

LA ESTATALIZACIÓN DE LAS ARMADAS CASTELLANAS EN EL CARIBE (SIGLO XVI)*

Sebastián AMAYA PALACIOS
Docente de Historia

Recibido: 16/02/2021 Aceptado: 09/03/2021

Resumen

A pesar del temprano descubrimiento del Nuevo Mundo y de las constantes navegaciones hispanas allí, no fue hasta el último tercio del siglo XVI cuando se desplegaron armadas permanentes para guarnecer el Caribe. Estas fueron una serie de galeras que se establecieron en Tierra Firme, Cuba y La Española, pero su operatividad fue reducida debido a la enorme carga que implicaba su aprovisionamiento logístico, cuya provisión correspondía a la Corona al ser sus escuadras. Este texto plantea una línea cronológica de cómo se pretendió proyectar el poderío naval castellano a América a lo largo del siglo, analizando las principales características, ventajas y dificultades de las armadas de avería en Santo Domingo, presencia de la Carrera de Indias, y finalmente escuadras guardacostas permanentes de propiedad regia.

Palabras clave: Imperio español, Caribe, armadas guardacostas, galeras.

(*) Este texto retoma parte de las reflexiones presentadas en la tesis de maestría en Historia «Las galeras de Tierra Firme (1578-1612). Fiscalidad, comercio, abastecimiento y proyección del poder naval castellano en el Caribe Sur», Universidad Nacional de Colombia (sede Medellín), 2021.

Abstract

Despite the early discovery of the New World and the constant Hispanic navigations there, it was not until the last third of the 16th century that permanent navies were deployed to garrison the Caribbean. These were a series of galleys that were established in Tierra Firme, Cuba and Hispaniola, but their operation was reduced due to the enormous load that their logistical supply implied, the provision of which corresponded to the Crown as its squadrons. This text presents a chronological line of how it was intended to project the Castilian naval power to America throughout the century, analyzing the main characteristics, advantages and difficulties of the breakdown navies in Santo Domingo, presence of the Carreira de Indias, and finally squads royally owned permanent coast guard.

Key words: Spanish Empire, Caribbean, coast patrol, galleys.

Introducción

La exploración trasatlántica realizada por Cristóbal Colón, con el beneplácito de los Reyes Católicos, identificó nuevos espacios sobre los que se otorgó exclusividad a la corona de Castilla mediante las llamadas «bulas alejandrinas» (*Inter Caetera* y *Eximoniae devotionis*), firmadas por el pontífice Alejandro VI (el valenciano Rodrigo de Borja)¹, las cuales emulaban los privilegios e inmunidades lusitanas. Esta delimitación trajo una serie de tensiones con los portugueses² que fueron superadas tras la suscripción del tratado de Tordesillas (1494). Aun así, varios Estados europeos rechazaron la repartición del Atlántico entre esferas de influencia únicamente ibéricas impulsando sus propias navegaciones, que pretendían emular la ruta comercial por occidente hacia las Indias³. Así, a medida que se consumaron posteriores viajes, se hizo evidente la amplitud del Nuevo Mundo, lo que generó una frontera en expansión que debía vincularse por medio de flotas y armadas para mantener la circulación de bienes, personas y mercancías⁴.

(1) VAS MINGO, Marta Milagros del: «Las bulas alejandrinas y la fijación de los límites a la navegación en el Atlántico», en RIBOT GARCÍA, Luis Antonio; CARRASCO MARTÍNEZ, Adolfo, y ADÃO DA FONSECA, Luis (coords.): *El Tratado de Tordesillas y su época II*, Junta de Castilla y León, España, 1995, pp. 1071-1090; VAS MINGO: «Las bulas alejandrinas y su proyección histórica para Castilla y las Indias», en MARTÍNEZ SHAW, Carlos; AIRALDI, Gabriella, y PARCERO TORRE, Celia M.^a (coords.): *Cristóbal Colón*, Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura, España, 2006, pp. 183-212.

(2) AZNAR VALLEJO, Eduardo: «Exploración y colonización en la configuración de la Europa Atlántica», *Historia. Instituciones. Documentos*, núm. 35, Sevilla, 2008, 45-61.

(3) Sobre las exploraciones de los armadores de Bristol, véase BRADLEY, Peter T.: *Navegantes británicos*, Mapfre, Madrid, 1992.

(4) SUBRAHMANYAM, Sanjay: «Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640», *The American Historical Review*, vol. 112, núm. 5, 2007, 1359-1385.

A medida que estas rutas cobraban importancia, recibieron visitas cada vez más frecuentes de corsarios y piratas, en un primer momento de Portugal⁵, y luego de otros reinos europeos. Resultaba evidente que era necesario proveer a su defensa; sin embargo, la planificación de capacidades navales implicó un enorme esfuerzo burocrático desde las más altas esferas gubernamentales, lo que marcó una ruptura sobre la movilización de unidades marítimas, que tradicionalmente correspondió al sistema de embargos y asientos⁶. Por ello, en lugar de mantener escuadras propias, la Corona encargaba a terceros las operaciones militares mediante su despliegue «inmediato» durante coyunturas puntuales. Estas tareas de navegación y protección marítima se encargaron a la Casa de Contratación de Sevilla⁷, que debía asegurar la defensa de la travesía ultramarina mediante una escolta militar que acompañaba al convoy.

Con el paso de los años y la consolidación de la explotación minera americana, las rutas de las remesas ganaron mayor valor estratégico, lo que atrajo aún más la presencia de piratas y corsarios, los cuales deambulaban a sus anchas, asaltando con impunidad los litorales indios. Por ello, debió procederse a crear una serie de armadas guardacostas que posibilitaran el patrullaje constante del Caribe, pues la Guarda de la Carrera de Indias solo navegaba en derroteros estipulados escoltando a las embarcaciones mercantiles.

Este texto plantea un análisis diacrónico de la evolución de la movilización naval castellana en el Caribe, valorando la carga logística que representó, el paso de armadas de averías, la Carrera de Indias y, por último, la conformación de escuadras de galeras a lo largo de todo el siglo XVI. Asimismo se valora cómo su supresión desguarneció amplias zonas de las Antillas y el Gran Caribe, cuyo control se perdió y que pasaron a ser núcleos de piratería y contrabando y, finalmente, asentamientos de colonización europea permanente.

Presencia naval castellana en América

La temprana imposibilidad de desplegar el potencial naval de los Reyes Católicos, cuyo mando había sido unificado tras la reconquista de Granada, fue resultado de su pérdida durante una tempestad cerca de la isla de Gelves, cuando en 1511 se preparaban para asaltar Túnez⁸. Por esto debieron artillarse los mercantes que realizaban la travesía trasatlántica. Sin embargo, conscien-

(5) AZNAR VALLEJO, Eduardo: «Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media», *En la España Medieval*, núm. 20, 1997, 407-419.

(6) MARTÍNEZ CARDÓS, José: «Las Indias y las Cortes de Castilla durante los siglos XVI y XVII», *Revista de Indias*, núm. 65, vol. 16, 1956, pp. 365-366.

(7) ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio, y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo León (coords.): *La Casa de la Contratación, la navegación y el comercio entre España y las Indias*, Universidad de Sevilla, 2003; HARING, C.H.: *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, Desclée De Brouwer, 1939, pp. 27-57; OTS CAPDEQUÍ, José M.^a: *El Estado español en las Indias*, Fondo de Cultura Económica, México, 1975, p. 63.

(8) PÉREZ Y GONZÁLEZ DE LA TORRE, Virgilio: *Historia de las cuatro marinas españolas. Marina de guerra*, Sílex, Madrid, 2001, pp. 47-48.

tes de que esto aseguraba la ruta comercial, pero no impedía la libre navegación de otros europeos en las Indias, se ordenó a la Casa de Contratación la remisión de un par de carabelas para el resguardo de Cuba⁹, envió que coincide con la armada que transportó a Pedrarias Dávila a Castilla del Oro¹⁰. Aun así, este tipo de disposiciones fueron esporádicas y estuvieron focalizadas en mandar que los convoyes fuesen escoltados por embarcaciones militares en óptimas condiciones operativas, como recuerda una real orden fechada en 1524¹¹. Este elemento resulta revelador pues, como señaló Estaban Mira Caballos, la navegación en conserva ya era la praxis de la navegación indiana mucho antes de su institucionalización a mediados de siglo¹².

A esto se suma que la Corona aprobó el corso en Guipúzcoa¹³, y para proteger el comercio indiano recurrió al sistema de asientos e, incluso, al despliegue de armadas de averías¹⁴. Tales medidas proveyeron naves y escuadras sin que fuesen de propiedad regia, por lo que se obviaba la carga logística de su avituallamiento. De ello se deduce que las capacidades reales eran para entonces bastante limitadas y dependían en gran medida del apoyo de terceros.

En el caso caribeño, la respuesta fue delegar en Santo Domingo jueces que tenían la potestad de ensamblar armadas de averías si la coyuntura lo ameritaba, con lo que liberaban a la Corona de suministrar el material bélico y náutico y de financiar los gastos de mantenimiento y los sueldos de la tripulación. No obstante, al reclutarse sus unidades de entre las embarcaciones surtas en el puerto, la armada carecía de estandarización, de suerte que por lo común se desplegaban naos y carabelas y, en menor medida, galeones o bergantines. Estos no eran más que mercantes adaptados, reforzados con la artillería de la fortaleza de la ciudad. Se conformó siete veces entre 1528 y 1556, concentrándose entre 1537 y 1543¹⁵. Tal aspecto es relevante pues, según los cálculos de Paul E. Hoffman, el 40 por 100 de los navíos de la Carrera de Indias perdidos entre 1535 y 1547 se focalizaron en el Caribe¹⁶, lo que implica una clara correlación.

