

LAS GALERAS DE CARTAGENA DE INDIAS (1578-1624) (*)

Sebastián AMAYA PALACIOS
Historiador e Investigador

Resumen

Antes de la creación de la Armada de Barlovento, las galeras de Cartagena fueron el único medio ofensivo otorgado a Tierra Firme para defenderse de los posibles ataques extranjeros. Este texto plantea un acercamiento a la política marítima que desarrollaron los Austrias en el Circuncaribe sur, interesándose en cómo se creó, financió y dirigió la escuadra durante su período de servicio, desde el envío de las primeras embarcaciones en 1578 hasta el desarme de la última galera de Cartagena en 1624.

Palabras clave: talasocracia, defensas españolas, armadas españolas, Unión de Armas.

Política de defensa marítima castellana

EN 1511 se dispuso que los navíos con rumbo a América debían tener una escolta de protección hasta las Canarias. La recién creada Casa de Contratación de Sevilla fue la encargada de proveer lo necesario para asegurar esta guarda militar (1). Sin embargo, en lo que atañe al área del Circuncaribe, las armadas destinadas a su defensa fueron esporádicas y preparadas a golpe de embargos y asientos (2). Hacia 1569, con la creación de la Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias (3) y de los Galeones de Tierra Firme se dio el primer

(*) Quiero expresar mi agradecimiento a José Manuel Serrano Álvarez por sus comentarios y sugerencias a este manuscrito. Sin duda han sido de gran ayuda.

(1) Sobre los primeros roces entre los Estados europeos frente a las rutas de comercio castellanas, y la política subsecuente de los Austrias, véanse REICHERT, p. 178, y LÓPEZ ZEA, p. 270.

(2) MARTÍNEZ CARDÓS, pp. 365-366.

(3) La Armada de la Guarda de la Carrera de Indias de Defensa o de la Guarda de las Costas de Andalucía fue una escuadra con la única misión de escoltar el retorno de las remesas americanas embarcadas en la Flota de Nueva España y el Galeón de Tierra Firme. Tenía entre sus funciones la escolta de los bajeles que viajaban a América, y de regreso, en la travesía de las Azores a Sanlúcar de Barrameda; cubrían el trayecto de San Vicente a Sanlúcar y de allí a

paso para el control efectivo por parte de las Armadas españolas de un espacio allende la misma Península y su ruta de abastecimiento hacia las Canarias (4). Pero los tipos de naves que integraban tanto una como otra resultaban inapropiados para el Caribe, de modo que desde 1560 se formularon solicitudes de creación de escuadras de galeras (5). La Corona repartió sus fuerzas en varias escuadras, basadas en Cartagena, Santo Domingo y La Habana (1578, 1582 y 1586) (6), cada una de las cuales recibía 20.000 ducados (7).

Para 1575 se pensó en crear una línea defensiva desde las Canarias hasta el Caribe, zona apenas guarnecida, por medio de dos galeones y una fragata más otros dos contingentes iguales ubicados en Tierra Firme y las Antillas Mayores. Una década después, la expedición de Francis Drake al Caribe en 1586 (8) demostró la falta de preparación de los asentamientos americanos para resistir un asalto bien preparado y ejecutado. En paralelo, el ataque a Cádiz que el mismo Drake acaudilló en 1587 (contra la flota de Álvaro de Bazán estacionada en Lisboa) ponía en entredicho el poderío naval español durante sus preparativos para la invasión a Inglaterra. Tales hechos conmocionaron a los dirigentes castellanos (9), y no era para menos: el centro mismo del Imperio estaba siendo amenazado por los ingleses, América no podía defenderse por sí misma y al conflicto con los rebeldes de los Países Bajos no se le vislumbraba una salida cercana (10). Durante las Cortes de Madrid de 1586 se propuso el corso como una manera viable y efectiva que no requería desviar los recursos, pero Felipe II desoyó la sugerencia.

Hacia 1602, las Cortes en Valladolid fueron convocadas para votar el Servicio de Millones (11). Para los procuradores, la defensa de las rutas trasa-

Cádiz, y acompañaban a las flotas cuando partían de Sevilla hasta las Canarias. MIRA CABALLOS, 1997, pp. 7-8 y 16.

(4) DÍAZ FRANCO, pp. 661-692.

(5) Año de 1560, Antonio Barbudo (vecino de Santo Domingo); 1568, el Cabildo de Nombre de Dios pidió 6 galeras; 1577, Audiencia de Santo Domingo; 1580, Diego Méndez de Valdés (vecino de Santo Domingo). MIRA CABALLOS, 2012, pp. 16-17.

(6) HARING, p. 286.

(7) TORRES RAMÍREZ, pp. 1ss.

(8) AGI, Patronato 197. Informe del gobernador de Cartagena, Fernández de Busto, a la Audiencia de Panamá, 12 de marzo de 1586. Una fuente inglesa en línea referente a la expedición en

<https://www.loc.gov/tr/rarebook/catalog/drake/drake-6-caribraid.html>

(9) Sobre el desarrollo de la política europea durante la segunda mitad del siglo XVI, ELLIOT, 1973, p. 285.

(10) El levantamiento neerlandés se enmarcó en el proceso de división confesional del cristianismo. Comenzó como una petición a Margarita de Parma para abolir la Inquisición y otorgar cierta libertad religiosa, y fue escalando al punto de ejecutar, por orden de Felipe II, al conde de Egmont y Horn, lo que propició una resistencia activa. Guillermo de Orange, en cabeza de la nobleza neerlandesa, costó el levantamiento de fuerzas militares contra los representantes del rey. La revuelta se prolongó ochenta años (1568-1648), hasta la firma de la paz de Westfalia, donde se reconoció la independencia de las siete provincias del norte lideradas por Holanda. PARKER, p. 288.

(11) Los Servicios de Millones fueron unas consignaciones propuestas por el monarca para desempeñar sus haberes por medio de impuestos extraordinarios. Este proyecto debía ser aprobado por los representantes de las unidades administrativas del reino. De esta manera, las

atlánticas era vital, y aprobaron un memorial que expresó el incumplimiento de la sexta condición del primer servicio: la consignación anual de 400.000 ducados, de los dieciocho millones que aportaría el reino, para que el prior y los cónsules de Sevilla sostuvieran en el océano una armada de cincuenta navíos bien armados al mando de don Luis Fajardo (12). Si bien el gobierno de Felipe III (1598-1621) se inició con un gran ímpetu reformista, los intentos por dotar a la marina española de capacidad suficiente para hacer frente a sus adversarios en los mares carecieron del necesario sustento financiero, y la proyectada Armada de Barlovento y la Carrera de Indias se pospuso repetidamente en favor del enfrentamiento contra los rebeldes de los Países Bajos, al que siempre se otorgó prioridad.

La escuadra de Tierra Firme

Las galeras de Cartagena de Indias eran el único medio ofensivo desde Veragua hasta el cabo de la Vela. Como Cartagena no poseía un sistema de fortificaciones desarrollado (13), la escuadra debía sumarse a su protección. Por su gran movilidad, esta fuerza debía castigar a piratas, corsarios y cualquier amenaza que se cerniera sobre Tierra Firme. En un estado ideal, era el primer nivel defensivo. Sin embargo, al igual que la Carrera de Indias en general, estas embarcaciones fueron uno de las tantas necesidades sacrificadas en aras de la reputación dinástica —a la que era consustancial la hegemonía europea—, como intentaré esbozar.

