese momento, al estar formada por ocho galeras, debían armarse dos bergantines «para servicio de las dichas ocho galeras y para descubrir puntas y calas y dar avisos y rebatos y otras cosas que se ofrecen...» (57).

Se aprecia asimismo un aumento paulatino en el número de galeras, lo cual estaba en paralelo con el crecimiento de la presencia berberisca en las costas del sudeste peninsular. Los rumores sobre la llegada de grandes armadas enemigas a las costas granadinas eran reiterados y además en muchas ocasiones tenían fundamento. Por desgracia, muchos de estos temores se confirmaron pues, de hecho, en estos años se produjeron múltiples ataques. Así, el 14 de mayo de 1532 alertó Hernando de Loaysa a Carlos V de «la armada terrible» de 20 navíos que estaba pertrechando el

(54) Asiento firmado con Bazán, Madrid, 21 de enero de 1535. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

(55) *Ibidem*.

(56) Fuentes: a) Documentales: AGS, Secretaría de Estado 439, N. 27. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143; 1315, N. 230 y 1320, N. 213. b) Bibliográficas: LÓPEZ DE COCA: *op. cit.*, p. 102. SZMOLKA CLARES: *op. cit.*, p. 116.

(57) Traslado del asiento con Portuondo, 1529. AGS, Secretaría de Estado 439, N. 27.

temido Barbarroja (58). Estas dramáticas previsiones no tardaron en hacerse realidad, y ocho meses después fue informado el Rey de los estragos cometidos por Barbarroja, quien echó a pique con 14 españoles dentro un navío que hacía la ruta entre Valencia y Algeciras (59).

Probablemente en los años posteriores a 1535, para los cuales no disponemos de datos concretos, el número de navíos de la Armada siguió en aumento. Sabemos que en 1542 se ordenó al conde de Tendilla, capitán general del Reino de Granada, que fuese a Málaga para agilizar el apresto de la Armada de 10.000 hombres que se estaba preparando (60). Realmente desconocemos el número exacto de navíos que integró esta descomunal Armada que, a juzgar por el número de hombres, debió de rondar al menos los 40 navíos. Sin embargo, creemos que en esta ocasión se pensó utilizarla no sólo en la vigilancia de la costa del Reino de Granada sino en alguna acción militar contra algún puerto berberisco del Magreb.

Por otro lado, debemos decir que en momentos especialmente delicados había una colaboración mutua con otras armadas españolas. Efectivamente, por las referencias documentales de que disponemos deducimos que el auxilio y la cooperación entre las distintas armadas peninsulares fue muy intensa. En 1527 el capitán Rodrigo de Portuondo acudió a Italia a ayudar a Andrea Doria. Sin embargo cuatro años después, es decir en 1531, fue éste el que ayudó a dos galeras de la Armada de Bazán a alcanzar el puerto de Málaga (61). En ese mismo año, cuando la amenaza de Barbarroja era especialmente intensa, se enviaron sendas cédulas a Gabriel de Córdoba, «nuestro capitán de las galeotas y fustas que mandamos hacer contra los infieles», y al capitán Miguel de Aragón para que se juntasen con sus respectivas escuadras a la Armada de Álvaro de Bazán (62).

El objetivo específico de la Armada del Reino de Granada estaba muy claro. En el propio asiento firmado por Portuondo en 1529 se especificaba que se pertrechaba «para la guarda de las costas del mar del Reino de Granada y sus comarcas» (63). Más explícitamente en otro documento se mencionaba que fue creada «para guarda de las Castillas que tenían fronteras a los moros» (64).

---

(58) Carta de Hernando de Loaysa al Rey, Granada, 14 de mayo de 1532. AGS, Secretaría de Estado 439.

(59) Relación de Tomás Garrido a Su Majestad, 20 de enero de 1533. AGS, Secretaría de Estado 439.

