

# EL SISTEMA NAVAL ESPAÑOL EN EL SIGLO XVI: LAS ARMADAS DEL IMPERIO

Esteban MIRA CABALLOS  
Doctor en Historia de América

## Introducción

Mucho es lo que se ha escrito hasta la fecha en relación con el sistema naval español en la Edad Moderna y, más específicamente, sobre la cuestión de las Armadas del Imperio (1). Sin embargo, hasta la fecha, aunque se conocía el modelo multifocal implantado en el siglo XVI, no estaba totalmente claro el panorama naval español, así como las armadas vigentes en esta centuria y el papel desempeñado por cada una de ellas. En el presente trabajo intentaremos sintetizar y clarificar el modelo naval español durante el gobierno de los Austrias Mayores.

En la Baja Edad Media tenemos noticias de la existencia de una Armada Real de Galeras. Al parecer, fue creada por el rey Alfonso X a mediados del siglo XIII, estuvo formada por unas dieciocho galeras y su financiación se sufragó con los beneficios destinados a tal fin procedentes de una veintena de alquerías (2). Asimismo se creó por esas fechas el rango de almirante, mando que debía estar al frente de esta primera armada real. Al parecer, dicha escuadra participó en el mismo siglo de su creación en destacadas actuaciones, concretamente en el ataque al puerto de Salé —en el actual Marruecos— (1260), así como en la toma de Cádiz, dos años después (3).

Sin embargo, a partir de ese año clave en la historia de España que sin duda fue 1492, se experimentó un profundo cambio en el devenir de los reinos peninsulares. Pues bien, también en lo referente a la navegación este año marcó una verdadera frontera divisoria. La unión de las coronas de Castilla y Aragón, así como el Descubrimiento y Conquista de América, trajeron consi-

---

(1) Entre las obra clásicas podemos citar la monografía de CASTRO Y BRAVO, Federico de: *Las naos españolas en la Carrera de Indias. Armadas y flotas en la segunda mitad del siglo XVI*. Editorial Voluntad, Madrid, 1927; FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1972. Entre los estudios recientes que han tratado la cuestión podemos destacar las obras de CERVERA PERY, José: *La estrategia naval del Imperio*. Editorial San Martín, Madrid, 1982; *Don Álvaro de Bazán. El gran marino de España*. Empresa Nacional Bazán, Madrid, 1988, así como CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Las Armadas de Felipe II*. Editorial San Martín, Madrid, 1988.

(2) GONZÁLEZ, Julio: «Origen de la Marina Real de Castilla», *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, Madrid, 1948, t. LIV, pp. 229-253.

(3) PÉREZ-EMBID, Florentino: «Navegación y comercio en el puerto de Sevilla en la Baja Edad Media», *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1968, vol. XXV, p. 51.

go la creación del primer gran imperio de la Edad Moderna. Por ello, a principios del siglo XVI se sintió la urgente necesidad de crear un modelo naval acorde con la nueva situación política (4).

## El sistema naval del Imperio

Ya hemos dicho que, sobre todo después del Descubrimiento de América, la situación internacional se vio modificada de forma muy significativa. Ya desde los inicios del reinado de los Reyes Católicos se comenzó a configurar el modelo defensivo multifocal, con el apresto de galeras en el Mediterráneo y la creación de la Armada de Vizcaya. Dicho modelo, completado y perfilado a lo largo de los reinados de Carlos V y Felipe II, se mantuvo vigente, en lo esencial, prácticamente durante el resto de la Edad Moderna.

En ocasiones se ha censurado el hecho de que no existiese una armada real como tal, sino múltiples escuadras con regímenes, financiaciones y objetivos muy dispares. Efectivamente, como se ha afirmado, ni Carlos V ni Felipe II dispusieron de una marina estatal o real uniforme y sostenida a sus expensas (5). Pero ni existía una sola armada real ni podía o debía haberla. En la Baja Edad Media sí fue posible que Castilla mantuviese una armada real única para combatir en el flanco mediterráneo, que a la sazón era la vertiente realmente conflictiva. Sin embargo, ese sencillo modelo quedó totalmente superado después de 1492, cuando la defensa peninsular requería instrumentar tres áreas geopolíticas muy diferentes, a saber: la castellano-cantábrica, la mediterránea y la atlántica (6).

Evidentemente estas tres vertientes requerían unos objetivos, unos navíos y unas estrategias particularizadas y muy diferentes entre sí. La financiación fue también muy diversa, entre otras cosas porque hubiese resultado imposible financiar con fondos propios la defensa de las tres vertientes. Por ello queremos insistir en que no era posible tener una o varias armadas reales y ni tan siquiera resultaba recomendable. Y adelantamos un dato significativo: el mantenimiento de las 15 galeras de la Armada Real del Reino de Granada en la década de los treinta suponía por sí solo un desembolso anual cercano a los 200.000 ducados (7). Otras armadas, como la capitaneada en 1550 por Sancho de Biedma con destino a las Indias, tuvieron un costo para la Corona de nada menos que 50.000 ducados (8), mientras que las flotas de Blasco Núñez de Vela y Alonso de los Ríos habían importado 80.000 y 60.000 ducados

(4) A este respecto véase la esclarecedora visión que ofrece CERVERA PERY, J.: *La estrategia naval del Imperio*, p. 43.

(5) CERVERA PERY, J.: *Don Álvaro de Bazán...*, p. 217.

(6) MIRA CABALLOS, Esteban: *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*. Muñoz Moya Editor, Sevilla, 1998, pp. 17-21.

(7) MIRA CABALLOS, Esteban: «La Armada del Reino de Granada (1492-1550): apuntes para su historia», en *Revista de Historia Naval*, núm. 68. Madrid, 2000, p. 43.

(8) Carta de Álvaro de Bazán al Rey, Valladolid 5 de julio de 1550. Archivo General de Simancas (en adelante, AGS), Consejo y Juntas de Hacienda 20-10.

dos respectivamente (9). El mantenimiento de todas las armadas del Imperio debió de superar con creces el millón de ducados anuales, cifras verdaderamente astronómicas e inasumibles por la Corona.