La fortificación, al menos durante el plan defensivo impulsado por Felipe II, se concentró en los puntos vitales del comercio atlántico y los enclaves de apoyo, las llamadas «llaves» (La Habana, Puerto Rico, Panamá, Portobelo, río Chagres y Cartagena de Indias) (14), principalmente en el Caribe. El sistema de fuertes y guarniciones se reforzaría con el apoyo por mar de galeras, para asegurar la prevención de asaltos. Además de esta función, se esperaba que la escuadra controlara el comercio directo (15) o contrabando, haciendo efectivas las pretensiones peninsulares de monopolizar el comercio con

bolsas de los vasallos pasaron a sostener la deuda regia. Solo se cobraron en los territorios peninsulares castellanos. Esta entrada extra en la Hacienda Real fue uno de los medios más importantes por los que la Corona logró amasar montos adicionales para sostener la maquinaria del Estado y sus obligaciones. GELABERT, pp. 13-15 y 30-44.

(12) MARTÍNEZ CARDÓS, p. 290.

(13) ZAPATERO, 1979, p. 204; SEGOVIA SALAS, p. 83.

(14) Concepto utilizado por Carmagnani y Romano en el que se propone que el contrabando fue en realidad una transacción comercial en la que se obvió el monopolio sevillano como intermediario entre los productores europeos y los mercados americanos. CARMAGNANI, pp. 160-287. También podría referirse «nuevos cruces», expresión acuñada por VILA VILAR, pp. 41-101.

(15) Sobre poliarcética castellana en el Nuevo Mundo, véase ZAPATERO, p. 323.

Indias (16). Así pues, a las galeras y su cabo correspondían importantísimos cometidos para el correcto desempeño de las relaciones comerciales y para la defensa de un espacio demasiado extenso, sin mayores respaldos por el embrionario y secundario papel de América dentro de la política militar de la Monarquía.

La primera referencia a la escuadra corresponde a 1571, cuando el gobernador Pedro Fernández de Busto propuso la construcción de los bajeles sobre el terreno, evaluándolos en 4.400 ducados (17). Pero Madrid no aceptó la propuesta y la ciudad tardó casi una década en contar con un medio de defensa naval efectivo o, cuando menos, funcional. El hecho de que las galeras no se despachasen hasta 1578 pudo ser consecuencia de la bancarrota de 1576 y su consecuente contracción fiscal, que obligó a destinar los recursos a necesidades consideradas más urgentes.

La cada vez más común presencia de rivales españoles en América dejó entrever la necesidad de expulsarlos de los litorales de Tierra Firme, y monopolizar la región nunca se logró. El obispo de Cartagena, fray Dionisio de Sanctis, se pronunció en 1577 sobre la necesidad de guarnecer la región con una escuadra (18). Para dotar esta en el ámbito del Caribe, consideró preferible la galera que una nave de mayor calado y, por ende, menos maniobrable. Las galeras fueron muy comunes en el Mediterráneo; pero, especializadas en el cabotaje, este género de naves padecía mucho en la travesía atlántica (19). Tras varios años de espera, en febrero de 1578 zarparon desde España hacia Cartagena las galeras *Santiago* y *Ocasión*, al mando de Pedro Vique Manrique y Pedro Andrade, respectivamente. Pero el impacto del viaje en su estructura fue tal que las dejó incapaces para cumplir las tareas que tenían asignadas.

Para 1581 podría afirmarse que el estado de las galeras era deplorable, según se desprende de varios informes de diferentes personajes de la administración cartagenera. El gobernador afirmó: «Las galeras están muy viejas y destroncadas, la una sin árbol y no se ha podido haber en estas partes. Conviene a V.M.^d mande se envíen otras o que se hagan acá que chusma tienen harta y muy sana» (20). Por su parte, Pedro Vique Manrique, primer cabo de las

(16) Las restricciones sobre el comercio interregional en el Caribe fueron una de las principales medidas, junto al envío de funcionarios encargados de controlar los flujos comerciales ilegales. VIDAL ORTEGA, p. 323.

(17) En este proyecto, los materiales serían americanos, tomando la madera de la cercana villa de Tolú. Otros elementos, como jarcias, lonas y brea, podrían ser adquiridos en las mismas Indias, omitiendo el largo trámite de enviarlos desde Sevilla. Los marineros serían reclutados entre aquellos miembros de la flota que cometieran alguna falta. Los soldados debían ser naturales americanos, debido a la lenta aclimatización de los peninsulares, y la chusma estaría integrada por negros ladinos, bozales y cimarrones capturados. BORREGO PLÁ, p. 79.

(18) AGI, Santa Fe 228. Carta del obispo de Cartagena, fray Dionisio de Sanctis, 22 de abril de 1577.

(19) La constitución de sus cascos —ligeros y alargados, de poco calado— provocaba que se deterioran sobremanera al exponerse a las corrientes de mar abierto. La solución para la navegación trasatlántica fue dotarlas de mesana con vela cuadrada.

(20) AGI, Santa Fe 62. Carta del gobernador de Cartagena, 6 de junio de 1581.

galeras de Cartagena, en una relación urgía la remisión de vituallas, así como de cien forzados e igual número de soldados, además de ochenta marineros, cómitres, sotacómitres, remolares, toneleros y demás personal cualificado para las galeras y la saetía a su cargo (21).

Un año más tarde, el gobernador insistía en el deplorable estado de las galeras (22). La insistencia tuvo efecto y en 1583, tras solo cinco años de servicio, fueron remitidas a Cartagena la *Santángel* y la *Patrona de España*. Pero a mediados de 1585 la situación no había mejorado: «La saetía que andaba en conserva de las galeras se ha echado al través por que no se pudo aderezar acá, pues costaría más que si se hicieran dos de nuevo». A las dos galeras de España no se les enviaban bastimentos por cuenta del situado, que además consideraba insuficiente (23).

¿Con qué elementos contaban realmente las galeras con solo dos años de servicio estacionadas en Tierra Firme para cumplir las funciones que les habían sido asignadas? Parece ser que, a pesar de los esfuerzos por hacer de ellas una fuerza naval eficiente, su pésimo estado e insuficiente dotación lo impidieron durante sus primeros años de existencia. Las constantes cartas y peticiones dando noticia sobre ello dibujan un cuadro muy poco halagüeño al respecto: las vituallas de que dependían escaseaban, el número de forzados era insuficiente, el mal estado en que habían quedado tras la travesía oceánica saltaba a la vista, y la falta de personal que las maniobrara reducía su eficacia. Durante el ataque de Drake, a inicios de 1586, todos estos factores complicaron el desempeño de las dos galeras, que hubieron de permanecer en la bahía interior de la ciudad con el propósito de respaldar la defensa del fuerte del Boquerón, evitando con cadena tendida el acceso al puerto de embarcaciones enemigas. Ambas se perdieron esa noche (24).

