

EL MEDITERRÁNEO, UN MAR DE GALERAS

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Licenciado y doctor en Historia

El Mediterráneo es uno de los mares de mayor actividad desde la Antigüedad, hasta que se produce el desplazamiento de los intereses europeos a los espacios ultramarinos oceánicos. Y, si tuviéramos que caracterizarlo de algún modo, pienso que no habría gran resistencia en hacerlo como un «mar de galeras» ya que, desde los orígenes de la civilización occidental, su dimensión naval tuvo como gran referente la galera, que desde la época del imperio romano se consagra como el navío más versátil de cuantos surcaban sus aguas, mostrando su utilidad como nave comercial y, sobre todo, de guerra. Los confines del *Mare Nostrum* se unían con la imperial Roma por un sinfín de galeras, constituyendo uno de los momentos de apogeo de este mar.

Habrà que esperar, al menos desde mi punto de vista, hasta el siglo XVI para que el Mediterráneo vuelva a vivir un momento comparable, pues entonces se está dirimiendo la supremacía naval de dos concepciones políticas, culturales y religiosas completamente diferentes. Y en ese duelo la galera es uno de los principales instrumentos utilizados para dirimirlo. En los inicios del último tercio del siglo la pugna ya se ha resuelto en el Mediterráneo, y otros escenarios reclaman la atención de las potencias, lo que se traduce para nuestro mar en una progresiva pérdida de importancia e influencia, pero sin que la galera pierda su puesto de privilegio hasta ya bien entrado el siglo XVIII, cuando se ve desplazada por el navío de línea.

Por otra parte, en el Mediterráneo hay dos aspectos que están íntimamente unidos, especialmente en los siglos XVI y XVII: la navegación y la fortificación. La navegación, porque el Mediterráneo es el ámbito por donde circulan viajeros, mercancías, ideas y donde chocan dos civilizaciones antagónicas, la cristiana y la islámica, como hemos apuntado. La fortificación porque es el recurso empleado por las poblaciones de tierra para soportar las adversas circunstancias que las guerras y los bloqueos pueden depararles, hasta el punto de que la fortificación de las plazas ribereñas constituye uno de los mejores exponentes de las novedades poliorcéticas que se producen en ese tiempo. En la navegación, particularmente en tiempos de guerra, la galera es la gran protagonista; en la fortificación ese papel le corresponde al baluarte, que se generaliza en Europa y se construye en cualquier ciudad que se precie, sea cual fuere su importancia. Galera y baluarte están estrechamente vinculados en el Mediterráneo y es imposible separarlos. Sobre la galera recae la responsabilidad fundamental en los combates navales, en la protección de las costas, en los ataques a las ciudades ribereñas de una y otra orilla y en su abastecimiento. El baluarte es el gran recurso defensivo de la fortificación

para resistir con más posibilidades de éxito los ataques enemigos. Por esta razón, al hablar de las galeras son inevitables las referencias a las fortificaciones (1).

La galera y los barcos del Mediterráneo

En el siglo XVI, el Atlántico se va a abrir plenamente a la navegación de los europeos, los límites del mundo se amplían y los marinos han de surcar aguas muy diferentes, produciéndose una adaptación de los navíos a los nuevos escenarios, pues cada ámbito requería fórmulas diferentes de construcción (2). Como ya hemos adelantado, la galera era la dueña y señora del Mediterráneo y, al margen de su capacidad de transporte comercial, era el principal barco de guerra, por no decir el único. Ligera y rápida, su doble tracción a vela —velas latinas— y a remo le daba una capacidad de acción y de maniobra superior a los buques que sólo se desplazaban por la fuerza del viento. De casco estrecho y bajo, acabado en la proa en un espolón, no necesitaba aguas profundas para moverse con soltura (3). Pero no vamos a referirnos a ella, pues es analizada con detalle en uno de los trabajos aquí incluidos. Vamos a referirnos a otras embarcaciones que son variantes de la

(1) Una relación minuciosa de los enclaves en mayor o menor medida fortificados existentes en el Mediterráneo en poder español y turco, en GARCÍA HERNÁN, E.: *La Armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*. Madrid, 1995, pp. 15-48.

(2) No vamos a detenernos en consideraciones sobre la navegación atlántica; nos limitaremos a una referencia a los modelos de los buques más representativos de este ámbito marítimo: carraca (que en tiempos de Alfonso X el Sabio ya era la mayor embarcación que se conocía; muy usada por los portugueses, fue la única embarcación de cuatro mástiles en el Caribe; ofrecía un magnífico rendimiento en los combates; su potencia de fuego, su rapidez y ligereza le permitían enfrentarse con éxito a los potentes galeones), nao (muy utilizada en el transporte de vituallas para los ejércitos), carabela (larga y estrecha, fue el buque insignia de las flotas españolas; superada por algunos buques en potencia de fuego, la robustez de su casco la hacía idónea para largas travesías), zabra (parecida al bergantín, de 160 a 170 toneladas, se usaba en el Cantábrico) pinaza (con unos 20 metros de eslora, barata por estar hecha de madera de pino —de ahí su nombre—, era idónea para el Caribe), filibote (lento, pero con una excelente capacidad de carga, se destinaba principalmente al transporte de mercancías; el filibote mercante resultaba idóneo para travesías largas por su gran capacidad de carga y porque su numerosa tripulación era un elemento disuasorio para los deseos de saqueo de los piratas y enemigos), patache (en las escuadras se destinaban sobre todo a llevar avisos, misiones de reconocimiento y protección de los puertos), galeón (fundamental en cualquier armada, veloz, con 44 puestos artillados y muy maniobrero, era también el preferido por los piratas) y galeaza (que también las veremos en el Mediterráneo). Más detalles en THOMAZI, A.: *Las flotas del oro. Historia de los galeones de España*, París, 1978; MONLEÓN, R.: *Construcciones navales bajo su aspecto artístico*, t. III; Madrid, 1981, MOYA BLANCO, C.: «La arquitectura naval de los Austrias», en *El buque de la Armada española*, Madrid 1981, pp. 166 y ss.; PI CORRALES, M. DE P.: *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Madrid, 1989, págs. 83 y ss. Para aspectos más generales, se puede acudir al «clásico» FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada española*, vol. III, Madrid, 1895 y CIPOLLA, C.: *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea 1400-1700*. Barcelona, 1967.

(3) OLESA MUÑOIDO, F.: *La galera en la navegación y el combate*. Tomo I: *El buque suelto*. Madrid, 1971, pp. 263 y ss.

galera, todas armadas a su estilo con piezas de calibres y tipos diversos, según su emplazamiento en el buque, extremos que omitiremos en nuestra breve descripción (4).

