

GALERAS DEL REY CATÓLICO CONTRA NAVÍOS CORSARIOS DE ALTO BORDO: UNA LUCHA DESIGUAL EN EL MEDITERRÁNEO DEL SIGLO XVII

Francisco VELASCO HERNÁNDEZ
UNED, Centro Asociado de Cartagena
Recibido 24/09/2020 Aceptado: 11/11/2020

Resumen

La introducción de navíos de alto bordo en las armadas corsarias a comienzos del siglo XVII creó un nuevo enemigo para las galeras mediterráneas cristianas. Mientras que los corsarios berberiscos supieron reconvertir sus escuadras de remo en poderosos navíos artillados, España y sus aliados italianos mantuvieron los viejos escuadrones de galeras, cada vez más reducidos en número y mal pertrechados, lo que se tradujo en un desequilibrio estratégico que favorecía a los norteafricanos. En el presente artículo planteamos una comparativa entre la irrupción con gran éxito del navío atlántico adaptado por los corsarios al Mediterráneo y la supervivencia en condiciones muy desfavorables de las galeras del rey católico, la desigualdad entre ambos en el combate y algunos encuentros puntuales entre galeras y navíos, con resultados dispares.

Palabras clave: galeras cristianas, navíos corsarios de alto bordo, combates navales, Mediterráneo español. NAVÍOS CORSARIOS DE ALTO BORDO, COMBATES NAVALES, MEDITERRÁNEO ESPAÑOL.

Abstract

The introduction of high-level ships into the privateer navies at the beginning of the 17th century created a new enemy for the Christian Mediterranean galleys. While the Berber privateers knew how to convert their rowing squadrons into powerful gunships, Spain and its Italian allies kept the old squadrons of galleys, increasingly reduced in number and poorly equipped, which resulted in a strategic imbalance favouring North Africans. In the present article we propose a comparison between the irruption with great success of the Atlantic ship adapted by the privateers to the Mediterranean and the survival in very unfavorable conditions of the galleys of the Catholic king, the inequality between the two in combat and some occasional encounters between galleys and ships, with mixed results.

Key words Christian galleys, high board privaterres, naval combat, Spanish Mediterranean, HIGH-BOARD PRIVATEERS, NAVAL COMBAT, SPANISH MEDITERRANEAN

Introducción

LA galera fue reina y señora de los mares mediterráneos durante siglos, incluso alcanzó un nuevo periodo de esplendor en el siglo XVI con la expansión del imperio turco y los progresos navales de sus aliados berberiscos. Los monarcas españoles, sobre todo Felipe II, se vieron forzados a potenciar sus escuadras de remo, tanto italianas como españolas, invirtiendo enormes sumas de dinero para contrarrestar el avance otomano. Pero, tras Lepanto y las paces que le siguieron, las grandes batallas de galeras entre cristianos y musulmanes prácticamente desaparecieron. Además, la apertura de nuevos frentes en el Atlántico norte para España y en Persia para la Sublime Puerta acabaron por absorber todos los recursos disponibles.

Aunque las galeras sobrevivieron, mal que bien, a la drástica reducción de su número y dotaciones, la aparición de un nuevo enemigo en el Mediterráneo, el navío de alto bordo corsario, con una potencia artillera considerable, las fue desplazando a un papel secundario y auxiliar de las grandes armadas de navíos. El traslado al «mar interior» de las escuadras españolas y francesas del Atlántico, en su particular guerra por el control del frente catalán, demostró que las armadas de galeras habían dejado de tener la importancia estratégica que antaño tuvieron, lo cual no fue óbice para que en puntuales combates demostraran su valor y sagacidad, sobre todo con algunos navíos corsarios berberiscos, con resultados agridulces. Todo ello fue confirmando un hecho ya conocido: la superioridad del navío de alto bordo muy artillado sobre las naves de remo clásicas.