(60) Real Cédula a los contadores y sus lugartenientes, s/f. AGS, Guerra y Marina 1320, N. 213.

(61) Socorro que hizo Andrea Doria a dos galeras de España, Málaga, 26 de mayo de 1531. AGI, Guerra y Marina 1317.

(62) Real Cédula a Gabriel de Córdoba, Ávila, 17 de junio de 1531. Real Cédula a Miguel de Aragón, Ávila, 17 de junio de 1531. AGS, Guerra y Marina 1317, N. 53. El asiento tomado con Miguel de Aragón para que hiciese su armada de fustas, fechado el 21 de abril de 1531, se encuentra en AGS, Guerra y Marina 1317, N. 56.

(63) Traslado del asiento firmado con Rodrigo de Portuondo, 1529. AGS, Secretaría de Estado 439, N. 27.

(64) Instrucciones al juez y diputados de la Armada Guardacostas del Reino de Granada, s/f. AGS, Guerra y Marina 1315, N. 230.

Concretamente recorría dos rutas: una, la costa del Reino de Granada, desde Gibraltar al cabo de Gata. Y la otra, la costa del norte de África. En lo que respecta a la primera ruta diremos que obviamente era su cometido fundamental, recorriéndola de extremo a extremo más de una decena de veces al año. Sabemos que la Armada de cuatro fustas de 1495 se dividió en dos para hacer este recorrido: una, que al mando del capitán Arriarán navegó de Guadiaro a Vera, y, otra, a cargo de Lezcano que hizo la ruta inversa (65). Por su parte Szmolka Clares afirmó que la Armada patrullaba las costas dividida en dos flotillas: una que hacía la ruta de Gibraltar a Almuñécar, y otra que lo hacía de Salobreña a Vera (66). Si a esta división unimos el hecho de que don Remón de Cardona, durante el tiempo que se ocupó de la Armada, solía destinar una cuarta parte de ella a custodiar la costa de Berbería (67), tendríamos una Armada completamente fragmentada en tres.

Nosotros no estamos totalmente de acuerdo con estas afirmaciones. En primer lugar, debemos decir que la división de la Armada para recorrer la costa fue un método completamente excepcional. Los asientos que tenemos documentados no mencionan nada sobre la posible división de la Armada. Además, desde la década de los veinte, en que arreciaron los ataques corsarios, fue de hecho impensable una posible división de la Armada. No debemos olvidar que aun viajando juntas 8 ó 10 galeras solían encontrar dificultades para abordar a unos enemigos que casi siempre viajaban en grandes grupos y bien armados. En segundo lugar, la ruta costera por el oeste llegaba hasta Gibraltar, y casi nunca era necesario que arribase más al oeste porque hasta allí llegaban las competencias de la Armada Guardacostas de Andalucía. Sin embargo, por el este, dada la debilidad de la Armada del Levante, sí que era frecuente que los buques de la Armada del Reino de Granada llegasen hasta Cartagena, e incluso hasta Alicante y Valencia (68).

En lo referente a la vigilancia de las costas magrebíes podemos decir que debió de estar incluida en las actividades de la Armada desde el mismo siglo xv. De hecho ya los Reyes Católicos, al tomar Melilla, mostraron un interés grande por controlar el problema berberisco desde su origen (69). En cualquier caso, la visita de esta ruta por la Armada se debió de regularizar ya a principios del siglo xvi, sobre todo a raíz de la redacción de un memorial titulado «De la guerra de allende». En él se destacaba la importancia de completar la ruta Gibraltar-Málaga-Cartagena con la de Berbería porque «la gente de

---

(65) LÓPEZ DE COCA: *op. cit.*, pp. 101-102.

(66) SZMOLKA CLARES: *op. cit.*, p. 117.

(67) *Ibidem*.

(68) Véase, por ejemplo, la Real Cédula a don Álvaro de Bazán, Madrid, 23 de agosto de 1535. AGS, Guerra y Marina 1317.