(9) TORRES, Bibiano: *La marina en el gobierno y administración de Indias*, Mapfre, Madrid, 1992, p. 62.

(10) MENA GARCÍA, M.^a Carmen: *Sevilla y las flotas de Indias: la gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Universidad de Sevilla-Fundación El Monte, Sevilla, 1998.

(11) FRIEDERICI, Georg: *El carácter del descubrimiento y de la conquista de América*, Fondo de Cultura Económica, México, 1987, p. 319.

(12) MIRA CABALLOS, Esteban: «Las armadas de averías y la defensa naval del Caribe (1492-1556)», en *Las Antillas Mayores, 1492-1550. Ensayos y documentos*, Iberoamericana-Vervuert, Madrid-Fráncfort, 2000, pp. 223-225.

(13) Se calcula que se apresaron 1.400 naos con 5.000 cañones, 15.000 prisioneros y 1.000 muertos. PÉREZ Y GONZÁLEZ DE LA TORRE: ob. cit., p. 61.

(14) Su etimología proviene del árabe «daño» o «pérdida». Se consideraba el detrimento de las mercancías y otros efectos durante la navegación. HARING: ob. cit., p. 77.

(15) Normalmente se movilizaban de 2 a 4 embarcaciones. La armada de avería operó en 1528, 1537, 1538, 1539, 1542, 1543 y 1556. Véase MIRA CABALLOS: ob. cit., pp. 217-247.

(16) HOFFMAN, Paul: «El desarrollo de las defensas del Caribe. Siglo XVI y principios del s. XVII», en ACOSTA, Antonio, y MARCHENA, Juan (eds.): *La influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana, 1500-1800*, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1983, p. 19.

Dicha perspectiva permite dimensionar no solo la frecuente actividad de las armadas de avería, sino también el envío de flotas con el único propósito de transportar y asegurar los caudales indianos. Así, de acuerdo con Clarence H. Haring, la primera fue la de Blasco Núñez de Vela en 1537, seguida en 1540 por otra bajo las órdenes de Cosme Rodríguez, a la que siguió a su vez una de Martín Alonso de Ríos¹⁷. Carlos I buscó dar continuidad a este sistema al disponer, en agosto de 1543, la remisión anual de dos convoyes¹⁸.

Esta medida debió de dar buen resultado, dado que hasta mediados de siglo no se tomaron nuevas precauciones, como la creación de algunas armadillas con la tarea de despejar las rutas marítimas de los corsarios y piratas que las asediaban. No obstante, su presencia no tuvo continuidad, a causa de su deterioro como consecuencia de huracanes o, simplemente, porque se asignaron como escoltas para los convoyes en su tornaviaje a la Península, reforzando de esta manera a la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, pero desguarneciendo el Caribe¹⁹. Por ello, el problema de fondo continuó, en la medida en que la Corona no se aseguró la exclusividad marítima en las Indias, sino que se limitó a intervenir y perseguir a los asaltantes en ocasiones puntuales. En ese orden de ideas, el fortalecimiento de la escolta trasatlántica desatendió los litorales de la fuente de las riquezas que nutrían las arcas regias, ya que su objetivo era acumular suficientes unidades para asegurar la defensa mutua, no patrullar sistemáticamente el Caribe, ni mucho menos permanecer allí.

Hasta el ascenso al trono de Felipe II (r. 1556-1598) no se abordó tal falencia defensiva, al reiterar –en un primer momento– las disposiciones para convoyar las flotas en 1552 y 1564 –so pena de pérdida de buque y cargamento, así como de la confiscación de bienes al capitán–, y las ordenanzas de 1536 y 1547 referentes al tonelaje y derroteros²⁰ y a la artillería²¹. Pero, aunque se prestó más atención a su aplicación que durante el gobierno de Carlos I, no fueron más que una prolongación de su esencia. En ese sentido, la política esbozada por Madrid se limitó a prohibir los navíos sueltos a Indias, los cuales debían viajar siempre en conserva, y a consolidar el sistema de flotas²², normalizando los intercambios comerciales que ya sucedían en la práctica, además de regularizar la llegada de remesas a la Península como uno de sus objetivos primordiales.

(17) HARING, p. 227.

(18) VIDAL ORTEGA, Antonino: «Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI», *Historia Caribe*, núm. 9, 2004, p. 129.

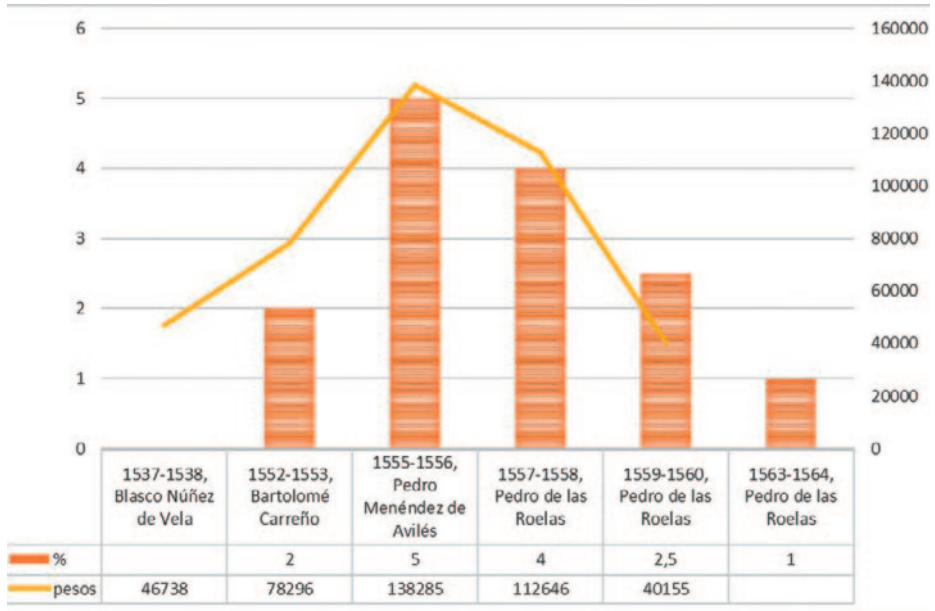
(19) TORRES RAMÍREZ: ob. cit., pp. 63-64.

(20) CONDEMINAS MASCARÓ, Francisco: *La marina militar española desde sus orígenes hasta 1898*, Aljaima, Málaga, 2000, pp. 139ss.

(21) Se emitieron ordenanzas que pretendían normalizar unas características comunes, como tonelajes, régimen de navegación y armamento, en 1531, 1534, 1535, 1539, 1541, 1543, 1568, etc. Véase MIRA CABALLOS: ob. cit., pp. 217-219.

(22) GARCÍA BAQUERO, Antonio: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Algaida, Sevilla, 1992, p. 90.

En términos generales, se trató de la aplicación de una lógica muy sencilla, en la cual se disminuían los costes de la escolta al aumentar la concentración de activos mercantiles y navales en la travesía, lo cual se complementaba situando los gastos de la escolta militar en la avería. Así, el porcentaje cobrado por funcionarios de la Casa de Contratación, en asocio con el prior y los cónsules, sobre el monto mínimo para costear la escolta, que había aumentado del 2 al 5 por 100 entre 1552-1555, se redujo con la aplicación de este sistema a tan solo el 1 por 100 para 1564²³.



Gráfica I. Coste de convoyes y porcentaje de avería (1552-1564)²⁴

Aquí se advierte que el punto de inflexión en la tendencia de los montos y el porcentaje aplicado se ubica entre 1555 y 1556, fecha que coincide con el cambio de titularidad en la corona de Castilla. Es por tanto una ruptura natural debido al inicio de una nueva política dirigida por Felipe II, quien como ya se ha mencionado impulsó la institucionalización de la Carrera de Indias²⁵, lo cual obligaba a los comerciantes a concentrar sus negocios y a apoyarse

(23) Aunque fue normatizado mediante una serie de 43 ordenanzas en 1573, este modelo ya se aplicaba con anterioridad. Sobre la avería también se percibían ducados de contribución por cada pasajero. HARING, pp. 84-90.

(24) Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en HARING, pp. 87-88.

(25) MIRA CABALLOS, E.: *La armada guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*, Muñoz Moya Editores, Sevilla, 1998, p. 101.

mutuamente en la defensa de sus embarcaciones, así como a disminuir el aporte general para la manutención de la escolta militar. Tal decisión debió de rendir frutos, pues no solo reducía las posibilidades de asalto, sino que permitía conservar una mayor ganancia sobre el tráfico al aportar un porcentaje menor por concepto de avería, mientras aliviaba las tareas logísticas estatales preparando una escolta más numerosa.

Aun así, y al igual que las navegaciones en conserva para la escolta de mercantes y el traslado de remesas, la composición y derrotero de la Carrera de Indias²⁶ no implicó ningún alivio para el Caribe, cuyos enclaves –que mantenían entre sí un comercio cada vez más nutrido– y embarcaciones permanecían bajo constante amenaza, pues durante la década de 1560 se cruzaron las líneas de tendencia de la predominancia de incursiones francesas e inglesas a lo largo del siglo XVI²⁷.

