

**LAS GALERAS DEL REINO DE SICILIA:
CONSTRUCCIÓN Y ABASTECIMIENTO EN TIEMPOS DE CARLOS II***

**THE GALLEYS OF THE KINGDOM OF SICILY: MANUFACTURE AND
SUPPLY UNDER THE CHARLES II'S REIGN**

**AS GALERAS DO REINO DE SICILIA:
CONSTRUÇÃO E FORNECIMENTO EM TEMPOS DE CARLOS II**

MARÍA DEL PILAR MESA CORONADO**

Universidad de Murcia (España)

DOI: 10.46553/EHE.22.1.2020.p80-98

Resumen

El reinado de Carlos II se caracterizó por el temor a la expansión de la Corona francesa en el Mediterráneo. La defensa de los dominios italianos de la Monarquía Hispánica dependió en parte del reino de Sicilia, cuya escuadra de galeras constituyó una pieza fundamental del sistema defensivo de la isla. En este sentido, el presente artículo analiza las medidas llevadas a cabo por los virreyes de aquellos años a fin de aumentar el escaso número de galeras, así como solucionar sus problemas de abastecimiento con el objetivo de impedir los intereses expansionistas de Luis XIV.

Palabras clave

Carlos II – Mediterráneo – Sicilia – Defensa - Galeras

Abstract

The reign of Charles II was characterized by the fear to the expansion of the Crown of France in the Mediterranean. The defense of the Italians domains of the Hispanic Monarchy relied on the Kingdom of Sicily, whose fleet was an essential piece of the defensive system of the island. In this way, this article is focused in the interventions carried out by the viceroys in order to increase the number of galleys, as well as to resolve their problems of supply with the objective of hindering the Louis XIV's expansionist interests.

Keywords

Charles II of Spain – Mediterranean – Sicily – Defense - Galleys

* Fecha de recepción del artículo: 15/7/19. Fecha de aceptación: 17/12/19

** Doctora Internacional en Historia Moderna por la Universidad de Castilla-La Mancha y estudiante del Master Universitario en Educación y Museos de la Universidad de Murcia (España), <https://orcid.org/0000-0003-3924-2608>, e-mail: mecomapil@gmail.

Resumo

O reinado de Carlos II foi caracterizado pelo medo da expansão da coroa francesa no Mediterrâneo. A defesa dos domínios italianos da monarquia hispânica dependia em parte do reino da Sicília, cujo esquadrão de galeras constituía uma peça fundamental do sistema de defesa da ilha. Nesse sentido, este artigo analisa as medidas adotadas pelos vice-reis daqueles anos para aumentar o pequeno número de galeras e solucionar seus problemas de suprimento, a fim de impedir os interesses expansionistas de Luís XIV.

Palavras-chave

Carlos II de Espanha – Mediterrâneo – Sicília – Defesa - Galeras

1. Introducción

Durante el reinado de Felipe IV, la coyuntura bélica internacional hizo que la Monarquía Hispánica centrara su punto de mira en los asuntos centroeuropeos con la Guerra de los Treinta Años, en la recuperación de posiciones en el conflicto flamenco y en los conflictos con Francia y Portugal, al margen de las iniciativas emprendidas en el Mediterráneo para frenar el corsarismo norteafricano y mantener a raya las incursiones holandesas e inglesas.¹

A partir de la segunda mitad del siglo XVII la capacidad defensiva de la Monarquía en el Mediterráneo continuará disminuyendo frente al ascenso de Francia e Inglaterra. De hecho, en estos años se produce una importante reducción del número de galeras en este mar, llegando a contar con apenas una veintena entre todas las escuadras, lo que conllevó el recurso a los corsarios de territorios como Nápoles, Sicilia, Cerdeña o Mallorca a fin de afrontar la propia defensa de dichos reinos. Con todo, el mantenimiento del poder español en las posesiones italianas, se produjo en parte gracias a las alianzas españolas con Holanda e Inglaterra en contra de la expansión francesa.²

En este contexto internacional, autores como José Alcalá-Zamora, mantienen que el Mediterráneo se transforma en el lugar de actuación de la política exterior del reinado de Carlos II, continuando así en el mandato de Felipe V. Durante el reinado de Carlos II, el prestigio y la reputación, conceptos tan claramente defendidos por la dinastía de los Austrias, llevaron a la toma de una serie de medidas pensadas con el fin de mantener las posesiones mediterráneas, tan importantes para las finanzas de la Monarquía así como para la seguridad de la Corte española. Sin embargo, no hay que olvidar, como hemos mencionado anteriormente, que la presencia española en el Mediterráneo al menos frente a la expansión francesa, se mantuvo gracias al interés de otras potencias como Holanda e Inglaterra deseosas por neutralizar al enemigo francés.³

La política exterior de Carlos II estuvo marcada por el temor a la expansión de la Corona francesa y del Imperio Otomano en el Mediterráneo. Con respecto a este último, no debemos olvidar los dos grandes conflictos que hicieron temer el traslado de las hostilidades a los dominios italianos de la Monarquía: la guerra de Candía (1645-1669),

1 RIBOT GARCÍA, 1995, p. 103; ESPINO LÓPEZ, 2006, pp. 96-97.

2 BUNES IBARRA, 2006, p. 97; RIBOT GARCÍA, *op. cit.*, p. 103; SALINAS, 1989, p. 121; STORRS, 2006, p. 100; CIPOLLONE, 2012, p. 101. El curso de particulares fue un recurso habitual desde 1621, véase la obra de OTERO LANA, 1999, pp. 255-305.

3 ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, 1976, pp. 300-314 y pp. 352-353.

que supuso la pérdida de este *antemural de la Cristiandad*; y la Guerra de la Liga Santa (1684-1699).

Por lo que respecta al problema francés, objeto del presente artículo, fueron tres los conflictos en los que el Mediterráneo español se vio amenazado. En primer lugar, la guerra de Holanda (1672-1678), obligó a España a atender varios frentes entre los que destacaron Cataluña y, sobre todo, Sicilia, donde la revuelta y posterior guerra de Mesina fue apoyada por el monarca francés para desestabilizar a la Monarquía Hispánica. Durante la guerra de las Reuniones (1683-1684), la república de Génova – aliada tradicional de la monarquía– sufrió un bombardeo por incumplir el ultimátum de Luis XIV referente al servicio de su escuadra de galeras. Finalmente, la guerra de los Nueve Años (1688-1697) consistió en la invasión francesa de Flandes, Italia y Cataluña.⁴

2. La construcción de las galeras

La isla de Sicilia constituía una pieza clave de la defensa de la Monarquía Hispánica frente a otomanos y franceses, por lo que necesitaba una estructura defensiva que contribuyese a conservarla en sus manos. En este sentido, la escuadra de galeras fue una de las piezas claves de la defensa del litoral siciliano, sobre todo desde el inicio de la política naval del reinado de Felipe II.⁵

La galera estuvo presente en la Cristiandad desde el siglo XII y su éxito dependió en buena medida de las condiciones climatológicas y morfológicas del Mar Mediterráneo. Este mar interior de vientos moderados, estaba dotado de numerosos puertos, ensenadas, calas y playas arenosas, careciendo en su mayor parte de arrecifes, lo que facilitó el acercamiento a las costas y el abastecimiento de las escuadras.⁶

En general, las galeras de la Monarquía Hispánica tenían unas características similares a las del resto del Mediterráneo, estando mejor armadas que las venecianas y las berberiscas, pero eran algo menos ligeras que éstas últimas, siendo, asimismo, bastante inferiores a las de la orden de Malta. La galera era un navío alargado y ligero, con una eslora ocho veces superior a la manga, y uno o dos palos –mayor y trinquete– con velas latinas, cuya fuerza de propulsión eran los remos, para lo que contaban con veinticuatro o veinticinco bancos en los que servían unos 225 hombres. Muy rasas y sin cubierta superior estaban dotadas con un largo pasillo central que unía la pequeña superestructura de la proa con la carroza de popa. Este tipo de buque poseía algunas ventajas como el fácil manejo por la propulsión mixta a vela y a remo, perfecta para la navegación de cabotaje; la gran capacidad para el transporte de gente armada; y la buena disposición para el empleo de la artillería y las tácticas de abordaje. No obstante, también ofrecía ciertos inconvenientes como la necesidad de invernar a cubierto como medida de protección ante las inclemencias propias de dicha estación lo que limitaba su actividad a la primavera y el verano, así como el elevado coste de su mantenimiento.⁷

Junto a las galeras, la Monarquía contó en el Mediterráneo con toda una serie de embarcaciones de menor tamaño, muy útiles para actividades como el corso. La galeota era una especie de galera de menor tamaño de 16 a 20 remos por lado, más ligera y apta para dar avisos, así como para ser empleada en el corso o en la lucha contra el mismo,

4 Para profundizar en estos conflictos podemos emplear los siguientes estudios: ELLIOTT, 1981; STRADLING, 1981; KAMEN, 2000; RIVERO RODRÍGUEZ, 2000; JAČOV, 2001; RIBOT GARCÍA, 2002; IMBER, 2004; GONZÁLEZ CUERVA, 2006; y BUNES IBARRA, 2015.