(69) Incluso se sabe que los Reyes Católicos proyectaron poblar en norte de África con moriscos, lo cual tenía una intencionalidad económica, pero sobre todo defensiva. BRAUDEL: *op. cit.*, T. II, p. 277.

África es de tal condición que cuando no les guerrear luego vienen a guerrear donde hallan más a mano, y cuando los guerrear, dejan de guerrear y ponen su cuidado en guardarse» (70).

Ya en 1511 se decía que el capitán mosén Berenguel recorría pocas veces las costas de África, pese a tener obligación de hacerlo (71). Uno de los testigos presentados en la información realizada contra Berenguel declaró también que «vio al Capitán don Remón de Cardona ir de Gibraltar hasta Almería y hasta Cartagena, costear la costa africana e ir a Melilla» (72).

En definitiva, la Armada seguía de forma unificada dos rutas, a saber: una, la costa peninsular desde Gibraltar hasta Almería, prolongando en ocasiones su recorrido hasta Cartagena o incluso Valencia. Y la otra, las costas del norte de África, haciendo escala en Melilla.

## El elemento humano

A continuación vamos a analizar la tripulación que albergaba esta Armada, así como otros elementos de su vida cotidiana, como la alimentación a bordo y la sanidad.

### *Los capitanes generales*

El máximo responsable dentro de la Armada era el capitán general. La Corona procuró que fuesen personas de linaje y así lo recomendó en unas instrucciones dadas a principios del siglo XVI:

«Que sean los capitanes personas de linaje y naturales de Castilla y, a ser posible, de las Órdenes de Santiago, Calatrava o Alcántara, o, a lo menos, de las dos, porque no tienen hijos, ni mujer que los estorbe...» (73).

Asimismo, para animar a las personas de alto *status* social a incorporarse a la Armada se otorgaron numerosos privilegios y prebendas: primero, se estableció que los continos de Su Majestad que se agregasen serían «habidos por residentes en la Corte, todo el tiempo que anduvieren en las dichas galeras, para que ganen en el dicho tiempo que sirvieren su acostamiento...». Segundo, se prometió una mejora en las encomiendas que poseyesen. Y tercero y último, se les concedió el privilegio de llevar armas por todo el Reino «pese a cualquier vedamiento» (74).

---

(70) El memorial fue dado a conocer por JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M.: *La guerra del moro a fines del siglo xv*. Ceuta, 1940, p. 15. La referencia la hemos tomado de LÓPEZ DE COCA: *op. cit.*, p. 103.

(71) Información realizada sobre mosén Berenguel. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

(72) *Ibidem*.

(73) Instrucciones sobre la Armada de la guarda de las costas de Granada y Andalucía, *s/f*. AGS, Guerra y Marina 1315, N. 230.

(74) *Ibidem*.

Y efectivamente entre los capitanes generales encontramos personas de gran linaje y prestigio social en la España de la época, entre ellos don Remón de Cardona, que llegó a ostentar el título de «Visorrey de Nápoles» (75). Asimismo, don Álvaro de Bazán, que no sólo era un personaje de alto linaje, sino que llegó a ser, a decir de Ramón Carande, «uno de los marinos más eminentes de su generación» (76). Junto con su hijo escribirían una de las páginas más brillantes de la historia naval española.