Queremos dejar muy claro, pues, que Carlos V supo crear el modelo naval que su Imperio necesitaba, financieramente sostenible y lo suficientemente eficaz para que España continuara dominando los mares durante toda la centuria. Por ello su hijo Felipe II mantuvo vigente con ligerísimos retoques el modelo de su padre. Así pues, el modelo carolino suponía la creación de toda una trama de armadas, ubicadas en lugares estratégicos y con distintas sedes: unas radicadas en Italia, otras en la península ibérica y, finalmente, otras en las Antillas Mayores. La Corona fue consciente de la necesidad de elegir unos puntos concretos de vigilancia ya que, como explicaba el experimentado Luis Sarmiento en una carta a Carlos V fechada en 1540, «la mar era tan larga que aunque se armasen mil naos era por demás pensar de poder estorbar que los franceses no enviasen sin armada a donde quisieren...» (10). La financiación tuvo un doble origen perfectamente definido: en el área mediterránea los fondos para sufragar las distintas armadas salieron directa o indirectamente de las arcas reales, mientras que en el área atlántica la financiación corría a cargo los comerciantes particulares por medio del impuesto de la avería.

Como ya hemos señalado, dicho sistema tenía su lógica interna. Los costes de las armadas mediterráneas eran elevadísimos para la Corona. Estas armadas eran de dos tipos: unas —la mayoría— se contrataban mediante asientos en los que un capitán se comprometía a custodiar un área determinada con sus galeras a cambio de una cantidad anual fijada y por un número concreto de años (11). Tan sólo en un caso se podía hablar de armada real, es decir, en el del Reino de Granada, pues en éste la mayor parte de los buques eran propiedad del Rey (12). Además era éste quien corría con todos los gastos de su financiación y, obviamente, a quien correspondía el poder último de decisión sobre ella (13).

En la vertiente atlántica la situación era muy diferente, sobre todo porque los beneficios del comercio eran muy importantes. El corsarismo arreció en esta área debido ante todo a una causa económica, pues este fenómeno no fue sino la fórmula adoptada por algunos países que quedaron al margen de los beneficios del reparto colonial indiano. Por ello se recuperó la imposición de la avería, que no era nueva, aunque en el siglo xv había caído en cierto desu-

---

(9) Relación de los capítulos del asiento que don Álvaro de Bazán ofrece para la navegación de las Indias y de las adiciones y apuntamientos que a cada uno de ellos se hace, *s/f*. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-28.

(10) Carta del embajador Luis Sarmiento a Su Majestad, 12 de enero de 1540. AGS, Estado 372, N. 82.

(11) Véase CERVERA PERY, J.: *Don Álvaro de Bazán...*, p. 218.

(12) Por ejemplo, de las 10 galeras capitaneadas por Álvaro de Bazán, *el Viejo*, en 1535, siete eran de propiedad regia, mientras que, de las tres restantes, dos eran de don Álvaro y la tercera de un capitán general anterior llamado Berenguel de Olmos. *Ibidem*, pp. 218-219.

(13) MIRA CABALLOS, E.: «La Armada del Reino de Granada...», p. 39.

so. La finalidad de esta contribución no era otra que reducir el riesgo del transporte marítimo contra «peligros no cubiertos» por los seguros marítimos ordinarios (14). La Corona tenía, pues, serias razones para revitalizar este viejo impuesto medieval castellano, para evitar así el fuerte lastre económico que habría supuesto cargar con los costes de la navegación atlántica. De hecho, a lo largo del siglo XVI no faltaron propuestas para crear un sistema de flotas reales; sin embargo, todas ellas fueron rechazadas por las autoridades, que tenían razonadas sospechas para dudar de su viabilidad táctica y económica (15).

Recientemente se ha insistido en que esta modalidad de la avería, de «disminución de riesgos», apareció en 1521 como fórmula para sostener los navíos armados de la Armada Guardacostas de Andalucía y los buques que acompañaban a las flotillas que partían para las Indias (16). Sin embargo, es evidente que este mismo tipo de avería existía con anterioridad. Así, por ejemplo, en 1492 se dispuso que la Armada de Vizcaya se financiase «por averías sobre las mercaderías que se cargan por los dichos mares así para traer a esos dichos nuestros reinos como para llevar fuera de ellos y sobre el flete de las naves que los lleva y trae lo cual por Nos visto tuvimoslo por bien...» (17). En 1507 también se financió una armada guardacostas, al mando de Juan de la Cosa, que vigilaba las costas andaluzas a costa de «la imposición del dos por ciento que se echó sobre el oro que viniese de Indias...» (18). Aunque en este último caso no se especificaba que se tratase de la avería, no cabe duda de que, tanto por sus características como por los objetivos de su recaudación, nuevamente se trataba de la misma imposición.

Pues bien, merced a este gravamen de las averías se financiaron las tres armadas atlánticas del quinientos, es decir, la Guardacostas de Andalucía, la de Vizcaya y la del Caribe.

---

(14) No debemos olvidar que la posibilidad de un ataque corsario no se consideraba en los seguros ordinarios, dado el alto riesgo que representaba; de ahí que la avería surgiese como un medio para paliar en alguna medida los efectos de estos eventuales asaltos. VAS MINGO, Marta Milagros del, y NAVARRO AZCÚE, Concepción: «El riesgo en el transporte marítimo del siglo XVI», en *Actas del Congreso de Historia de los Descubrimientos*. Madrid, 1992, t. III, p. 608. Un análisis de la figura jurídica de la avería y de su evolución histórica puede verse en los recientes trabajos de LUQUE TALAVÁN, Miguel: «La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)», en *Revista Complutense de Historia de América*, núm. 24. Madrid, 1998, pp. 113-145, y en VAS MINGO, Marta Milagros del, y LUQUE TALAVÁN, Miguel: «La avería de disminución de riesgos en el reinado de Carlos V», en *El emperador Carlos V y su tiempo*. Sevilla, 2000, pp. 575-603.

(15) Véase por ejemplo mi trabajo: *Controversias sobre el sistema naval a mediados del siglo XVI: los proyectos de Álvaro de Bazán*. Iberoamericana, Berlín, 2001 (en prensa).

(16) VAS MINGO, M. del, y LUQUE TALAVÁN, M.: «La avería de disminución de riesgos...», p. 597.

(17) SZÁSZDI LEÓN-BORJA, István: «El origen de la Armada de Vizcaya y el Tratado de las Alcaçovas», *Historia, Instituciones y Documentos*, núm. 26. Sevilla, 1999, p. 548. Hemos actualizado la grafía del texto original, ofrecido por el autor.