Empezaremos por referirnos a la galeota, también llamada «media galera», pues se trata de un buque más pequeño, con tan sólo 20 metros de eslora y una manga de menos de 4,5 metros; podían tener 13, 15, 18, 20 y 24 bancos, con dos remeros por cada uno, y remos armados a galocha (Todos los remeros de un banco empuñaban la misma pieza); su dotación se componía, en el caso de tener 20 bancos, de 80 remeros y 80 hombres de cabo (gente de guerra y gente de mar).

La fusta, con no más de 15 bancos, era según todos los indicios más rápida que la galeota, lo que se conseguía con algunas rectificaciones de ciertas partes del buque y haciendo que los remos a la galocha fueran manejados por tres remeros y si eran dos los remos armados por banco, en la mayor parte de los remos bogaban dos remeros. En el mejor de los casos, la dotación de la fusta no superaba los 100 hombres; podía arbolar uno o dos palos, pero solía llevarlos abatidos, navegando sólo a remo para no ser vista a mucha distancia, pues no en vano la fusta era la nave corsaria y pirática por excelencia, usándose también en misiones de exploración.

El bergantín era aún más pequeño —se le llamaba también «cuarto de galera»—; medía unos 13,5 metros de eslora, y su manga, menos de cuatro, con un calado inferior a 80 centímetros. Los bancos eran corridos y en cada uno de ellos se sentaban los remeros tanto de la banda de babor como de la de estribor; en la popa, por lo general no tenía más que un toldo y una plataforma. Su dotación, toda voluntaria, oscilaba entre 30 y 60 hombres, que manejaban la embarcación, combatían y remaban cuando el momento lo exigía. Sólo en contadas y excepcionales ocasiones el bergantín se reforzaba con un pequeño contingente armado de arcabuces o mosquetes.

La fragata era todavía más pequeña que el bergantín; sólo tenía entre 6 y 10 remos por banda, cada uno de ellos manejado por un hombre; de eslora medía 10 metros; de manga, 2, y menos de 80 centímetros de calado; a popa, una lona protegía del sol y de la lluvia. Su dotación no sobrepasaba los 20 hombres. Como navío era robusto, veloz, muy maniobrero y versátil, pues se utilizaba para llevar mercancías, viajeros, avisos y noticias, razón por la que la gente de a bordo era dura y experimentada (5).

La galeaza resultaba como una gran galera que se empleaba para el combate, con tres palos y velas latinas. Buque a mitad de camino entre la galera y la «nave manca», no reunía las ventajas de la una ni de la otra, pues la galera era muy ligera y de fácil maniobrar, mientras que la nave manca sólo estaba popul-

(4) Para los términos marineros e informaciones útiles, nos parece de interés O'SCANLAN, T.: *Diccionario marítimo español*. (Museo Naval, Madrid, 2003, ed. facs. (ed. orig., 1831), que además de las definiciones de las voces, con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas.

(5) Para la evolución de este buque, RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R., y COELLO LILLO, J.L.: *La fragata en la Armada española: 500 años de historia*. Madrid, 2003.

sada a vela, pero constituía un gran reducto artillado protegido por bordas altas y fuertes. La galeaza estaba bien artillada, para batir a distancia al enemigo. Como buque era pesado, lento y muy caro de mantener por su numerosa tripulación, que superaba los varios centenares; por lo general, navegaba a vela y raramente armaba los remos —sólo en ocasiones especiales—. Las galeazas variaban según se construyeran y armaran con vistas a su navegación en el Mediterráneo o en el Atlántico; la mediterránea podía superar los 50 metros de eslora y los diez de manga. En cada banda podía haber 26, 28, 30 y 32 bancos, cada uno con un remo a la galocha manejado por seis o siete remeros. A bordo, las galeazas mayores podían albergar unos 300 hombres de boga y estar guarnecidas por más de un centenar de soldados. Sus limitaciones frente a la galera y a la nave manca motivaron su progresivo abandono y desaparición.

Por otro lado, mantener tantos barcos, con sus tripulaciones al completo y en buen estado para navegar, era un esfuerzo considerable para cualquier potencia, máxime en unos momentos en los que no existía una Armada en la forma en que la entendemos hoy. Cualquier campaña en el mar exigía movilizaciones de gente de mar y embargos o alquileres de naves particulares, un procedimiento costoso que también presentaba variantes según el mar en que se aplicara. La monarquía de Felipe II pudo comprobar con reiteración las diferencias y dificultades que se le planteaban en este terreno, según se tratara del norte o del Mediterráneo. Como muestra de ello valga un escrito de don Luis de Requesens a su rey (6):

La forma de hacer Armada en el Norte es muy diferente a la del Mediterráneo porque aquí se embargan los navíos y se paga al dueño su flete por toneladas o salmas y los han de proveer de marineros, artillería y otros aparejos, y sólo tienen que proveer ellos soldados y vituallas. Pero en el Norte es diferente porque desde la falta de navío hasta los demás aparejos, artillería y municiones, sueldo y vituallas de marineros y soldados se ha de proveer por cuenta del Rey Felipe II y eso es muy costoso y no se puede proveer tanto golpe de dinero junto.

El mismo Requesens nos brinda otra perspectiva del problema que nos ofrece elementos comparativos con que valorar mejor los costos navales en el Atlántico y en el Mediterráneo. Su escrito se refiere a las escuadras que operaban en Flandes, que sólo habían reunido 123 barcos y que, por si fuera poco, presentaban carencias importantes para estar en condiciones de navegar adecuadamente, por lo que las galeras podrían ser un remedio rápido y eficaz:

Con lo que a V.M. le cuesta esta Armada sólo dos meses, se sustentarían doce galeras todo el año y serían de más efecto por lo que se teme que no habemos de juntar Armada necesaria y que es perder cuanto en ellas se gasta (7).

(6) Archivo General de Simancas, Estado, leg. 554, f. 144.

(7) *Ibidem*, leg. 557, f. 28.

Y, más adelante, concluye:

Y por las dificultades que en estas cosas se ofrecen verá V.M. cuánto es más necesario enviar de alla la Armada que he dicho, y las galeras aún en mayor número de lo que escribí.