5 GOODMAN, 2001, p. 33. Véase la obra de FAVARÒ, 2009.

6 CIPOLLONE, *op. cit.*, p. 143.

7 *Ibidem*, p. 144; BUNES IBARRA, 2006, p. 79; O'DONNELL y DUQUE DE ESTRADA, 2003, pp. 20-21; PI CORRALES, 2002, p. 146.

pues podía recorrer lugares de fondos bajos. En segundo lugar, podemos destacar la fusta de dos remos por banco y tres palos de velas latinas, más rápida y de fácil manejo que la anterior. El bergantín era más veloz que la galeota y la fusta, por lo que fue empleado para las labores de vigilancia en las costas y la persecución de corsarios, pero estaba peor armado y resultaba más peligroso en condiciones climatológicas adversas. Por último, la fragata, de menor tamaño, contaba con remos movidos por un solo hombre y fue utilizada para el transporte de mercancías y hombres.⁸

La escuadra del reino de Sicilia tuvo su apogeo en los años setenta del siglo XVI llegando a contar con 22 unidades. Desde aquel momento se fue reduciendo paulatinamente, motivando las críticas de autores como Pietro Celestre, que en la primera década del siglo XVII señalaba la necesidad de aumentar el número de nueve que contaba en aquel momento para rechazar un hipotético ataque otomano o defender con garantías la costa de los asaltos corsarios. Lamentablemente, siguió perdiendo unidades hasta situarse en la franja de seis a ocho galeras durante la segunda mitad de la centuria, aunque los conocimientos técnicos, la experiencia y la tradición marítima de la Monarquía le permitieron resistir los ataques franceses y mantener la comunicación entre sus dominios.⁹

En este sentido, la construcción y reparación de las galeras se llevaba a cabo en las atarazanas reales, compuestas de un astillero y un arsenal, siendo construidas en el primero y reparadas en el segundo. En cada arsenal trabajaban técnicos que, en la mayoría de los casos, pertenecían a las mismas familias y cuyos conocimientos habían sido transmitidos de padres a hijos. Por su parte, el gobierno de las atarazanas estaba en manos del Consejo de Guerra; la supervisión dependía del virrey, cuyo cargo le facultaba para gestionar los recursos, decretar prestaciones personales e, incluso, requisar los materiales para su construcción; y la inspección de las mismas corría a cargo del capitán general del Mar.¹⁰

Centrándonos en el reinado de Carlos II, al igual que sucedió en los anteriores, estuvo presente el interés de incrementar las unidades de la escuadra porque al comienzo del mismo sólo disponía de cinco galeras. Sin embargo, no siempre resultó sencillo llevar a cabo los mandatos de la Corona, como se aprecia en una carta de mayo de 1668 del duque de Alburquerque. En ella se mostraba preocupado por la falta de recursos en la que se encontraba el reino, así como por las dificultades en el proceso de fabricación,¹¹ que imposibilitaban dicho aumento, por lo que había decidido recurrir al corso de los particulares sicilianos, actividad potenciada por la Corona desde los años cuarenta con el propósito de hacer frente a la reducción de la escuadra.¹²

A pesar de ello, el duque dispuso la construcción de un nuevo navío para sustituir a la *Capitana* con la madera del reino, a la que se sumaría la adquirida fuera del mismo. Concluido su mandato, señalaba que la fabricación de la *Capitana* se hallaba muy avanzada, así como la de una nueva galera de las sencillas. Asimismo, había dispuesto

8 O'DONNELL y DUQUE DE ESTRADA, *op. cit.*, p. 21; PI CORRALES, *op. cit.*, p. 146.

9 SCIUTI RUSSI, 1984, p. 11; FAVARÒ, 2009, p. 124; CIPOLLONE, *op. cit.*, p. 101.

10 CIPOLLONE, *op. cit.*, p. 146; AGUILERA LÓPEZ, 2018, p. 535. Como ejemplo de atarazanas, véase CHAMORRO ESTEBAN, 2018.

11 Los *maestros del hacha* se encargaban de la fabricación de las galeras en los arsenales sicilianos siguiendo un proceso de tres fases. La primera consistía en la realización de la parte inferior del buque mediante la creación de la quilla, sobre la que se fijaban las astas de proa y popa. En segundo lugar, se elaboraban las cuadernas y se colocaban los maderos, así como la parte central de la cuaderna, apoyada sobre la quilla. Por último, se fabricaban las superestructuras y los camarotes. Véase en FAVARÒ, *op. cit.*, p. 126. Para profundizar en la estructura de una galera, véase OLESA MUÑIDO, 1971, vol. I, pp. 21-67.

12 Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Estado (en adelante E), leg. 3.491, docs. 10 y 14; BUNES IBARRA, *op. cit.*, p. 97. Durante el reinado de Carlos II se emplearon los corsarios de los distintos territorios de la Monarquía en la propia defensa, como fue el caso de Nápoles, Sicilia, Cerdeña, Finale y Flandes. Cfr. STORRS, *op. cit.*, p. 100.

el alquitranado de la jarcia con el fin de protegerla aún más, al tiempo que había aderezado las galeras consiguiendo prolongar en cierto modo el uso de la *San Francisco de Paula*. No opinaba lo mismo el príncipe de Ligne, quien se propuso aumentar la escuadra a seis galeras con la compra de un nuevo buque y la sustitución de la galera *San Francisco de Paula* en Génova.¹³

Dicha decisión, aprobada por la Monarquía, aconsejaba al igual que se estaba haciendo con otros dominios, la fabricación del nuevo buque en el reino para aminorar costes y fomentar la industria local. El virrey ofrecía, empero, una excusa plausible argumentando su resolución en la lentitud de las atarazanas sicilianas donde llevaban más de dos años construyendo la *Capitana* y la *Milicia* y, lo que era peor, sin su intervención para acelerar la obtención de madera, no estaría prevista su finalización para la siguiente. Ello le llevaba a reclamar que para futuras ocasiones se previese con antelación la adquisición del material necesario para la construcción de las mismas, ya fuera en el interior o en el exterior de la isla.¹⁴

A finales de 1671, comunicaba la llegada a la isla de la galera construida en Génova, que parecía de buena calidad, garbo y velera, pero retrasaba de nuevo la fecha de entrega de las dos del astillero, cuya finalización quedaba pendiente para el mes de diciembre.¹⁵ A comienzos de 1673, el estado de las galeras parecía haber mejorado considerablemente:

“A puesto el Príncipe en esta escuadra tres Buques nuevos, aumentádola del número de cinco Galeras en que sólo se componía quando llegó a este Reyno, hasta el de seis en que queda, ala renovado de dos chusmas y mandado demás a más, fabricar cinco piezas de Artillería para armar la sesta Galera, con que oy se alla, la escuadra en mucho mejor forma y disposición, de lo que se ha visto de largos años a esta parte [...]”.¹⁶

Los esfuerzos del virrey se habían dirigido a la preparación de tres galeras para la navegación y la composición de otras tres, mientras había decidido comprar un nuevo buque en Génova y construir otro en las atarazanas de Palermo con el propósito de sustituir algunas de ellas. La Monarquía, empero, continuaba considerando necesario un nuevo aumento del número de unidades, algo que el virrey veía imposible debido al mal estado de la real hacienda y, sobre todo, el empeño del efecto de la cruzada. Además, creía que su trabajo había obtenido buenos frutos, pues había conseguido incrementar las galeras de cinco a seis con la *Santa Clara de Ligne*. La escuadra contaba, por tanto, con: cuatro buques nuevos, los dos del astillero del reino y otros dos comprados a Génova; otra galera que había sido armada en su totalidad y la *San Alberto* que, debido a su lamentable estado sería sustituida por una nueva, construida en Palermo. A comienzos de 1674, notificaba la próxima llegada de la galera de Génova, al tiempo que se mostraba orgulloso de su labor, que había permitido al reino contar con cinco buques nuevos, además de la *Patrona*, que todavía podía servir otros dos años.¹⁷

Sin embargo, los esfuerzos del virrey sirvieron de poco. El año 1675 vino marcado por la reducción de la escuadra a cuatro galeras, debido al naufragio de la *Patrona* mientras efectuaba un viaje a Nápoles y el hundimiento causado por un rayo en la *Milicia*, donde sólo se salvaron cincuenta personas. Durante toda la guerra de Mesina la armada mediterránea contó con un total de veintidós o veintitrés galeras, poniendo de manifiesto el debilitamiento del poder naval hispánico. Este escaso número hizo prácticamente imposible que actuaran por separado por lo que Carlos II ordenó que se

13 AGS, E, leg. 3.492, doc. 16; leg. 3.494, doc. 60; Secretarías Provinciales (en adelante SP), leg. 1.187, doc. Palermo, 28-06-1670; y leg. 1.188, doc. Palermo, 03-06-1671.