A pesar del grave retroceso que significó para Cartagena la pérdida de su escuadra, la toma y saqueo de la ciudad y el oneroso rescate, los preparativos para robustecer sus defensas se acometieron con presteza, de manera que ese mismo año arribaron a Tierra Firme dos nuevas galeras al mando de Sancho Guitar, en reemplazo de Pedro Vique de Manrique. Durante su viaje al Nuevo Mundo, cerca de la isla Margarita, entablaron combate con dos navíos corsarios franceses. Estos habían apresado en Cabo Verde una carabela portuguesa, a la que dismantelaron para construir una lancha y asaltar las pesquerías de perlas de La Guajira, asalto que las galeras consiguieron repeler (25), lo cual, aunque no pueda considerarse una gran acción militar, generó un entendible optimismo sobre su desempeño.

(21) AGI, Patronato 270. Carta de Pedro Vique, 9 de diciembre de 1581.

(22) AGI, Santa Fe 37. Carta de Pedro Fernández de Bustos al Rey, 15 de noviembre de 1582.

(23) *Ibidem*, carta del gobernador Fernández de Busto al Rey, 23 de junio de 1585.

(24) AGI, Patronato 197. Carta de Tristán de Oribe, 11 de marzo de 1586.

(25) Según las cifras presentadas por el nuevo cabo, se ahogaron 46 franceses y solo sobrevivieron cuatro miembros de la tripulación. AGI, Patronato 270. Viaje de las galeras de Tierra Firme a Cartagena, 24 de noviembre de 1586.

Al poco arribó también el ingeniero militar Bautista Antonelli, quien estaba al cargo de la fortificación general del Caribe. Su proyecto defensivo para la ciudad no se limitó a idear un sistema de fuertes, baterías y murallas. Para el correcto funcionamiento de las defensas desplegadas consideró que las galeras debían cooperar con el fuerte que protegía la entrada a la bahía interior y ocuparse asimismo de la protección del canal de Bocachica, a modo de baterías móviles (26).

Sin embargo, en la etapa de Sancho de Guitar, las galeras no cumplieron una función táctica decisiva, habida cuenta que, en línea con lo que había sido la tónica durante el mandato de su predecesor, Vique de Manrique, las embarcaciones no se mantuvieron en condiciones óptimas. Prueba de ello fue la fuga de varios de los soldados y remeros de su dotación, según refiere Borrego Plá, desmotivados por la deficiente alimentación (27). Más tarde, los forzados de una de ellas se sublevaron y la destruyeron, por lo que en 1591 (28) hubo de enviarse desde España otra de reposición (29). Al año siguiente, con el maestre de campo Pedro de Acuña, nuevo gobernador en reemplazo de Pedro de Lodeña, se pedía que del situado se costeara el préstamo que debió realizarse en la Península para poder enviar la embarcación, que montaba 6.000 ducados (30).

¿Eran suficientes dos galeras para defender toda Tierra Firme? Podría afirmarse que no, pero ¿era posible financieramente sostener una escuadra mayor? El motín de los forzados cuestiona el grado de control que ejercía el cabo sobre la tripulación, así como la disciplina y preparación de esta. Aun así, los vecinos de Cartagena eran partidarios de fortalecer la presencia naval destinando más navíos para la región (31). En 1595 solicitaron a Felipe II que aprobara el envío de dos nuevas galeras, para sumar cuatro en total. Al tardar la respuesta de parte del gobierno de Madrid, decidieron construir una allí mismo y a sus expensas. El monto de la inversión ascendió a 1.600 pesos, según Borrego Plá (32), y la nave se botó en enero de 1596. En la documentación se informó de que Pedro de Acuña,

«... por no estar de servicio una de las dos galeras de esa costa, hizo fabricar allí otra por haber buen aparejo para ello. El costo de ella monta seis mil quinientos

(26) AGI, Patronato 270. El ingeniero Bautista Antonelli trata de los reparos que se habían hecho y se iban haciendo en la defensa de la ciudad de Cartagena, 16 de febrero de 1587.

(27) BORREGO PLÁ, p. 81.

(28) AGI, Santa Fe 62. Carta del cabildo secular de Cartagena, 5 de septiembre de 1591.

(29) Provista por el conde de Santa Gadea, adelantado de Castilla y capitán general de las Galeras de España, por carta fechada en abril de 1593. AGI, Santa Fe 986. Real cédula a Pedro de Acuña, gobernador de Cartagena, 22 de mayo de 1593.

(30) AGI, Santa Fe 986. Real cédula a los oficiales de la Real Hacienda, 14 de enero de 1594.

(31) AGI, Patronato 270. Consulta del Consejo de Indias proponiendo al Rey que se enviara a Cartagena ciertas galeras para la guarda de aquellas costas, 14 de noviembre de 1592.

(32) BORREGO PLÁ, p. 81.

veinte ducados y seis reales los cuales tomó a crédito. Los debe a las personas que los prestaron y dieron los materiales con que se hizo la dicha galera suplicándome mandase que de mi Real Hacienda se pagasen porque del situado de las dichas galeras no sobraba nada con que hacerlo (...) lo he tenido por bien» (33).

A pesar de esta iniciativa, las directrices no fueron las que esperaba la administración cartagenera. Felipe III (1598-1621), en enero de 1599, envió una real cédula al gobernador Acuña en la que notificaba el envío de una flota de galeoncetes a las islas de Barlovento (34), lo que podría excusar la existencia de galeras, que debían desmantelarse, y todo aquello reutilizable debería beneficiar la Real Hacienda remitiéndose a la Península por parte de la Casa de Contratación. La chusma, por ejemplo, debía viajar en la armada de don Francisco Coloma con destino a las galeras de España (35). El cabildo y los vecinos de Cartagena se opusieron a la supresión de la escuadra, como queda de manifiesto en la carta que remitieron medio año después, donde resaltaban los graves peligros a que se exponían si se les privaba de ella, así como el daño que la ejecución de la medida infligiría al comercio (36).

Este rechazo fue acertado y realista. Despojar a Tierra Firme de su escuadra y fiar su defensa en el arribo de la proyectada armada era muy arriesgado. Si bien se realizaron los preparativos desde 1599, la flota no pudo partir. En los años posteriores hubo gran actividad en torno a su preparación (37): se nombraron los mandos de la hipotética armada, se adquirieron algunas provisiones, pero, a despecho de todos estos afanes, a finales de 1601 aún no estaba en disposición de partir. Durante estos años, las finanzas de la Corona experimentaron una seria contracción, y el arribo de las vitales remesas americanas era impostergable; por tanto, se ordenó que zarparan solo aquellos estuvieran en condición. De nuevo la Armada de Barlovento fue relegada, a pesar de los enormes esfuerzos empleados en su conformación y avituallamiento. La preocupación de las autoridades de la gobernación por la supresión de las galeras

(33) AGI, Santa Fe 986. Real cédula a los oficiales de la Real Hacienda, 16 de noviembre de 1598.

(34) Durante 1598 se aprestaban catorce galeones para la escolta que partió a Indias este año y la Armada de Barlovento. Los 100.000 ducados que se consignarían para su aparejamiento no se hicieron efectivos, por lo que solo algunas embarcaciones que se aprovisionaron en la Armada de la Carrera de Indias pudieron partir. Las naves volvieron a prepararse y zarparon con la flota de 1599, la escuadra destinada para las islas del Caribe no se creó. TORRES RAMÍREZ, p. 6.