CUADRO III  
Capitanes generales de la Armada (77)

Capitanes generales	Años	Observaciones
Diego de Valera	¿?	Fue capitán general antes de la reconquista de Granada
Lorenzo y Pedro de Zafra	¿?	Desempeñaron sus servicios en el siglo xv, aunque desconocemos los años exactos
Garci López de Arriarán, Juan Lezcano y Martín Díaz de Mena	1488-1495	Garci López aparece primero compartiendo capitanía general con Lezcano y luego con Mena
Martín Fernández Galindo	1504-¿?	Sabemos que estuvo al frente hasta 1504, pero desconocemos cuándo fue designado
Remón de Cardona	1505-1508	
Juan Miguel Soler	1509-1510	
Mosén Berenguel de Olmos	1511	Este capitán es citado frecuentemente, por un error de transcripción, como Berenguer Doms.
Juan Hurtado de Mendoza	1516	Entre los capitanes de galeras que figuraban en esta armada estaban Francisco de la Cueva, Alonso Vanegas y Pero López de Orozco
Rodrigo de Portuondo	1523-1529	Entre los capitanes de su armada figuraban Francisco Julián, que tenía a su cargo la galera <i>San Marcos</i> , y Pedro de Bazán

(75) Véase el Apéndice I. No obstante, es probable que este título lo consiguiese con posterioridad a sus servicios en la Armada.

(76) CARANDE: *Carlos V y sus banqueros*, T. I, p. 395.

(77) Fuentes: a) documentales: AGS, Guerra y Marina 1, 131 y 1319 y Secretaría de Estado 439. b) Bibliográficas: LÓPEZ DE COCA: *op. cit.*, pp. 101-102, SZMOLKA CLARES: *op. cit.*, p. 116.

Álvaro de Bazán	1530-1535	El asiento de 1530 figura como el segundo de Bazán, por lo que debió estar a cargo de la Armada en algún período anterior a esta fecha
Bernardino de Mendoza	1553-1557	
Juan de Mendoza	1557-¿?	

El salario de los capitanes generales fue en aumento a lo largo de la primera mitad del siglo XVI. Así, mientras que Rodrigo de Portuondo cobraba 250.000 maravedís al año —unos 668 ducados—, don Álvaro de Bazán percibía por el mismo servicio 1.000 ducados anuales (78). En principio esta paga era muy modesta, incluso inferior a la que cobraban por aquellas fechas los capitanes generales de la Armada Guardacostas de Andalucía (79).

Sin embargo, este salario tenía varios complementos que hacían que el cargo tuviese buenas perspectivas de enriquecimiento. Además de estos honorarios los capitanes disfrutaban de una parte del botín. La costumbre en el reparto de éste era la siguiente: una quinta parte para la Corona, otro quinto para la tripulación, otro para el capitán general, otro para el señor del navío, y finalmente, otro para el mantenimiento de la tripulación (80). Sin embargo, teniendo en cuenta que la Corona solía ceder su quinto (81), y que el capitán general era el que daba los mantenimientos a la tripulación, lo normal es que el grueso del botín se lo quedase el capitán general.

Pero los beneficios de éste podían ser muchísimo mayores porque, además del sueldo, recibía una importante suma tanto por los buques que aportaba, y que la Corona le arrendaba, como por el mantenimiento de la Armada. Así, en 1545, cuando los costes de la Armada superaban con creces los 100.000 ducados, su capitán general, Bernardino de Mendoza, cobró entre una cosa y otra nada menos que 30.000 ducados (82). Obviamente, una parte importante de esa cantidad estaba destinada a pagar la alimentación de la tripulación —salvo

(78) Asiento suscrito con Rodrigo de Portuondo, Burgos, 15 de septiembre de 1523. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

(79) Por ejemplo, entre 1522 y 1548 los capitanes generales de la Armada Guardacostas de Andalucía tuvieron un salario medio de 1.359 maravedís diarios, es decir unos 1.326 ducados anuales. MIRA CABALLOS: *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carre-ra...*, p. 54.