La pervivencia de las galeras en el Mediterráneo del siglo XVII

La concentración puntual de cerca de 500 galeras, galeazas y galeotas en la batalla de Lepanto supuso el cenit de este tipo de embarcación mediterránea. Nunca más surcarían sus mares tal cantidad de naves de remo. Desde entonces asistirán a un lento declive que se prolonga a lo largo del siglo XVII, al tiempo que irán dando paso a nuevos tipos de barcos de guerra, muchos de ellos venidos del Atlántico.

Es verdad que los problemas surgidos a Felipe II en el Mar del Norte, con el inicio de las guerras con Inglaterra y Holanda, y la apertura del viejo frente persa en el caso de los otomanos, condujeron a la paz entre los dos grandes imperios mediterráneos, las conocidas como «treguas hispano-turcas» de 1577, 1581 y 1584¹, pero también es cierto que la situación financiera de ambos Estados era ruinoso. Estaba claro que España no podía mantener dos frentes abiertos: el Mediterráneo y los Países Bajos, cuya sincronía había supuesto en el quinquenio de 1571-1576 un gasto superior al 200 por 100 respecto a los ingresos, lo que se tradujo en la consiguiente bancarrota de 1575² (, 94). Como señala I.A.A. Thompson, «hacia 1574, tres cuartas partes de los 420.000 ducados que componían el subsidio otorgado por el Papa en 1560 para mantener sesenta de las cien galeras a que Felipe II se había obligado, se habían canalizado hacia los Países Bajos»³.

Como consecuencia de ello, el número de galeras al servicio del rey de España (en el que se incluían las de Nápoles, Sicilia, Génova y España) disminuyó drásticamente, pasando de 146 a 105. Y en los años siguientes se produjo una mayor recesión, hasta el punto de que hacia 1598 solo disponía de 73 galeras, de las cuales no más de veinte componían el escuadrón español, que era el que realmente debía patrullar las costas del Mediterráneo ibérico.

Es cierto que la galera se encontraba en franca decadencia a comienzos del siglo XVI, pero volvió a cobrar importancia gracias a la amenaza turca y al auge del corso berberisco. Esto les hizo llegar a su máximo esplendor. Pero, a medida que el peligro turco fue remitiendo hasta desaparecer, y que los corsarios norteafricanos reconvirtieron sus galeotas en navíos de alto bordo a la usanza atlántica, los planes de renovación de las escuadras de galeras se desarrollaron siempre a la baja y el número de unidades en servicio aminoró de forma considerable. El escuadrón español, por ejemplo, que llegó a contar con 46 galeras hacia 1574, disminuyó a unas quince unidades al final del reinado de Felipe III (1620). Incluso en la década de 1640, en plena guerra con Francia –que también disponía de una potente escuadra de remo–, el número de

(1) BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, t. I, pp. 658-716.

(2) GARCÍA ARENAL, M., y BUNES IBARRA, M.Á. de: *Los españoles y el norte de África. Siglos XV-XVIII*, p. 94.

(3) THOMPSON, I.A.A.: «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI», *Manuscripts*, núm. 24, 2006, p. 107.

estas embarcaciones totalmente operativas se mantenía en una cifra similar. En el primer sitio de Tarragona (1641), por ejemplo, participaron 15 galeras españolas, además de las siete genovesas, catorce napolitanas y seis sicilianas.

Una vez finalizada la guerra con Francia, la necesidad de mantener operativo un escuadrón con más de una decena de galeras resultó inviable y demasiado caro, de ahí que poco a poco se fuera reduciendo en número. Cuando su base fue trasladada desde El Puerto de Santa María a Cartagena, en el año 1668, fueron ocho las galeras transferidas a la ciudad levantina⁴. Esta cifra se mantuvo más o menos estable hasta finales de esa centuria, de tal suerte que, al comienzo de la Guerra de Sucesión, el número de galeras operativas era de seis⁵.