(18) OTTE, Enrique: «Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio trasatlántico: la avería de 1507», en *Revista de Indias*. Madrid, 1963, p. 520.

## Las armadas del Imperio

Actualmente, después de haber aparecido en los últimos años un nutrido grupo de trabajos sobre las distintas armadas existentes en la España del siglo XVI, estamos en condiciones de ofrecer un panorama completo, sistemático y global de todas ellas.

Antes de comenzar con el análisis de cada una, queremos destacar algunos aspectos previos, como la interrelación que hubo entre ellas, actuando siempre de forma complementaria y coordinada. Para empezar encontramos un intercambio frecuente y cotidiano de capitanes que servían primero en unas armadas y luego en otras. Así, por ejemplo, el prestigioso marino don Álvaro de Bazán, *el Viejo*, sirvió entre 1529 y 1538 en la Armada Real del Reino de Granada (19); en 1540 se incorporó, como capitán general, a la Armada Guardacostas de Andalucía (20); a mediados de siglo figuraba en la Armada de Vizcaya, compartiendo la capitanía general con don Luis de Carvajal; y, finalmente, en 1556 cambió de nuevo de destino, reincorporándose a la Armada Guardacostas de Andalucía (21).

Evidentemente, como no podía ser de otra forma, esta colaboración se extendía también al terreno bélico, por lo que unas escuadras acudían en ayuda de otras cuando las circunstancias así lo aconsejaban. Por las referencias documentales de que disponemos, podemos decir que el auxilio y la cooperación entre las distintas escuadras peninsulares fue muy intenso. Con frecuencia aparecen distintas armadas actuando conjuntamente, sumando esfuerzos y colaborando en la protección de tramos costeros problemáticos o deficientemente protegidos. Por citar algunos ejemplos significativos, en 1527 el capitán de la Armada de Granada, Rodrigo de Portuondo, acudió a Italia para ayudar a Andrea Doria. Sin embargo, cuatro años después —es decir en 1531— fue éste quien socorrió a dos galeras de la armada de Bazán que tenían grandes dificultades para alcanzar indemnes el puerto de Málaga (22). En ese mismo año, cuando la amenaza de Barbarroja era especialmente intensa, se enviaron sendas reales cédulas a Gabriel de Córdoba, «nuestro capitán de las galeotas y fustas que mandamos hacer contra los infieles», y al capitán Miguel de Aragón para que se uniesen con sus respectivas escuadras a la armada de Álvaro de Bazán (23). También en 1554, cuando se supo de la existencia de varias flotillas corsarias que esperaban a los navíos de Indias —entre ellas la

(19) MIRA CABALLOS: «La Armada del Reino de Granada...», pp. 49-50.

(20) CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1997, pp. 34-37.

(21) CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: «La avería en el comercio de Indias», en *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1945, t. II, p. 660.

(22) Socorro que hizo Andrea Doria a dos galeras de España, Málaga, 26 de mayo de 1531. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Guerra y Marina 1317.

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

del conocido pirata francés Musior de Sana—, la Corona estableció todo un dispositivo de colaboración entre varias armadas. Concretamente se ordenó que tanto Álvaro de Bazán, *el Mozo*, al frente de una armada de cuatro naos y dos zabras que estaban en Laredo, como don Luis de Carvajal, capitán de la Armada de Vizcaya, compuesta por seis naos y cuatro zabras, acudiesen a las Azores. Una vez allí debían someterse a las órdenes de Juan Tello de Guzmán, capitán general de la Armada Guardacostas de Andalucía, compuesta por cuatro naos y dos carabelas, para que trajesen la flota de Indias al puerto de Sanlúcar de Barrameda con las garantías necesarias (24). Cumplido este objetivo, los dos capitanes de la Armada de Vizcaya, Bazán y Carvajal, debían quedarse en torno al cabo de San Vicente colaborando con la Guardacostas de Andalucía en su objetivo de «echar los corsarios» (25).

También queremos insistir en que este esquema naval no era en absoluto rígido, pues las armadas colaboraban entre sí, se integraban en una sola o extendían su radio de acción hasta otras zonas si las circunstancias así lo requerían. Incluso en la financiación se practicó un sistema complementario, pues en muchas ocasiones la Corona recurrió a los caudales indianos para sufragar los gastos de la Armada Real del Reino de Granada. Así, en 1536 ordenó al capitán general del Reino de Granada, el marqués de Mondéjar, que mandase recoger en la Casa de Contratación nada menos que 25.000 ducados para financiar la armada granadina, que se aprestaba en esos momentos en el puerto de Málaga (26). Asimismo, en 1563 y 1564 la Armada Real del Reino de Granada, formada por ocho galeras y al mando de don Álvaro de Bazán, *el Mozo*, cuyos objetivos eran «la defensa del Estrecho de Gibraltar y navegación de las Indias», tenía asignada la zona comprendida entre el cabo de San Vicente y el cabo de Gata (27). Pero, es más: la Corona, aprovechando esta implicación de la armada real en la defensa de las costas del suroeste peninsular, dispuso que su financiación se hiciese en esos años a costa de la avería.

### *Las armadas peninsulares*

En el siglo XVI tuvieron actividad cuatro armadas, a saber: la de Vizcaya, la Guardacostas de Andalucía, la del Reino de Granada y, finalmente, la del Levante. Estas escuadras, sobre todo las tres primeras, tuvieron en esta centu-

(24) Consulta del Consejo de Indias, 14 de diciembre de 1554. AGI, Indiferente General 737, N. 107.

(25) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación, 19 de diciembre de 1554. AGI, Indiferente General 737, N. 109B. Carta del contador de la Casa de la Contratación a Su Majestad, Sevilla, 16 de enero de 1555. AGI, Indiferente General 737, N. 111.

(26) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación, Madrid, 26 de febrero de 1536. AGI, Indiferente General 1962, leg. 4, f. 45v-46.

(27) Información hecha por Juan Gutiérrez Tello, juez de averías, sobre la armada de Álvaro de Bazán, 1564. AGI, Justicia 1160, N. 10.

ria la exclusividad de la defensa de las costas y de las aguas peninsulares. La primera de ellas, la de Vizcaya, que alternó como sedes varios puertos vascos como Lequeitio, Durango y Laredo, cubría la defensa de la zona costera norte y noroeste de la Península. La segunda, es decir, la Guardacostas de Andalucía, custodiaba las costas del occidente peninsular. Finalmente, la del Reino de Granada, dada la escasa y discontinua actividad de la Armada del Levante, debía velar por la seguridad en la costa mediterránea peninsular y, por tanto, extendía su radio de acción con frecuencia hasta los puertos de Barcelona y Palma de Mallorca.