(80) Declaración de Álvaro de Bazán sobre el reparto de presas, Madrid, 21 de octubre de 1541. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

(81) En el último asiento firmado con Bazán, el 1 de enero de 1535, la Corona renunció a su quinta parte «porque con más voluntad y diligencia entienda en ofender a los infieles o a otros nuestros enemigos...». Asiento firmado con Bazán, Madrid, 21 de enero de 1535. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

(82) CARANDE: *Carlos V y sus banqueros*, T. II, p. 109. Este capitán fue uno de los marinos más prestigiosos de su tiempo. Por ese motivo a primero de enero de 1554 fue llamado para que acudiese a La Coruña a entender «como proveedor general» de la armada que se preparaba para llevar al príncipe Felipe a Inglaterra. AGS, Guerra y Marina 1320, N. 106.



el bizcocho, que lo proporcionaba directamente la Corona—, así como el mantenimiento de los navíos y, en su caso, su arrendamiento.

Sea como fuere lo cierto es que algunos capitanes generales aprovecharon esta circunstancia para enriquecerse ilícitamente. Garci López de Arriarán llegó a establecer toda una trama contrabandística, utilizando como tapadera la propia Armada (83). Pero el caso más llamativo fue sin duda el del capitán general mosén Berenguel de Olmos que, para embolsarse todo el dinero que la Corona le abonaba, tenía las galeras sin abastecimiento y mal pertrechadas. En una información presentada sobre su actuación todos los testigos fueron unánimes al declarar verdaderas atrocidades cometidas por Berenguel. Uno de los testigos manifestó que era «vergüenza de Dios y del mundo tener las galeras tan mal aderezadas» (84). Al parecer se negaba a perseguir y disparar tiros a los enemigos para ahorrar artillería, «mataba de hambre» a la tripulación e incluso se negó a socorrer a naufragos españoles después de haber sido hundidos sus navíos por los corsarios. Obviamente mosén Berenguel de Olmos terminó con sus huesos en la cárcel, obligándosele además a abonar 20.000 ducados de fianza (85).

### *La tripulación*

Mucho más reducido era el salario de los capitanes de cada una de las galeras, estimándose en unos 150 ducados anuales (86).

Además del capitán, las galeras llevaban una tripulación de entre 200 y 260 personas, incluyendo en ese número a remeros, oficiales y a los llamados «compañeros sobresalientes». En los primeros años del siglo xvi la tripulación rondaba las 200 personas: 143 remeros y otras 60 personas entre las que se incluían 17 oficiales, 3 lombarderos, 20 espingarderos y 20 ballesteros (87). Sin embargo, ya desde comienzos del siglo xvi hubo intención de aumentar la gente de galeras, ordenándose que, además del capitán y de los remeros, fuesen 70 tripulantes más (88).

Este número aumentó aún más desde la década de los veinte, hasta superar las 250 personas por galera. Este incremento se basó, fundamentalmente, en la ampliación del cupo de la «gente de armas». Así, los remeros pasaron de 140 a 150, mientras que los oficiales pasaron de 20 a 23. El cambio realmente importante lo experimentó el número de «compañeros sobresalientes» o de

---

(83) Véase RUIZ POVEDANO: *op. cit.*, pp. 97-98.

(84) Información tomada contra mosén Berenguel de Olmos. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

(85) *Ibidem.*

(86) Eso es lo que cobraba al menos Francisco Julián, un capitán de la Armada de Rodrigo de Portuondo. Real Cédula al argentier Juan de Aduza, Madrid, 7 de septiembre de 1528. AGS, Guerra y Marina 1, N. 124.

(87) SZMOLKA CLARES: *op. cit.*, p. 117.

(88) Instrucciones para las cuatro galeras de la guarda de las costas del Reino de Granada y Andalucía, s/f. AGS, Guerra y Marina 1315, N. 230.

gente de armas, que pasó de 43 a 92. En el asiento de Bazán de 1530 se especificaba que debían ser 92 hombres, sin el capitán, «como los hay en las guardas del Levante» (89). Entre estos 92 debía haber al menos 52 arcabuceros, poniendo bien de relieve la estrategia de las galeras, que no era otra que el abordaje del enemigo.