14 AGS, E, leg. 1.188, doc. Palermo, 14-08-1671; STORRS, *op. cit.*, p. 85.

15 AGS, E, leg. 3.495, doc. 6; SP, leg. 1.045, doc. Madrid, 17-01-1672.

16 AGS, E, leg. 3.496, doc. 46.

17 AGS, E, leg. 3.496, docs. 75 y 76, leg. 3.497, docs. 5, 6, 18 y 27; MESA CORONADO, 2012, pp. 411-412.

mantuvieran siempre unidas sin distanciarse de las costas napolitanas y sicilianas, salvo en casos de gran relevancia. Sin embargo, resultó muy difícil mantener unidas todas las escuadras ya que se las necesitó para el transporte de tropas y las labores de vigilancia. Además, fueron escasas las ocasiones en las que todas se hallaron en condiciones apropiadas para navegar debido a la tripulación, las pagas o la necesidad de carenado.¹⁸

El número de barcos con los que contaba la Armada de la Mar Océano fluctuó a lo largo de toda la contienda al tiempo que se hallaron en malas condiciones.¹⁹ El lamentable estado de las escuadras y la Armada del Mar Océano había sido mencionado en diciembre de 1675 por el marqués de Bayona, recién ascendido a capitán general de la escuadra de galeras de España. Al parecer, su escuadra se hallaba en aquellas fechas con cinco galeras activas pues, aunque disponía de seis, se había visto obligado a contar con una menos que había quedado en Palermo por no disponer de chusma suficiente para armarlas a todas. Las de Nápoles ascendían a cuatro al igual que las de Sicilia y las de Génova eran seis, aunque una se había retirado a cambiar su buque, mientras en el reino de Nápoles había quedado otra armada. Había, por tanto, una veintena de unidades. Sin embargo, el marqués no se mostraba muy optimista al asegurar que la falta de forzados incrementaría el número de las españolas inútiles, por lo que solicitaba que se pidiese ayuda a los virreyes de Nápoles y Sicilia para que suministrasen los condenados necesarios para completarlas. Requería que las cuatro galeras de su escuadra que habían quedado en las costas españolas se unieran al resto en Sicilia, pues con ellas y con la dotación de la sexta que se había desarmado, sumarían un total de 25 galeras. En su opinión, era necesario unir todas las escuadras de la Corona española e, incluso, propiciar su aumento, porque tendrían en frente unas 28 unidades procedentes de Francia. Añadía, además, que la Armada del Mar Océano no se encontraba en mejores condiciones, al contar tan sólo con diez unidades tras la pérdida de otras seis en las costas calabresas, por lo que recomendaba su aumento a fin de asegurarse el apoyo de la armada holandesa, que podía abandonar a la española al ver el excesivo riesgo que debían correr sus fuerzas por la escasez de las españolas.²⁰

En diciembre de 1675, tras un acuerdo con la República holandesa, llegó su armada a las aguas sicilianas con dieciocho barcos de guerra de alto bordo, cuatro de fuego y seis u ocho pataches al mando del almirante Ruyter a cambio de una cantidad económica. El compromiso firmado establecía el servicio de aquellos navíos por seis meses, pero tras la batalla naval del 22 de abril de 1676, la decepción holandesa y la incapacidad marítima de la Monarquía Hispánica, llevó a que en agosto de aquel año la flota holandesa se retirase a Nápoles, antes de confirmar su periplo a Holanda. En el mes de noviembre, el marqués de Bayona lamentaba el abandono de la armada holandesa de las costas italianas y la escasa capacidad de la Armada del Mar Océano para poder hacer frente a la guerra. Sin duda, había que mejorar las escuadras mediterráneas para lo que aconsejaba armar las dos galeras que se estaban fabricando en Nápoles, así como la construida en el reino siciliano. El Consejo de Guerra secundaba su recomendación.²¹

Un año después, el marqués de los Vélez comunicaba la puesta a punto de la fragata *Santa Catalina de Siena* y un patache de fuego de la Armada del Mar Océano, mientras en las costas sicilianas se encontraban 23 galeras de las escuadras

18 Archivo di Stato di Palermo (en adelante ASP), Real Segretaria (en adelante RS), Incartamenti, leg. 1681, fol. 336; RIBOT GARCÍA, *op. cit.*, 2002, pp. 215-216.

19 Para profundizar en el número, el mal estado, la poca aptitud y los problemas de abastecimiento de los barcos de la Armada del Mar Océano que sirvieron en la guerra de Mesina, véase RIBOT GARCÍA, *op. cit.*, 2002, pp. 79, 90-91, 109, 114 y ss, 209-213 y 417-429.

20 AGS, Guerra y Marina (en adelante G y M), leg. 3.594, doc. Madrid, 15-02-1676.

21 AGS, G y M, leg. 3.592, doc. Madrid, 23-12-1676. Para profundizar en la ayuda de la escuadra holandesa a la Monarquía Hispánica durante la guerra de Mesina, véase RIBOT GARCÍA, *op. cit.*, 2002, pp. 233-245 y HERRERO SÁNCHEZ, 2000, pp. 387-391.

mediterráneas. No obstante, continuaban los intentos por incrementar el número de las unidades, como era el caso de la escuadra siciliana, donde el cardenal Portocarrero había pedido una nueva *Capitana* en Nápoles y su virrey había optado por remitirle una de las que estaba fabricando para su reino, ordenando que se iniciaran las labores para sustituirla por otra en la escuadra napolitana.²²

Ahora bien, esta colaboración entre dichos reinos no siempre fue reconocida, a pesar de los socorros ofrecidos durante aquellos años a las escuadras de otros dominios de la Monarquía. El virrey napolitano comunicaba que la *Capitana* estaría próximamente acabada y que había asistido con todo lo necesario a las demás galeras de aquella escuadra cuando pasaron por su reino, pero lamentaba la falta de correspondencia del Tribunal del Real Patrimonio, que no había remplazado lo suministrado desde las de Nápoles ni las había socorrido en algunas ocasiones. Pese a ello, poco después, el marqués de los Vélez comunicaba la conclusión y entrega de la nueva *Capitana* a la isla, así como el aprovisionamiento de la misma para su navegación y el mantenimiento que había realizado de la gente de cabo y remo de la antigua *Capitana* durante su estancia en Nápoles.²³

Nada de ello afectó a la relación entre los reinos porque las asistencias continuaron en los años siguientes pues en marzo de 1679, el príncipe de Montesarchio, capitán general de las galeras de Sicilia, comunicaba el traslado de la *Capitana* y la *San Alberto* a Nápoles, donde el marqués de los Vélez le había suministrado toda la madera y jarcia necesaria mientras se esperaba la conclusión de una galera sencilla que sustituyese a la *San Alberto*. Dicha fabricación no impidió que el conde de Santisteban solicitase información sobre las posibilidades del reino de Sicilia para construir buques en sus puertos, especialmente en los astilleros de Mesina y Palermo, sobre todo, el primero de ellos gracias a su cercanía a Calabria que le permitía abastecerse de madera, brea y alquitrán. Además, el reino disponía también de una serie de bosques de los que se podía extraer el material aunque se echaba de menos al constructor Giuseppe Leculi, que había partido con los franceses y en aquellos momentos se encontraba al servicio del duque de la Toscana.²⁴

A finales de 1680, el príncipe de Montesarchio informaba de su traslado a Nápoles con la galera *Santa Clara*, donde se estaba construyendo una nueva *Capitana* a fin de aumentar a seis el número de unidades. Allí, el marqués de los Vélez le había ofrecido la quilla de una *Patrona* que se estaba fabricando para transformarla en *Capitana* con la madera que enviase el conde de Santisteban desde Sicilia. En junio de 1682, la galera estaba finalizada y se esperaba su llegada a la isla.²⁵

La cifra de seis galeras dejó de ser suficiente cuando en 1684 Carlos II ordenó añadir una más, debido a los movimientos del rey francés contra la República de Génova. El virrey, consciente de la escasez de los ingresos de cruzada, desaconsejaba tal medida pues si a duras penas podían mantenerse las seis unidades con las que

22 AGS, E, leg. 3.300, doc. 309; leg. 3.301, doc. 37; leg. 3.499, doc. 75; SP, leg. 1.054, doc. Palermo, 16 de enero de 1678.