Empezando por la *Armada de Vizcaya*, diremos que Pérez de Tudela situaba sus orígenes entre abril y junio de 1493 (28). Sin embargo, en un reciente y documentado trabajo de István Szászdi se demuestra que los preparativos para su organización se remontan prácticamente a la partida de Cristóbal Colón hacia las Indias, en agosto de 1492 (29). No obstante, debido a ciertos desacuerdos de las autoridades forales en relación con su financiación, la primera armada no se terminó de aprestar hasta junio de 1493 (30).

Al parecer, el objetivo inicial de esta escuadra era disuadir a los portugueses, quienes, tras la partida de Cristóbal Colón en su primera expedición descubridora, entendían —con razón, por cierto— que había sido vulnerado el Tratado de Alcáçovas, suscrito, como es bien sabido, en 1479 (31). De hecho, la reacción del Rey de Portugal era temida en el mismo año de 1492, tanto por los Reyes Católicos como por el propio almirante Cristóbal Colón.

El equilibrio no se alcanzó hasta 1494, año en el que se suscribió, como es de sobra conocido, el Tratado de Tordesillas. Sin embargo, esta nueva situación política no provocó la desaparición de la Armada de Vizcaya, que sencillamente vio modificados sus objetivos. En esos momentos surgió con gran fuerza un nuevo enemigo, Francia, por lo que la Armada dejó de tener como único fin la disuasión de los portugueses, para centrarse fundamentalmente en el control de las armadas piráticas francesas. Desde muy pronto quedó bien claro que el objetivo de la armada era doble, a saber: el primero, estrictamente militar, pues debía hacer frente a las continuas armadas corsarias que se despachaban desde las costas de Bretaña y Normandía; y el segundo, de observación, espionando las costas francesas con el fin de averiguar, con la suficiente antelación, las armadas que se preparaban en los puertos enemigos. Este control que se ejercía sobre las costas atlánticas de Francia era básico para prever con tiempo cualquier movimiento de barcos enemigos que se estuviesen aprestando en los pueblos franceses. La Armada del Cantábrico llevaba a cabo un reconocimiento sistemático de las

(28) PÉREZ DE TUDELA, Juan: «La Armada de Vizcaya. Acerca de una razón de fuerza y otros argumentos en el acuerdo de Tordesillas», en *El Tratado de Tordesillas y su proyección*. Valladolid, 1973, t. I, pp. 42 y ss.

(29) SZÁSZDI LEÓN-BORJA, I.: «El origen de la Armada de Vizcaya...», pp. 547-551.

(30) *Ibidem*, p. 551.

(31) *Ibidem*, pp. 552-553.

costas, mientras que las autoridades vizcaínas debían además velar por el mantenimiento de una buena red de confidentes (32).

El control naval de la costa noroeste era sin duda fundamental, por ser un lugar de tránsito de las armadas corsarias francesas e inglesas, camino de las costas de Andalucía occidental, donde se solían concentrar a la espera de los navíos de Indias. Por ello, el cometido de la Armada de Vizcaya se consideró siempre muy relevante en el control del corsarismo en el oeste peninsular (33). No obstante, los franceses sabían de las actividades que se llevaban a cabo en las costas cantábricas, por lo que en ocasiones emprendían acciones contra estos puertos. Precisamente, en 1550 se certificaron varios ataques en los puertos del Cantábrico perpetrados por corsarios franceses, «aunque dicen que entre ellos hay gente de cuatro naciones» (34).

A mediados de siglo, cuando más arreciaban los ataques franceses, se proporcionaron a esta armada los medios adecuados, hasta el punto de que se pudo permitir actuar por separado en dos escuadras. Efectivamente, hacia 1550 se dispuso que la Armada de Vizcaya actuase dividida en dos; una, a cargo de don Luis de Carvajal, se encargaría de proteger la ruta «de Finisterre a Inglaterra y a Flandes», y la otra, a cargo de Álvaro de Bazán, debería amparar la costa desde «Finisterre a Andalucía» (35).

Los navíos utilizados fueron, obviamente, los típicamente atlánticos; es decir, carabelas, naos y, más esporádicamente, galeazas y galeones. Su financiación se procuró a través del impuesto de la avería por lo que, como tantas otras, esta armada no puede ser considerada real.

Dicha armada surgió como tal en 1521 por la concentración paulatina de corsarios en torno al cabo de San Vicente en busca de los buques que partían

(32) En una consulta del Consejo, fechada en 1540, se pedía escribir al factor real de Burgos, Cristóbal de Haro, para que informara de las personas que tenían parientes o factorés en los puertos de «Bretaña, Normandía y Picardía», a fin de que pudieran informar de las armadas que se aprestaban en dichos puertos. Consulta del Consejo de Indias, h. 1540. AGI, Indiferente General 737, N. 45. Una década después, en 1550, el Rey felicitó al capitán general de la provincia de Guipúzcoa y al corregidor de Vizcaya por las certeras y puntuales noticias que los confidentes españoles habían obtenido en torno a 17 veleros que habían partido de Francia con la intención de ir a las costas de Andalucía para esperar el regreso de los navíos de la Carrera de Indias. MIRA CABALLOS, E.: *La Armada Guardacostas de Andalucía...*, p. 18.

(33) Conocemos numerosos enfrentamientos entre las naves de la Armada de Vizcaya y las armadas corsarias que no vamos a enumerar aquí. Al respecto véanse FERNÁNDEZ DURO, C.: *op. cit.*, tomos I y II. CERVERA PERY, J.: *La estrategia naval del Imperio*, pp. 97-98. CEREZO MARTÍNEZ, R.: *op. cit.*, pp. 192-195.

(34) Cartas del marqués de Cortes y de Miguel de Lerma sobre los daños ocasionados por franceses e ingleses, 1550. AGS, Guerra y Marina 1321, N. 5. Claro está que, independientemente del puerto de partida, en estos buques corsarios solían ir tripulantes de muy dipar nacionalidad. Así, por ejemplo, en la escuadra del pirata Diego de Ingenios había en la tercera década del siglo XVI hombres de muy distintas procedencias, concretamente franceses, ingleses, alemanes, portugueses, genoveses, griegos y hasta vizcaínos. Ver OTTE, Enrique: «La Rochelle et l' Espagne. L'expédition de Diego Ingenios a l'Île des Perles en 1528», en *Revue d'Histoire Economique et Sociale*. París, 1959, vol. XXXVII, núm. 1, p. 50.