Pero las diferencias que hemos expuesto entre el Atlántico y el Mediterráneo no son las únicas. Cada ámbito tiene su propia dinámica, en función de la geoestrategia de la zona. La meridional vive décadas de alta tensión, pues son varios los poderes que se enfrentan con aspiraciones hegemónicas. En el caso de la monarquía hispánica, el esfuerzo a realizar era grande, aunque sólo fuera para mantener sus posiciones en una actitud predominantemente defensiva. Las islas y los numerosos territorios que poseía la Monarquía en las dos orillas del Mediterráneo occidental resultaban vulnerables en mayor o menor medida y su defensa era primordial si se querían mantener las posiciones y aspiraciones en aquel ámbito.

Las potencias, los recursos

Desde que en 1453 los turcos se apoderaron de Bizancio y acabaron con el Imperio de Oriente, la amenaza islámica se cierne sobre Europa en una especie de tenaza que tiende uno de sus brazos por el continente y el otro por el mismo Mediterráneo y la orilla sur de este mar (8). En el extremo occidental, hasta 1492 no se produce el hecho decisivo: Castilla acaba con el último reducto independiente musulmán en España, el reino de Granada. Tal victoria es el inicio, prácticamente, de la aparición en el Mediterráneo de una nueva potencia que oficiará de «contrapeso» de la que se consolidaba en el este. Dos potencias muy diferentes, pues la una era musulmana y la otra cristiana. Aquélla proseguirá su avance incontenible por el sureste del continente hasta ser detenida en Viena en 1529. La unión de las coronas de Castilla y Aragón en la persona de los Reyes Católicos vincula a los reinos españoles con las aspiraciones e intereses aragoneses en Italia, a lo que hay que unir la rivalidad con Francia, también con aspiraciones italianas, incrementadas más tarde por la rivalidad entre su rey Francisco I y el emperador Carlos, soberano de los reinos españoles. De esta forma, a lo largo de lustros y un tanto insensiblemente, se delimitan en el Mediterráneo dos áreas de influencia que acabarían por entrar en conflicto directo, pese a su distanciamiento geográfico.

«En el siglo XVI los dos Mediterráneos son dos zonas políticas de signo opuesto. ¿Nos asombraremos, en estas condiciones, de que las grandes luchas marítimas en la época de Fernando el Católico, de Carlos V, de Solimán y de

(8) Para todas las cuestiones estratégicas y la dinámica militar de la monarquía hispánica en los diversos escenarios donde interviene, remitimos a MARTÍNEZ RUIZ, E.: *Los soldados del rey. Los ejércitos de la Monarquía Hispánica (1480-1700)*. Madrid, 2008.

Felipe II se sitúen con insistencia en la unión de los dos mares, en su frontera aproximada? Trípoli (1511, 1551), Djerba (1510, 1520, 1560), Túnez (1535, 1573, 1574), Bizerta (1573, 1574), Malta (1565), Lepanto (1571)...» (9).

En la década de 1520 el imperio turco se convierte en una potencia de primer orden, culminando sus avances por el este y por el oeste, de forma que ya no sólo era una amenaza para la cristiandad por la cuenca del Danubio, sino que la misma Italia estaba en peligro. Pero la expansión turca tocaba a su fin: los persas la detuvieron en el este y el emperador Carlos V en el oeste. Sin embargo, ocupar todo el Mediterráneo y atacar a la propia España no estaba al alcance de ninguna potencia del momento, ni siquiera de Turquía, razón por la que las costas españolas no estuvieron amenazadas por escuadras turcas, ya que éstas no podían alcanzar directamente el litoral español. Para ello tenía que contar con alguna base en la costa africana o en la francesa, y los otomanos eran aliados de berberiscos y franceses: ahí radicaba el verdadero peligro; además, la flota turca podría complementarse con las numerosas —aunque pequeñas— flotas berberiscas.

Precisamente en la órbita otomana nace un Estado norteafricano que estaba llamado a jugar un gran papel en la lucha marítima. Se trata de Argel. Conquistado en 1516 por piratas de ascendencia turca, inmediatamente empieza a construirse su flota, lo que supuso un compromiso mayor para los intereses españoles. En síntesis, podemos decir que, en el primer tercio del siglo XVI, el Mediterráneo está bajo la supremacía islámica, y hasta la década de 1530 el poder naval español no estará en condiciones de hacerle frente, ante todo gracias a la incorporación de Génova, cuya flota, dirigida por Andrea Doria, empezó a rivalizar con la turca, apuntándose algunos éxitos. Precisamente porque la flota turca crecía y Nápoles, Sicilia y las costas españolas sentían su amenaza más tangible, Carlos V se decidió en 1535 a conquistar Túnez, un éxito rotundo que «partía en dos» el Mediterráneo y que permitió la captura de 82 galeras y liberó a 20.000 cautivos. Pero no tuvo repercusión para alterar el equilibrio en el mar, por falta de los medios necesarios.

Al mismo tiempo que se consolida la posición mediterránea, los compromisos de Carlos V y sus sucesores se amplían como consecuencia del incremento de sus posesiones, que quedan horquilladas por una especie de triángulo constituido por la península ibérica los territorios hispanos en Italia y Flandes. Precisamente, Flandes y los territorios italianos bajo control español van a ser los puntos clave de todo el dispositivo, ejes principales de la política de Felipe II en Europa, que nosotros entendemos articulada en dos centros de gravedad: el Mediterráneo y el Atlántico (10), de los que aquí nos interesa sólo

(9) BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en tiempos de Felipe II*, t. I. México, 1980, p. 293.

(10) Se planteó por primera vez en nuestro trabajo «Sancho Dávila en las campañas del Duque de Alba en Flandes», en *Anuario de Historia Moderna y Contemporánea*, vol. II, pp. 105-142. También en nuestra «Introducción» al libro de Marcos de ISABA *Cuerpo enfermo de la Milicia española*, Madrid, 1991, entre otros trabajos

el primero, en el que hemos de distinguir lo que sucede en el propio mar, en el norte de África y en Italia.

El planteamiento de la penetración española en África respondió a un patrón siempre repetido, por el que se ocupan enclaves costeros sin penetrar en el interior, lo que significaba una gran restricción espacial (11). Por otra parte, en las expediciones imperó el planteamiento de reducir al máximo los gastos, pues la situación de la Corona no era nada boyante, hasta el punto de que hubo que involucrar a la nobleza y al clero y recurrir al préstamo privado (12). Por eso, veremos repetido siempre el mismo proceder, sostenido tanto por los Reyes Católicos como por Cisneros: se conquista una plaza, se la fortifica y refuerza, pero no se plantea una progresión territorial posterior, entre otras cosas porque nunca hubo fuerzas suficientes para ello y se desconocía el medio geográfico. Dificultades que se añadían a las que hubo que vencer en la conquista y las que había que superar cada día: la falta de recursos, el clima extremo, compleja sincronización en los desembarcos y embarques de tropas y la misma resistencia de los musulmanes. En consecuencia, el dispositivo español norteafricano fue sencillamente una línea de fortalezas o presidios costeros solitarios, aislados, dependientes en gran medida del aprovisionamiento exterior, cuya guarnición constituía la única presencia continuada de población cristiana en una zona fronteriza.