Lepanto y la estatalización de las armadas rémicas peninsulares

El incremento de las tensiones religiosas en Europa²⁸ devino en proyectos de colonización permanente que preocupaban a los círculos administrativos ibéricos. Con la intención de frustrar el asentamiento de extranjeros en el espacio considerado exclusivo de Castilla, desde donde podrían desplegarse capacidades logísticas para apoyar los asaltos córsico-piráticos, se proyectó una expedición para eliminar un asentamiento francés en la Florida²⁹. El asalto fue dirigido por Pedro Menéndez de Avilés³⁰.

No obstante, estas expediciones y flotas tenían como origen la Península, y una vez culminada su función regresaban a ella. Por tanto, se generalizaron las

(26) HARING, pp. 252-254; Sobre el tipo de embarcaciones, rutas, tiempos de navegación y cuantificación del tráfico, contamos con la clásica obra de CHAUNU, Pierre, y CHAUNU, Hugette: *Seville et l'Atlantique*, 7 t., SEVPEN, París, 1955-1960.

(27) LÓPEZ ZEA, Leopoldo Daniel: *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, UNAM, México, 2003, pp. 242-243.

(28) En este periodo se consumaron conflictos abiertos, como la sublevación en los Países Bajos, las guerras civiles en Francia y la restauración protestante en Inglaterra. Dentro de estas tensiones religiosas, la Monarquía hispánica, como garante del catolicismo, quedó involucrada en la defensa de la Contrarreforma. Véanse VINCENS VIVES, Juan: *Historia general moderna. Siglos XV-XVIII*, t. I, Vicens Vives bolsillo, Barcelona, 1981, pp. 168-205; ELLIOTT, John H.: *La Europa dividida (1559-1598)*, Siglo XXI (Historia de Europa), Madrid, 1979, pp. 103-199.

(29) Tras una serie de intentos de colonización castellana, como los dirigidos por Ponce de León (1513), Lucas Vázquez de Ayllón –quien fundó San Miguel de Guadalupe, en la bahía de Chesapeake– y, finalmente, Hernando Soto, en las cercanías de Tampa. En tanto que estas fundaciones no tuvieron continuidad, los franceses ocuparon la Florida (*Floride Française*) entre 1562-1565, y se asentaron en Chalesfort y luego Fort Caroline.

(30) MERCADO, Juan Carlos: «Espacios y encuentros fronterizos en la América Colonial: el caso de la Florida de Menéndez de Avilés (1565)», *Actas del XIV Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas*, disponible en línea (https://cvc.cervantes.es/literatura/aih/pdf/14/aih_14_4_054.pdf)

peticiones, tanto de particulares como de oficiales y burocracia castellana, para establecer armadas permanentes, las cuales, por supuesto, deberían pertenecer a la Corona, pues su movilización indefinida era incompatible con los sistemas de embargos y asientos. Pese a ello, el sistema lograba asegurar la relación comercial entre la Península y América, así como el traslado de los metales preciosos a Castilla, por lo que en términos generales cumplía su cometido. Además, se confiaba en su función disuasoria; pero, al ser una mera prolongación del poder naval por un lapso muy fugaz, a efectos prácticos los litorales americanos permanecían la mayor parte del año desguarnecidos, y la presencia de los galeones no implicaba mayores riesgos para corsarios, piratas y contrabandistas, pues el tonelaje de estos barcos hacía muy complejo su gobierno al navegar entre los múltiples bajos y pasos estrechos del Caribe. De igual manera, al ser buques mancos, eran sumamente dependientes de las corrientes eólicas que, siempre provenientes del este, dificultaban y ralentizaban la navegación a sotavento.

Es entonces natural que se sopesara la opción de desplegar otro tipo de embarcaciones que logaran un mejor desempeño como guardacostas, y que precisamente la primera solicitud de esta índole se redactara en La Española, que ya tenía una consolidada tradición de armadas de avería. Así, en 1560, Antonio Barbudo, vecino de Santo Domingo, solicitó a la Corona implementar galeras para la defensa de las Indias³¹.

Ahora bien, Felipe II había promovido el súbito aumento de embarcaciones de propiedad regia, aunque disponer de emparcaciones propias requería una importante capacidad fiscal para su manutención. Para este fin se destinaron las rentas del subsidio eclesiástico³², así como un par de bulas emitidas por Pío IV (1559-1565)³³, cuyos caudales se encaminaron a un extensivo programa de construcción de galeras, focalizado en Barcelona con la organización de sus atarazanas bajo la dirección del virrey García de Toledo³⁴, y en Nápoles

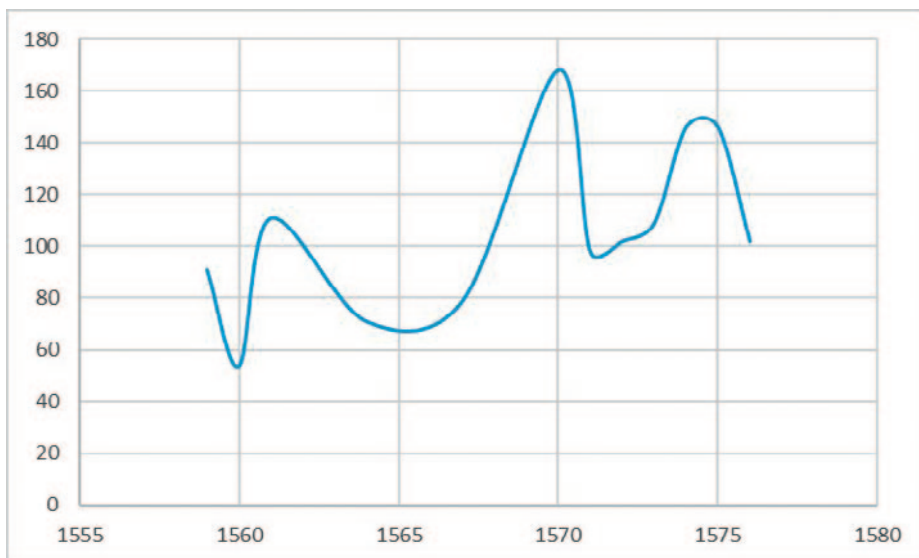
(31) SÁNCHEZ BAENA, Juan José: «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 110, 2010, p. 80.

(32) Para 1561 computó 300.000 ducados, y para 1562, aumentó a 420.000, casi un tercio más. Este subsidio era recaudado por el nuncio y un prelado nombrado por el rey, normalmente cada quinquenio, o mediante acuerdo o «concordia» donde el estamento eclesiástico abonaba su contribución, por lo general en dos tandas anuales. Véanse ELLIOTT: ob. cit., p. 176; NAVARRO MIRALLES, Luis José: «Subsidio de galeras y excusado: una aportación al estudio de la contribución fiscal eclesiástica», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, núm. 1, 1981, pp. 21ss.

(33) En un primer momento se otorgaron 300.000 ducados anuales durante cinco años, a partir de 1560, mediante la bula *Quemad modum omistae*, con la cual se pretendía construir una flota de 50 galeras contra los piratas berberiscos y moros, flota que sería denominada «Escuadra del Clero de España». Dos años más tarde, para 1562, se otorgó la bula *Ad Romani Pontifici*, que cedió 420.000 ducados para fletar 60 galeras a sumarse a las casi 40 de propiedad regia. Véase NAVARRO MIRALLES: art. cit., pp. 21-50.

(34) AGUILERA LÓPEZ, A. Jorge: «El inicio de la recuperación naval hispana en el Mediterráneo y la construcción de galeras en Barcelona durante el virreinato de García de Toledo (1558-1564)», en PÉREZ SAMPER, M.^a Ángeles, y BETRÁN MOYA, José Luis (eds.): *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: Economía, Sociedad, Política y Cultura en el*

y Sicilia³⁵. El resultado fue que, para 1561 –un año después de desastre de Djerba–, se habían logrado 111 galeras, aunque solo treinta eran de propiedad regia, siendo las demás de 22 propietarios diferentes. Una década más tarde, en vísperas de Lepanto, el ambicioso programa filipino permitió a la Corona poseer 168 galeras propias³⁶.



Gráfica II. Galeras de propiedad regia (1559-1576)³⁷

La línea de tendencia presentada resulta bastante explícita sobre el aumento cuantitativo de las galeras de la Monarquía hispánica. En un primer momento se identifica una caída abrupta –el punto más bajo de todo el periodo–, asociada al ya citado desastre de Djerba, al que siguió la reorganización de las armadas hispanas durante la primera mitad de la década, que se traduce

Mundo Hispánico, Universitat Autònoma de Barcelona-Fundación Española de Historia Moderna-Universitat de Barcelona, Barcelona, 2018, pp. 529-541; AGUILERA LÓPEZ, A.J.: «La maestranza de las Atarazanas Reales de Barcelona durante el siglo XVI», *Pedralbes*, núm. 38, 2018, 51-85.

(35) GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Península, Barcelona, 2001, p. 20; BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, t. II, Fondo de Cultura Económica, México, 2013, pp. 252-253.

(36) THOMPSON, I.A.A.: «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo, s. XVI», *Manuscrit*, núm. 24, 2006, p. 98.

(37) Elaboración propia a partir de los datos presentados en THOMPSON, I.A.A.: *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Crítica, Barcelona, 1981; ÍDEM: «Las galeras en la política militar...».

en el nuevo decrecimiento en un cuarto para 1565. Esta disminución coincidió con la captura del peñón de Vélez –operación para desarticular las rutas de los piratas y corsarios de Orán y Tánger–, así como el tardío pero efectivo apoyo a los caballeros de San Juan en Malta³⁸.