(35) Real Cédula a Diego Hurtado de Mendoza, h. 1550. AGS, Guerra y Marina 1321, N. 368.

para las Indias o venían de ellas. Concretamente su objetivo era la vigilancia de tres rutas: primero, el trayecto Azores-Sanlúcar de Barrameda, acompañando a los navíos que venían de regreso del Nuevo Mundo cargados de mineral precioso. Segundo, la ruta de Sanlúcar a Cádiz, así como las costas que circundan el cabo de San Vicente, conocido entonces como «el cabo de las sorpresas» por la densidad de corsarios que a su alrededor se concentraban. Y tercero, la travesía desde Sanlúcar de Barrameda hasta las islas Canarias, acompañando a las flotas que partían para las Indias porque, como decía muy significativamente Girolamo Benzoni, «hasta allí llega a la ida el camino peligroso» (36).

Por otro lado, debe quedar suficientemente claro que, pese a que su lugar habitual de vigilancia eran las costas andaluzas, lo que al Rey y a los comerciantes les interesaba no era la defensa de Andalucía, sino la protección de la Carrera de Indias, que tan importantes ingresos suponía para la arcas reales y para los bolsillos de los sufridos comerciantes. De manera que el objetivo que justificaba su creación lo podemos resumir en una frase que aparece en uno de los documentos de la época: «Para que limpien de corsarios la costa y los resistan y ofendan y nuestros súbditos naveguen con seguridad...» (37).

Ni que decir tiene que los buques utilizados por esta armada eran la carabela y la nao, en ocasiones acompañadas por algún galeón y por uno o varios navíos de pequeño porte.

Esta armada no fue concebida como una escuadra permanente. Se suponía que se debía prestar tan sólo durante los años en que hubiese noticia de corsarios, y exclusivamente en los meses de verano y primavera. Pronto se vio que este carácter temporal era inviable, primero porque la dotaba de gran ineficacia, y segundo porque los corsarios no estaban dispuestos a dar ningún respiro a los navíos hispanos. Es más, ni tan siquiera cuando se firmaba un armisticio con Francia se ofrecían garantías de que no hubiese ataques corsarios. Así, la paz suscrita con Francia en 1544 hizo pensar a algunos que habría un pequeño respiro en el acoso de los corsarios galos. De hecho incluso se legisló en favor de la libre circulación de navíos aunque, eso sí, observando las ordenanzas vigentes y el registro obligatorio en el puerto de Sevilla (38). Sin embargo, pronto se pudo comprobar que la realidad era bien distinta. Con paz o sin ella, los enemigos —más piratas que corsarios— no dejaron de atacar los navíos españoles. Por ese motivo se decidió finalmente que la Armada Guardacostas de Andalucía no se desarmara y que se continuase con la recaudación de la avería. Al año siguiente los rumores sobre la reanudación virulenta de los ataques enemigos adquirió tal magnitud, que las autoridades españolas decretaron que ningún velero español partiese de las islas Azores hasta que no arribase a ellas la escuadra

(36) BENZONI, Girolamo: *Historia del Nuevo Mundo*. Alianza Editorial, Madrid, 1989, p. 166.

(37) Real Cédula al capitán Diego López de las Roelas, Valladolid, 10 de septiembre de 1548. AGI, Indiferente General 1964, leg. 11, f. 69v-69.

(38) CABALLERO JUÁREZ, J. A.: *El régimen jurídico de las armadas...*, pp. 39-40.

andaluza (39). Pero hasta la tradición de dismantelar la Armada en invierno fue desapareciendo andando el tiempo. El corsarismo no parecía ya un fenómeno circunstancial, pues no sólo no desaparecía sino que con el paso de los años tendía a aumentar, ampliándose la ofensiva incluso a los intempestivos meses de invierno.

Evidentemente tampoco esta armada era real, ya que la financiaban los comerciantes, como ya hemos dicho, mediante la avería de disminución de riesgos. Y pese a las quejas de los comerciantes y del Consulado sevillano, la financiación de la defensa naval atlántica por aquéllos fue uno de los mayores logros de la política indiana de Carlos V. Efectivamente, el Emperador se aseguró una defensa relativamente eficaz, y a la vez se ahorró los enormes gastos que habría supuesto el mantenimiento de otra armada real como la del Reino de Granada.

Ya hemos dicho que en el último cuarto del siglo XVI esta Armada Guardacostas dejó de denominarse así para adoptar el nombre de Armada de la Guardia de la Carrera de Indias o Armada Real del Océano. Aunque en realidad seguía sin ser una armada real, porque se sufragaba a través de la avería, había cambiado en dos aspectos, a saber: primero, se le dio ya oficialmente un carácter permanente, y segundo, ya no se limitaría a las rutas del oeste peninsular, sino que haría travesías trasatlánticas para traer a buen recaudo los tesoros indianos (40). En la última década del siglo XVI incluso se generalizó el uso del asiento, contratando por tanto con una persona los servicios de la armada, aunque, eso sí, financiado todo a través de la avería. Así, en 1591 se firmó un asiento por el que el contratista debía sostener una flota de «diez galeones, cuatro fragatas y dos lanchas» (41). A esta misma armada se agregaron asimismo los galeones de la Armada de Portugal, con lo que se convirtió, pues, en la mayor escuadra permanente del Imperio en esos momentos (42).

(39) MIRA CABALLOS, E.: *La Armada Guardacostas de Andalucía...*, p. 77.

(40) También en este caso existen numerosos precedentes de armadas de avería pertrechadas exclusivamente con el fin de recoger en los puertos de las Indias el preciado mineral y traerlo con garantías a Sanlúcar. Por citar un ejemplo concreto, en 1544 se dispuso que fuese una armada de avería a las colonias a recoger el metal precioso; que se juntase en La Habana con otros navíos, y que retornasen todos con la seguridad necesaria. Real Cédula al presidente y oidores de la Audiencia de Santo Domingo, 19-I-1544. AGI, Santo Domingo 868, leg. 2, f. 206v-207.