(35) AGI, Patronato 270. Real Cédula a don Pedro de Acuña, 26 de enero de 1599.

(36) AGI, Santa Fe 62. Carta del cabildo secular de Cartagena en la que acusan recibo de la Real Cédula por la que se manda desarmar las dos galeras que servían para defensa de aquella costa, 2 de julio de 1599.

(37) Para 1600 se proyectó conformar una flotilla de seis galeones y dos pataches. Según Torres Ramírez, se proveyeron 300.000 ducados, de los cuales solo se desembolsaron 200.000, que al no ser suficientes para el aderezo de la escuadra, se destinaron a la postre a la Armada del Mar Océano en lugar de al Caribe. TORRES RAMÍREZ, p. 10.

era más que fundamentada. Tal fue su temor a la pérdida de sus capacidades ofensivas que, veinte días más tarde de la remisión al rey de la carta en que pedían el mantenimiento de la escuadra, el cabildo se reunía nuevamente y proponía mantener a su costa una galera mientras recibía la confirmación o suspensión de su desmantelamiento (38). La esperada respuesta llegó a principios de 1601 —casi dos años más tarde de la real cédula que decretaba el desmantelamiento de las galeras— por medio de una orden a la Casa de la Contratación de Sevilla en la que se aceptaba que se mantuvieran las galeras:

«... ordeno, se conserven y sirvan las dos galeras que allí ha habido. Para armar y tribular una de ellas que se desapareja, se lleven y den de mis galeras de España 150 forzados y que para su avituallamiento se provean hasta 4.000 ducados (...) Os mando que de cualquier hacienda mía que hubiere en esa casa y fuere a cargo de mi tesorero, los gastéis y distribuyáis (...) para el viaje hasta Cartagena...» (39).

Entre el fallido intento de establecer una armada permanente en el Caribe y la autorización para mantener las galeras, estas se caracterizaron por su mal estado. Para 1602 Jerónimo de Zuazo resaltaba la necesidad de proveer una galera que acompañara a la financiada por los vecinos (40). Este mismo año se intentó aliviar parte de la presión fiscal sobre Cartagena mandando que una porción del costo de las galeras se sufragase con cargo a las rentas peruanas. Pero es poco probable que tal disposición se cumpliera a carta cabal, pues la cédula tuvo que reiterarse en 1626 (41). La insuficiencia de forzados, la inexistencia de fondos para sustentar el situado, las precarias condiciones de los navíos —seguramente derivado, entre otros factores, por su empleo como naves de carga—, la inconstancia en las pagas, etc. fueron algunos de los problemas a que debieron enfrentarse los encargados de la escuadra.

¿Podría existir una relación de causalidad entre la normalización de las relaciones del imperio español con Francia (1598), la firma del tratado de paz con la nueva dinastía inglesa (1604) y el deterioro de las galeras de Tierra Firme? Si consideramos que las acciones de corso tendieron a decrecer con los Estuardo; que la Francia de inicios del siglo XVII se enfocó en recuperarse tras las guerras de religión, y que los holandeses no habían constituido aún la Compañía de las Indias Occidentales y sus viajes al Nuevo Mundo tenían un carácter comercial, podría pensarse que estas contracciones financieras —tomando como ejemplo las galeras de Cartagena— fueron síntomas de la crisis económica de la Monarquía que eclosionó en 1607. Este proceso estaría entonces a su vez ligado a la concentración del esfuerzo militar en el

(38) AGI, Santa Fe 62. Carta del cabildo secular de Cartagena sobre el desarme de las dos galeras que había para la defensa de aquella costa, 22 de julio de 1599.

(39) AGI, Santa Fe 986. Real cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación, 16 de marzo de 1601.

(40) AGI, Santa Fe 62. Carta del cabildo secular de Cartagena, 1602.

(41) AGI, Contaduría 1407. Cit. por SERRANO ÁLVAREZ, 2007, p. 313.

sometimiento de los Países Bajos, dejando la periferia en una situación de desventaja.

Organización, financiación y declive de las galeras de Cartagena

La máxima autoridad de las galeras era su cabo, que operaba a las órdenes del general de la armada de la guarda de turno. Los roces entre el gobernador —quien también cumplía una función militar— y el cabo abundaron. El control efectivo de la escuadra era fundamental para la región en su conjunto, y la falta de una postura clara sobre quién primaba en las decisiones le restó eficacia. El cabildo pedía en 1585 que el cabo se subordinase a la autoridad del gobernador, al considerar que ello permitiría que las galeras estuvieran mejor guarnecidas, se abarataría su abastecimiento y cesarían las deserciones y abandonos del servicio de los soldados (42). De misma opinión fue el obispo en 1577 (43). En las instrucciones a Sancho de Guitar, aunque se le reconocía su potestad absoluta en lo tocante al gobierno de las galeras, se le señalaba que en todo lo demás se hallaba subordinado al gobernador, su superior y cabeza, y se le ordenó que acatara toda orden emanada de este y que la ejecutara sin réplica ni contradicción (44).

Una cadena de mando clara debía disminuir el tiempo de reacción. El gobernador, encargado de la administración mayor, adquirió control efectivo sobre las medidas que considerara necesarias, en particular a la hora de actuar contra del contrabando.

Remando en las galeras cumplían condena reos conocidos como «forzados», cada una con alrededor de cien (45). Las galeras del período solían tener 24 o 25 bancos bogando por banda, con un total de 180 chusmas por barco (46). Tener estos reos bajo control fue un verdadero problema: solían escapar y, en casos muy graves, se amotinaban, como en 1591 que destruyeron la galera. Al parecer, disciplinarlos era una labor muy compleja. El oidor de la Audiencia de Panamá Alonso de Sotomayor, en una misiva fechada en 1589, recomendó que en las galeras de las Indias no bogaran moros, turcos, extranjeros ni españoles con condenas largas pues, buscando liberarse, se alzaban con las galeras o asesinaban a su capitán —Sotomayor refiere que había sucedido varias veces—, o bien advertían a los corsarios sobre las capacidades y flaquezas de las embarcaciones. También consideraba que las galeras no debían permanecer en Cartagena, por las dificultades que tenían

(42) AGI, Santa Fe 62. Carta del cabildo secular de Cartagena, 29 de marzo de 1585.

(43) AGI, Santa Fe 228. Carta del obispo de Cartagena, fray Dionisio de Sanctis, 22 de abril de 1577.

(44) AGI, Santa Fe 986. Instrucciones a Sancho de Guitar, 15 de enero de 1589.

(45) Determinar la cantidad de forzados basándose en el análisis del libro de registro no es posible, debido a que la información referente a ellos se limita a las órdenes de liberación cuando estos cumplían el tiempo por el cual fueron condenados.

(46) SÁNCHEZ BAENA, p. 82.

para salir de la bahía interior, y proponía que los capitanes y el personal durmieran en las galeras en estado de alerta, argumentando que había presenciado como un navío francés entraba en el puerto, y por falta de personal, las galeras no pudieron emprender su persecución (47).