Las capacidades navales de Felipe II continuaron fortaleciéndose durante toda la década de 1560, dando paso la Santa Liga (coalicción entre la Monarquía hispánica, Venecia y los Estados Pontificios), que finalmente enfrentó a la Sublime Puerta en Lepanto el 7 de octubre de 1571, clímax de la tensión entre cristianos y musulmanes en el Mediterráneo durante el siglo XVI³⁹. Sin embargo, esta unión fue efímera, pues las armadas turcas se reconstruyeron con gran presteza y Venecia abandonó la coalición cristiana para avalar un cese de hostilidades con los osmanlíes⁴⁰. Como resultado de ello, la Santa Liga se fragmentó, pues incluso el nuevo pontífice, Gregorio XIII (1572-1585), orientó la política de los estados papales al sometimiento de los protestantes⁴¹, dejando de lado el belicismo contra los infieles en el Mediterráneo⁴². Felipe II perdió ímpetu, pues su flota por sí sola no poseía una clara ventaja frente a la otomana, por lo que adoptó una estrategia enfocada a preservar las unidades existentes⁴³. Pero este cauteloso proceder no fue suficiente, pues para 1574 se habían perdido nuevamente las plazas de Túnez y La Goleta, lo que anulaba cualquier capitalización castellana de la victoria en Lepanto. Además, la manutención de una flota tan numerosa e inactiva probó ser una onerosísima carga para la Hacienda regia que obligó, para 1575, a una política de desesperada reducción de costes con motivo de la bancarrota filipina⁴⁴, lo que implicó desarmar la parte de la armada que no pudiera financiarse⁴⁵.

(38) PÉREZ Y GONZÁLEZ DE LA TORRE: ob. cit., pp. 62-63.

(39) CROWLEY, Roger: *Imperios del mar. La batalla final por el Mediterráneo, 1521-1580*, Atico de los Libros, Barcelona, 2014.

(40) BRAUDEL, p. 635.

(41) Para ello buscó atraer el apoyo español a su causa por medio de aumentos en las bulas pasadas que apoyaban con fondos el desarrollo de la guerra, que se redirigían a amortizar el gasto militar en Flandes. *Ibidem*, pp. 254-256.

(42) Un reflejo de esta política fue la redirección del excusado eclesiástico (diezmo de la casa más rica de cada parroquia) abonado a la Real Hacienda para la lucha contra el infiel, que a partir de 1571 se sumó como un apoyo a la guerra contra los protestantes. NAVARRO MIRALLES: art. cit., pp. 21-50.

(43) WILLIAMS, Phillip: «The Strategy of Galley Warfare in the Mediterranean», en GARCÍA HERNÁN, Enrique, y MAFFI, Davide (eds.): *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700) II. Ejército, economía, sociedad y cultura*, CSIC-Laberinto-Mapfre, Madrid, 2006, p. 909.

(44) Las deudas que había contraído Felipe II con la banca genovesa se hicieron insostenibles, pues sus intereses se duplicaron entre 1560 y 1573, por lo que los juros y réditos no pudieron atenderse. Como resultado se declararon nulos todos los asientos firmados desde 1560, y se ordenó la revisión sistemática de todos los saldos y deuda consolidada. Un par de años más tarde se logró firmar un «medio general», en el cual Felipe II accedía a pagar sus deudas, y se realizaban concesiones mutuas entre el rey y sus prestamistas. Véase CARLOS MORALES, Carlos Javier de: *Felipe II: el Imperio en bancarrota. La Hacienda Real de Castilla y los negocios financieros del Rey Prudente*, Dilema, Madrid, 2008.

(45) BRAUDEL, pp. 649-650.

Esta marcada reducción de unidades para 1576 (véase gráfico 1) representó una gran crisis militar para la Monarquía, pero fue el acto inaugural de un renacimiento de las escuadras de galeras, pues para aliviar la presión fiscal, concentrada sobre las diversas cajas mediterráneas, se presentó como solución la posibilidad de reubicar sus embarcaciones. Tal solución se proyectaba como ideal, por cuanto no solo reducía los gastos situados para sustento de las embarcaciones, sino que permitía asegurar la amplitud de los litorales imperiales. Es por ello por lo que, un vez alcanzado un *statu quo* con los otomanos mediante la prolongación de las treguas⁴⁶, y recuperadas sus finanzas, Felipe II asignó a algunas de sus embarcaciones tareas en nuevos teatros operativos⁴⁷.

Proyectos de defensa naval caribeña

Ante la evidente indefensión castellana en el Caribe, desde múltiples sitios se solicitó la remisión de galeras⁴⁸, las cuales –según las súplicas– aumentarían el comercio al reducir el contrabando, además de proteger los puertos y haciendas particulares. Por añadidura, se proponían como un medio ideal para transportar tropas que interceptaran las expediciones enemigas, las cuales parecían fuera de control a medida que establecían relaciones con los cimarrones⁴⁹. El asalto fallido, en 1572, a las caravanas de mulas que cruzaban desde Panamá a Nombre de Dios, durante la segunda expedición liderada por Drake, constituyó un grave antecedente⁵⁰, que se consolidó en marzo de 1573 cuando, asociado al corsario hugonote francés Guillermo Le Testu, el corsario inglés capturó una recua de 190 mulas con 300 libras de plata cada una⁵¹.

(46) *Ibidem*, p. 635.

(47) Algunas de ellas zarparon para Túnez, bajo las órdenes de Álvaro de Bazán, en 1576, y luego operaron en la batalla de la Tercera contra Portugal. *Ibidem*, p. 274.

(48) Un ejemplo representativo sería la solicitud del cabildo de Nombre de Dios en 1568, al proponer el despliegue de seis galeras guardacostas para asegurar el istmo. MIRA CABALLOS: «La pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias (s. XVI)», *Revista de Historia Naval*, núm. 117, 2012, pp. 16-17. Es probable que esto tuviera relación con la captura de una fragata que pasaba del istmo a Cartagena, de la que los corsarios asaltantes se apropiaron de 150.000 pesos, o el saqueo de otra fragata cargada con oro y plata que provenía de Nicaragua, pero sin especificar el valor de su carga. AGI, Santa Fe 62, N.8, carta del cabildo secular de Cartagena, 30 de septiembre de 1568.

(49) Según cálculos de Juan Vivero, la proporción entre negros y españoles era sumamente preocupante: «... y estos que andan levantados por que en este reino me parece que por lo menos son tres veces los esclavos que los [e]spanoles a causa de ser todo el servicio dellos por la falta de indios ...». AGI, Panamá 33, N.121, carta de Juan de Vivero, 23 de mayo de 1581.

(50) Tras apoderarse de Nombre de Dios, y apoyado por sus aliados africanos, logró atacar la Venta de Cruces, donde incineró mercancías valoradas en 200.000 pesos que no podía transportar. LÓPEZ ZEA: *ob. cit.*, pp. 123-130.

(51) Le Testu intentó tomar su propio rumbo por temor a que los ingleses se apropiaran de su parte de la plata, pero fue capturado por los castellanos, quienes lo ajusticiaron en Nombre de Dios. *Ibidem*, pp. 128-130.

Este tremendo revés había causado en el istmo una inmensa preocupación, pues antes de la consumación del asalto, en febrero de 1573, la Audiencia había rogado al rey que proveyera a las defensas costeras⁵². Sobre este temor a las navegaciones extranjeras también se pronunció el gobernador cartagenero Francisco Bahamonde de Lugo, quien se quejó de la tibieza de Esteban de las Alas, comandante de la Carrera de Indias, para acometer a un par de navíos franceses⁵³. Sin embargo, el panorama general era complejo, toda vez que las capacidades fiscales no cubrían los créditos del rey, quien por último quebró, y las mismas capacidades marítimas en el Mediterráneo estaban en plena reducción, por cuanto se echaban a pique las galeras que no podían mantenerse. No obstante, la defensa del Caribe –y por ende de las rutas de remesas– era imperante, por lo cual se consultó a muchísimos personajes en la Península y América –la Audiencia panameña ya había recopilado información de lugares donde podrían construirse embarcaciones⁵⁴, y los cabildos de Nombre de Dios y Panamá enviaron pareceres favorables a la consulta sobre remitirles galeras⁵⁵–.

En un primer momento, para 1572 se proyectó la creación de una armada de pataches que vigilara permanentemente las Antillas Mayores y Tierra Firme, pero tal proyecto no fue ejecutado, presumiblemente debido a la bancarrota. Durante este periodo, las opiniones siguieron circulando, hasta decantarse para 1576 por la proyección del poderío naval mediante galeras cuando se propuso una movilización masiva de 15 unidades para conformar dos escuadras de cinco unidades en Tierra Firme y La Española, una de cuatro en Cuba, y una embarcación solitaria para proteger Puerto Rico⁵⁶.

El Cabildo y el Consejo de Cartagena también participaron en estas consultas, señalando que los navíos gruesos no eran suficientes para ofender a los corsarios. Además, notificaban que mediante la financiación de los vecinos se construía una galeota⁵⁷, pero la dificultad para acceder a mano de obra especializada y las limitaciones económicas los habían forzado a desistir de ese proyecto, por lo que suplicaban se les remitiera desde Europa⁵⁸. Para terminar

(52) AGI, Patronato 270, N.1, R.3, carta de la Real Audiencia de Panamá, 19 de febrero de 1573.

(53) Relación de una carta de Francisco Bahamonde de Lugo, 4 de julio de 1572. FRIEDE, Juan: *Fuentes documentales para la historia del Nuevo Reino de Granada* VI, doc. 965, Biblioteca Banco Popular y Ed. Andes, Bogotá, 1976.