Su papel en los combates navales había ido perdiendo relevancia poco a poco, hasta el punto de convertirse en unidades auxiliares y secundarias⁶. Se utilizaban para remolcar los pesados galeones durante la batalla, alejar los brulotes o navíos de fuego, llevar provisiones y vituallas a los combatientes u obstaculizar la movilidad de las embarcaciones enemigas. Eran más eficientes, en cambio, en la lucha contra otras embarcaciones de remo – sobre todo en su labor de guardacostas–, el traslado de tropas, el socorro de las plazas y presidios o el abastecimiento del frente (de armas, cañones, provisiones de boca, etc.) Un cometido que nada tenía que ver con la función para la que fueron creadas fue el del traslado de personajes de la Corte, diplomáticos, gobernadores, notables del reino y otros, del que se abusó con bastante frecuencia, a pesar del enorme dispendio que suponía para las arcas del Estado. Por citar algunos ejemplos, son conocidos los viajes desde o hacia Italia de la princesa Mariana de Austria para contraer nupcias con su tío Felipe IV de España (1649); de María Ana de Austria, hija de Felipe III y futura reina de Hungría (1631), o del cadáver del príncipe Filiberto de Saboya (1624).

De todo ello podemos inferir que, a pesar de que las galeras fueron perdiendo relevancia en la estrategia naval del Mediterráneo, y de que su número fue reducido drásticamente a lo largo del siglo XVII, su vida se prolongó más allá de esta centuria, tanto en España, como en Francia, las repúblicas italianas o el imperio turco, pero el auge del navío de línea en el siglo de la Ilustración las condenó a una muerte lenta e inevitable⁷.

(4) MONTOJO MONTOJO, V. y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, F.: «Las galeras de España en la regencia del reinado de Carlos II (1665-1700)», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 139, 2017, p.78.

(5) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, t. VI, p. 15.

(6) IBARRA, M.Á. de: «La defensa de la Cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, núm. 5, 2006, p. 98.

(7) Las galeras españolas tuvieron una breve resurrección en el reinado de Carlos III, en 1784, con el fin de contrarrestar la nueva pujanza del corso berberisco. Se construyeron dos en el puerto de Mahón: la *San Antonio* y la *Santa Bárbara*. Fueron finalmente desarmadas en el año 1800 en Cartagena.

1. Un nuevo enemigo en los mares mediterráneos: los navíos redondos corsarios

La llegada de los corsarios ingleses y holandeses al Mediterráneo occidental hunde sus raíces en las últimas décadas del siglo XVII y está relacionada directamente con la guerra que enfrentaba a estos dos países protestantes con el rey Felipe II. Tanto el estatúder Guillermo de Nassau como la reina Isabel I concedieron patentes de corso a todos aquellos marinos de fortuna dispuestos a combatir contra los intereses españoles, tanto en el Mar del Norte como en las costas portuguesas y del golfo de Cádiz. La posibilidad de capturar algún galeón de la flota de Indias, como ya había hecho Francis Drake, era una opción demasiado atractiva para muchos de estos nuevos corsarios, que no dudaron en acercarse a los mares próximos a la península ibérica.

Tanto los ingleses como los holandeses tenían intereses económicos en el Mediterráneo. Eran conocidas sus relaciones mercantiles con las repúblicas italianas desde finales de la Edad Media, pero a lo largo del siglo XVI estrecharon contactos con la Sublime Puerta y consiguieron del sultán tratados comerciales ventajosos, de los que se favorecieron sus grandes compañías, como la Levant Company inglesa. Estas compañías organizaban fuertes convoyes de hasta treinta o cuarenta navíos de alto bordo, bien artillados, que atravesaban el estrecho de Gibraltar y navegaban por el Mediterráneo hasta los puertos orientales del imperio turco. Cuando estalló la guerra con España, los consejeros de Felipe II dieron instrucciones para bloquear el paso del Estrecho con la escuadra de galeras, conscientes de que de esa forma se impediría la relación con los turcos. Pero los capitanes de los barcos ingleses y holandeses burlaban el bloqueo atravesando el Estrecho durante el otoño-invierno, justo cuando las galeras no podían salir de puerto. De esta forma tan sencilla los navíos de alto bordo se fueron adentrando en el viejo Mare Nostrum, conocieron los vientos y las principales rutas de navegación, y sirvieron de escuela para muchos marinos, algunos de los cuales se reconvirtieron posteriormente en piratas.