El sustento económico de las galeras se planeó por medio de situados (48). Para el correcto desempeño de la escuadra se asignó un total de 15 cuentos de maravedíes, equivalentes a 40.000 ducados, cuya recaudación debía repartirse entre la caja del istmo y la de Cartagena. La proporción entre una y otra fue variando con el tiempo. En primera instancia, diez cuentos correspondieron a la caja de Tierra Firme, y los cinco restantes, a la de Cartagena. Pero a partir de 1602, en vista de que los caudales que ingresaban en la caja provenientes de Tierra Firme eran insuficientes para cumplir con el envío del situado, desde la Península se dirigió una cédula real que ordenaba a los oficiales de la Real Hacienda invertir la proporción, es decir diez cuentos a Cartagena, y los cinco restantes, a Tierra Firme (49).

En las instrucciones al veedor y contador de las galeras Pedro de Ibarra se estipuló que el situado y todos los despachos debían depositarse en un arca de tres llaves. Una de estas llaves quedaría en manos del tesorero, otra en las del contador-veedor y la tercera obraría en poder del cabo de las galeras, de modo que la responsabilidad no recayese en un único individuo. En el documento también se subraya la necesidad de que Ibarra lleve el libro de carga y data, y de que el tesorero no disponga de cantidad alguna sin su intervención (50). A pesar de todas estas cautelas, y de que toda entrada o salida quedaba cuidadosamente registrada en los libros de cuentas, no se consiguió acabar con los malos manejos en la administración del situado de las galeras, que siguieron siendo práctica recurrente, hasta el punto de que el obispo Hervias se quejó en una misiva sobre el destino de los fondos reservados a la defensa del puerto y de otras irregularidades observadas desde 1589 (51).

Para empeorar la situación, al mal manejo del situado y la falta de control sobre los forzosos hay que añadir los daños en las embarcaciones derivados de su empleo en el transporte de remesas desde Portobelo. En una cédula dirigida al licenciado Merlo de la Fuente (oidor de la Audiencia de Panamá), se denunciaban tales daños, que reducían a menos de seis los diez años en que se

(47) AGN, Panamá 14. Carta del oidor licenciado Salazar, 14 de junio de 1589.

(48) Cuota de sostenimiento anual que se dirigía a los enclaves de gran importancia estratégica para el imperio español desde zonas con mayores capacidades fiscales. Generalmente era metálico destinado para la paga de la guarnición, pero en ocasiones se pactaba también el envío de vituallas y material de guerra. Estos situados fueron creados en 1570. Véanse SERRANO ÁLVAREZ, 2004, p. 34, y HOFFMAN, pp. 250-251.

(49) AGI, Santa Fe 986. Real cédula a los oficiales de la Real Hacienda, 24 de septiembre de 1602.

(50) *Ibidem*, Instrucciones a Pedro de Ibarra, veedor y contador de las galeras, 29 de septiembre de 1587.

(51) AGI, Santa Fe 228. Carta al Consejo del obispo fray Antonio de Hervias, dominico, denunciando el mal empleo de dineros en la defensa del puerto y las vejaciones que sufren los indios, 2 de agosto de 1589.

calculaba la vida útil de las galeras, así como que los devengos del transporte (600 pesos) iban a parar a manos del capitán de las galeras en lugar de al situado para su aderezo (52).

Los movimientos de los fondos destinados a las galeras no fueron claros para los miembros del Consejo de Indias, que despachó a principios del siglo XVII dos comisiones de fiscalización. A continuación analizaré algunas deudas que se refieren en el libro de registro durante la última década del siglo XVI con el fin de esbozar una delgada línea de cómo se afrontaron los gastos por medio de préstamos y libranzas, y quiénes los facilitaron.

Refiriéndose a una deuda que había contraído el fisco ocho años atrás para el avituallamiento de las galeras que mandaba Vique Manrique, en 1593 se mandó que se saldase (53). En total, tres personajes aportaron 6.053,5 pesos con 11 reales para las galeras que se perdieron durante el asalto de Drake. Tristán Oribe Salazar auxilió a las arcas reales con aproximadamente el 65 por 100 del monto. Oribe es, de los tres dignatarios en cuestión, aquel de quien más información disponemos, la cual apunta a que fue uno de los notables de la ciudad, como evidencia el hecho de que presencié la pérdida de Cartagena y de que fuera él quien entablase las primeras conversaciones con el corsario para la devolución de la plaza, para lo que visitó la capitana de la armada inglesa por invitación del mismo Drake (54). También ejerció como tesorero entre 1589 y 1593 (55), además de figurar como el único comprador de esclavos en 1589, cuando adquirió un total de 124 negros (56). Luis de Esplugas, el segundo prestamista, cubrió el 22 por 100 y fue cabildante al menos entre 1598 y 1599 (57). En los repartos de tierra realizados en 1599 figura como propietario de cuatro caballerías en la isla de Barú (58). Finalmente, Juan de Meneses, que en 1595 figura en la lista de repartos de tierra como propietario de dos caballerías en el Estero, fue quien aportó el 13 por 100 restante (59). Los tres ocuparon altos cargos administrativos. Sin duda pertenecían a la élite cartagenera, y su caso ilustra que, a mayor patrimonio, más altos honores podían alcanzarse, al tiempo que prestar al rey era un servicio altamente reconocido por parte de las autoridades de la gobernación y de la Península.

En 1596 se ordenó saldar otra deuda que se arrastraba del periodo en que Pedro Vique había sido cabo, para lo que se otorgaron las pertinentes libranzas. Sin embargo, lo ordenado no pudo cumplirse por falta de situado. Los prestamistas fueron Francisco de Rodríguez, Beragramiel de Herrera, Juan y

(52) AGI, Santa Fe 986. Real cédula al licenciado Merlo de la Fuente, oidor de la Audiencia de Panamá, 2 de abril de 1604.

(53) *Ibidem*, Real cédula a los oficiales de las galeras, 29 de septiembre de 1593.

(54) AGI, Patronato 197. Carta de Tristán de Oribe, 11 de marzo de 1586.

(55) BORREGO PLÁ, p. 337, cuadro XXV, Oficiales reales de Cartagena, 1533-1600».

(56) En este cuadro figura como contador y no como tesorero. *Ibidem*, p. 379, cuadro XXIX, «Compradores y número de esclavos adquiridos en Cartagena, 1589-1600».

(57) La lista de de Borrego Plá de cabildantes de la ciudad solo llega hasta 1599. No es seguro si ocupó más tiempo su cargo. *Ibidem*, p. 303, cuadro XXIII, «Miembros del cabildo».

(58) *Ibidem*, p. 317, cuadro XXIV, «Repartos de tierras efectuados en Cartagena, 1589-1600».

(59) *Ibidem*.

Pedro Falión, Alonso de Serpa, Antonio Rodríguez, los licenciados Areiza y Luis de Barrera, que cubrieron un monto de 1.629 pesos y 4 reales corrientes y 80.740 maravedíes (60). A diferencia del caso anterior, en este no se especifica cuál fue el aporte individual de cada uno, y sobre estas personas solo ha podido constatarse que Antonio Rodríguez aparece en la relación de extranjeros compuestos en Cartagena en 1596 (61), sin que sobre su figura hayamos obtenido mucha información adicional. En cualquier caso, la cantidad reseñada es ínfima si la comparamos con la deuda mencionada en el párrafo anterior, y que estos personajes no figuren ni en los altos cargos municipales ni entre los compradores de grandes contingentes de esclavos puede apuntar a que sus bolsas no eran las más abultadas de la ciudad. Este caso podría servir para ilustrar si existía una relación entre las riquezas individuales y su importancia dentro de la sociedad estamental del período, y más aún en relación con la administración fiscal.