(54) AGI, Patronato 270, N.1, R.1, construcción de galeras guardacostas para Panamá, 6 de marzo de 1571.

(55) AGI, Panamá 13, R.11, N.43, carta de la Audiencia de Panamá, 21 de mayo de 1571.

(56) MIRA CABALLOS: *El sistema naval del Imperio español. Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI*, Punto de Vista Editores, 2015, pp. 120ss.

(57) AGI, Patronato 270, N.1, R.2, carta del gobernador de Cartagena, Francisco Bahamonde de Lugo, 27 de marzo de 1573.

(58) Para ello se argumentaba que, con lo que allí avanzarían en su construcción, con 2.000 pesos de oro sería suficiente para tomar una en la Península y enviarla a Tierra Firme, donde sería sustentada por los vecinos con ayuda de los indios de la Corona. AGI, Patronato 270, N.1, R.4, carta del Cabildo de Cartagena de Indias a Felipe II, 19 de enero de 1574.

de oscurecer el panorama, a finales de 1574 el escuadrón de galeones para la patrulla costera del Caribe, dirigido por el almirante Carreño, naufragó durante una tormenta⁵⁹.

La opción de las galeras ganó popularidad en Tierra Firme, donde el gobernador resaltó que serían mucho más útiles, por su adecuación para navegar entre los numerosos bajíos del Caribe⁶⁰, y el obispo calculó que una escuadra con dos o tres unidades sería suficiente⁶¹. Tales súplicas fueron atendidas, y en 1578 se desplegó la primera escuadra rémica permanente en el Caribe⁶², para lo que fueron remitidas dos galeras veteranas de Lepanto: la *Santiago*, acantonada originalmente en Nápoles, bajo el mando de Monserrate Guardiola –que había integrado el cuerno izquierdo, comandado por Barbarigo, contra los turcos–, y la *Ocasión*, que hacía parte de la escuadra cartagenera y había servido en la reserva estratégica, liderada por Álvaro de Bazán⁶³. Estas fueron las primeras galeras en completar la travesía trasatlántica⁶⁴. También se remitió la saetía *Santa Clara* y la fragata *Santa Catalina* como apoyo a la escuadra⁶⁵. Su cabo fue Pedro de Vique y Manrique⁶⁶.

Tras la prolongada espera de una armada permanente, la noticia suscitó gran júbilo a los pobladores del Circuncaribe sur, cuyas conexiones marítimas intercaribeñas, tanto en materia comercial como en tránsito de personas, estaban a la completa merced de posibles asaltantes⁶⁷. Un año después de su despliegue, las opiniones eran favorables: el gobernador interino de Puerto Rico notificó que habían logrado apresar un par de naos francesas⁶⁸, y el

(59) Allí pereció el presidente de la Audiencia de Panamá Alonso Criado del Castillo. HOFFMAN, Paul: *The Spanish Crown and the defense of the Caribbean, 1535-1585. Precedent, Patrimonialism and Royal Parsimony*, Louisiana University State Press, Luisiana, 1980, p. 182.

(60) AGI, Patronato 270, N.1, R.5, Parecer del gobernador de Cartagena sobre la defensa de aquellas costas, agosto de 1577.

(61) Carta del obispo de Cartagena fray Dionisio de Sanctis, 22 de abril de 1577. FRIEDE: ob. cit., t. VII, doc. 1089.

(62) En el Pacífico ya se había instaurado una armada de galeras dos años antes. Esta fue conformada por el virrey Francisco Álvarez de Toledo y se llamó Armada del Mar del Sur. Sobre ella puede consultarse PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E., y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1987.

(63) ROSELL, Cayetano: *Historia del combate naval de Lepanto*, Imprenta de la Real Academia de la Historia, Madrid, 1853, pp. 196 y 200.

(64) OLESA MUÑIDO, Francisco Felipe: *La galera en la navegación y combate I*, Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto, Madrid, 1971.

(65) HOFFMAN: ob. cit., pp.183-185.

(66) De origen catalán, su abolengo se rastreaba hasta la época de Jaime I el Conquistador, a quien sus antepasados habían servido. El mismo Pedro Vique había batallado en Perpiñán, Flandes, Italia, Orán e, incluso, durante la revuelta mora de las Alpujarras, donde sirvió como capitán de infantería. Mediante real cédula fechada en San Lorenzo en 3 de febrero de 1578. BORREGO PLÁ, M.^a Carmen: *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1983, p. 288.

(67) Consulta del Consejo de Indias al rey, 29 de octubre de 1577. FRIEDE: ob. cit., t. VII, doc. 1095.

(68) Estas habían empañado poco antes a raíz de la interceptación de la embarcación que transportaba al doctor Mejía, oidor de la Audiencia dominicana, quien se desplazaba a Cartage-

gobernador de Veragua opinó que las galeras estaban logrando prevenir la libre navegación de corsarios⁶⁹.

Aun así, en términos operativos, el estado de las unidades de la escuadra, tras la travesía atlántica y el servicio en las Indias, era crítico: envejecidas, carentes de mástiles y la *Santiago* completamente destroncada. A pesar de esto, la tripulación, y sobre todo los remeros, era numerosa y gozaba de buena salud, por lo que a juicio del gobernador lo ideal era remitir nuevas embarcaciones⁷⁰. Para remediar esta carencia de material náutico y bélico, se otorgó una real cédula que posibilitaba embargar la artillería, municiones y aderezos que quedaran en el puerto de la Armada de Indias⁷¹.

No obstante, facilitar las vituallas no era suficiente, y se optó por enviar una nueva escuadra a Cartagena y otra adicional de dos unidades para Santo Domingo, bajo el mando de Ruy Díaz de Mendoza, en 1582⁷². Al menos en lo tocante a las enviadas a Tierra Firme, la selección de las galeras correspondió al marqués de Santa Cruz⁷³, quien remitió la *Santángel* y la *Patrona de España*, que ya prestaban servicio en la Península, en lugar de esperar a que se rematara alguna de las que recién se construían en Barcelona. Sobre estas recayó la responsabilidad de hacer patrullajes sistemáticos, pues se exigió a Vique navegar hasta Nombre de Dios en tres oportunidades anuales⁷⁴. Situación similar se presentó en Santo Domingo aunque, tras un par de patrullas, la galera almiranta, durante la persecución de un navío esclavista francés, encalló sobre la banda norte de la isla, y de regreso, los forzados de la capitana, tras amotinarse, lograron asesinar al cabo y apoderarse de la embarcación⁷⁵. Tras su recuperación, el licenciado Cristóbal de Ovalle, presidente de la Audiencia, notificó que su reparación era demasiado onerosa⁷⁶, por lo que se enviaron desde España dos nuevas galeras, dirigidas por Diego de Noguera⁷⁷.

Ello implica que, en menos de una década de servicio, en ambas escuadras –la dominicana y la cartagenera– ya habían servido ocho unidades, la mitad de las cuales habían quedado inutilizadas en los primeros años de operati-

na encargado de tomar residencia al antiguo gobernador, Bahamonde de Lugo, y durante el trayecto murió mientras corsarios asaltaban su barco. AGI, Patronato 267, N.1, R.79, carta de Juan Troche Ponce de León, 27 de junio de 1579.

(69) AGI, Panamá 13, R.19, N.110, carta de Luis Fernández de Córdoba, 30 de abril de 1580.

(70) AGI, Santa Fe 62, N.21, carta del gobernador de Cartagena, 6 de junio de 1581.

(71) AGI, Indiferente 427, L.29, ff. 156r-156v, real cédula a Pedro Fernández de Busto, 15 de enero de 1582.

(72) *Ibidem*, 740, N.64, consulta del Consejo de Indias, 26 de mayo de 1582.

(73) *Ib.*, 739, N.389, consulta del Consejo de Indias, 9 de diciembre de 1581.

(74) AGI, Panamá 237, L.12, ff. 22r-22v, expediente sobre defensa de Nombre de Dios, 14 de agosto de 1584.

(75) AGI, Patronato 269, N.2, R.7, relación de cómo se perdió la galera *Santiago* y del levantamiento de la galera capitana, 3 de enero de 1584.

(76) *Ibidem*, R.6, carta de Cristóbal de Ovalle, 10 de junio de 1584.

(77) SÁNCHEZ BAENA, Juan José: «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI», *Revista de Historia Naval*, núm. 110, 2010, 75-96.

dad. Además de esto, las dificultades asociadas al aprovisionamiento y avituallamiento de las armadas demostró demandar una elevadísima capacidad logística, que recaía sobre la Corona y sus funcionarios al ser precisamente embarcaciones de propiedad regia. Así, a pesar de haber logrado la proyección efectiva del poder naval castellano en el Caribe, su manutención se perfilaba como un reto muchísimo mayor aún, que podría inutilizar los esfuerzos anteriores de no mantenerse las galeras en óptimas condiciones.

Bajo estas condiciones, el Caribe debió afrontar la mayor expedición militar desplegada hasta ese entonces cuando, en 1586, sir Francis Drake realizó una serie de asaltos en Cabo Verde, Santo Domingo (La Española), Cartagena de Indias y San Agustín⁷⁸. Ambas escuadras se perdieron durante los enfrentamientos. Aun así, consciente de la presión que habría de soportar el Caribe durante la guerra abierta contra los ingleses, Madrid optó por dotar de medios para asegurar su defensa y, de esta manera, resguardar a sus súbditos y negocios particulares, así como los intereses reales. Para esto se pretendió generar un adecuado entramado militar que combinara elementos pasivos, como el plan de fortificaciones⁷⁹, y activos, como las guarniciones y las nuevas escuadras de galeras para Cartagena⁸⁰, Santo Domingo y Cuba.