Como decíamos, los corsarios protestantes, apoyados por sus Estados, no tardaron en merodear las aguas del estrecho de Gibraltar y en establecer contacto con los puertos berberiscos, cuyos gobernantes mantenían un largo enfrentamiento con la Monarquía Hispánica desde los Reyes Católicos. Las alianzas entre unos y otros se fueron tejiendo poco a poco. De este modo, el corso inglés no tardó en atravesar el Estrecho y trasladarse al Mediterráneo ibérico, pues a comienzos de la década de 1590 sus marinos ya eran divisados en algunos puertos del levante peninsular. Beatriz Alonso señala que en 1593 ya existía una estrecha colaboración entre los navegantes ingleses con patente y la regencia de Argel, ciudad en la que se refugiaban y adonde llevaban las presas aprehendidas en las costas de Alicante. Incluso tenían hecho un concierto con el bajá para venderle por 35 ducados cada uno de los cristianos

que capturaban⁸ (ALONSO ACERO, 173). Esta actividad corsaria ganó en intensidad en los últimos años de esa década. El 21 de mayo de 1598, por ejemplo, el galeón *Ragnina* fue atrapado por ocho navíos ingleses cuando navegaba hacia Cádiz con 9.187 fanegas de trigo y 12.000 de cebada que había cargado en Orán. Fue abordado cerca de Almería y llevado a Inglaterra con el capitán y algunos marineros, dejando al resto de la tripulación en el cabo de San Vicente⁹.

Muchos de estos veteranos corsarios quedaron sin oficio cuando el nuevo rey español, Felipe III, firmó la paz con Inglaterra y Holanda. Entre los acuerdos firmados estaba la retirada de las patentes de corso a los marinos de una y otra nación, pero no todos lo aceptaron y muchos de ellos decidieron seguir con su viejo oficio, aun a riesgo de ser considerados piratas. Los casos más conocidos y paradigmáticos son los del holandés Simón Danzer y el del inglés John Ward¹⁰.

Con todo, no parece que la llegada de estos al principal puerto corsario de Berbería fuera muy prometedora. En Argel existía desde los tiempos de Barbarroja una corporación de capitanes de navíos muy poderosa, la conocida como Taifat al-Raïs o taifa de arráeces, con una reglamentación muy sólida, una jerarquía rígida y unos usos forjados por el tiempo que daban excelentes frutos con la actividad depredadora de sus temidas galeotas, dueñas y señoras de la navegación en el Mediterráneo occidental. A nadie se le pasaba por la cabeza usar otro tipo de embarcación que no fuese la galera o la galeota, que incluso se había adentrado con éxito en el Atlántico y había atacado las islas Canarias en 1586, obteniendo un fabuloso botín¹¹. Al frente de esa expedición se encontraba Morat Raïs (Morato Arráez), el almirante argelino más famoso de su época.

Precisamente Morato Arráez había tenido un fuerte contratiempo luchando contra un navío de alto bordo en 1598, por lo que conocía bien las posibilidades de los barcos redondos o gruesos. Se trataba de una nao genovesa artillada con la que se había enfrentado en un duro combate en Guardamar (Alicante) y de la que recibió importantes daños a pesar de haberla rendido. La virulencia de la refriega la demostró la cantidad de turcos muertos, remos quebrados y trozos de popa de galera que aparecieron cerca de la playa¹². Pero Morato se mantuvo fiel al viejo estilo de combatir, y las clásicas galeotas siguieron siendo la principal armada berberisca.