Ya se señaló cómo los vecinos, en 1595, solicitan la remisión de dos galeras más para fortalecer la escuadra. Esta morosidad en el pago de las deudas contraídas por la Real Hacienda y la insuficiencia de los fondos del situado dejan entrever que el imperio español no estaba en disposición financiera de aumentar su presencia militar en la región en ese momento, máxime cuando en ese período los ingleses asolaban la franja atlántica de la Península con sus constantes asaltos, y los costos de implementar la traza italiana drenó los recursos que se disponían para proteger el conjunto del Caribe.

Durante la primera década del siglo XVII, la situación de las galeras y de sus tripulaciones tendió a agravarse, y lo mismo sucedió en lo que hace a sus finanzas. En 1604 hubo gran interés en poner fin al descontrol de los gastos, para lo que en octubre se envió una cédula al presidente de la Audiencia de Nueva Granada, Juan de Borja (62), y otra al oidor de la de Panamá, Merlo de la Fuente, en la que se les encargaba tomar unas cuentas (63) que, en el momento en que se libraron estos despachos, llevaban catorce años (desde 1590) sin tomarse. No es de extrañar las constantes referencias a la insuficiencia del situado para afrontar las cargas que debía suplir, ni que a principios de año se informara del cúmulo de raciones y sueldos que se adeudaban a las tripulaciones:

«... se les deben 5.280 pesos y 8 reales de plata corriente, así por libranzas despachadas por el gobernador don Pedro de Acuña, como de vino que se dio para la gente de esas galeras. Y habiendo acudido al tesorero Juan de Iturrieta, y pedido que los pagase, no lo ha hecho diciendo no tiene dinero del dicho situado. (...) que se les paguen las dichas libranzas en una de mis cajas reales de Cartagena o Pana-

(60) AGI, Santa Fe 986. Real cédula a los oficiales de la Real Hacienda, 3 de abril de 1596.

(61) AGI, Contaduría 1385. Cit. en VILA VILAR, p. 33, apéndice 1, «Relación de los extranjeros compuestos en Cartagena desde 1593 a 1599».

(62) AGI, Santa Fe 986. Real cédula a Joan de Borja, presidente de la Audiencia de Nuevo Reino de Granada, 10 de octubre de 1604.

(63) *Ibidem*, Real cédula al licenciado Merlo de la Fuente, oidor de la Audiencia de Panamá, 2 de abril de 1604.

má, así de lo precedido de almorjifazgos, alcabalas u oficios vendidos, como del oro que se baja de Zaragoza en Nuevo Reino de Granada» (64).

En 1608 se advierte un ímpetu sin precedentes con miras a la recuperación de las galeras. Se nombró como cabo a Francisco Vanegas; se propuso asignar un asesor letrado que lo acompañara (65); se estudió que los oficios de proveedor y tenedor de bastimentos fueran desempeñados por dos personas distintas (66); y se hicieron grandes esfuerzos para suplir de forzados a las embarcaciones, con vistas a lo cual se enviaron sendas cédulas al virrey del Perú (67) y a las Audiencias de Quito (68) y Charcas (69). Como solo se contaba con cuarenta soldados, en la flota siguiente se enviaron ciento sesenta más. Referente al situado, se expresó que estaba empeñado y, que entre 1599 y 1603, solo había prestado servicio una galera (la costada por los vecinos), pues su compañera había sido desmantelada; sólo se consignó la mitad del situado (70).

Es también un factor a tener en cuenta que el proyecto defensivo dirigido por los Antonelli inició su construcción en la ciudad durante la primera década del siglo XVII. Sin embargo, fue complicada su aplicación debido al coste de realizar fortificaciones en piedra coralina en una región donde la cantería escaseaba, los cimientos no eran firmes y las constantes tormentas deterioraban los avances. ¿Cómo afectó entonces la disposición de financiar el desarrollo de fortificaciones a la escuadra de Tierra Firme?

Sabemos que las rentas decrecían a ojos vistas y que se dependía cada vez más de los auxilios y préstamos de particulares. Para agosto de 1608, una cédula enviada al gobernador y a los oficiales de las galeras daba cuenta de que a los tripulantes se les adeudaban cuatro años de sueldos y raciones. La razón era que «mucha parte» del situado debía destinarse a la fortificación de la ciudad y a la cura de los forzados en las labores de fábrica, en especial los empleados en la tala, a los que la desprotección frente a los constantes aguaceros hacía pasto de la enfermedad. También debieron proveerse barcas y canoas con las velas, jarcias, cadenas, pernos y otros elementos de las galeras (71).

Pudo ser entonces la aplicación de la traza italiana una de las razones por las que las galeras perdieron capacidad de acción. Esto plantea una serie de interrogantes sobre la manera en que se efectuó este proceso de edificación: si

(64) Ib., Real cédula los oficiales de las galeras, 10 de octubre de 1604.

(65) Ib., Real cédula a Diego Fernández de Velazco, gobernador de Cartagena, 27 de junio de 1608.

(66) Ib., Real cédula al gobernador de Cartagena, 27 de junio de 1608.

(67) Ib., Real cédula al Virrey de Perú, Audiencia y alcaldes de crimen, 27 de junio de 1608.

(68) Ib., Real cédula a la Audiencia de Quito, 27 de junio de 1608.

(69) Ib., Real cédula a la Audiencia de Charcas, 27 de junio de 1608.

(70) Ib., Real cédula al gobernador de Cartagena, Cabo de las galeras y oficiales reales, 27 de junio de 1608.

(71) Ib., Real cédula al gobernador de Cartagena y oficiales de las galeras, 20 de agosto de 1608.

debieron valerse de los forzados de las galeras como mano de obra para el aderezo del sistema defensivo, lo que por otra parte era una práctica común (72), ¿qué ocurrió con los esclavos adquiridos para la construcción de las fortificaciones? Los fondos para la defensa (fortificación, galeras y guarnición) ¿se manejaron en una misma caja? ¿Qué sucedió con las mercedes sobre impuestos como el agua de Turbaco y los propios del cabildo destinados a sufragar la fortificación?; si para costear las obras debió recurrirse al situado de las galeras, ¿qué tipo de préstamos o socorros permitieron entretanto el mantenimiento de estas? Con la documentación consultada hasta el momento, estas preguntas me resultan todavía imposibles de abordar.