23 AGS, E, leg. 3.302, docs. 10 y 169; STORRS, *op. cit.*, p. 86.

24 AGS, E, leg. 3.500, docs. 32, 218 y 219. La madera de Nápoles solía abastecer los astilleros de Amalfi, Sorrento y Gaeta, situados en dicho reino, así como los de la isla de Sicilia, por lo que desde el reinado de Carlos V, se estableció la protección de los bosques napolitanos, cuya materia prima quedaba reservada para la construcción naval. Véase en HERNANDO SÁNCHEZ, 1994, p. 400. Pese a ello, la Monarquía Hispánica mostró desde el siglo XVI ciertas carencias a la hora de gestionar la construcción de sus galeras, dependiendo de otras potencias para el suministro de los materiales necesarios. I. A. A. Thompson ha señalado que “salvo el hierro y la madera, prácticamente todo lo que las galeras necesitaban había de importarse: carpinteros de ribera de Marsella, Venecia, Génova y Vizcaya; velas, remos, cáñamo y municiones de Nápoles y Milán; mástiles, cordaje, alquitrán y brea del Báltico vía Flandes; plomo y estaño de Inglaterra; lona y algodón para velamen de la Bretaña...Casi el 90% por ciento del coste material de una galera y más del 30 % de su mantenimiento –excluyendo las pagas– se gastaba entre Italia, Flandes y Francia”. Cit. THOMPSON, 2006, p. 106.

25 AGS, E, leg. 3.501, docs. 7 y 144; leg. 3.502, doc. 50.

contaba la escuadra en aquellos momentos resultaba imposible la financiación de una séptima, a lo que había que añadir la falta de tripulación en la isla para dotarla. Sin embargo, el proceso de renovación de los buques no se detuvo, pues aquel mismo año se anunciaba la botadura de una nueva *Milicia* para sustituir a la dañada. A lo que se añadió la sustitución de la *Capitana* por una de nueva construcción, como indicaba el duque de Uceda en una carta de mayo de 1689. De hecho, dos años después, el conservador del Real Patrimonio daba fe de que durante el gobierno de dicho virrey se habían gastado 17.600 escudos en la fabricación de tres buques para tres galeras de la escuadra, al tiempo que declaraba que estaba dispuesta la construcción de un cuarto por valor de 6.350 escudos.²⁶

A comienzos de 1692, el duque informaba de la escasez de recursos de la hacienda real y la mala gestión de los trabajos en la atarazana, que habían llevado a la fabricación demasiado apresurada de unos buques, cuyos gastos superaban con diferencia su calidad y duración; por lo que había decidido otorgar el abastecimiento de madera a un asentista a fin de que durante diez años la atarazana estuviera dotada de material suficiente para la elaboración de dos buques. Con ello, aseveraba que se ahorraría en los costes de cada buque, al tiempo que se dotaba a la escuadra de unas unidades que podían navegar entre diez y doce años. El Consejo de Estado mostró su acuerdo con el dictamen del virrey, recordándole, no obstante, que procurase que la construcción se hiciera a cargo de sicilianos para que el dinero se quedase en él, al tiempo que se iban entrenando en dichos trabajos. Fruto de ello fue la construcción y botadura de otro buque, el quinto durante su gobierno, para sustituir a la galera *Milicia*, cuyo mal estado había impedido su viaje a las costas españolas durante aquella campaña.²⁷

Dos años más tarde, el traslado de las galeras a las costas españolas las había dejado en una situación nada halagüeña, haciendo necesaria la sustitución de la *Capitana* por otro buque en el intervalo que se fabricaba una nueva, mientras las peticiones de la Monarquía continuaban con objeto de que se remitieran a España las seis unidades de la escuadra. En 1695, el duque comunicaba que los trabajos de construcción estaban a punto de terminar. Tenía preparadas y abastecidas el resto de las galeras, las había dotado de la chusma conveniente para que pudieran partir hacia España y había abonado las respectivas pagas.²⁸

La pérdida de dos galeras en la campaña de 1697 obligaría al reino de Sicilia a ultimar los preparativos para la fabricación de dos nuevos buques que las sustituyeran, a fin de alcanzar de nuevo las seis unidades. En este sentido, el duque de Veragua se había correspondido con el virrey de Nápoles y el duque de Tursi para disponer la compra de dos buques ante la escasez en Sicilia de material para fabricarlas aunque continuaría intentando construir un tercer buque en la atarazana de Palermo, por lo que había solicitado a Nápoles el envío de la madera necesaria. En el Consejo de Estado se aprobaron las medidas emprendidas para la sustitución de las dos unidades, pero el marqués de Villafranca aconsejaba que los dos buques se fabricasen en Nápoles a cuenta de la hacienda real napolitana al hallarse aquel reino con el material adecuado para este fin.²⁹

Pese a aquella decisión del Consejo, el duque de Veragua, consciente de la imposibilidad de su construcción en el reino de Nápoles, había decidido solicitar la compra de los mismos, a pesar de las dificultades que atravesaba la república de Génova para hacer frente a los encargos, pues no debemos olvidar que la explotación intensiva

26 AGS, E, leg. 3.503, docs. 32 y 73; SP, leg. 1.075, doc. Madrid, 27-06-1689; SP, leg. 1.149, doc. Palermo, 14-09-1691.

27 AGS, E, leg. 3.506, doc. 52; SP, leg. 1.221, doc. Palermo, 02-10-1692; leg. 1.078, doc. Madrid, 12-11-1692.

28 AGS, E, leg. 3.507, doc. 130; SP, leg. 1.225, doc. Palermo, 14-04-1695.

29 AGS, E, leg. 3.510, doc. 22.

de madera para la construcción de las escuadras había propiciado la deforestación de sus bosques, escaseando la materia prima al tiempo que se elevaban los costes. Durante todo el siglo hubo de hacer frente a los problemas de abastecimiento de encinas, alerces, abetos, olmos y nogales con los que se fabricaban, entre otras piezas, el armazón, las partes internas, los mástiles, los timones y los cabrestantes. La madera transformada y lista para ser empleada suponía entre el 40 y el 50% de los costes de construcción de una galera, por lo que la república vio reducida su capacidad constructiva a dos galeras por año, retrasándose continuamente los pedidos de otras potencias³⁰.

El virrey terminó enviando a un cabo maestro a Civitavecchia donde se encontró una acabada y de precio razonable, comprándola a través de la mediación del duque de Tursi. De esta manera, aseguraba que sólo le quedaba una, que podía ser construida en Nápoles o adquirida en Génova. El Consejo de Estado consideró oportuno reiterar al virrey de Nápoles la fabricación de uno de los dos buques pues ya no supondría tanta carga al haberse optado por comprar el otro. Sin embargo, ante las dificultades que atravesaba el patrimonio real de Nápoles para hacer frente a la construcción de dicho buque, el virrey siciliano había dispuesto la fabricación de otro buque en Palermo con la madera comprada en Nápoles. En octubre de 1698, Veragua notificaba la llegada a la isla de la galera comprada en Civitavecchia y el progreso en la fabricación de la de Palermo, que podría finalizarse para el mes de marzo. Con ellas, la escuadra volvía a constar de seis unidades.³¹

Al año siguiente, resurgían los problemas con la escuadra, pues Manuel de Silva señalaba la penosa situación en la que se encontraba la *Capitana*, cuya madera estaba podrida imposibilitándole la navegación, debido al uso de leñame verde durante su fabricación. Una deficiente construcción que llevaría a la determinación de sustituirla por otra nueva para evitar que el más leve incidente o esfuerzo diera al traste con la galera. Aquel mismo año, el duque de Veragua decidió preparar sólo cuatro de las seis unidades para las acciones en las que se las necesitase, aunque al parecer el virrey había dispuesto la fabricación de nuevos buques. En marzo, se ordenaba al general de la escuadra el desarme de la *Milicia* para emplear sus aparejos y armar la nueva galera además de contribuir al carenado de las demás unidades.³²

La escuadra estaría formada por seis galeras denominadas *Capitana*, *Santa Rosolea*, *Nuestra Señora de Belén*, *Nuestra Señora de Gracia*, *Milicia* y *San Francisco Javier*. Con todo, la falta de remeros, según el duque, impedía la navegación de más de cuatro. Un informe posterior de Manuel de Silva y los cabos maestros indicaba la escasa probabilidad de que dos de aquellas galeras superasen el golfo de León lo que llevó al virrey a comenzar con las labores para la sustitución de la *Capitana* y la *Milicia*, mientras continuaba asegurando que sólo podía asistir a la Monarquía con las otras cuatro.³³

Como hemos visto, la Monarquía Hispánica aprovechó los años ochenta del siglo XVII, marcados por la paz, para incrementar el número de sus galeras, pero en la década siguiente hubo un nuevo retroceso. El estado de las fuerzas navales españolas llevó al embajador inglés, Stanhope, a afirmar que la Corona española dependía completamente

30 Cit. CIPOLLONE, *op. cit.*, pp. 147-148.

31 AGS, E, leg. 3.510, docs. 37, 39, 40, 41, 42 y 134; SP, leg. 1.084, doc. Madrid, 4 de julio de 1698. Durante el reinado de Carlos II se intentó que cada dominio construyera sus propias galeras, pero al igual que ocurrió con sus predecesores, cuando no fue posible, se optó primero por pedir la construcción o la asistencia de material a otras posesiones, o por recurrir a la fabricación en otros territorios aliados de la Monarquía, como fue el caso de la República de Génova, que suministraría en más de una ocasión las galeras destinadas a los reinos de la Corona. Véase en STORRS, *op. cit.*, pp. 85-87.