Los remeros podían ser de distinto tipo: forzados —también denominados galeotes— o voluntarios. A algunos condenados se les conmutaba su pena por servir de remeros en las galeras y, obviamente, tan sólo eran alimentados, sin percibir ningún salario. Sin embargo lo normal es que fueran asalariados, es decir, los que en la documentación se denominan como remeros «de buena bolla». Esto se debía a que los mismos capitanes generales los preferían así para ingresar más dinero de la Corona. Estos remeros asalariados en los primeros tiempos eran voluntarios; sin embargo, con el paso del tiempo, y dada la negativa a alistarse voluntariamente, hubieron de hacerse levass forzosas entre la población de los puertos del Reino de Granada. Esta indisposición a incorporarse voluntariamente se debía al bajo salario que percibían, a los retrasos en las pagas —que en teoría debían abonarse cada dos meses— y al temor a los enemigos (90).

Los oficiales, en cambio, se recomendaba que fuesen siempre «personas escogidas y esforzadas y experimentadas en la guerra de la mar y sabedoras en el arte de navegar y que sepan tratar con dulzura y con rigor la gente de la galera» (91). Evidentemente de la buena preparación y sobre todo de la experiencia de los oficiales dependía el buen provecho de la Armada. Entre la oficialía de cada navío figuraban: patrones, cómitres, alguaciles, calafates, barberos o cirujanos y, por supuesto, un capellán. El sueldo de éstos iba desde los siete ducados al mes que cobraba el patrón al ducado y medio que percibía el capellán. Especial esmero se ponía en seleccionar al cómitre, que a la sazón tenía encomendada la difícil tarea de controlar a los remeros, siempre dispuestos a impulsar altercados cuando no estaban contentos con sus condiciones de vida o con su remuneración.

Finalmente los remeros, si eran asalariados, cobraban la ínfima cifra de 112,5 maravedís al mes, es decir, ni siquiera cuatro maravedís diarios (92).

En general hemos de hablar de unos salarios muy bajos para toda la tripulación, lo cual era una realidad generalizada en todas las armadas y flotas de la España moderna. De hecho la navegación, en palabras de Pérez-Mallaina, se consideraba un negocio «desesperado y espantoso...», el último recurso para campesinos que, tras haber emigrado a las ciudades costeras, no habían podido labrarse un porvenir, y también para los componentes de los estratos socia-

(89) Asiento firmado con Bazán, Madrid, 9 de abril de 1530. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

(90) SZMOLKA CLARES: *op. cit.*, p. 117.

(91) Instrucciones para las cuatro galeras guardacostas del Reino de Granada y Andalucía, s/f. AGS, Guerra y Marina 1315, N. 230.

(92) Éste es el sueldo que se les señaló en el asiento tomado con don Álvaro de Bazán el 9 de abril de 1530. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

les más humildes de los grandes núcleos urbanos...» (93). Para hacernos una idea, un calafate, un cirujano o un lombardero de la Armada granadina ganaba unos 31 maravedís diarios mientras que, según Hamilton, un jornalero valenciano ganaba entre 1501 y 1550 una media de 33,6 maravedís al día (94).

Los remeros ganaban, pues, un sueldo ocho veces inferior al del mencionado jornalero de Valencia. Se explica así por qué los remeros debían ser reclutados forzosamente mediante levas.

### *Alimentación e higiene a bordo*

Dado que se trataba de una navegación casi de cabotaje, en la que se realizaban numerosas escalas durante el recorrido, no era necesario llevar alimentos y agua para grandes temporadas (95). Cada cierto tiempo la Armada se abastecía, normalmente coincidiendo con su paso por el puerto de Málaga.

Los asientos establecidos con Rodrigo de Portuondo y Álvaro de Bazán son muy explícitos en torno a la alimentación de la tripulación. Además de agua abundante, la dieta tenía como alimento clave el bizcocho. Éste no tenía el significado actual, sino que se trataba de unas tortas de harina de trigo, duras, doblemente cocidas y sin levadura, que duraban largo tiempo (96). Hasta tal punto era importante el bizcocho, que la Corona se encargaba de abastecer las galeras, aportando 131,5 quintales por galera y mes. Asimismo formaban parte de la alimentación básica de los marinos el vino, el vinagre y el aceite.