Sin embargo, sobreponiéndose a tanta penuria, el entonces cabo de las galeras, Francisco de Vanegas, se las ingenió para, con los despojos de las embarcaciones a su cargo, fabricar una nueva, que tripuló por sí mismo y la cual sirvió defendiendo la costa y acompañando las armadas hasta Portobelo, transportando a la ciudad la plata del Perú. Cuando este navío no pudo servir por su vejez en 1612, se pidió enviar otras dos galeras o que, en su defecto, se permitiese su fabricación in situ. En una carta de la Junta de Guerra de 1620 se suplica la implementación de carabelones (73). Su construcción costó mucho más de lo que se tenía presupuestado: requirió más de 30.000 ducados y, según se refirió por la Junta de Guerra, los oficiales reales de Cartagena, en carta de 20 de agosto de 1617, argumentaron que no se podrían sustentar con 8.000 ducados situados, ni siquiera con el doble. Por si estas dificultades fiscales no fueran suficientes, no se halló personal capacitado para navegar arbolando velas latinas, lo que obligó a fabricar navíos redondos o galeoncetes de hasta 200 toneladas. A semejanza de lo sucedido con Pedro Vique de Manrique y Sancho de Guitar, Lucas Guillén de Beas, en su rol de cabo de los galeoncetes, se quejó en 1620 de que a sus dos años de servicio cumplidos, pese a las muchas ocasiones en que embarcaciones enemigas habían asaltado la costa, le había sido imposible debido al mal estado de su escuadra:

«... hay piratas que andan a robar en toda la costa haciendo muchos robos en gran daño y perjuicio de VMd y sus vasallos, y aunque los gobernadores, que es y han sido, han procurado remediar los dichos daños no lo han podido hacer por estar los dichos galeoncetes desmantelados de todos los pertrechos de mar y guerra necesarios para navegar (...) que han de tener y conviene tengan para poder navegar todo el año en toda la costa de Tierra Firme e islas de Santo Domingo, Puerto Rico, Cuba y Jamaica, y limpiarla de enemigos que la infestan...» (74).

La experiencia mostró que era imposible esperar mejores resultados de la escuadra con el situado con que se pretendía sustentar. Finalmente el 30 de

(72) Para 1592, los forzados y gente de las galeras *Brava*, *Nombrada* y *Serena* se empleaban en la construcción de las fortificaciones de La Habana. SÁNCHEZ BAENA, p. 93.

(73) AGI, Patronato 270, Carta de la Junta de Guerra, 19 de abril de 1620.

(74) Ib., Carta de Lucas de Guillén Beas, 9 de enero de 1620.

junio de 1620 se informó de la decisión de fabricar dos carabelones de 80 a 100 toneladas, que se consideraban poco costosos y más sencillos de realizar si se hacían en España. Se calculó que, con la gente de mar y guerra del presidio, su coste no llegaría a 20.000 ducados al año, e incluso menos, pues dos galeoncetes de 200 toneladas requerían 26.000 ducados anuales (75). Este proyecto no pudo ser completado. En septiembre se decidió que era necesario implementar de nuevo galeras. Se nombró a Martín de Vadillo como cabo, se mandó preparar la madera para que cuando llegaran de España los encargados de su construcción encontraran los materiales a disposición, para proveerlas de la tripulación necesaria se recurrió a mandar que los delincuentes condenados al servicio de galeras se enviasen a Cartagena. Cédulas se despacharon a varias Audiencias (76), su remisión hasta Panamá sería por gastos de justicia o penas de cámara, y del istmo a Cartagena se costearía del situado de las galeras. En un informe incompleto firmado por Pedro de Ledesma, secretario del Consejo de Indias, quedaba patente la firme resolución de Felipe III para dotar nuevamente a la ciudad de galeras:

«Su Magd ha resuelto se vuelvan a poner en Cartagena las dos galeras que allí solía haber, y que se fabriquen en aquel puerto y porque para esto es menester prevenir clavazón, jarcia, velamen y otros materiales, y algún paño para la chusa. Me ordena la Junta escriba a Vs Mrd traten y procuren de tomar asiento con alguna persona que se quiera obligar a proveer lo que de esto fuere menester hasta en cantidad de 12.000 a 14.000 ducados librados en la Hacienda de Cartagena con el menor interés que fuere posible, por no ofrecerse otro medio para que se pueda conseguir con la brevedad que se desea esta provisión, y de lo que en ello hicieren avisarán luego poniendo tan particular cuidado y diligencia como lo requiere la necesidad» (77).

Vadillo resaltó la dilación que conllevaría su construcción en Indias, demora que no compensarían ni la bondad de las maderas americanas ni el ahorro de los gastos de transporte de la chusma desde la Península. Así pues, las dos galeras se proveyeron en la Península y, en abril de 1621, se despacharon en conserva de la armada a Tierra Firme (78).

Ese mismo año, 22 urcas y pechelingas holandesas cargaron sal en Araya durante tres meses como si tal cosa. Las galeras no pudieron acudir a medirse con ellas y las acciones del gobernador de Cumaná para expulsarlas fueron inútiles. Para 1622, la chusma y el monto del situado, una vez más, resultaron insuficientes, lo que reavivó el debate sobre los galeoncetes y

(75) Ib., Carta de la Junta de Guerra, 30 de junio de 1620.

(76) AGI, Santa Fe 986. Real cédula a la Audiencia de Quito; Real cédula al virrey y Audiencia de Lima; Real cédula a la Audiencia de La Plata; Real cédula a la Audiencia del Nuevo Reino de Granada; Real cédula para la Audiencia de Panamá; Real cédula a los corregidores de Potosí, Arequipa, Arica, La Paz, Trujillo, Cruces, 26 de septiembre de 1620.

(77) Ibidem, Documento incompleto, firma de Pedro de Ledesma, 22 de septiembre de 1620.

(78) AGI, Patronato 270. Consulta a la Junta de Guerra, 19 de diciembre de 1620.

propició la orden de dismantelar las galeras. García de Girón, en agosto, aprestó los nuevos navíos, si bien conservó una galera como capitana. Pese a sus esfuerzos por que se le permitiera mantenerla, en 1624 se optó por desarmarla y los 40.000 ducados del situado se invirtieron en las fortificaciones de la ciudad (79).

Conclusión

La falta de un proyecto constante y bien elaborado para proteger las conexiones marítimas que daban cohesión al Imperio fue uno de los grandes fracasos de la política hispana entre finales del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII. Las dificultades que experimentó la Monarquía para excluir a los extranjeros de la Carrera de Indias, andando el tiempo se convirtieron en imposibilidad de expulsarlos de América. La aparición de asentamientos de otros Estados europeos en las Antillas modificó profundamente las dinámicas comerciales y las necesidades defensivas de las provincias ultramarinas españolas. La imposibilidad de repeler las incursiones esporádicas y los asaltos a las rutas mercantes, y la consolidación del contrabando allanaron el camino al establecimiento permanente de los rivales del imperio español en todos los lugares en que el dominio de este no era efectivo. En este sentido, resulta evidente que la incapacidad castellana para proteger su imperio marítimo aun en las cercanías de la misma península ibérica, así como la constante política de los Austrias en destinar el grueso de sus recursos humanos y materiales a la guerra contra los rebeldes de las Provincias Unidas, desgarnecía su periferia. Este proceso de intrusión foránea en las zonas de reciente colonización y en las rutas de abastecimiento se extendió a todos los territorios regidos desde Madrid. Incluso podría conceptuarse como una desarticulación progresiva del Imperio en el ámbito comercial, que a la postre era uno de los principales factores para nutrir las arcas reales.

Sostener las quimeras de supremacía europea requería disminuir y mantener al mínimo posible las preocupaciones y gastos en la fachada indiana y atlántica del imperio en general (80). Los escasos recursos que lograran redistribuirse debían aplicarse a los puntos más elementales del teatro operacional que comprendían los territorios españoles. El buen aderezo de las escuadras navales caribeñas dependió de las capacidades y recursos de su puerto, y al apoyo que pudieran recibir o no de las arcas reales.