Pero tal planteamiento tuvo una consecuencia imprevista: la de no poder avituallarse en la zona que dominaban; sus necesidades tuvieron que ser satisfechas desde fuera, por lo que ese rosario de plazas llegaría a ser una carga muy pesada para la Corona. Desde los primeros años de la «aventura» africana se aplicó un sistema de avituallamiento en el que la procedencia de los productos era doble, nativa y peninsular. La procedencia nativa fue posible por la existencia de los que fueron llamados «moros de paz», que serán quienes proporcionen gran parte del trigo necesario y de otros artículos que no llegaban regularmente de la Península, una relación que resultaba beneficiosa para ambas partes, ya que a los «productores» les permitía colocar sus excedentes o venderlos a buen precio. Por lo que a la Península se refiere, la Capitanía General granadina va a tener un papel fundamental, pues comprendía la Proveduría General de las Armadas de África, institución que será clave en la logística del abastecimiento norteafricano. Con sede en Málaga, a sus órdenes estaban el proveedor de las Armadas y Fronteras de África y el pagador, que le ayudaban en la tarea. Varias veces al año los barcos zarpaban de Málaga llenos de vituallas y pertrechos para abastecer a las guarniciones de los presidios, cuyas necesidades diferían de unos lugares a otros.

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

(12) ALONSO ACEBO, B.: «Trenes de avituallamiento en las plazas españolas de Berbería», en GARCÍA HERNÁN, E., y MAFFI, D. (eds.): *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, vol. I. Madrid, 2006, pp. 749 y ss.

La existencia de las guarniciones de los presidios tenía que contar con las dificultades y problemas que creaban los llamados «moros de guerra», tribus que mantuvieron su lucha contra los cristianos; unas relaciones belicosas basadas en cabalgadas, rebatos o jornadas preparadas minuciosamente, por sorpresa y con la esperanza de que reportaran un saneado beneficio, proporcionado por el asalto a los aduares.

En la década de 1530 las primeras fortificaciones realizadas en el norte de África tuvieron que ser reforzadas, pues el Mediterráneo se había convertido en escenario del choque cristiandad-turcos. Melilla, Mazalquivir y Orán, entre otras plazas, levantan murallas y torres diseñadas por los más expertos arquitectos e ingenieros militares, con lo que se fortalecía la resistencia al Islam, se podía atalayar mejor el litoral sur del Mediterráneo y mantener relaciones comerciales con las tribus del territorio que vendían a la Corona el grano con que ésta podía avituallar las guarniciones y utilizarlo también en las provisiones de las armadas; si añadimos los beneficios derivados de tráfico de cautivos y los rendimientos de las cabalgadas, es comprensible que, pese a los costos y a la dificultad de su mantenimiento, la Monarquía no renunciara a aquellas plazas y desoyera las voces que clamaban por su abandono.

En Italia se pone pie merced a la rivalidad con Francia, de la que la monarquía hispánica sale vencedora, pero que se mantendrá como una constante hasta el siglo XVII; además, la alianza francoturca supondrá un peligro permanente para esas tierras a lo largo de los siglos XVI y XVII sin que desaparezca en ningún momento. España concentra su interés en Nápoles y las islas cercanas, pues en el centro del mar Mediterráneo ocupan una estratégica posición como base para las flotas hispánicas, que pueden reunirse y abrigarse, llegado el caso, en Nápoles, Palermo, Mesina, Augusta, Brindisi y Tarento; en especial, Mesina fue el puerto esencial en las ocasiones más peligrosas, gracias a su posición, a sus facilidades de abastecimiento y a su cercanía a Nápoles. Para organizar la defensa de los territorios meridionales incorporados —Nápoles, Sicilia, Cerdeña y los presidios toscanos—, España aprovecha la infraestructura que encuentra cuando llega, que va adaptando a la nueva situación —fortificaciones y torres vigías—, y levanta dos elementos básicos para el futuro: los Tercios y las flotas de galeras.

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

Nápoles y Sicilia tenían desde comienzos del siglo XVI sus costas y parte del interior fortificados con recintos amurallados, en su mayor parte en mal estado y claramente anticuados, por lo que la modernización del dispositivo

defensivo va a exigir años de obras continuadas. La fortificación de Nápoles, Regio, Castro, Otranto, Lecca, Galípoli, Brindisi, Monopoli, Trani, Barletta, Manfredonia y Viesti supuso un esfuerzo importante, porque para 1567 funcionaban en territorio napolitano 313 atalayas y por esas fechas había 137 en Sicilia; pero desde entonces interrupciones y continuaciones en las obras alargan interminablemente los trabajos de fortificación a causa de la falta de dinero, dando tiempo a que la nueva construcción se deteriorase y hubiera que repararla. Por si fuera poco, había que movilizar muchos efectivos y ampliar los ámbitos fortificados a causa del aumento del peligro turco, sobre todo por la actividad desplegada desde 1558, teniendo que fortalecer las defensas de Palermo, Marsala, Trápani, Sorrento y Gaeta, entre otras.

En cuanto a las fortificaciones españolas y norteafricanas, las armadas turcas no suelen rebasar la línea napolitana y siciliana, prolongada por el poderoso eslabón de Malta hasta la costa de Berbería, donde el presidio de la Goleta quedará sólidamente anclado a partir de 1574. Y no precisamente porque esta línea sea capaz de detenerlas, sino porque los turcos, después de apoderarse del botín, rara vez se aventuran a seguir adelante. Pero nada les impide hacerlo cuando les conviene, del mismo modo que no tropiezan con obstáculos de navegación entre Turquía y los puertos berberiscos (13).