Por lo demás, quedaban los asentistas obligados a proporcionar carne tres días a la semana a toda la tripulación. A veces los capitanes generales incumplían esta obligación por lo cara que resultaba la carne en la España del siglo XVI. Los cuatro días restantes de la semana debían proporcionar habas, arroz y pescado.

La sanidad a bordo estaba controlada por un cirujano o un barbero que debía haber, obligatoriamente, en cada una de las galeras. Asimismo estaba previsto que se limpiase en profundidad cada galera una vez al mes, siendo supervisado el trabajo por el cómitre (97). Asimismo, y coincidiendo con las labores de aseo de la nave, tras una limpieza en profundidad, se perfumaba ésta, frotando su superficie con romero (98).

---

(93) PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *Los hombres del océano*. Sevilla, Gráficas del Sur, 1992, pp. 33 y 39.

(94) HAMILTON, E. J.: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Barcelona, Ariel, 1983, pp. 411-414.

(95) SZMOLKA CLARES: *op. cit.*, p. 117.

(96) PÉREZ-MALLAINA: *op. cit.*, p. 149. También en MENA GARCÍA, María del Carmen: *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1998, p. 400.

(97) Así aparece reflejado tanto en el asiento de Portuondo de 1523 como en el de Álvaro de Bazán de 1530. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

(98) *Ibidem*.

## Conclusión

Hay cierta unanimidad por parte de los historiadores en afirmar el balance negativo de esta Armada. Cerezo Martínez afirma que fue relativamente ineficaz porque los corsarios estuvieron en todo momento informados de los movimientos de la Armada (99). El profesor López de Coca no es menos crítico cuando afirma que «sus fracasos superaban con creces a sus éxitos» (100). Y finalmente José Szmolka afirma que fue bastante incompetente debido a dos causas: una, a la falta de recursos que hacía que fuese siempre en inferioridad de buques y mal pertrechadas, y otra, porque los mismos granadinos avisaban a los corsarios, que atacaban puntos no vigilados (101).

Nuestra impresión es que estas opiniones son excesivamente críticas con la Armada. Es cierto que hubo momentos, sobre todo en los primeros años, en los que los capitanes generales abusaron de sus poderes, defraudaron y hasta se enriquecieron ilícitamente. Casos como los de Remón de Cardona o mosén Berenguel de Olmos ilustran perfectamente esta situación. Sin embargo, cuando el peligro corsario arreció, se pertrecharon armadas importantes de 10 y 15 galeras acompañadas por navíos de guerra. Conocemos algunas derrotas infligidas por los enemigos a esta escuadra del Reino de Granada, pero lo que jamás podremos cuantificar es el grado de disuasión que ésta ejerció sobre los corsarios berberiscos y turcos.

Además debemos decir que, desde la década de los veinte, la escuadra dispuso de importantes recursos, sin comparación con los que disponían la Armada del Levante, la del Cantábrico o la Guardacostas de Andalucía. No olvidemos, por ejemplo, que la Armada Guardacostas de Andalucía, que tuvo la responsabilidad de la defensa de los navíos que retornaban de América repletos de mineral precioso, dispuso de una media de cuatro navíos, no superando en ninguna ocasión el número de seis embarcaciones en toda la primera mitad del siglo XVI (102).

---

(99) CEREZO MARTÍNEZ: *op. cit.*, p. 138.

(100) LÓPEZ DE COCA: *op. cit.*, p. 102.

(101) SZMOLKA CLARES: *op. cit.*, p. 118.

(102) MIRA CABALLOS: *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carre-ra...*, p. 47.