32 AGS, E, leg. 3.511, docs. 31 y 38; ASP, RS, Dispacci, leg. 156, fol. 26. Manuel de Silva era el hermano del cónsul en Livorno, Andrés de Silva. Sobre la familia Silva, véase ZAMORA RODRÍGUEZ, 2009, pp. 961-975.

33 ASP, RS, Dispacci, leg. 156, fol. 28; AGS, E, leg. 3.511, docs. 29, 36 y 37. Sobre los galeotes del Mediterráneo en la Edad Moderna, véanse LO BASSO, 2003; y MARCHENA GIMÉNEZ, 2010.

de sus aliados para defenderse. Una opinión compartida por los enviados de la República de Venecia, Pietro Venier y Alvise Mocenigo. Nada de ello imposibilitó, sin embargo, la coordinación de las escuadras de España, Nápoles, Sicilia, Cerdeña y Génova junto con los corsarios mallorquines para la defensa conjunta de las costas catalanas e italianas o el aprovisionamiento de los presidios españoles del norte de África.³⁴

A comienzos del siglo XVIII, en plena Guerra de Sucesión española, la Monarquía mantenía en el Mediterráneo una fuerza de 28 galeras: siete de la escuadra de España, las seis contratadas de Génova, bajo el mando del duque de Tursi; siete de la de Nápoles, dos de Cerdeña y las seis mencionadas de Sicilia. Por su parte, la Corona francesa había conseguido revertir la mala situación de sus fuerzas navales que, gracias a las reformas introducidas por Jean-Baptiste Colbert y su hijo, Jean-Baptiste Antoine Colbert, marqués de Seignelay y secretario de Estado de la Marina; contaban a finales del siglo XVII con cuarenta galeras en el Mediterráneo.³⁵

3. El abastecimiento de la escuadra

Por lo que se refiere al abastecimiento de la escuadra no fue el más idóneo en algunos momentos. Durante el conflicto mesinés, las escuadras de España, Sicilia y Cerdeña raramente contaron con las provisiones necesarias, mientras que la situación de las de Nápoles y Génova fue ligeramente mejor. No tuvo éxito, por tanto, la orden real remitida a los virreyes de Nápoles y Sicilia sobre la creación de todo un dispositivo de almacenes con pertrechos y provisiones dispuestos a lo largo de la costa de ambos reinos con el propósito de abastecer ante cualquier contingencia a la armada y las escuadras de galeras. Se necesitaba un sistema que permitiera proporcionar víveres, provisiones y pertrechos, dotar a las embarcaciones de soldados, marineros y chusma cuando lo necesitasen, así como realizar el carenado de las mismas. Sin embargo, resultaba bastante difícil de conseguir, pues para ello eran imprescindibles unos fondos inexistentes y una estructura portuaria de la que se carecía, porque el único puerto capaz de albergar un buen número de buques era Nápoles situado lejos de Sicilia, que contaba con Siracusa, cuyo acceso se había visto dificultado desde que Mesina estaba en manos de los rebeldes y los franceses.³⁶

Contamos con alguna documentación referente a las provisiones de artillería y pertrechos para las escuadras del Mediterráneo durante la guerra de Mesina. El reinado de Carlos II se va a caracterizar por buques escasamente armados, donde las piezas de artillería serán en su mayoría de bronce, en lugar de hierro, y de menor calibre a las empleadas por las embarcaciones enemigas. El armamento de una galera constaba, por lo general, de culebrinas en la proa y media culebrina y sacres a cada lado.³⁷

Tabla 1. *Pertrechos de guerra remitidos a las escuadras mediterráneas (1677)*

Galeras	Pertrechos
<i>Patrona</i> de España	40 quintales de cuerdas, 30 carabinas, 30 frascos, 25 pistolas, 1.100 balas y 30 partesanas.
<i>Cuatralba</i> de España	34 quintales de cuerdas, 30 carabinas, 30 frascos, 30 pistolas, 1.200 balas y 6 partesanas.

34 MONTOJO MONTOJO y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, 2018, p. 45 y p. 56; THOMPSON, 2012, pp. 127-128.

35 KAMEN, 1974, p. 72; CIPOLLONE, op. cit., pp. 97-98. También en ZYSBERG, 1981, pp. 789-836. Sobre el estado de la escuadra siciliana durante dicho conflicto, véase FAVARÒ, 2019, pp. 107-126.

36 RIBOT GARCÍA, op. cit., 2002, pp. 430 y 439-440.

37 STORRS, op. cit., p. 89; PI CORRALES, op. cit., p. 149.

San Genaro, San Francisco, San Antonio, y San Fernando de Nápoles	4 medios sacres.
<i>Capitana</i> de Sicilia	Medio sacre.
<i>Patrona</i> de Sicilia	16 quintales de pólvora.
<i>Capitana</i> de Cerdeña	25 quintales de pólvora.
<i>Patrona</i> de Cerdeña	11 quintales de pólvora y 600 canastas.
<i>Capitana</i> de Génova	9 quintales de pólvora.
<i>Patrona</i> de Génova	9 quintales de pólvora, 247 palas, 250 zapas y 99 picos.
<i>Capitana</i> de Siena	9 quintales de pólvora.
Al tenedor de las galeras de España para repartir entre ellas	70 trombas de fuego y 193 ollas de puzolana.
Total	5 medios sacres, 79 quintales de pólvora, 74 quintales de cuerda, 60 carabinas, 60 frascos, 55 pistolas, 2.300 balas, 36 partesanas, 70 trombas de fuego, 193 ollas de puzolana, 247 palas, 250 zapas, 99 picos y 600 canastas.

Fuente: AGS, E, leg. 3.522, doc. 24.

*Los medios sacres eran de bronce y alcanzaban las seis libras de calibre; los frascos eran para las carabinas; las balas tanto para las anteriores como para las pistolas; y las canastas servían para las espuelas.

En el aprovisionamiento participaban los funcionarios de la Corona y los asentistas, contribuyendo los primeros en la negociación de los contratos y, posteriormente, en la inspección y la aprobación o rechazo de la mercancía suministrada. Normalmente, como veremos a continuación, las distintas escuadras o armadas de la Monarquía solían abastecerse con galleta o bizcocho, agua, vino, tocino, cecina, bacalao, queso, arroz, habas, garbanzos, aceite de oliva y vinagre, que constituían los alimentos básicos de las mismas. Al margen de ellos, podían suministrárseles otros, que no constituían parte de la ración como verduras, ajos, cebollas o los alimentos para los enfermos y oficiales de mayor grado, como pollos, huevos, pasas, almendras y azúcar, entre otros. Asimismo, las embarcaciones iban dotadas con el menaje de cocina, las balanzas, platos, cubiertos, leña y carbón, destinados para cocinar los víveres, así como de velas de sebo, faroles o linternas para asegurar la iluminación nocturna y la localización de los barcos.³⁸

Las galeras eran embarcaciones carentes de espacio suficiente para uso militar, pues el que disponían debían destinarlo a los remeros, los soldados embarcados y las provisiones de agua, alimentos y pertrechos. De ahí que su autonomía fuera reducida, obligando a las escuadras a recalar continuamente en los distintos puertos de la Corona española. Todo ello hacía que el tiempo empleado en cada viaje se incrementase, algo a lo que contribuían también las condiciones climáticas, la imposibilidad de pescar y la presencia de enfermos en las mismas, motivando las continuas paradas.³⁹

El avituallamiento debía cubrir, entre otras cuestiones, las raciones de los forzados. A modo de ejemplo, las destinadas a las galeras de España durante el periodo de estudio estuvieron compuestas por habas de la tierra o garbanzos y arroz, así como una libra y media de aceite. En otros casos se les suministraban veintiséis onzas de bizcocho al día y cuando se trataba de los llamados calderos de galera ordinaria, debían contener nueve celemines de habas de la tierra o garbanzos, o en su defecto, arroba y media de arroz

38 *Ibidem.*, pp. 147-148, 152 y 161. Para profundizar en la labor de los asentistas de la Monarquía Hispánica, véase MARÉCHAU, 2017.