La muerte de este en 1606 y la llegada a la vez de Simón Danzer a Argel van a marcar un antes y un después en la actividad naval de esa regencia. El

(8) ALONSO ACERO, B.: «Entre el Mediterráneo y el Atlántico: corso europeo y corso turco-berberisco en el siglo de los Felipes», *Canarias y el Atlántico, 1580-1648*, Las Palmas, 1999, p. 173.

(9) Archivo General de Simancas (AGS), G.yM, leg. 516, n.º 82.

(10) BAK, Greg: *Barbary Pirate: The Life and Crimes of John Ward, the Most Infamous Privateer of His Times*, Stroud, 2006.

(11) ANAYA HERNÁNDEZ, L.A.: *Moros en la costa. Dos siglos de corsarismo berberisco en las Islas Canarias (1569-1749)*, Las Palmas, 2006, pp. 143-145.

(12) AGS, G.yM., leg. 517, n.º 46.

cambio fue tan profundo que algunos historiadores la han catalogado incluso de revolución. El renegado flamenco no solo les enseñó el arte de gobernar los potentes navíos atlánticos, sino también la forma de construirlos o repararlos. Con él se asentaron en Argel una buena legión de carpinteros de ribera procedentes de Holanda e Inglaterra, así como un nutrido grupo de capitanes y pilotos dispuestos a conducir los nuevos bajeles por el Mediterráneo occidental y el Atlántico. Pero, no solo eso: también les mostró con hechos las posibilidades ilimitadas de los nuevos navíos en la mar; y así, en solo dos años consiguió capturar con sus bajeles de alto bordo más de cuarenta embarcaciones, hundiendo otras tantas¹³. Los argelinos quedaron tan entusiasmados con sus hazañas que no tardaron en ponerle al frente de su armada. El precio que le tocó pagar por esa nueva alianza fue renegar de su religión y adoptar un nuevo nombre: Deli Rais (Capitán Diablo).

Les explicó también muchas otras ventajas de los nuevos navíos: necesitaban una dotación bastante menor, podía eliminarse la chusma de remeros, tan costosa y peligrosa, adentrarse sin problemas en el Atlántico y, sobre todo, navegar durante todo el año y en condiciones meteorológicas muy adversas (invierno). En pocos años, las tradicionales galeras y galeotas fueron sustituidas por los portentosos navíos redondos fuertemente artillados. Un informe del duque de Osuna confirmaba en 1618 este hecho: «... visto cuán poco ha que conocían [los corsarios] bajeles redondos y hoy desarman galeras para armarlos»¹⁴.

El éxito de los navíos corsarios de tipo atlántico fue, por tanto, rotundo. El historiador argelino Moulay Belhamissi, apoyándose en informes oficiales, aporta en este sentido unas cifras que resultan escalofriantes: más de 800 embarcaciones apresadas entre 1613 y 1621 por los argelinos y sus aliados ingleses y holandeses (447 holandesas, 193 francesas, 120 españolas, 60 inglesas y 56 alemanas) en las costas del Mediterráneo occidental y el Atlántico más próximo¹⁵. Estas cifras tan elevadas justifican claramente el ascenso fulgurante de estos antiguos piratas protestantes, que se encumbraron rápidamente en la cúspide de la sociedad argelina y de otras ciudades norteafricanas.

Desde entonces, la armada de navíos de alto bordo berberisca no dejó de crecer, hasta el punto de que hacia 1640 la escuadra de Argel contaba con unos 70 bajeles, mientras que Túnez armaba unas 14 polacras. Todos eran navíos de alto bordo muy bien artillados y aparejados¹⁶. Muchas de estas

(13) BARKER, A: *True and certaine report of the beginning, proceedings, ouerthrowes, and now present estate of captaine Ward and Danseker, the two late famous pirates: from their first setting forth to this present time...*, Londres, 1609.