El gobierno de Felipe III (1598-1621) se caracterizó por el gran déficit fiscal, que no logró controlarse ni aun durante la tregua de los Doce Años (1609-1621). La falta de un proyecto verdaderamente estructurado y coherente con las capacidades y necesidades del Imperio brilló por su ausencia. Durante la tregua se intentó implementar otro tipo de embarcaciones menos

(79) CHAUNU, Pierre y Hugette, pp. 1051-1054.

(80) CÉSPEDES DEL CASTILLO, p. 263.

costosas, con el fin de alivianar las cargas, pero no fue suficiente. Al reanudarse los conflictos entre las alianzas católica y protestante, el potencial económico, militar y demográfico castellano había disminuido, y fue Felipe IV quien hubo de lidiar con la gravosa herencia de sus predecesores. El proyecto de Olivares (81) de la «Unión de Armas», desarrollado en la década siguiente, pudo ser una solución a las agobiantes cargas fiscales que debía atender Castilla para la defensa del conglomerado de la monarquía compuesta.

Al estar comprometidas las rentas de Castilla en sostener la deuda de su casa reinante, Tierra Firme, como una pequeña porción de uno de los reinos americanos fue supeditándose a otras necesidades más inmediatas. La disminuida prioridad que representaba se agravó por la falta de control fiscal efectivo, demostrado en la demora en la toma de cuentas a los encargados de la escuadra, y los manejos cuestionables de los que fue objeto, como el transporte de remesas. A pesar del interés de los cabildantes de Cartagena en mantener las galeras, solo lo lograron con una. Finalmente, las dificultades para avituallarlas por el coste en América se suplió con préstamos de particulares que rápidamente superaron la capacidad del situado para costear el desempeño. Hasta debió replantearse la distribución de gastos entre las cajas del istmo y Cartagena.

Los períodos de mayor actividad de las galeras se corresponden por lo general, como era de esperar, con los de la guerra europea. Parece ser que, efectivamente, la financiación de estas a partir de las cajas de Tierra Firme osciló en función de las tendencias del comercio atlántico, pues con los impuestos se pagaba su situado. A pesar de los intentos de las autoridades de Cartagena por mantener la escuadra en funcionamiento por medio de libranzas, préstamos o asientos, no hubo una flota destinada específicamente a salvaguardar los mares americanos de las amenazas de piratas, corsarios, filibusteros y bucaneros hasta 1635, con la Armada de Barlovento, más de diez años después del desmantelamiento de la última galera. Este fue el punto final de un largo proceso de fortalecimiento naval que comenzó desde finales del siglo XVI, cuando las Cortes del Reino, ciertas autoridades administrativas y muchos particulares presionaron a la Corona. Pero, para cuando esta idea se materializó, el Caribe había dejado de ser un mar español, y los otros Estados europeos se habían lanzado a la ocupación de las islas caribeñas y de porciones del continente sobre los que el Imperio no tenía un control y dominio efectivo.

El abandono de estas embarcaciones como medio ofensivo y la apuesta por la edificación de un costoso sistema defensivo en unas posesiones privilegiadas fue sin duda un reflejo regional de la actitud pasiva que se permitió en América y que solo varió tras sonados acontecimientos, como la presencia holandesa en Bahía. Además, coincidió con una coyuntura bastante cruenta

(81) Valido de Felipe IV. Dirigió una vigorosa política de centralización, intentando uniformar los reinos que formaban parte de la monarquía compuesta española. En ella se enmarca el proyecto de Unión de Armas, con en el que se pretendía que no solo Castilla financiara las guerras del rey y la defensa de sus territorios. ELLIOTT, 1990, p. 713.

para las finanzas regias: el naufragio de la flota de 1622. Perder la capacidad de enfrentarse en igualdad de condiciones a sus rivales en los mares, y darles la iniciativa al preferir elementos estáticos como guarniciones y fortificaciones, fue un grave error por parte del imperio español.

Bibliografía

- BORREGO PLÁ, M.^a Carmen: *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1983.
- CARMAGNANI, Marcelo (coord.): *Para una historia de América*. Vol. I: *Las estructuras*. Fondo de Cultura Económica, México, 1999.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: *Historia de España*. Tomo VI: *América hispánica (1492-1898)*. Labor, Barcelona, 1983.
- CHAUNU, Pierre y Hugette: «Les galères de Carthagène des Indes», en *Seville et l'Atlantique*, t. VIII, anexo II. SEVPEN, París, 1955-1960.
- DÍAZ FRANCO, José Manuel: «Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II», en *Revista de Indias*, núm. 262, 2014, pp. 661-692.
- ELLIOT, John H.: *La Europa dividida, 1559-1598*. Siglo XXI Editores, Madrid, 1973.
- : *El Conde-Duque de Olivares. El político en una época de crisis*. Crítica, Barcelona, 1990.
- GELABERT, Juan E.: *La bolsa del Rey. Rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648)*. Crítica, Barcelona, 1997.
- HARING, C.H.: *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Desclée De Brouwer, París-Brujas, 1939.
- HOFFMAN, Paul: *The Spanish Crown and the defense of the Spanish Caribbean, 1535-1585*. Louisiana State University Press, 1980.
- LÓPEZ ZEA, Daniel Leopoldo: *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*. UNAM, México, 2003.
- MARTÍNEZ CARDÓS, José: «Las Indias y las Cortes de Castilla durante los siglos XVI y XVII», en *Revista de Indias*, núm. 65, 1956, pp. 357-411.
- MIRA CABALLOS, Esteban: «La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)», en *Revista de Historia Naval*, núm. 56, 1997, pp. 7-20.
- : «La pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias (s. XVI)», en *Revista de Historia Naval*, núm. 117, 2012, pp.7-50.
- PARKER, Geoffrey: *Spain and the Netherlands, 1559-1659. Ten studies*. William Collins Sons & Co., Glasgow, 1979.
- REICHERT, Rafael: *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe 1598-1700*. Universidad Autónoma de México, Mérida, 2013.
- SÁNCHEZ BAENA, Juan José: «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI», en *Revista de Historia Naval*, núm. 110, 2010, p. 75-96.
- SEGOVIA SALAS, Rodolfo: *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e historia*. Carlos Valencia Ed., Bogotá, 1989.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel: *Fortificaciones y tropas: el gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*. Universidad de Sevilla, 2004.
- : «Gasto militar y situados de Cartagena de Indias, 1645-1699», en CALVO STEVENSON, Haroldo, y MEISEL ROCA, Adolfo (coords.): *Cartagena de Indias, siglo XVII*. Banco de la República, Cartagena (Colombia), 2007.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada de Barlovento*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1981.
- VIDAL ORTEGA, Antonino: *Cartagena y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, 2002.
- VILA VILAR, Enriqueta: *Aspectos sociales en América colonial. De extranjeros, contrabando y esclavos*. Instituto Caro y Cuervo, Bogotá, 2001.

LAS GALERAS DE CARTAGENA DE INDIAS (1578-1624)

ZAPATERO, Juan Manuel: *La fortificación abaluartada en América*. Instituto de Cultura Puertorriqueña, San Juan de Puerto Rico, 1978.

—: *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*. Centro Iberoamericano de Cooperación, Madrid, 1979.