Con Felipe II se entra en una fase de planteamiento diferente, pues la paz de Cateau-Cambresis (1559) deja un margen de maniobra que va a cambiar la orientación de las flotas de galeras, ya que de estar a la defensiva, van a pasar a una posición diferente, deseando un asentamiento mejor en Marruecos, lo que entrañaba el aumento de las flotas y su cambio de estructura. Por aquellas fechas, a finales de la década de 1550, la flota española, napolitana y siciliana podría reunir en conjunto entre 20 y 30 galeras. Unos dos tercios de ellas eran propiedad de particulares, una realidad que Felipe II va a ir modificando, de modo que diez años después de subir al trono, la propiedad se había invertido y era el monarca quien poseía los dos tercios de los barcos (14); pero, a pesar de que algunas opiniones equiparaban la flota del soberano español con la turca, lo cierto es que otros testimonios hablan de la poca calidad de las galeras cristianas (15).

Para mediados de la década de 1560 estaba claro que la flota española y las de sus aliados aumentaban. En la reestructuración que está llevando a cabo Felipe II la aportación de los aliados y de los particulares no fue tan importante como en tiempos de su progenitor. La piedra de toque de este esfuerzo será la liberación de Malta, operación en la que no importa tanto el éxito obtenido

(13) GAMIR SANDOVAL, A.: Estudio introductorio a BAREA FERRE, J.L.: *Organización de la defensa del reino de Granada desde su reconquista hasta finales del siglo XVI*, (Granada, 1943), Granada, (ed. orig., 1943) 1988; p. xx.

(14) THOMPSON, I.A.A.: *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, 1981, p. 19.

(15) Más detalles en ANARA, B.: «Mediterrània, Espanya, Italia i els turcs», en *Manuscripts* 16, 1998, pp. 87-100.

cuanto el que constituyera un episodio para experimentar los progresos obtenidos en la recuperación de su potencial marítimo mediterráneo. Pero la seguridad en el mar no podía garantizarse con el simple incremento de las galeras propias y de los aliados: era preciso formar una liga, una alianza, como tendría que reconocer también Venecia años después, iniciativa sancionada por el Papa, que le da el calificativo de «santa»: Lepanto (1571) será el fruto obtenido por la conjunción de esfuerzos, pero sin proyección de futuro.

El sistema defensivo terrestre de los espacios meridionales estaba casi concluido en las primeras décadas del siglo XVII y ya no habría novedades, prácticamente. Ese sistema estaba compuesto por los castillos existentes en las principales ciudades y en los lugares estratégicos de la costa, cuya guarnición la constituía la infantería española y una flota de galeras en cada espacio marítimo, Nápoles, Sicilia y Cerdeña. Uno de los cometidos que debían cubrir los infantes españoles era suministrar la gente de guerra a las escuadras de aquellas aguas, encargadas de proporcionar la cobertura naval y, en general, el número de galeras disminuyó claramente en el siglo XVII, debido a los altos costos de construcción, la escasez de gente de guerra y remeros y las dificultades para armarlas, además del avance de los barcos atlánticos, pues se armaron navíos en Nápoles que se emplearon en el corso o se unieron a la Armada de la Mar Océano, creada a fines del siglo XVI y en clara decadencia desde mediados del XVII (16).

La primera mitad del siglo XVII parece que fue la etapa de mayor presión fiscal sobre los territorios italianos, pero los rendimientos de tal presión se invierten fuera, por lo que no redundan en beneficio propio. Sin embargo, son años en los que el peligro turco o berberisco no pasa de manifestarse en saqueos y ataques muy localizados (17). De manera general, podemos considerar que hasta la década de 1640 el espacio mediterráneo español e italiano quedó apartado de los grandes conflictos europeos, y aunque el esfuerzo napolitano continuó, sus posibilidades disminuyeron. Unas cifras relativas a las galeras pueden darnos la secuencia de ese esfuerzo: en la década de 1570 Nápoles contaba con 50 galeras utilizables entre las del rey y las de los particulares (18), pero después su número decae, al tiempo que aumenta el corso y se suceden los ataques berberiscos: en 1585 se habían reducido a 28 y en 1601, no había más que 22, tripuladas por 871 individuos y movidas por 3.257 remeros; en 1637, sólo eran doce las galeras en condiciones de navegar, y en la segunda mitad del siglo XVII su número siguió reduciéndose (19).

(16) Véase ALCALÁ-ZAMORA, J.: *España, Flandes y el mar del Norte (1618-1639)*. Barcelona, 1975; pp. 467 y ss., y STRADLING, R.A.: *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*. Madrid, 1992, pp. 169 y ss.

(17) Véase SPAGNOLETTI, A.: *Principi italiani e Spagna nell'età barocca*. Milán, 1996.

(18) CARACCILO, F.: *Uffici, difesa e corpi rappresentativi nel Mezzogiorno in età spagnola*. Reggio di Calabria, 1974, pp. 139 y ss.

(19) Véase THOMPSON, I.A.A.: *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona, 1981, pp. 209 y ss.

En Cerdeña se desarrolla un proceso similar al que hemos señalado para Nápoles y Sicilia, aunque con un sensible retraso. La política de fortificación contra ataques desde el mar preocupaba a Felipe II, como la de los demás espacios italianos meridionales. En la reunión del parlamento sardo de 1583 se barajaron dos posibilidades: una, potenciar la defensa estática; la otra, crear una defensa con apoyo naval. Felipe II optó por la primera en 1587: las plazas fuertes de Cagliari y de Alghero serían reforzadas con infantería y artillería para convertirse en las piezas clave de la defensa de la isla. Años más tarde, en las primeras décadas del siglo XVII se ve la conveniencia de integrar los dos sistemas defensivos, el naval y el estático (20). Entre 1591 y 1610 la Corona potencia la defensa costera sarda con 52 torres, lo que, con la restauración y acondicionamiento de las ya existentes, supuso un gran esfuerzo económico añadido. Tras la conquista de Mesina en 1678, se erigió una poderosa ciudadela que actuara como elemento disuasorio de veleidades rebeldes futuras (21). En cuanto a la protección o cobertura naval, Cerdeña no contó con una escuadra específica hasta casi mediados del siglo XVII, pero en realidad no tuvo más que dos o tres galeras (22).

Por lo que se refiere a los presidios de la Toscana, en 1557 Felipe II va a reservarse unos territorios (23) de gran valor estratégico y que van a ser uno de los mejores ejemplos de experimentación de la moderna fortificación con bastiones. En lo que a su configuración y forma se refiere, se ha señalado que el Estado de los Presidios recuerda la disposición de las posesiones españolas norteafricanas. Pero sus semejanzas son más aparentes que reales (24). Por lo pronto, el entorno de unos y otros es bien distinto; además, los Presidios van a tener una triple finalidad: ser una escala comercial y logística para las exigencias bélicas y los contingentes militares que se mueven entre Nápoles y Génova-Milán; contener los ataques turco-berberiscos en la zona, y limitar los deseos de expansión de Francia sobre el área de Siena (25).