(14) BARKER, Andrew: *True and certaine report of the beginning, proceedings, ouerthrowes, and now present estate of captaine Ward and Danseker, the two late famous pirates: from their first setting forth to this present time...*, London, 1609.

THOMPSON, art. cit., p. 114.

(15) BELHAMISSI, M.: *Marine et marins d'Alger (1518-1830)*, Argel, 1996, t. II, p. 81.

(16) SEBAG, P.: *Tunis au XVII^e siècle. Une cité barbaresque au temps de la course*, París, 1989, p. 96.

escuadrillas desfilaron por las costas del sureste español, siendo divisadas desde los promontorios cercanos a Cartagena y de las cuales damos una muestra en el siguiente cuadro:

<i>Fecha</i>	<i>Lugar/es</i>	<i>Escuadras</i>
20/03/1626	Estancia de Moscas	13 navíos redondos
10/1626	Cabo Tiñoso y Portús	12 navíos redondos en dos escuadras
05/04/1627	Cabo de Palos	12 navíos redondos tras dos navíos franceses
08/08/1627	2 leguas puerto Cartagena	26 navíos redondos
19/08/1627	Mazarrón	20 navíos de alto bordo
02/02/1628	Estancia de Moscas	15 navíos de alto bordo, 9 en Escombreras
17/01/1629	Estancias Juncos y Moscas	18 navíos de alto bordo
05/02/1629	Costa de Cartagena	16 ó 18 navíos de alto bordo
03/12/1629	Estancia de Moscas	7 navíos redondos
18/08/1630	Cabo de Palos	20 navíos redondos
30/08/1632	Estancias Juncos y Moscas	34 navíos redondos
02/04/1633	El Gorguel	17 navíos redondos
19/06/1633	Cerca del puerto de Cartagena	Más de 24 navíos de alto bordo
17/01/1634	Estancia de Juncos	11 navíos redondos
11/02/1634	Cerca del puerto de Cartagena	20 navíos redondos
13/02/1634	Escombreras	18 navíos redondos
01/11/1635	Cabo Tiñoso	15 navíos de alto bordo
19/11/1635	Estancias Juncos y Moscas	28 navíos de alto bordo en dos escuadras
22/06/1636	Mazarrón	12 navíos gruesos
16/06/1638	Escombreras, Moscas y Juncos	26 navíos gruesos
13/02/1640	Cabo Tiñoso y Escombreras	24 navíos gruesos
15/07/1640	Cabo de Palos	40 navíos gruesos corsarios y franceses
20/01/1641	Cerca del puerto de Cartagena	30 navíos de alto bordo

Como vemos, no solamente gozaban de una superioridad material y táctica en su navegación mediterránea, sino que además se mostraban agrupados en escuadras de más de una docena de unidades, con lo que cualquier intento de abordarlos por parte de un escuadrón de galeras, incluso superior en número, era prácticamente imposible. La oportunidad para las naves de remo solo surgía cuando alguno de estos navíos se quedaba rezagado, sufría alguna avería o desperfecto importante o quedaba paralizado en el mar por una calma prolongada.

2. Luchar a la manera atlántica en el Mediterráneo: estrategias diferentes y combates desiguales

En el Atlántico resultaba muy extraño y casi imposible combatir al abordaje. Estaba claro que la acción de los vientos, el fuerte oleaje, las mareas o las tempestades, muy habituales en el océano, desaconsejaban cualquier operación de este tipo. Es cierto que en algunos casos excepcionales las galeras intervinieron en campañas al otro lado del estrecho de Gibraltar (islas Terceiras, Armada Invencible), incluso socorrieron en más de una ocasión a las plazas españolas de la costa marroquí (La Mámora?, Larache), pero no era su espacio natural y en más de una ocasión lo pagaron con naufragios.