39 CIPOLLONE, *op. cit.*, pp. 148-149. Véase también en GLETE, 2006, pp. 837-838.

acompañada de una libra y cuarta de aceite.⁴⁰

Por lo que se refiere a la escuadra de Sicilia, durante aquel conflicto, sufrió problemas constantes de abastecimiento debido al empeño de la bula de cruzada, principal recurso para la financiación de la misma. A finales de noviembre de 1677, se hallaba en unas condiciones lamentables, pues carecía, incluso, del sustento y la medicación para los enfermos. Aún peor era el suministro de bizcocho, pues la ciudad de Palermo suspendió su elaboración porque el tribunal del Real Patrimonio les adeudaba una gran cantidad de dinero. No obstante, las instancias del pretor de Palermo, entre otros, consiguieron que continuase el suministro mientras la deuda seguía aumentando.⁴¹

A pesar de que algunos contratistas, como Francisco Báez Eminente, proporcionaron importantes suministros, como las 500.000 raciones del año 1677, no siempre la Junta de Armadas se mostró satisfecha, pues las dificultades en la renovación de ciertos contratos siempre por la escasez de fondos provocaban continuos retrasos en los pagos y suministros perjudicando la operatividad de las embarcaciones a pesar de no llegarse a un desabastecimiento total. En 1679, el príncipe de Montesarchio atravesó una situación similar cuando recibió la orden de preparar las galeras para finales de febrero, viéndose obligado a justificar las dificultades para lograrlo por la falta de pertrechos y bizcocho para abastecerlas, y lo que era peor, la escasez de medios en el patrimonio real para hacerle frente.⁴²

Los problemas de abastecimiento continuaron durante todo el reinado. En 1687, el alcalde mayor de Cartagena ordenaba al factor de la escuadra de España que reuniese el trigo y la harina necesarios para surtir a las galeras de Sicilia en Orán. En 1689, tres galeras de la escuadra siciliana llegaron a Barcelona sin las provisiones necesarias, viéndose obligado el Consejo de Cruzada a ordenar al factor de las de España que las asistiese con los bastimentos y dietas que necesitasen durante el tiempo de permanencia en aguas españolas y su retorno a la isla. En otras ocasiones, los problemas de coordinación entre las escuadras y sus respectivos virreinos motivaban el desaprovechamiento de los bastimentos. En la campaña de 1691, las galeras de Nápoles y Sicilia se trasladaron a las costas españolas, pero una orden real hizo que se retirasen en otoño a sus puertos de origen, mientras una saetía cargada de bastimentos para las sicilianas arribó al puerto de Barcelona, donde el virrey catalán desconociendo el paradero de las mismas optó por mandar al patrón que desembarcase las provisiones, dejándolas en custodia aunque si no eran demandadas había decidido entregarlas a las guarniciones de la zona a fin de que se aprovecharan antes de que se echasen a perder.⁴³

A través de algunas relaciones podemos conocer las cantidades de bastimentos remitidos para el mantenimiento de las galeras. Este el caso de los preparados para las siete galeras de Nápoles destinadas a las costas españolas en la campaña de 1692:

Tabla 2. *Provisiones de las siete galeras de Nápoles (1692)*

	Bizcocho	Vino	Queso	Carne	Arroz	Habas	Aceite	Sal	Vinagre
Capitana	406,37	40	22	48,62	39,24	29,67	72	11	24
Patrona	289,5	24,6	18,46	30,46	28,21	19,12	48	11	17
Cuatralba	238,55	19,5	14,2	24,38	20,39	16,22	34	11	10

40 MONTOJO y MAESTRE, *op. cit.*, p. 41.

41 RIBOT GARCÍA, *op. cit.*, 2002, pp. 433-434.

42 AGS, E, leg. 3.500, doc. 28. STORRS, *op. cit.*, pp. 96-97.

43 Archivo Histórico Nacional, Consejos, leg. 7.429, doc. Madrid, 08-081689; AGS, G y M, leg. 3.819, doc. Barcelona, 03-11-1691; MONTOJO y MAESTRE, *op. cit.*, p. 48.

San Antonio	231	19,5	13,32	21,5	19,88	15,21	35	11	11
Tres Reyes	233,31	19,5	12	27,5	24,69	20,38	34	8	12
San Fernando	233	19,5	11,82	25,53	21,5	13,52	31	10	10
San Genaro	233	19,5	12	30,5	24,67	19,76	34	6	12
Total	1864,73	162,1	103,8	208,49	178,58	133,88	288	68	96
Días estimados de suministro*	60	40	90	90	120	120	120	120	120
Dietas y medicamentos**	139,96	25,2	17,17		11,14				
Bastimentos auxiliares transportados en las saetías	360,4	49,1	7,83		55,66				
Bastimentos en las galeras de Sicilia***	93,31	16,8	11,44	11,44	7,63		7,5	2,5	7,5

Fuente: AGS, E, leg. 3.323, doc. 50.

El bizcocho, el queso, la carne salada, el arroz y las habas están expresados en quintales; el vino y el vinagre en barriles; la sal en tómulos; y el aceite en salmas.

*La relación específica que la despensa que se proporcionaba era de dos terceras partes de carne y otra de queso.

**Las dietas y medicinas se embarcaron, como de costumbre, en dos saetías incorporadas a las siete galeras para el sustento de 600 infantes napolitanos encaminados a Cataluña durante 30 días.

***Embarcados en las galeras de Sicilia para el sustento de 300 infantes napolitanos encaminados a Cataluña por 40 días.

Por su parte, una relación del 23 de julio del mismo año sobre las galeras de Sicilia examina el tiempo transcurrido desde que partieron con la dotación y los refuerzos recibidos a lo largo de la campaña por la *Capitana*, *Patrona*, *Santa Clara*, *Nuestra Señora de la Almudena* y *San José*:

Tabla 3. *Provisiones de las cinco galeras de Sicilia (1692)*

Provisión	Tiempo inicial (desde el 5 de abril)	Refuerzos	Fecha en la que se agotaron los suministros
Bizcocho	60 días	-Otros nueve días y medio recibidos de Nápoles -Otros 802 quintales y 30 rótulos de una saetía y un bergantín mallorquines. De ellos, 116 quintales y 86 rótulos, así como otros 37 quintales y 92 rótulos estaban en mal estado. La parte restante dio para otros 25 días. -Otros once días y medio comprados en Barcelona	Un total de 106 días agotados el 19 de julio.
Vino	30 días	-Otros quince días recibidos en Nápoles, otros cinco días comprados en Puerto Bonifacio, treinta días en Premià, cuatro y medio en Barcelona	Un total de 84,5 días agotados el 27 de junio
Despensa	120 días		Se habían agotado 110 días, quedando otros diez que abarcaban hasta el 2 de agosto

Menestra	120 días		Se habían agotado 110 días, quedando otros diez que abarcaban hasta el 2 de agosto
Aceite	60 días	-Otros catorce comprados en Nápoles y cuarenta y cinco en Barcelona	Un total de 119 días de los que se habían consumido 110, quedando otros nueve hasta el 1 de agosto
Vinagre	30 días	-Otros dieciocho días comprados en Nápoles y treinta y cuatro en Barcelona	Un total de 82 días agotados el 25 de junio
Asimismo, las galeras iban dotadas inicialmente con 4.000 escudos, de los que habían gastado aproximadamente unos 3.871 escudos, restando en la caja de las cuatro llaves unos 128 escudos.			

Fuente: AGS, E, leg. 3.506, doc. 68.

Como demuestra la relación anterior resultó frecuente que el suministro se agotase antes de lo previsto dejando en una delicada situación a la escuadra. El duque de San Juan, al frente de las galeras de Sicilia, tuvo que reclamar la ayuda de la Corona, pues a finales de julio tan sólo les quedaba un poco de bizcocho que les había entregado en préstamo el duque de Medina Sidonia, virrey en Cataluña. No dudaba que el duque de Uceda hubiera ordenado la salida de Sicilia de algún socorro, pero solicitó que en aquel intervalo se le asistiera desde el principado, como aconsejaban los miembros del Consejo de Estado.⁴⁴

Al año siguiente, el duque de Uceda sostenía que había provisto a las seis galeras del reino con 4.000 escudos de reserva, dos meses de bizcocho, cuatro de despensa y uno de vino. Una vez que llegaron a Mahón les remitió más refuerzos, como dos tartanas de bastimentos, mientras preparaba otra, además de 600 cántaros de bizcocho en Livorno, entre otros.⁴⁵ Desde el puerto mallorquín se informó de las provisiones con las que se había abastecido a las seis unidades desde su salida de Palermo el 29 de mayo hasta el 25 de septiembre.