Despliegue pleno de guardacostas en el Caribe

Con la movilización de seis galeras agrupadas en tres escuadras se logró la plena movilización de unidades guardacostas en las Indias durante el siglo XVI, con lo cual se esperaba mantener un control pormenorizado del Caribe. Para su sostenimiento, cada una de ellas recibía 20.000 ducados, lo que sumaría un total de 40.000 por escuadra y 120.000 ducados desembolsados en general. No obstante, esto generó grandes dificultades para el avituallamiento de las embarcaciones, pues el material bélico y naval debía ser adquirido en Europa y transportado hasta América, lo que generaba costes extra debido a los fletes trasatlánticos, así como enormes esfuerzos para su adquisición por parte de la Casa de Contratación de Sevilla, que había de dirigirse a los asentistas genoveses⁸¹. Entre otros materiales se solicitaba pólvora, arcabu-

(78) KESLEY, Harry: *Sir Francis Drake. El pirata de la Reina*, Ariel, Barcelona, 2002. Una fuente inglesa referente a la expedición en línea: <https://www.loc.gov/rr/rarebook/catalog/drake/drake-6-caribraid.html>

(79) La Corona enfocó la inversión que habría de realizar a los puntos considerados de alto valor estratégico. Es por esto por lo que los enclaves privilegiados fueron minoritarios, y por lo común asociados al monopolio comercial, red de recolección de remesas y sitios tácticos, a saber: La Habana, Puerto Rico, Chagres y el complejo Cartagena-istmo. ZAPATERO, Juan Manuel: *La fortificación abaluartada en América*, Instituto de Cultura Puertorriqueña, San Juan de Puerto Rico, 1978.

(80) AMAYA PALACIOS, Sebastián: «Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624)», *Revista de Historia Naval*, núm. 138, 2017, 27-45.

(81) CHAUNU, Pierre: *Sevilla y América en los siglos XVI y XVII*, Universidad de Sevilla, 1983, p. 27.

ces, morriones, espadas y plomo, pues en las Indias no podía suplirse tal necesidad. Aun así, esta fue una dificultad menor, puesto que era común remitir en consignación a la Casa parte del presupuesto situado a cada escuadra, y sobre estos mismos rubros se cargaba el flete de transporte.

Por otra parte, también se generó una amplia demanda en el Caribe, habida cuenta de que, como consecuencia de la movilización de armadas estatales, correspondió a la Corona, mediante sus oficiales reales, adquirir los productos para vestir y alimentar a la numerosa tripulación. En este punto se crearon importantes oportunidades de negocio, por cuanto los cabos, junto a los gobernadores, debían reunirse con los oficiales de Hacienda para acordar la compra de estos productos, los cuales fueron suplidos por mercaderes y hacendados locales. Del análisis de este aspecto en el caso del abastecimiento cartagenero parece escindirse que la tendencia fue concentrar las compras en pocos mercaderes, de modo que la adquisición al por mayor facilitara la carga logística a la Corona y sus oficiales⁸². Sin embargo, estos manejos no fueron siempre claros y abrieron la puerta a múltiples quejas y acusaciones que terminaron por desgastar a la Administración en el monitoreo de las tareas de aprovisionamiento, avituallamiento y abastecimiento logístico.

Uno de los casos más graves y sonoros se registró en Cuba, donde, tras la primera solicitud de avituallamiento⁸³, se conoció que el cabo, Cristóbal de Pantoja, y el contador, Moncayo, se habían valido de su posición para enriquecerse. Según un extenso informe, Pantoja y Moncayo enviaban a los forzados a pescar con un chinchorro de su propiedad, lo que les permitía comercializar 30 arrobas de pescado en beneficio propio. Además, solicitaron créditos sobre vino para las raciones de la tripulación, pero a la postre lo vendieron a indígenas de Guanabacoa –a pesar de estar prohibido–, y otro más fue remitido a Nueva España en un barco particular, que transportó en el tornaviaje harina propiedad del cuñado del contador, quien era mercader en Veracruz. Además, tomaron en el Bayamo mercaderías y el cañamazo para vestir forzados, y adquirieron ganado –que, preparado por la tripulación, hizo más de 2.000 arrobas de carne salada, que vendieron para el abasto de la Carrera de Indias por medio de comerciantes de confianza, lo que reportó a los mandos de la escuadra un rédito de 2.000 ducados–. E incluso, pretendiendo proveer a la tripulación de cazabe –el cual también dirigieron al abasto de las flotas– a crédito, crearon una gran carestía de este producto en La Habana, obligando al virrey novohispano a enviar provisiones. Pero estas también las tomaron, cocieron y vendieron al tesorero de Florida, Juan de Cebadilla. Quejas similares se presentaron sobre el uso de material náutico, como velas y jarcias, que se perdía en la costa y que implementaban para proveer a su barco mientras

(82) AMAYA PALACIOS, Sebastián: «Las galeras de Tierra Firme (1578-1612). Fiscalidad, comercio, abastecimiento y proyección del poder naval castellano en el Caribe Sur», comunicación presentada a la Universidad Nacional de Colombia (sede Medellín), 2021.

(83) AGI, Patronato 270, N.3, R.8, Ochoa de Urquiza sobre la necesidad de proveer a las galeras de Cuba, 1587.

las cargaban al situado. Para culminar, la situación se salió de control cuando el gobernador cubano inquirió a los oficiales de la escuadra, y estos replicaron amenazándolo con «sacarles los hígados por la boca, a palazos». Adicionalmente, mandaron demoler parte de las paredes con troneras que se habían edificado para la defensa de la ciudad, lo cual fue ejecutado por moros que servían como galeotes⁸⁴.

En el caso dominicano, también se señalaron fraudes respecto al manejo del aprovisionamiento, de modo que, según un cálculo realizado en 1587, con 12.000 ducados sería suficiente para sustentar cada galera, pero para 1589 no se disponía de fondos para los sueldos y se adeudaban montos devengados hacía cuatro años⁸⁵. Por supuesto, esto generó escepticismo sobre el manejo de los caudales, los cuales, además del situado mencionado, se nutrían de rentas privadas captadas mediante el cobro de una avería voluntaria, recolectada en San Juan de Puerto Rico a razón de un 1,5 por 100 por entrada y 0,5 por 100 por salida de mercancías. En vista de eso, la presión recayó sobre el proveedor de la escuadra, quien era nombrado por la Audiencia, pero esta, una vez que aquel tomaba posesión del cargo, no intervenía en la cobranza o distribución, por lo que se recomendó tomar cuentas. En cualquier caso, el daño ya estaba hecho, y los vecinos de Puerto Rico vieron con malos ojos la administración de sus recursos, máxime cuando a finales de 1589 don Luis de Velasco notificó que una galera era inútil y la otra no tenía remos ni soldados⁸⁶. En tales condiciones, los vecinos se negaron a contribuir con la avería, que dejó de recaudarse en 1590⁸⁷.

En Cartagena se identificó una situación similar, derivada de los acuerdos suscritos por el gobernador y la oficialidad, en virtud de los cuales se aprobó la compra de productos por el doble de su valor comercial, lo cual se controló mediante el fenecimiento de cuentas realizado a mediados de 1590, que dio paso a una reestructuración administrativa⁸⁸. Así, se consideró imprudente que los tesoreros ejercieran de pagadores y tenedores de bastimentos, por lo cual ambas funciones dejarían de recaer en una misma persona tras la muerte del titular⁸⁹. Además, se ordenó al proveedor y al tenedor, como cuerpo colegiado, pactar siempre con el gobernador y el contador-veedor las cantidades y asentistas, y llevar de todo ello un registro pormenorizado. Sin embargo, las acusaciones llegaron a un punto álgido cuando el obispo Hervias notificó que los motivos del descontento de la chusma, que terminó en un motín y la subsecuente pérdida de una embarcación en 1591, se exacerbaban por la deficiente

(84) *Ibíd.*, R.9, apresto de las galeras de la guarda de Cuba, 1588.

(85) AGI, Patronato 269, N.2, R.8, informe de Diego de Noguera Valenzuela, cabo de las galeras de Santo Domingo, 6 de febrero de 1587.

(86) AGI, Indiferente 741, N.211, carta de don Luis de Velasco, 20 de noviembre de 1589.

(87) AGI, Santo Domingo 155, R.11, N.122, minuta de real cédula al gobernador de Puerto Rico, 1590.

(88) AMAYA PALACIOS, 2021.

(89) AGI, Santa Fe 1, N.61, consulta del Consejo de Indias, 1586.

administración de recursos por parte del cabo Sancho de Guitar y Arce, quien vestía a aquella con paños revendidos, modificaba las raciones de su ya de por sí deficiente alimentación y retrasaba sus pagos⁹⁰.

Valga resaltar que estos fraudes y desfalcos a la Real Hacienda se sucedían en un contexto de gran presión fiscal –la Armada de la Monarquía se reconstruía tras la fallida y célebre expedición a Inglaterra en 1588⁹¹–, lo que por añadidura se enlazó con el recrudecimiento de las hostilidades en los Países Bajos y los grandes desembolsos para impulsar el proyecto de fortificación del Caribe dirigido por el ingeniero militar italiano Bautista Antonelli⁹². Con el paso de los años, dicha situación se tornó insostenible cuando, en 1596, Felipe II entró de nuevo en bancarrota.