Por el contrario, los navíos de alto bordo se adaptaron muy bien a la navegación en el Mediterráneo. Fueron precedidos por los grandes cargueros procedentes del Mar de Norte, que transportaban hacia Italia, Francia o la costa española trigo, bacalao, lienzos, lana o alumbre. Eran barcos de tres palos, velamen cuadrado, bordas salientes y grandes cubiertas. La documentación de la época les llama «navíos redondos», «gruesos» o «panzudos». Los modelos más al uso eran las naos, las polacras, los filibotes y los galeones. Algunos llevaban una o dos piezas de artillería para defenderse (cañones de hierro o bronce y pedreros), pero cuando se recrudezca el conflicto con las regencias berberiscas y sus escuadras sean cada vez más poderosas, se verán forzados a incrementar el número de cañones a bordo, de tal forma que no resultaba raro ver en los puertos de Alicante o Cartagena navíos mercantes de varios cañones contratando fletes. En 1653, por ejemplo, llegó a la ensenada cartagenera el navío holandés *La Casa de Jeneb*, de 300 toneladas, con 16 piezas de artillería y 24 marineros, y se fue cargado de lana y barrilla para Génova¹⁷. Muchas de estas embarcaciones de transporte, después de ser capturadas por los corsarios, eran reconvertidas en naves de guerra, aumentándoles incluso su artillería.

Tampoco tardaron en adentrarse en el Mediterráneo las escuadras de galeones y otros barcos de guerra menores, como las urcas, los pataches, las carabelas y las fragatas. Hay un precedente importante con la incursión del almirante Luis Fajardo contra Berbería al frente de la Armada del Mar Océano en julio de 1609. Partió de Cartagena con siete galeones, tres pataches y tres carabelas, y puso rumbo a Mazalquivir y, de aquí, a Argel. No se pudo adentrar en su rada por la oposición de los cañones que la defendían y por el viento poco favorable. Pero pudo llegar a Túnez, donde con gran pericia pudo introducir varias embarcaciones pequeñas y chalupas en el antepuerto de La Goleta, las cuales consiguieron incendiar la mayor parte de los 22 navíos que se encontraban fondeados allí.

La experiencia del almirante Fajardo creó escuela y desde entonces ya no fue extraño ver navíos de guerra de alto bordo surcando el Mediterráneo. Es más, cuando se inició el enfrentamiento entre España y Francia a partir de

(17) Archivo Histórico Provincial de Murcia (AHPM), prot. 5431, f. 30r.

1635 y se abra un nuevo frente en Cataluña, las escuadras españolas del Atlántico o aliadas (las fragatas de Dunkerque) serán trasvasadas al antiguo Mare Nostrum y combatirán sin descanso con la armada francesa de poniente¹⁸. Llegó a crearse incluso una escuadra de galeones de Nápoles.

Sin embargo, lo que aquí nos interesa es dejar constancia de cómo se producían los enfrentamientos entre las galeras al servicio del rey español y los navíos de alto bordo corsarios. Existían dos elementos fundamentales que marcaban la estrategia a seguir: el viento y la artillería. Sobre las condiciones ambientales y meteorológicas del Mediterráneo no nos vamos a detener, puesto que hay un buen número obras de consulta a las cuales se puede acudir para profundizar más en el tema. Pero es evidente que el empuje del viento era vital para los navíos de alto bordo, con sus enormes velas cuadras, mientras que para las galeras era solo un elemento auxiliar que se usaba para dar descanso a la chusma, lo cual no quiere decir que no se sirvieran de sus dos velas latinas en muchos otros momentos. El problema no era cuando soplabla el viento, sino cuando dejaba de soplar. En ese momento, las fuerzas se equiparaban y entonces las galeras tenían muchas más opciones, sobre todo si sobrevenía una calma y los navíos quedaban inmóviles en medio del mar.