Tabla 4. *Provisiones de las seis galeras de Sicilia (1693)*

Provisión	Cantidades	Tiempo inicial	Refuerzos	Agotados
Bizcocho	1.749 quintales	60 días	-Una tartana enviada a Nápoles con 538 quintales, otros 44 quintales comprados en Nápoles, otras dos tartanas llegadas a Mahón, una con 657 y otra con 530 quintales.	Un total de 120 días, agotados en el momento de la redacción.
Vino	106 <i>botte</i>		-En Nápoles compraron 143, en Mahón y Pollensa otras 104 y otras 28 a una barca catalana	Un total de 120 días, agotados en el momento de la redacción*.
Aceite	23 quintales	60 días	En Nápoles compraron otros 11 y otros 14 fueron recibidos en una tartana de Mahón.	Habían consumido en cuatro meses un total de 45 quintales, quedando otros tres hasta el 5 de octubre.

44 AGS, E, leg. 3.506, docs. 66 y 67.

45 AGS, SP, leg. 1.079, doc. Madrid, 16-09-1693.

Vinagre	6 botte	30 días	En Nápoles compraron otros 6 botte y en Mahón y Pollensa otros 11.	Los 23 estaban agotados desde el 20 de septiembre.
Despensa y menestra		120 días		Un total de 120 días, agotados en el momento de la redacción.

Fuente: AGS, E, leg. 3.507, doc. 82.

* Si llegaban otras 94 botte y 7 barriles que se había encargado comprar en Barcelona y Mallorca, estarían abastecidas para otros 27 días a contar desde el 26 de septiembre.

El duque de San Juan se veía de nuevo obligado a pedir que se le asistiera mientras llegaban las provisiones de Sicilia pues había procedido al racionamiento de lo poco que quedaba pero con esta medida sólo tendrían para otros quince días. En el Consejo de Estado, conscientes de la urgencia de las galeras, acordaron que se ordenase al virrey catalán que las socorriese con el bizcocho que estaba preparado para la armada de Inglaterra, exigiéndole al factor de la escuadra de España que les ayudase en todo lo posible obteniendo los medios necesarios y destinando parte del trigo prevenido en Murcia y Cartagena para la armada inglesa a dicho fin.⁴⁶

Al término de la Guerra de los Nueve Años, en la campaña de 1697, se dispuso la salida de cinco de las seis galeras sicilianas con destino a las aguas catalanas. El duque de Veragua afirmaba haberlas abastecido para más de 140 días al tiempo que alegaba que no las había provisto de un número mayor de bizcocho por consejo del Tribunal del Real Patrimonio. No obstante, iría disponiendo la partida de más suministros conforme fueran siendo necesarios con objeto de no dejar desabastecidas las galeras, lo que parece indicar que se repitió el sistema de años anteriores, que incrementaba el riesgo de agotar los víveres antes de llegar nuevas provisiones al lugar de campaña. Esto mismo fue lo que sucedió en julio, cuando Manuel de Silva afirmaba que habían partido el 1 de mayo dotadas con tres meses y dieciocho días de bizcocho y de los demás géneros para unos cuatro meses, restando todavía unos treinta y tres días del primero y otros cuarenta y seis de los segundos. Con todo, temía que se dejase desabastecida a la escuadra, pues la campaña se estaba alargando demasiado y no confiaba en que las tartanas prometidas para prolongar las acciones durante seis meses pudieran llegar a tiempo debido, entre otros motivos, a la presencia de las fuerzas francesas en la zona y a la acción de los piratas. Todo ello en un momento en el que se preveía una nueva salida de las galeras sicilianas a navegar. De ahí que solicitase que las 600 salmas de trigo enviadas en una barca siciliana a Cataluña, que habían llegado finalmente al puerto de Mahón donde se habían descargado, fueran convertidas en bizcocho para sus unidades con la mayor celeridad posible. En el Consejo de Estado se acordó devolver el trigo a Cataluña y que el factor de las galeras de España asistiese a las de Sicilia con el bizcocho pertinente, a la espera de que el duque de Veragua se lo reintegrase.⁴⁷

Según este último, los bastimentos con los que partieron las cinco galeras el 1 de mayo eran los siguientes:

Tabla 5. *Provisiones de las cinco galeras de Sicilia (1697)*

	Bastimentos portados por las 5 galeras	Bastimentos transportados por dos saetías remolcadas con las galeras	Bastimentos transportados por tres saetías partidas el 5 de julio	Bastimentos transportados por dos tartanas en septiembre
Bizcocho (quintales)	1.471 (60 días)	1.198 (49 días)	1.310 (53 días)	634 ^a

⁴⁶ AGS, E, leg. 3.507, doc. 80.

⁴⁷ AGS, E, leg. 3.509, docs. 55, 56, 78, 80 y 82.

Vino (<i>botte</i>)	353 ^b		131 (49 días)	7
Queso (quintales)	247 (120 días)		146 ^c	
Atún (barriles)	273 (120 días)		136 ^d	
Garbanzos (salmas)	29 (120 días)		15 (60 días)	
Habas (salmas)	47 (123 días)		22 (57 días)	
Aceite (quintales)	21 (60 días)	21 (60 días)	21 (60 días)	
Vinagre (<i>botte</i>)	9 (60 días)	9 (60 días)	4 (28 días)	5 (32 días)
Sal (salmas)	2 (60 días)	1 (30 días)	4 (90 días)	

Fuente: AGS, E, leg. 3.509, doc. 119.

- a. 434 quintales para los seis meses que acababan en octubre y otros 200 quintales de prevención.
- b. 109 *botte* y 11 barriles de vino para cuatro meses y 11 días y otros 243 *botte*, 7 barriles y 12 *quartucci* para otros tres meses, que terminan el 11 de septiembre.
- c. 123, 83 quintales para dos meses que acaban en octubre y otros 22, 50 en lugar de 49 barriles de atún.
- d. 87 barriles de atún y los 49 restantes en 22, 50 quintales de queso.

Según el informe, con las asistencias realizadas en los meses de julio y septiembre podían aguantar hasta el mes de noviembre, habiendo sobrepasado los seis meses de campaña. Con todo, mientras llegaban las tres tartanas de septiembre se había ordenado al factor de las galeras de España socorrer a las de Sicilia exigiéndose a Manuel de Silva que restituyese a dicha escuadra sus asistencias con las nuevas provisiones que le remitía el duque de Veragua.⁴⁸

4. Conclusiones

La escuadra de galeras del reino de Sicilia constituyó una de las piezas fundamentales de la defensa de la isla, aunque mantuvo un número escaso de unidades a lo largo de la etapa de nuestro estudio. A comienzos del reinado contaba con cinco galeras que presentaban un aspecto desastroso por lo que el duque de Albuquerque inició una serie de iniciativas encaminadas a mejorar su estado, que fueron continuadas durante el gobierno del príncipe de Ligne, quien consiguió aumentarlas en un 20%, dejando cinco buques nuevos. Sin embargo, el estallido de la revuelta y posterior guerra de Mesina pusieron de manifiesto, como sucedió con otros componentes del sistema defensivo, que el citado número resultaba escaso para hacer frente a un conflicto de aquellas características. La situación se agravó aún más con el naufragio de dos de sus galeras por lo que la Corona tuvo que recurrir a la unión de todas las escuadras mediterráneas organizando a lo largo del conflicto entre 22 y 23 unidades que, sin embargo, no pudieron mantenerse unidas por la necesidad de cumplir otras funciones de carácter logístico. La necesidad de incrementar aquellas fuerzas llevó a la Monarquía a destinar a aquellas aguas a la Armada del Mar Océano, que tampoco remedió la

48 AGS, E, leg. 3.509, doc. 89. En julio de 1697, las galeras de Sicilia llegaron a Cartagena de donde partirían para socorrer Cataluña. Gaceta de Madrid, núm. 20, de 23 de julio de 1697, p. 80; citado por MONTOJO y MAESTRE, *op. cit.*, p. 51.

situación al contar con barcos demasiado viejos y casi en desuso. La incapacidad de las fuerzas españolas se hizo todavía más patente cuando tuvo que recurrir al apoyo de la armada holandesa, que terminó por desistir y regresar a Holanda al comprobar la falta de iniciativa de las fuerzas españolas, que se mantuvieron inactivas durante todo el año de 1677.