Evaluando tales condiciones, la Corona valoró como poco efectivo el despliegue de galeras de propiedad regia en el Caribe, puesto que, además de alimentar a la abundante tripulación, había debido enviar nuevas embarcaciones por la poca vida útil de las ya remitidas, cuando no por su directa destrucción. En vista de esto, se propuso movilizar otro tipo de unidades más eficaces, como los buques mancos⁹³, y mientras se consolidaba este proyecto sería posible reducir el gasto en América y redirigir a la Península esos caudales situados, de modo que se pudiera ejercer mayor presión sobre los teatros europeos. Así, entre las capacidades operativas sacrificadas se hallaron las armadas guardacostas del Caribe, y una de las últimas directrices del Rey Prudente fue ordenar el desguace de las galeras de Cuba⁹⁴ y Santo Domingo⁹⁵.

El despliegue de armadas estatales en el Caribe, aunque imprescindible, había supuesto una enorme inversión que no se correspondía a las expectativas de la Corona; y, aunque se acometieron reformas que aseguraran un mayor control sobre el manejo de los caudales, estas no fueron suficientes debido a las dificultades económicas experimentadas a escala imperial. Así pues, a finales del siglo XVI se optó por suprimir estas escuadras de galeras, con la pretensión de reemplazarlas por armadas menos costosas y de asegurar los enclaves de mayor valor estratégico por medio de fortificaciones abaluartadas.

(90) MARTÍNEZ REYES, Gabriel: *Cartas de los obispos de Cartagena de Indias durante el periodo hispánico, 1534-1820*, Academia Colombiana de Historia Eclesiástica, Medellín, 1986, pp. 164-165.

(91) CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, San Martín, Madrid, 1988.

(92) REICHERT, Rafal: *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598-1700*, UNAM, Mérida (Yucatán), 2013, pp. 32-33.

(93) Un ejemplo de estos proyectos sería la escuadra cubana, que para 1596 estaba inutilizada y considerada obsoleta. Por ello, se proyectaba reemplazarla por fragatas. VALDÉS, Antonio José: *Historia de la isla de Cuba, y en especial de La Habana*, Oficina de la Cena, La Habana, 1813, p. 67.

(94) AGI, Santa Fe 986, L.1, f. 49r, real cédula a Juan de Maldonado Barrio Nuevo, gobernador de Cuba, 27 de agosto de 1597.

(95) *Ibidem*, ff. 48v-49r, real cédula a la Audiencia de Santo Domingo, 27 de agosto de 1597.

Consideraciones finales

Con el ascenso al trono de Felipe III (r. 1598-1621) se buscó la manera de no ceder las capacidades navales castellanas en las Indias; por ello, proyectó una primitiva «Armada de Barlovento» desde enero de 1599; sin embargo, fue imposible remitir la flota de 14 galeoncetes, por lo que esta no se llegó a materializar⁹⁶. Ante tal noticia, Cuba y Santo Domingo quedaron virtualmente desprotegidas, toda vez que sus galeras ya habían sido desarmadas. Pero los vecinos de Cartagena ofrecieron sus haciendas particulares para costear una de las embarcaciones que aún se conservaban en su puerto⁹⁷.

Dicha propuesta fue aceptada por el gobierno de Madrid, porque permitía mantener cierta capacidad en tan amplio litoral y no debía ser sufragada íntegramente por la Real Hacienda. Empero, esta no logró mayor continuidad pues, si bien se inició la construcción de otras galeras allí a principios del siglo XVII⁹⁸, en virtud de los tratados de paz reestablecidos con Inglaterra y Francia se consideró que no eran necesarias guardacostas tan onerosas. Sobre esta decisión debió de influir la constante necesidad de remitir nuevas embarcaciones de resultas del deterioro que sufrían tras la navegación oceánica, al igual que otros aspectos ligados al abastecimiento que limitaban la capacidad operativa de las escuadras.

En este sentido, la alambicada maquinaria necesaria para mantener en óptimas condiciones las galeras pasaba por la adquisición de materiales bélicos en Europa y su envío a la Carrera de Indias, todo gestionado por la Casa de la Contratación, a lo que se sumaba la necesidad de contratar personal especializado para las reparaciones que fueran precisas (calafates, remolares, maestros de aja, etc.), y la aún más acuciante obligación de establecer redes de suministro para asegurar las raciones de la tripulación, sobre las cuales especularon sin excepción los mandos de las tres escuadras estatales caribeñas durante el último tercio del siglo XVI, logrando su enriquecimiento personal.

A este aspecto tan nefasto sobre el manejo de los recursos regioes ha de agregarse que los mandos de las galeras solían tener disputas con las autoridades de la Administración mayor, como en el citado caso de las amenazas al gobernador cubano, pero también con superiores jerárquicos⁹⁹, e incluso en el

(96) Hasta 1635, la Armada de Barlovento no fue operativa. TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada de Barlovento*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1981, p. 6.

(97) El apoyo de don Luis Fajardo durante las consultas dirigidas por Esteban de Ibarra, consejero de Guerra, Indias y Hacienda y secretario del rey, terminó por imponerse a pesar de la negativa de don Francisco Coloma. CHAUNU, Pierre, y CHAUNU, Hugette: *Seville et l'Atlantique VIII*, SEVPEN, París, 1955-1960, pp. 1043-1044.

(98) AMAYA PALACIOS, 2017.

(99) Pedro de Vique y Manrique, quien no acató al pie de la letra las instrucciones del general Cristóbal de Eraso, lo que motivó un proceso en su contra. AGI, Patronato 270, N.1, R.8, instrucciones de Cristóbal de Eraso a Pedro Vique Manrique, 30 de octubre de 1578; AGI, Patronato 255, N.2, G.1, R.16, expediente sobre la guarda y conservación de la escuadra de Tierra Firme, 1580.

interior de las escuadras, al canalizar descontentos que terminaron en motines. Todos estos aspectos restaron cohesión a las armas hispánicas y, por ende, redujeron la capacidad táctico-operativa de armadas de guardacostas como las galeras terminando el siglo XVI.

Aun así, el despliegue desde escuadras permanentes era una necesidad impostergable, que se concretó a finales de la década de 1570 favorecida por las dinámicas políticas propias del Mediterráneo, y aguzadas por la bancarrota imperial. De hecho, la creación de las escuadras de guardacostas en Indias podría considerarse una consecuencia directa de la inactividad de las galeras contra los turcos y de la consecuente pérdida de la elevada inversión que requería su manutención. Esto generó una oportunidad que fue tomada por la Corona: redistribuir sus capacidades navales de teatros menos dinámicos a otros con mayor demanda de pie de fuerza. Así, la remisión de galeras se configuró como una respuesta tardía a las constantes rapiñas que otros europeos realizaban en América, pues la Carrera de Indias no era una fuerza suficiente para mantener bajo control el Caribe, y las anteriores armadas de avería desplegadas desde Santo Domingo no estaban especializadas en la guerra, al ser sus buques meros mercantes adaptados.

En otro orden de ideas, el lento proceso de estatalización de las armadas en el Caribe proyectó tres grandes periodos, delimitados precisamente por el tipo de capacidades desplegadas. Tenemos que, desde el inicio de la presencia castellana hasta mediados de la década de 1560, se desplegaron convoyes con escolta militar, y para la ofensiva contra piratas y corsarios se recurría a embarcaciones de terceros surtas en el puerto de Santo Domingo, movilizadas a partir de embargos y asientos. Luego, con la consolidación de la Carrera de Indias se movilizaban embarcaciones que pertenecían a la Corona, pero los patrullajes en el Caribe eran limitados, en tanto la flota seguía un derrotero establecido y se ocupaba de resguardar la navegación atlántica y el traslado de las remesas a la Península. A partir de 1578 se inició el despliegue pleno de capacidades marítimas en las Indias, con la reubicación de diversas galeras. Esta movilización también marcó tres momentos: 1578, una primera escuadra para Tierra Firme; 1582-1583, renovación de las unidades cartageneras y nueva armada para Santo Domingo –la cual debió ser repuesta tras el motín de la capitana y la zozobra de la almiranta–; 1586, con el envío de dos escuadras para reponer las pérdidas durante los asaltos de Drake, y una más para acantonarse en Cuba.

No obstante, se hizo evidente que el grado de atención que las galeras demandaban de la Administración y sus elevados costes operativos sobrepasaban las capacidades de la corona de Castilla. Por ello, se cuestionó la utilidad de esta proyección del poder naval castellano en América. Finalmente, estas capacidades decidieron posponerse, pues las escuadras cubana y dominicana no habían resultado provechosas y se pretendía generar un ahorro de recursos que pudiera dirigirse a los teatros operativos en Europa. De estas armadas, tan solo la de Cartagena sobrevivió, pues sus vecinos decidieron contribuir a su financiación, aminorando así el desembolso de recursos de la Hacienda regia.

Este aspecto es de gran relevancia, dado que tan solo se identificó un caso similar: el ingreso de haciendas particulares para la escuadra dominicana por parte de los puertorriqueños, quienes aportaban una avería voluntaria, pero que optaron por no pagarla cuando advirtieron que la escuadra no estaba en condiciones de navegar hasta San Juan y proveer a la isla de la defensa naval necesaria.