El principado de Piombino y el Estado de los Presidios estaban formados por cuatro piezas fundamentalmente. El principado en sí lo formaban un territorio en la península italiana con la plaza de Piombino como principal

(20) MATTONE, A.: «Il Regno di Sardegna e il Mediterraneo nell'età di Filippo II. Difesa del territorio e accentramento statale», en LOTTI, L., y VILLARI, R. (coords.): *Filippo II e il Mediterraneo*. Roma-Bari, 2003, pp. 147-222.

(21) Véase. RICCOBONO, F.: *La real cittadella di Messina*. Mesina, 1988; también, CASU, S., DESSI, A. y TURTAS, R.: «La difesa del Regno: Le fortificazioni», en MANCONI, F. (coord): *La Società sarda in età spagnola*. Cálcer, 1992; pp. 64-73.

(22) SORGIA, G.: *La Sardegna spagnola*. Sassari, 1982; pp. 58 y ss.

(23) MARTINELLI, S.: «I Presidi Spanoli di Toscana: una intuizione strategica di Filippo II per la difusa del Mediterraneo», en *Le carte e la Storia*, I, 2006, pp. 162-178.

(24) Véase las comparaciones que hace ANGIOLINI, F.: «I Presidios di Toscana: Cadena de oro y freno de Italia», en GARCÍA HERNÁN, E., y MAFFI, D. (eds.): *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política. Estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, vol. 1, Madrid, 2006, pp. 173 y ss.

(25) Para estas cuestiones, véase entre otros MUTO, G.: «Percezione del territorioe strategia del controllo nel Mediterraneo spagnolo (secoli XVI-XVII)», en VILLARI, R. (coord.): *Controllo degli stretti e insediamenti militari nel Mediterraneo*. Roma-Bari, 2002, pp. 169-190.

núcleo urbano y reducto militar; frente a ese territorio estaba la isla de Elba, con dos puertos importantes: Ferrado y Longon. Por su parte, el Estado de los Presidios lo componían también una zona en la península y la isla de Giglio —prácticamente sin significación militar—; la zona de la península contaba con unos elementos significativos: los puertos y plazas fortificadas de Talamone, Orbitelo, Ansedonia, San Stefano y Puerto Hércules.

La monarquía hispánica realizó, además, un gran esfuerzo fortificador pues, si bien es cierto que los Presidios no carecían de estructuras defensivas, era preciso construir un sistema más complejo y adecuado a las nuevas necesidades militares que entrañaba su vinculación a la monarquía de Felipe II. Una fortificación que se inició de inmediato, en 1558, de modo que cuando finalizaba la década de 1580 en la costa de los Presidios había 24 torres apoyadas en 11 fortalezas. De este conjunto, el complejo defensivo más importante estaba en Puerto Hércules. A principios del siglo XVII continuaban los trabajos de fortificación. Un esfuerzo que puede parecer excesivo en proporción a la importancia territorial de los Presidios, pero que está plenamente justificado por su importancia estratégica para la Monarquía y la amenaza francesa que pesaba sobre ellos, agravada en tiempos de Luis XIV.

Los recelos españoles a que las escuadras de Tolón acometiesen los puertos de Toscana, «de tan principal consecuencia para la seguridad del reino de Nápoles y antemural del mismo», así como «paso principal de su comercio», estaban justificados y suscitaban diversas y múltiples medidas de seguridad, relativas al avituallamiento, envío de refuerzos, relevo de mandos u obras de fortificación (...)

Los avisos de proyectos de la Armada francesa contra los presidios toscanos son numerosos en 1677 y 1678, así como reiteradas las órdenes de Madrid de asegurar a toda costa su protección (26).

Por otra parte, la recuperación de estos estados era una de las grandes aspiraciones de los Médicis, quienes decidieron aprovechar la presión francesa y la delicada situación española para desplegar una ofensiva diplomática tendente a dicha recuperación, ofensiva que se lleva a cabo en varios momentos (1677, 1678 y 1680, principalmente), pero siempre sin fruto.

La acción, los medios

Sobre las bases y posiciones que acabamos de ver se desarrolla la acción en el Mediterráneo, que tiene como principales animadores a la Monarquía hispánica y al imperio turco, vencedor en Rodas y sitiador fracasado ante

(26) ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, J.: «Razón de estado y geoestrategia en la política italiana de Carlos II: Florencia y los presidios (1677-1681)», en *Boletín de la Real Academia de la Historia* CLXXIII, 1976, pp. 321-322.

Viena. Desde entonces, el mar Mediterráneo es el escenario del conflicto. El ataque turco tenía como objetivos Berbería, Malta, Sicilia, Córcega, las Baleares y el litoral italiano, y encontró partidarios decididos en los musulmanes norteafricanos. En las jornadas turcas y en las operaciones denominadas «correr la costa» —que son, en definitiva, incursiones y ataques turcos a las posiciones cristianas, lo mismo que en las réplicas de sus enemigos—, las galeras estarán siempre presentes en mayor o menor número, acompañadas de otras embarcaciones menores.

En 1534, Barbarroja emprende una decidida ofensiva y conquista Túnez y su plaza fuerte, La Goleta, a lo que replica Carlos V al año siguiente conquistando Túnez —operación de gloriosos ecos a la que nos hemos referido más atrás— y lanzándose en 1541 contra Argel, aunque sin los efectivos necesarios y debiendo superar una adversa meteorología, preludio de lo que sería un sonado fracaso militar (como también sería un fracaso la acción contra Mostagán en 1558). En realidad, lo sucedido en Prevesa (1538) —donde, más que la derrota en sí, lo que hay que lamentar es la ocasión perdida— ya anunciaba que la pugna y el enfrentamiento iban a ser largos y duros, máxime teniendo en cuenta que Venecia, deseosa de preservar su comercio y el abastecimiento de grano en el este del Mediterráneo, firma por separado la paz con Turquía en 1540. Sin la flota veneciana, los aliados cristianos no podía enfrentarse a la flota turca. Ante tal realidad, Carlos V decide concentrar sus fuerzas para golpear en occidente y ataca Argel, lo que fue un error y un serio revés.