Finalizada la guerra se reactivaron los esfuerzos para incrementar el número de galeras del reino. Durante el gobierno del conde de Santisteban, las unidades aumentaron a seis, mientras que su sucesor el duque de Uceda consiguió que cinco de aquellos buques fueran de nueva fabricación. Nuevamente un naufragio durante la campaña de 1697 volvió a dejar a la isla con cuatro galeras, obligando al duque de Veragua a ordenar la construcción de dos nuevas para sustituirlas, que permitieron al reino contar con seis unidades. Sin embargo, a finales del reinado de Carlos II, dos de ellas no estaban en condiciones de servir en campañas de cierta importancia.

Además de la escasez de unidades, la escuadra del reino tuvo que hacer frente a los problemas de abastecimiento, especialmente dramáticos durante la guerra de Mesina y bastante significativos durante las campañas de la Guerra de los Nueve Años, propiciados fundamentalmente por la falta de fondos para costear los contratos con los proveedores, aunque afortunadamente todo parece indicar que no llegó a haber casos de desabastecimiento total.

Por todo ello, fue frecuente el recurso al corso de particulares para completar la defensa marítima de la Corona. Las deficiencias reseñadas no impidieron, sin embargo, que la escuadra de galeras de Sicilia contribuyese en los compromisos de la Monarquía Hispánica. De esta forma, durante el reinado de Carlos II participó en el traslado de la emperatriz al Sacro Imperio, en la defensa de la isla de Candía, en la pacificación del reino de Cerdeña, en la defensa de las costas españolas durante la Guerra de los Nueve Años y en las labores de persecución de las embarcaciones corsarias que actuaban en las aguas sicilianas. Con todo, no pudo estar presente en Levante durante la Guerra de la Liga Santa pues la Monarquía tuvo que hacer frente a la defensa de sus propios dominios con unas fuerzas marítimas escasas que le impidieron, por otra parte, enfrentarse directamente a las de la Corona francesa.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 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 y cultura en el Mundo Hispánico*, Madrid, FEHM, 2018, pp. 529-541.
- ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José, “Razón de Estado y geoestrategia en la política italiana de Carlos II: Florencia y los Presidios (1677-1681)”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 173, 1976.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel de, “La defensa de la cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la edad moderna”, *Cuadernos de Historia Moderna, Anejos*, V, 2006.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel de, *El Imperio Otomano (1451-1807)*, Madrid, Síntesis, 2015.
- CHAMORRO ESTEBAN, Alfredo, “Las atarazanas de Barcelona: fábrica de galeras de la Monarquía (1599-1748)”, *Pedralbes*, 38, 2018.
- CIPOLLONE, Valentina, *La politica navale della Spagna nel fronte mediterraneo*, Cagliari, Università degli Studi di Cagliari, Tesis de doctorado inédita, 2012.
- ELLIOTT, John H., *La España Imperial, 1469-1716*. Barcelona, Vicens Vives, 1965.
- ESPINO LÓPEZ, Antonio, “Ibiza durante el reinado de Felipe IV, 1621-1665. Entre la problemática defensiva y la supervivencia”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 31, 2006.

FAVARÒ, Valentina, *La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II*, Palermo, Associazione Mediterranea, 2009.

FAVARÒ, Valentina, “Una Nueva Planta nella Sicilia di Filippo V: riforme militari per la ‘conservazione’ e difesa del regno”, *Mediterranea ricerche storiche*, 45, 2019.

GLETE, Jan “The Sea Power of Habsburg Spain and the development of European navies (1500-1700)”, en GARCÍA HERNÁN, Enrique y MAFFI, Davide (coords.), *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, Madrid, Mapfre, 2006, pp. 833-860.

GONZÁLEZ CUERVA, Rubén, “Los Balcanes y el Valle del Danubio bajo el dominio turco (1526-1699)”, en SANZ CAMAÑES, Porfirio, *España y Rumanía. Espacios, sociedades y fronteras*, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, 2006, pp. 65-92.

GOODMAN, David, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001.

HERNANDO SÁNCHEZ, Carlos, *Castilla y Nápoles en el siglo XVI. El virrey Pedro de Toledo. Linaje, estado y cultura (1532-1553)*, Salamanca, Junta de Castilla y León, 1994.

HERRERO SÁNCHEZ, Manuel, *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*, Madrid, CSIC, 2000.

IMBER, Colin, *El Imperio Otomano, 1300-1650*, Barcelona, Ediciones B para el sello Javier Vergara Editor, 2004.

JACŮV, Marko, *L'Europa tra Conquiste Ottomane e leghe sante*, Città del Vaticano, Biblioteca Apostolica Vaticana, 2001.

KAMEN, Henry, *La Guerra de Sucesión en España, 1700-1715*, Barcelona, Grijalbo, 1974.

KAMEN, Henry, “España en la Europa de Luis XIV”, en MENÉNDEZ PIDAL, Ramón y JOVER ZAMORA, José María, *La transición del siglo XVII al XVIII: entre la decadencia y la reconstrucción*, vol. XXVIII, *Historia de España*, Madrid, Espasa, 2000, pp. 205-298.

LO BASSO, Luca, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene Edizioni, 2003.

MARCHENA GIMÉNEZ, José Manuel, *La vida y los hombres de las galeras de España (siglos XVI-XVII)*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, Tesis doctoral inédita, 2010.

MARÉCHAUX, Benoît, *Instituciones navales y finanzas internacionales en el Mediterráneo de la época moderna. Los asentistas de galeras genoveses al servicio de la Monarquía Hispánica (1500-1650)*, Madrid, Universidad Carlos III, Tesis doctoral inédita, 2017.

MESA CORONADO, María del Pilar, “Sicilia en la estrategia defensiva del Mediterráneo (1665-1675)”, en SANZ CAMAÑES, Porfirio (ed.), *Tiempo de cambios. Guerra, diplomacia y política internacional de la Monarquía Hispánica (1648-1700)*, Madrid, Actas, 2012, pp. 387-414.

MONTOJO MONTOJO, Vicente y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico, “Actividad de las galeras de España con base en Cartagena en el reinado de Carlos II”, *Revista de Historia Naval*, 142, 2018.

O'DONNELL y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, “Tipología naval española de los siglos XVI al XVIII”, en RIBOT GARCÍA, Luis Antonio y DE ROSA, Luigi, *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Madrid, Actas, 2003, pp. 15-36.

OLESA MUÑIDO, Francisco Felipe, *La galera en la navegación y el combate*, Barcelona, Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto, 1971, vol. I, pp. 21-67.

OTERO LANA, Enrique, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: el corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII, (1621-1697)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999.

PI CORRALES, Magdalena de Pazzis, “La Armada de los Austrias”, en MARTÍNEZ RUÍZ, Enrique *et al.*, *El Ejército en la España Moderna*, Valencia, Real Sociedad Económica de Amigos del País, 2002, pp. 141-171.

RIBOT GARCÍA, Luis Antonio, “Las provincias italianas y la defensa de la Monarquía y la defensa de la Monarquía”, *Manuscripts. Revista d’Història Moderna*, 13, 1995.

RIBOT GARCÍA, Luis Antonio, *La Monarquía de España y la guerra de Mesina (1674-1678)*, Madrid, Actas, 2002.

RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel, *Diplomacia y relaciones exteriores en la Edad Moderna. 1453-1794*, Madrid, Alianza Editorial, 2000.

SALINAS, David, *La diplomacia española en las relaciones con Holanda durante el reinado de Carlos II (1665-1700)*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1989.

SCIUTI RUSSI, Vittorio, *Il governo della Sicilia in due relazioni del Primo Seicento*, Napoli, Jovene Editore, 1984.

STRADLING, R. A., *Europa y el declive de la estructura imperial española, 1580-1720*, Madrid, Cátedra, 1981.

STORRS, Christopher, *The resilience of the Spanish Monarchy, 1665-1700*, New York, Oxford University Press, 2006.

THOMPSON, I. A. A., “Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI”, *Manuscripts. Revista d’Historia Moderna*, 24, 2006.

THOMPSON, I. A. A., “El declive de España y sus relaciones internacionales: percepciones y política a finales del siglo XVII”, en SANZ CAMAÑES, Porfirio (ed.), *Tiempo de cambios: guerra, diplomacia y política internacional de la Monarquía Hispánica (1648-1700)*, Madrid, Actas, 2012, pp. 119-143.

ZAMORA RODRÍGUEZ, Francisco, “Livorno, la familia Silva y los Grunembergh en el entramado hispánico”, M. RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel (coord.), *Nobleza hispana, nobleza cristiana: La orden de San Juan*, Madrid, Polifemo, 2009, vol. II, pp. 961-975.

ZYSBERG, André, “Galères et galériens du royaume de France (1600-1748)”, en RAGOSTA, Rosalba (a cura di), *Le genti del mare Mediterraneo*, Napoli, Pironti, vol. II, 1981, pp. 789-836.