(41) LORENZO SANZ, Eufemio: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Diputación Provincial, Valladolid, 1986, t. II, pp. 355-359. En cualquier caso, el sistema de asiento ya había sido usado con anterioridad en la Armada Guardacostas de Andalucía. Así, en 1537, para completar la débil armada guardacostas de Miguel de Perea, formada por una nao y tres carabelas, se decidió firmar un asiento con tres marinos bilbaínos para que aportasen a la Armada cuatro pataches y una pinaza. El coste total estipulado en el asiento ascendía a 2.370 ducados mensuales, y el botín que se capturase se disponía fuese para el maestre, salvo el quinto real. Asiento firmado con Martín Ortiz de Orozco, Martín de Arana y Rodrigo de Catafurda, vecinos de Bilbao, Valladolid, 2 de marzo de 1537. AGI, Indiferente General 422, leg. 16, f. 107v-109v.

(42) OLESA MUÑO, Francisco Felipe: *La organización naval de los Estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. Instituto de Historia Naval, Madrid, 1968, pp. 523-524.

La Armada del Océano devino en el eje vertebrador de todo el sistema naval español con América, y todos los capitanes de las armadas y flotas indianas debían rendir obediencia a su capitán general (43). Así continuó durante décadas pese a la oposición que mostró en reiteradas ocasiones el Consulado sevillano, por los altos costes que suponía para los mercaderes y comerciantes de Indias.

La tercera gran escuadra peninsular fue la *Armada Real del Reino de Granada* (44). Evidentemente no se trataba de una escuadra más, pues era la única estrictamente real de todas las existentes en la Península y, sin lugar a dudas, la mejor dotada de navíos, pertrechos y armamento. No olvidemos que la mayor parte de las galeras utilizadas en esta Armada eran de propiedad real, y además su financiación procedía exclusivamente de fondos regios. Para ella se buscaban los capitanes generales más aptos de la Península, aquellos de cuya valía en otras armadas del Imperio se tenía sobrada constancia. A partir de los años treinta, aparece en bastantes ocasiones designada como «Armada de las Galeras de España», lo que delata claramente su carácter de núcleo de la defensa naval mediterránea (45).

Su origen arranca de la Baja Edad Media, pues en la última fase de la Reconquista tenemos noticia de la existencia de una pequeña escuadra que patrullaba por las costas reconquistadas del litoral sur. Una vez tomado el reino nazarí, se decidió mantener la Armada; primero, para trasladar a los vencidos al norte de África (46) y, segundo, para evitar que estos mismos deportados pudiesen hostigar por mar las costas del sureste peninsular (47).

Sin embargo, la Armada del Reino de Granada, tal y como se concibió después de 1492, fue planeada por el secretario del Rey, Hernando de Zafra, quien al parecer tomó a su vez la idea de un memorial redactado en 1484 por Diego de Vera (48).

Esta escuadra no tenía una sede legalmente establecida, aunque de hecho la base de sus operaciones fue el puerto de Málaga. En este sentido, no debemos olvidar que este puerto era el más capaz de todo el reino granadino, no sólo por su importancia estratégico-militar, sino también por su destacada actividad comercial. No en vano a través de él se efectuaba la exportación de la mayor parte de la lana castellana (49).

(43) CABALLERO JUÁREZ, J. A.: *El régimen jurídico de las armadas...*, p. 258.

(44) Sobre ella véanse los trabajos de SZMOLKA CLARES, J.: «Las fuerzas navales del Reino de Granada. Una excepción en la organización militar española de comienzos del Quinientos», en *La organización militar en los siglos XV y XVI*. Cátedra General Castañón, Málaga, 1993, pp. 115-120. MIRA CABALLOS, E.: «La Armada del Reino de Granada...», pp. 35-54.

(45) CERVERA PERY, J.: *Don Álvaro de Bazán...*, p. 223.

(46) SZMOLKA CLARES, J.: «Las fuerzas navales...», p. 115.

(47) GOSSE, Philip: *Los corsarios berberiscos. Los piratas del norte*. Austral, Madrid, 1973, p. 23. También en CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *La proyección marítima de España en la época de los Reyes Católicos*. Editorial San Martín, Madrid, 1991, p. 138.

(48) SZMOLKA CLARES, J.: «Las fuerzas navales...», p. 115.

(49) CARANDE, Ramón: *Estudios de Historia*. Editorial Crítica, Barcelona, 1989, t. I, p. 335. De hecho, y por citar un ejemplo concreto, en noviembre de 1515 se mencionaba en las actas

A diferencia de otras armadas peninsulares, la de Granada no se dismanteló nunca durante el invierno; esos meses de escasa actividad militar eran aprovechados para encargarle cometidos alternativos. Normalmente la Armada o parte de ella se enviaba a otros puntos de España donde se requerían sus servicios, desde Tenerife a Barcelona o, incluso, Palma de Mallorca, bien como apoyo naval en algunas maniobras, bien como transporte de algunas mercancías (50).

La financiación en esta ocasión sí que corría a cargo exclusivamente de las rentas reales, y concretamente de las tercias del Reino. En ocasiones, como ocurrió en 1516, se destinaron a tal fin los 20.000 ducados que pagaban a la Corona los conversos (51).

En cuanto al monto total de los costes, debemos decir que aumentaron paulatinamente, a medida que se hacía necesario ampliar el número de buques y el contingente de tripulantes y soldados. Así, en 1494 se estimaba que las 12 galeazas y fustas que se querían pertrechar para ir primero a Túnez y luego a Tenerife costarían unos 3.000 ó 4.000 ducados, mientras que en la década de los treinta los costes anuales se aproximaban a los 200.000 ducados (52).

El objetivo de la Armada del Reino de Granada queda bien especificado en la documentación de la época: «La guarda de las Castillas que tenían fronteras a los moros» (53). Más concretamente recorría dos rutas: una, el litoral del Reino de Granada, desde Gibraltar al cabo de Gata, limpiando las costas de corsarios berberiscos y, sobre todo, ejerciendo una labor disuasoria; y otra, la costa del norte de África, para recalar por último en las plazas españolas.

Finalmente, queremos comentar brevemente el caso de la cuarta Armada peninsular, es decir, la *Guardacostas del Levante*. La información de que disponemos acerca de esta flota, pese a su escasez, es suficiente para afirmar el carácter precario e irregular de dicha fuerza en el siglo XVI. Por ello fueron muchas las ocasiones en las que la Armada de Granada debió desplazarse hasta los puertos del Reino de Valencia, en un intento por disuadir a los berberiscos de sus ataques en la zona.