Por lo pronto, el fracaso de Argel anima a Barbarroja, que recrudece su actividad pirática: él se instala en Tolón y saquea Niza, mientras su lugarteniente Dragut hace lo mismo en la costa napolitana y se suceden los ataques al litoral español. Por parte turca se consolida una actividad corsaria que no sufre merma ni siquiera cuando muere Barbarroja, en 1549, puesto que es rápidamente sustituido y turcos y berberiscos hacen creer que van a cargar sobre Malta como réplica a la conquista de la pequeña fortificación de África (en Mehedia, 1550), expulsan a los hospitalarios de Trípoli, derrotan al mismísimo Andrea Doria y contribuyen a la conquista casi total de Córcega por parte de los franceses y del independentista Sampiero de Bastelica. Operaciones que se desarrollan mientras Carlos V impone una orientación defensiva a su política mediterránea, al tiempo que el imperio turco también sufre problemas como consecuencia de las frecuentes guerras con Persia, pero en el ámbito mediterráneo la ventaja era suya.

La Armada turca era más potente que la de Felipe II. Estaba dividida y suministrada por cuatro arsenales establecidos en Pera, Gallípoli, Balsera [Persia] y Balasnes [Mar Rojo]. En dichos lugares invernan más de ciento treinta galeras.

Incluimos entre los aliados turcos a Francia (...) que (...) mantenía en el Océano una flota de doscientos barcos pequeños y en la Provenza cuarenta galeras (27).

(27) GARCÍA HERNÁN, E.: *La Armada española en la monarquía de Felipe II...*, p. 21.

Felipe II va a desarrollar un programa de reforzamiento naval, al tiempo que mejora las fortificaciones para hacerlas más difíciles de conquistar; estaba convencido de que sólo podría competir ventajosamente con los turcos si poseía una flota poderosa, decisión que pone en marcha al saber el fracaso en Djerba, lo que se traduce en la aparición de una flota basada en cuatro escuadras de galeras: la de España, la de Nápoles, la de Sicilia y la de las galeras genovesas; además, decide incrementar el número de navíos disponibles; y así, a fines de 1563 embarga chalupas y zabras en el Cantábrico, barcos de 60 a 70 toneladas con dotaciones de remeros voluntarios, y reactiva los arsenales barcelonés, napolitanos y sicilianos. En 1564 pudo reunir en las costas españolas frente a las africanas en torno a 100 galeras, un número que, unido a las de los aliados, se juzgó suficiente para pasar a la acción, apoderándose del peñón de Vélez y un año después, en 1565, liberaba Malta, atacada por los turcos, un éxito que intensifica la construcción naval, estimulada por voces que en España clamaban por que su rey se convirtiera en «señor del mar». Era el preludio de lo que sería el rotundo y brillante éxito de Lepanto, en 1571, un hito que empuja todas las demás acciones y si bien éstas se espacian y unas treguas más o menos tácitas se imponen y renuevan, lo cierto es que la tensión permanece, aunque fluctuante en su intensidad (28). Los turcos firmaron la paz con Venecia en 1573, tratado que el Papado y España criticaron; particularmente, el Papa pensaba que era un error abandonar la lucha disponiendo de 80 galeras y 12 galeazas, además de las 99 galeras de Felipe II y las 12 pontificias.

En 1574 Felipe II contaba con 146 galeras, casi el triple de las que tenía doce años atrás: las escuadra de España, con 14 galeras en 1562, tenía 25 en 1567, 34 en 1573 y 37 en 1578; las galeras napolitanas, doce en 1562, superaban las cincuenta en 1574, y en esos mismos años las sicilianas pasaron de cuatro a veintidós.

«El cese de las hostilidades contra el turco no había traído la paz al Mediterráneo. La actividad de los corsarios berberiscos no se vio afectada por las treguas que siguieron a la batalla de Lepanto y, en cierto modo, las preocupaciones externas y dificultades internas del Imperio Otomano durante la década de 1580, dieron a los corsarios mayor libertad de acción e independencia que antes» (29).

Pero la flota turca también fue creciendo y acabaría por recuperarse de las pérdidas habidas en Lepanto, de manera que, en 1586, desde el mar Caspio hasta Berbería contaba con 98 galeras y unas 80 embarcaciones menores.

Con Felipe II se producen las inclusiones en la órbita española de las dos plazas africanas que todavía permanecen vinculadas a España: se trata de Melilla y Ceuta. En el caso de Melilla, terminada la guerra de Granada, se pensó en su conquista, pero pareció una empresa demasiado grande. No

(28) Véase FIRPO, L. (coord.): *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*. Florencia, 1974.

(29) PI CORRALES: *op. cit.*, p. 94.

obstante, en 1496 llegaron noticias de que la población la había abandonado por rencillas internas, circunstancia que aprovechó el duque de Medina Sidonia, capitán general de Andalucía, para dirigir hacia esa plaza una flota destinada en principio a un viaje de Colón. Mandada por Pedro Estopiñán Virués, la flota desembarcó 500 infantes y unas cuantas piezas montadas con artillería y gastadores, quienes ocuparon la ciudad sin problemas y mediante una estratagema hicieron creer a los musulmanes que habían fortificado la plaza en una noche. En los años siguientes, las murallas melillenses fueron progresivamente reforzadas y modernizadas, resistiendo los ataques rifeños (30). Fueron tareas costosas, para las que Medina Sidonia logra la colaboración de la Monarquía; pero los desembolsos eran tales que, en 1556, el duque cedió todos sus derechos sobre Melilla a la Corona, que la incorpora a sus posesiones y asume su defensa.

En cuanto a Ceuta, en poder de Portugal hasta 1580, se incorpora a la monarquía hispánica cuando Felipe II anexiona el imperio luso. Sin embargo, cuando Portugal se subleva en 1640 reclamando la independencia, Ceuta permanece fiel al rey español, separándose de su antigua metrópoli para unir su suerte a la de la Monarquía española. Ciudad amurallada (31), como las de su entorno, en la segunda mitad del siglo XVII tuvo que soportar la presión de los musulmanes y de los ingleses, en guerra con España desde 1656 y en posesión de Tánger desde 1661, cedido por Portugal. Precisamente, a los musulmanes se deberá el asedio de 1694, el más importante sufrido por la plaza en la segunda mitad del siglo XVII.