Como resultado de este detrimento de las armadas castellanas en el Atlántico tras la jornada de Inglaterra, y en el Caribe debido a la supresión de las galeras guardacostas, Castilla perdió el monopolio de América ya que, como señaló Bordejé y Morencos, alrededor de las Antillas y Norteamérica los adversarios de la Monarquía lograron asediar las enlaces marítimos con la Península y establecer asentamientos permanentes¹⁰⁰. El más claro ejemplo de tal proceso sería el devenir de las Antillas Mayores, que al no contar con armadas permanentes debieron preparar modelos de defensa terrestre como la división de Cuba en dos gobernaciones en 1607, creando dos unidades paralelas en La Habana y Santiago¹⁰¹. Mucho más representativas serían las «devastaciones de Osorio» en La Española, donde se abandonó la franja noroccidental entre 1605 y 1606, abriendo toda esta región a la ocupación de enemigos¹⁰², los cuales ya no pudieron ser expulsados.

A pesar de esto, el objetivo no era regresar a modelos de movilización de armadas mediante terceros. El proceso de centralización y control regio de las capacidades militares avanzaba con solidez, y en las décadas siguientes se consolidaría con la aparición de la Armada de Barlovento. En ese sentido, la experiencia del despliegue de guardacostas permanentes, como las galeras, correspondió a un primer intento de asegurar la proyección de las capacidades marítimas por parte de un imperio ultramarino que descansaba en buena medida en unas óptimas comunicaciones navales, y que experimentaba sobre la forma más eficiente en costes y resultados. La supresión de las armadas se interpretaba como una reestructuración necesaria que facilitaría la posición castellana, pero las dificultades para desplegar otro tipo de unidades generó un vacío de poder que aprovecharon sus rivales para arrebatarle importantes espacios del Caribe.

Bibliografía

ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio, y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo León (coords.): *La Casa de la Contratación, la navegación y el comercio entre España y las Indias*, Universidad de Sevilla, 2003.

(100) BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de: *Tráfico de Indias y política oceánica*, Mapfre, Madrid, 1992, pp. 121-122.

(101) CASTILLO MELÉNDEZ, Francisco: *La defensa de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*, Diputación de Sevilla, 1986, p. 13.

(102) REICHERT, Rafal: «Las devastaciones de Osorio y los situados novohispanos para Santo Domingo durante el reinado de la casa de Habsburgo», *Iberoamericana*, núm. 63, 2016, 131-147.

- AGUILERA LÓPEZ, A. Jorge: «La maestranza de las Atarazanas Reales de Barcelona durante el siglo XVI», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, núm. 38, 2018.
- AMAYA PALACIOS, Sebastián: «Las galeras de Tierra Firme (1578-1612). Fiscalidad, comercio, abastecimiento y proyección del poder naval castellano en el Caribe Sur», comunicación presentada a la Universidad Nacional de Colombia (sede Medellín), 2021.
- : «Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624)», *Revista de Historia Naval*, núm. 138, 2017.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo: «Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media», *En la España Medieval*, núm. 20, 1997.
- : «Exploración y colonización en la configuración de la Europa Atlántica», *Historia. Instituciones. Documentos*, núm. 35, 2008.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de: *Tráfico de Indias y política oceánica*, Mapfre, Madrid, 1992.
- BORREGO PLÁ, M.^a Carmen: *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1983.
- BRADLEY, Peter T.: *Navegantes británicos*, Mapfre, Madrid, 1992.
- BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, t. II, Fondo de Cultura Económica, México, 2013.
- CARLOS MORALES, Carlos Javier de: *Felipe II: el Imperio en bancarrota. La Hacienda Real de Castilla y los negocios financieros del Rey Prudente*, Dilema, Madrid, 2008.
- CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, San Martín, Madrid, 1988.
- CASTILLO MELÉNDEZ, Francisco: *La defensa de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*, Diputación de Sevilla, 1986.
- CHAUNU, Pierre, y CHAUNU, Huguette: *Seville et l'Atlantique*, SEVPEN, París, 1955-1960.
- : *Sevilla y América en los siglos XVI y XVII*, Universidad de Sevilla, 1983.
- CONDEMINAS MASCARÓ, Francisco: *La marina militar española desde sus orígenes hasta 1898*, Aljaima, Málaga, 2000.
- CROWLEY, Roger: *Imperios del mar. La batalla final por el Mediterráneo, 1521-1580*, Ático de los Libros, Barcelona, 2014.
- ELLIOTT, John H.: *La Europa dividida (1559-1598)*, Siglo XXI (Historia de Europa), Madrid, 1979.
- FRIEDE, Juan: *Fuentes documentales para la historia del Nuevo Reino de Granada*, Biblioteca Banco Popular y Ed. Andes, Bogotá, 1976.
- FRIEDERICI, Georg: *El carácter del descubrimiento y de la conquista de América*, Fondo de Cultura Económica, México, 1987.
- GARCÍA BAQUERO, Antonio: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Algaida, Sevilla, 1992.
- GARCÍA HERNÁN, Enrique, y MAFFI, Davide (eds.): *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700) II. Ejército, economía, sociedad y cultura*, CSIC-Laberinto-Mapfre, Madrid, 2006.
- GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Península, Barcelona, 2001.
- HARING, C.H.: *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, Desclée De Brouwer, 1939.
- HOFFMAN, Paul: «El desarrollo de las defensas del Caribe. Siglo XVI y principios del siglo XVII», en *La influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana, 1500-1800*, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1983.
- : *The Spanish Crown and the Defense of the Caribbean, 1535-1585. Precedent, Patrimonialism, and Royal Parsimony*, Louisiana University State Press, Luisiana, 1980.
- KESLEY, Harry: *Sir Francis Drake. El pirata de la Reina*, Ariel, Barcelona, 2002.
- LÓPEZ ZEA, Leopoldo Daniel: *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», *Revista de Indias*, núm. 65. vol. 16, 1956.

LA ESTATALIZACIÓN DE LAS ARMADAS CASTELLANAS EN EL CARIBE (SIGLO XVI)

- MARTÍNEZ REYES, Gabriel: *Cartas de los obispos de Cartagena de Indias durante el periodo hispánico, 1534-1820*, Academia Colombiana de Historia Eclesiástica, Medellín, 1986.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos; AIRALDI, Gabriella, y PARCERO TORRE, Celia M.^a (coords.): *Cristóbal Colón*, Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura, España, 2006.
- MENA GARCÍA, M.^a Carmen: *Sevilla y las flotas de Indias: la gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Universidad de Sevilla-Fundación El Monte, Sevilla, 1998.
- MERCADO, Juan Carlos: «Espacios y encuentros fronterizos en la América Colonial: el caso de la Florida de Menéndez de Avilés (1565)», *Actas del XIV Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas*, disponible en línea (https://cvc.cervantes.e/literatura/aih/pdf/14/aih_14_4_054.pdf)
- MIRA CABALLOS, Esteban: «La pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias (s. XVI)», *Revista de Historia Naval*, núm. 117, 2012.
- : *El sistema naval del Imperio español. Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI*, Punto de Vista Editores, 2015.
- : *La armada guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*, Muñoz Moya Editores, Sevilla, 1998.
- : *Las Antillas Mayores, 1492-1550. Ensayos y documentos*, Iberoamericana-Vervuert, Madrid- Fráncfort, 2000.
- NAVARRO MIRALLES, Luis José: «Subsidio de galeras y excusado: una aportación al estudio de la contribución fiscal eclesiástica», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, núm. 1, 1981.
- OLESA MUÑO, Francisco Felipe: *La galera en la navegación y combate I*, Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto, Madrid, 1971.
- OTS CAPEQUÍ, José M.^a: *El Estado español en las Indias*, Fondo de Cultura Económica, México, 1975.
- PÉREZ SAMPER, M.^a Ángeles, y BETRÁN MOYA, José Luis (eds.): *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: Economía, Sociedad, Política y Cultura en el Mundo Hispánico*, Universitat Autònoma de Barcelona-Fundación Española de Historia Moderna-Universitat de Barcelona, Barcelona, 2018.
- PÉREZ Y GONZÁLEZ DE LA TORRE, Virgilio: *Historia de las cuatro marinas españolas. Marina de guerra*, Sílex, Madrid, 2001.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E., y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1987.
- REICHERT, Rafal: «Las devastaciones de Osorio y los situados novohispanos para Santo Domingo durante el reinado de la casa de Habsburgo», *Iberoamericana*, núm. 63, 2016.
- : *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe 1598-1700*, UNAM, Mérida (Yucatán), 2013.
- RIBOT GARCÍA, Luis Antonio; CARRASCO MARTÍNEZ, Adolfo, y ADÃO DA FONSECA, Luis (coords.): *El Tratado de Tordesillas y su época II*, Junta de Castilla y León, España, 1995.
- ROSELL, Cayetano: *Historia del combate naval de Lepanto*, Imprenta de la Real Academia de la Historia, Madrid, 1853.
- SÁNCHEZ BAENA, Juan José: «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI», *Revista de Historia Naval*, núm. 110, 2010.
- SUBRAHMANYAM, Sanjay: «Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640», *The American Historical Review*, vol. 112, núm. 5, 2007.
- THOMPSON, I.A.A.: «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo, s. XVI», *Manuscrit*, núm. 24, 2006.
- : *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Crítica, Barcelona, 1981.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada de Barlovento*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1981.
- : *La marina en el gobierno y administración de Indias*, Mapfre, Madrid, 1992.
- VALDÉS, Antonio José: *Historia de la isla de Cuba, y en especial de La Habana*, Oficina de la Cena, La Habana, 1813.

SEBASTIÁN AMAYA PALACIOS

VIDAL ORTEGA, Antonino: «Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI», *Historia Caribe*, núm. 9, 2004.

VICENS VIVES, Juan: *Historia general moderna. Siglos XV-XVIII*, t. I, Vicens Vives bolsillo, Barcelona, 1981.

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