Desconocemos la fecha exacta en la que se formó esta escuadra. No obstante, a lo largo de la primera mitad del siglo XVI parece ser que algunas veces se aprestaron pequeñas armadas de tres o cuatro galeras, con el objetivo de proteger las costas de los ataques corsarios (54). Sin embargo, su existencia fue tan esporádica e inestable, que prácticamente desaparecieron en la segun-

---

capitulares de Málaga que, como de costumbre, se esperaba la llegada de la Armada «para se desarmar, porque ya es invierno». LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E.: «El reino de Granada como frontera: organización de su defensa durante el reinado de los Reyes Católicos (1492-1516), en *La organización militar en los siglos XV y XVI*. Cátedra General Castañeros, Málaga, 1993, p. 109.

(50) MIRA CABALLOS, E.: «La Armada del Reino de Granada...», pp. 40-41.

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

(52) MIRA CABALLOS, E.: «La Armada del Reino de Granada...», pp. 42-43.

(53) *Ibidem*, p. 46.

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

da mitad del siglo XVI, a pesar de las reiteradas voces que se hacían oír en favor de su mantenimiento (55).

### *Las armadas americanas*

Desde la tercera década del siglo XVI los corsarios comenzaron a cruzar el Atlántico y a atacar con frecuencia los puertos indianos (56). En estas décadas el ataque más virulento se produjo en el mar Caribe, por lo que las autoridades españolas se vieron obligadas a establecer una armada que protegiese el otro extremo de la Carrera de Indias, es decir, el área caribeña (57).

La protección de las costas caribeñas en este período se procuró, al igual que en la península ibérica, mediante el apresto de armadas guardacostas financiadas a través de la avería (58). Esta Armada del Caribe tenía por cometido fundamental no tanto la defensa de los habitantes caribeños como la protección de las rutas seguidas por los navíos de la Carrera de Indias a su paso por dicha área geográfica (59). En las instrucciones otorgadas al capitán general, Juan de Lalo, se le especificó su misión de una manera muy clara:

«La principal causa por que nos hemos movido a hacer esta armada ha sido por la seguridad de la flota que al presente está aparejada, para ir a España y de la que se espera que al presente viene de camino de España habéis de llevar cuidado y atención de asegurar el dicho viaje por donde han de ir y venir las dichas naos y flotas...» (60).

(55) Desde 1550 hubo intentos por crear una armada guardacostas del Levante con carácter permanente. El más sólido fue el formulado en 1595, en el que se establecieron las bases de una armada estable, formada por cuatro galeras financiadas por la Generalidad de Valencia. La muerte de Felipe II frustró este nuevo proyecto, cuyas gestiones se retomaron a partir de 1601. Entre 1618 y 1620 encontramos cuatro galeras de armada, aunque con un nombre distinto —Armada de Denia— y con un objetivo también muy diferente: el corso en las áreas berberiscas. REQUENA AMORAGA, FRANCISCO: *La defensa de las costas valencianas en la época de los Austrias*. Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Valencia, 1997, pp. 273-288.

(56) Con creciente frecuencia los corsarios se decidían a cruzar el océano, confiados en arrebatarles las mercancías a unos navíos españoles sobrecargados y mal armados. No en vano, en la década de los cuarenta la Real Audiencia de Santo Domingo informaba de que ni siquiera en tiempos de paz entre España y Francia dejarían de venir los corsarios a estas islas, «porque las presas son muy grandes y sin riesgo ni resistencia ninguna...». Carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, Santo Domingo, 4 de julio de 1541. AGI, Santo Domingo 49, R. 12, N. 83.

(57) No debemos perder de vista la peligrosidad del área caribeña, donde, según calculó Höffman, se perdieron un 40 por 100 del total de los navíos desaparecidos en la Carrera de Indias entre 1535 y 1547. HÖFFMAN, PAUL: «El desarrollo de las defensas del Caribe. Siglo XVI y principios del XVII», en *Influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana, 1500-1800*. Madrid, 1983, p. 19.

(58) A este respecto puede verse nuestro trabajo monográfico «El sistema naval con América en tiempos de Carlos V: la Armada del Caribe», en *El emperador Carlos V y su tiempo*. Cátedra General Castaños, Sevilla, 2000, pp. 557-573.

(59) TORRES RAMÍREZ, BIBIANO: «La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI», en *América y la España del siglo XVI*. CSIC, Madrid, 1983, p. 115.

(60) MIRA CABALLOS, E.: *El sistema naval con América en tiempos de Carlos V...*, pp. 571-573.

Asimismo se caracterizó por su naturaleza eventual; es decir, tan sólo se pertrechaba cuando se avistaban corsarios en las costas. Sin duda, esta circunstancia limitó mucho su eficacia, y a lo largo de las décadas no faltaron voces que reclamaran la necesidad de darle un carácter permanente. En muchas ocasiones su cometido se restringió a acudir al resto de las islas caribeñas para dar aviso del peligro y evitar de este modo que los navíos partiesen de sus puertos. Otras veces las autoridades de las distintas islas antillanas no esperaban a que la Audiencia de Santo Domingo decidiese aprestar la Armada, y se defendían con alguna embarcación que estuviese en el puerto. La sede oficiosa de esta primera Armada del Caribe fue Santo Domingo, aunque en ocasiones esporádicas se proyectó y aprestó desde la península ibérica (61).

Ya hemos afirmado que, al igual que la Armada Guardacostas de Andalucía, la Armada del Caribe se financió por medio de la avería, un impuesto que gravaba con un porcentaje determinado las mercancías que entraban o salían de los puertos (62). Como era de esperar, las quejas de los comerciantes isleños fueron continuas por lo oneroso que resultaba para sus ya de por sí endeudadas finanzas el pago de un nuevo gravamen (63).