En lo que quedaba de siglo XVI y en los inicios del XVII, la Monarquía no prestó al ámbito norteafricano más que una atención secundaria, cuando la calma en otros frentes se lo permitía, pero nunca se desentendió de ellas, ni siquiera en la *pax hispanica* de Felipe III, momento de agresiva confrontación con las fuerzas islámicas más cercanas, pues si en principio la expulsión de los moriscos (1609-1614) parecía ser la solución a los recelos e inseguridades que esa comunidad despertaba en la Península, no tardó en comprobarse que tras la aplicación de esa medida aumentó la hostilidad contra las plazas españolas norteafricanas, haciendo que Madrid se plantee una serie de ataques rápidos y contundentes contra los nidos donde se planean los ataques a los enclaves hispanos:

Tras una serie de fracasos, como el intento de conquista de la ciudad de Argel en 1601, la inestabilidad que se produce en el actual reino de Marruecos a la muerte de Ahmad al-Mansur (1603) posibilita una cierta despreocupación por los asuntos marroquíes, a la vez que creará las bases adecuadas para lograr la ocupación de las ciudades de Larache y la Mamora en la década de 1610 por el apoyo prestado a uno de los bandos que litigan por el poder en las tierras del

(30) BRAVO NIETO, A., y SÁEZ CAZORLA, J.: *Melilla en el siglo XVI a través de sus fortificaciones*. Melilla, 1988.

(31) GOZALBES CRAVIOTO, C.: «Introducción al análisis comparativo de las fortificaciones de Ceuta y Melilla en el siglo XVI», en *Aldaba. Estudios sobre Presencia Española en el Norte de África* 26, 1983, pp. 195-207.

Atlas. El saqueo del puerto de Túnez en 1609 por Luis Fajardo, que será repetido con éxito por el marqués de Santa Cruz en 1612 [,] y la victoria de Pedro de Toledo, marqués de Villafranca, contra la flota berberisca en el Estrecho de Gibraltar en 1605, son triunfos que se airean en el balance que realizan los con temporáneos del reinado de Felipe III (32).

De esta forma, el gran episodio norteafricano del reinado de Felipe III será la conquista de Larache, una plaza que ganó significación en el apoyo berberisco a los turcos cuando en 1517 arribaron a ella los hermanos Barbarroja. Desde entonces, fue un activo centro pirático y comercial, cuya importancia se ha equiparado a la de Tetuán y Vélez de la Gomera y que en 1546 sufrió un asalto fallido realizado por los gaditanos. Con Felipe II el interés hispano por esa plaza no decreció, pero no se tradujo en nada positivo (33). Con la llegada de Felipe III al trono, el interés por Larache persiste. Pero para entonces ésta ya era una plaza bien fortificada donde piratas y holandeses tenían una presencia e influencia creciente, y aunque se pretendió infructuosamente su conquista militar, su incorporación a fines de 1610 a la monarquía hispánica será fruto de una negociación que se culmina favorablemente aprovechando el caótico estado interno marroquí. En poder español permanecerá hasta 1698, año en que Marruecos la recuperará (34).

En Italia, donde las posiciones fueron bastante más estables, la complejidad de la situación y de los problemas era mayor (35). La creciente presión fiscal y los desajustes internos produjeron unas consecuencias negativas que se agudizaron con la crisis de mediados del siglo XVII. A partir de 1640, las revueltas que se desatan evidencian la vulnerabilidad militar y fiscal de la Monarquía:

Después de 1652 la Corte regia estaba forzada a dedicar una particular atención a sus relaciones con las oligarquías con el fin de no provocar nuevas alteraciones. Asimismo los poderosos locales tuvieron que movilizar recursos para garantizar la supervivencia de la Monarquía (...) determinados sectores de las oligarquías provinciales rentabilizaron la causa de la fidelidad demostrada a mediados de siglo para fortalecer su poder local a lo largo de la segunda mitad del reinado de Felipe IV. Muerto el rey y generalizada la paz, se fue expresando de forma paulatina el descontento de los grupos parcialmente marginados o debilitados por la correlación de fuerzas impuesta en el *statu quo* posterior a las revueltas (36).

(32) BUNES IBARRA, M.A.: «Felipe III y la defensa del Mediterráneo. La conquista de Argel», en GARCÍA HERNÁN, E. y MAFFI, D. (eds.): *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política. Estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, vol. I. Madrid. 2006, p. 922.

(33) BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, t. II. México, p. 824.

(34) Para todas estas cuestiones remitimos a GARCÍA FIGUERAS, T. y RODRÍGUEZ JOULLIA SAINT-CYR, C.: *Larache. Datos para su historia en el siglo XVII*. Madrid, 1973.

(35) Una panorámica general en CANOSA, R.: *Storia del Mediterraneo nel Seicento*. Roma, 1997.

(36) ÁLVARES-OSSORIO ALVARIÑO, A.: «De la conservación a la desmembración. Las provincias italianas y la Monarquía de España (1665-1713)», en *Studia Historica. Historia Moderna* 26, 2004, p. 197.

Pese a todo, la presencia española se mantuvo, si bien en no poca medida favorecida por las circunstancias:

La clave del mantenimiento del dominio español sobre los reinos del sur de Italia durante la segunda mitad del siglo XVII, no estuvo tanto en una capacidad militar, ya bastante mermada, como en el lealismo latente en el seno de las masas sociales y en la existencia de las citadas redes de intereses entre la Monarquía y los grupos dominantes. Por otra parte, el alejamiento del Mediterráneo del centro de gravedad de la política europea, y la alianza de las potencias atlánticas (Inglaterra y Holanda) frente al expansionismo francés, facilitaron la pervivencia del *statu quo* territorial en la zona (37).

Cuestión esta última nada baladí, por cuanto la presión francesa sobre la Italia española era una realidad desde los años postreros del reinado de Felipe II, y desde entonces hasta finales del siglo XVII pasa por una serie de alternativas que centran el interés galo en diferentes momentos y en distintos espacios. En el caso de Enrique IV, por ejemplo, el punto de interés se centró en Milán, con el objetivo de cerrar el camino hacia Flandes, política que se continúa con su sucesor, Luis XIII. La revuelta de Mesina de 1647-1648 desplaza el interés francés hacia el sur, pero su intervención aquí se salda con otro fracaso. Con Luis XIV vuelve el interés al norte, con la ocupación de Casale, en el Monferrato, por compra al duque de Mantua en 1681. Con este estratégico enclave, Francia amenaza Milán y acentúa la presión sobre Génova, que se ve forzada a abandonar su larga alianza con España.

Como hemos podido comprobar, el Mediterráneo y sus orillas constituyen un activo escenario donde los golpes y contragolpes se suceden sin descanso, obligando a una intensa actividad fortificadora y a utilizar la galera como el medio más apropiado para la defensa y el ataque. Si las riberas se fortificaron, las aguas mediterráneas fueron un «mar de galeras».

(37) RIBOT: «Las provincias italianas y la defensa de la Monarquía», en *Manuscrits* 13, 1995, p. 121.