La Armada del Caribe no alcanzó los resultados deseados, debido a su propio carácter eventual así como a la falta de buques adecuados y de artillería, lo que le impedía capturar a los enemigos. Las medidas siempre fueron insuficientes, y los resultados, insatisfactorios. Las peticiones —reiteradas durante todo el siglo XVI— para que la Armada fuese permanente no tuvieron eco alguno. Más aún: durante gran parte de la segunda mitad del siglo XVI, estas armadas de averías dejaron de aprestarse, y la defensa se limitó a alguna galera o patache que la Corona enviaba al puerto de Santo Domingo, a La Habana o a San Agustín de la Florida (64). Así estaban las cosas cuando Francis Drake entró en Santo Domingo y saqueó la ciudad sin resistencia alguna. Por desgracia, los temores de la élite política de la isla se vieron dramáticamente confirmados. La invasión del corsario inglés fue el colofón a décadas de desprotección naval y militar del área caribeña y, muy especialmente, de La Española.

Desde ese momento comenzaron a tomar cuerpo dos proyectos para sustituir estas esporádicas, limitadas e ineficaces armadas caribeñas por dos arma-

---

(61) Concretamente, en 1556 se dispuso que se aprestase una armada en Sevilla «que anduviese en la guarda de las costas de la Española». La Armada se mantuvo en servicio finalmente desde el 1 de junio de 1557 hasta el 20 de junio de 1559, y estuvo capitaneada por don Juan Tello de Guzmán. *Ibidem*, pp. 563-564.

(62) Sobre este impuesto puede verse la clásica obra de CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: «La avería en el comercio de Indias», en *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1945, t. II.

(63) Según se afirma en 1544, el cobro de la avería causaba un gran daño a la ciudad de Santo Domingo, «porque los navíos que vienen de paso no osan entrar en esta ciudad». Juicio de resistencia tomado a las justicias de la isla Española, 1543-1544; declaración de Rodrigo de Marchena, *el Viejo*, a la pregunta número 15 del interrogatorio. AGI, Justicia 62.

(64) En 1575 se proyectó una armada caribeña formada por galeras y dividida en dos escuadras, una con base en Cartagena de Indias, y la otra en algún puerto antillano. Entre 1578

das permanentes: la del Mar del Sur y la Armada de Barlovento (65). La primera de ellas sí llegó a tener vida efectiva en las últimas décadas del siglo XVI. El germen de esta Armada debemos situarlo en 1578, cuando se aprestó una escuadra de naos para perseguir a Drake en aguas del Pacífico (66). En 1588 disponía ya de cinco galeones de entre 160 y 250 toneladas, a los que se incorporaron dos más entre ese año y el siguiente de 1589 (67).

En la costa atlántica, en cambio, se proyectó la Armada de Barlovento. Aunque sus orígenes más remotos datan de 1601, cuando se envió una armada desde España a patrullar las costas orientales de Nueva España y el Caribe, su aparición como tal no se puede situar hasta pasadas varias décadas, concretamente hasta 1640. Su actividad se prolongó hasta 1768. Esta Armada, ya del siglo XVII, fue heredera directa de la Armada del Caribe del quinientos. Sin embargo, existían diferencias sustanciales entre ambas: primero, mientras que la Armada del Caribe se financiaba por intermedio de la avería, la de Barlovento se nutría de otros impuestos, como la alcabala. Segundo, la sede de la primera fue la ciudad de Santo Domingo, donde residían los jueces de la Armada, mientras que la segunda tenía su base de operaciones en el puerto mexicano de Veracruz. Tercero, la primera utilizaba naos y carabelas; la segunda, exclusivamente galeones. Y cuarto, sus objetivos eran distintos, pues en tanto que la primera se dedicó a la protección de las rutas antillanas, la segunda extendió su actividad a las costas mexicanas, donde escoltaba con frecuencia las flotas de Nueva España.

Sea como fuere, lo cierto es que en lo que concierne al siglo XVI en las Indias, la primera armada que existió fue la del Caribe, aunque tuviese un carácter esporádico. En el último cuarto de siglo apareció la Armada del Mar del Sur, que se encargaba de la seguridad en las costas del Pacífico. Y ya muy avanzado el siglo XVII se constituyó la Armada de Barlovento, que en cierto modo supuso la sustitución de las eventuales armadas caribeñas de averías por una armada estable y mejor dotada para la defensa de las costas atlánticas americanas.

### *Las armadas de la península itálica*

Finalmente el panorama naval español se completaba con la existencia de varias armadas en la península itálica, casi todas ellas establecidas merced a

---

y 1582 encontramos algunas esporádicas escuadrillas de galeras que nos muestran que el plan se llegó a poner en práctica total o parcialmente. Sin embargo, es evidente que este proyecto fracasó, primero porque la galera no era el navío más idóneo para la navegación en aguas del Atlántico, y segundo porque el mantenimiento de estos navíos resultaba mucho más costoso que el de la clásica carabela. Ver SANZ LORENZO, E.: *op cit.*, t. II, p. 354.

(65) Sobre estas Armadas pueden verse los clásicos trabajos de TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada de Barlovento*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1981, y PÉREZ-MALLAINA, Pablo Emilio, y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1987.

(66) CEREZO MARTÍNEZ: *Las Armadas de Felipe II...*, p. 181.

(67) *Ibidem*, pp. 182-183.

asientos. Concretamente en Italia había tres, a saber: la Armada de Génova, la de Nápoles y la de Sicilia. Huelga decir que dichas escuadras se prestaban colaboración mutua en caso de necesidad y que, además, se agrupaban cada vez que se planeaba una ofensiva a gran escala.

La más importante era la escuadra de galeras de Andrea Doria que, al parecer, desde 1562 pasó a conocerse como Escuadra de Génova (68). Al frente de esta armada, compuesta por un número de galeras oscilante entre las 15 y las 23, se hallaba como capitán general el afamado Andrea Doria, el cual fue sucedido en su puesto, a partir de 1559, por su sobrino Juan Andrea Doria (69).

La segunda escuadra era la de Nápoles, compuesta por lo regular de unas veinte galeras, y destinada fundamentalmente a la defensa de las costas itálicas. Diversos capitanes de prestigio sirvieron en esta armada como capitanes generales, entre ellos Sancho de Leyva, Álvaro de Bazán, *el Mozo*, y Juan de Cardona (70).

Y, para finalizar, el panorama defensivo del Imperio español en Italia se completaba con la Escuadra de Sicilia, radicada en Mesina, formada por unas diez galeras y destinada a la protección de las costas de la isla y al control del paso del estrecho (71).

---

(68) CEREZO MARTÍNEZ, R.: *Las Armadas de Felipe II...*, p. 160.

(69) *Ibidem*, pp. 160-161.

(70) *Ibidem*, p. 161.

(71) *Ibidem*.