La artillería era otro elemento decisivo. Su incorporación a las embarcaciones se fue produciendo a lo largo del siglo XVI, y al final del mismo era ya uno de sus componentes habituales. Los tipos principales de armas artilleras que solían montar los navíos de alto bordo eran lombardas, falconetes, ribadoquines y pedreros. Recibían a su vez diferentes denominaciones: serpentines, culebrinas, medias culebrinas, sacres, versos y mosquetones. En general, los primeros lanzaban proyectiles de hierro, mientras que los pedreros arrastraban balas de piedra caliza (pelotas). En cuanto al alcance, las culebrinas conseguían desplazar sus proyectiles a gran distancia; los cañones, a media, y los pedreros, a corta¹⁹.

Las galeras también contaban con artillería, pero dado el gran peso de esta, sus piezas eran de menor tamaño. Normalmente incorporaban cinco cañones en la proa, situados en la corulla, sobre la tamboreta, y debajo de la arrumbada. El cañón central era de mayor calibre y solía ser de 33 libras, mientras que los otros cuatro –dos a cada lado– oscilaban entre las seis y ocho libras (sacres o medios cañones)²⁰.

No solamente era importante la potencia y puntería de las piezas de artillería, sino también el ángulo desde donde se disparaba. Los pequeños cañones de la galera estaban situados a pocos metros de la línea de flotación, por lo que sus proyectiles llevaban una trayectoria casi horizontal, que por regla

(18) VELASCO HERNÁNDEZ, F.: *El otro Rocroi. La guerra naval contra Felipe IV en el Mediterráneo suroccidental*, Cartagena, 2005, pp. 89-95.

(19) PI CORRALES, M. de Pazzis: «La armada de los Austrias», *Estudis*, núm. 27, 2001, p. 29.

SEBAG, Paul, *Tunis au XVII^e siècle. Une cité barbaresque au temps de la course*, París, 1989.

(20) FONDEVILLA SILVA, P.: «Tipología de las galeras españolas del siglo XVI», *Revista de Historia Naval*, núm. 110, 2010, p. 33; OLESA MUÑIDO, F.F.: *La galera en la navegación y el combate*, Madrid, 1971, pp. 67-69.

general impactaba en el casco de la nave «panzuda». Por el contrario, las potentes piezas montadas sobre las altas bordas de los navíos disponían de un mejor ángulo de tiro al disparar más inclinados hacia abajo, con lo que no solo barrían las cubiertas con sus balas, sino que podían desarbolar la galera, destrozándole los palos, el velamen y la jarcia. Además, su dotación se mantenía muy protegida por los altos costados de la nave, al contrario que la tripulación de la galera, totalmente expuesta a los disparos de los cañones y de la fusilería. Estaba claro, pues, que un duelo artillero normal los navíos tenían todas las de ganar.

Un buen ejemplo de lo que acabamos de decir fue la batalla del cabo Celi-donia. En julio de 1616, una pequeña escuadra española compuesta por cinco galeones y un patache se adentró en aguas del Mediterráneo oriental en dirección a la isla de Chipre e inició una intensa actividad corsaria contra los turcos. Estos quisieron darle un escarmiento y organizaron una flota de 55 galeras, con 12.000 efectivos y cerca de 275 cañones. Ambas fuerzas se encontraron en dicho cabo el día 14 y comenzó un intenso enfrentamiento que duró dos días. Los turcos llevaron a cabo varias acometidas, pero los galeones españoles, cuya artillería oscilaba entre los 52 cañones de la nave capitana y los 14 del patache, adoptaron como táctica unirse unos a otros mediante cadenas, para evitar ser dispersados por el viento. En la primera acometida de los otomanos, los cañones de los navíos de alto bordo españoles los mantuvieron a raya hasta el ocaso, dejándoles malparadas ocho galeras. A la mañana siguiente iniciaron un nuevo ataque en dos escuadras tratando de envolverlos, pero una vez más fueron rechazados por el intenso cañoneo de los bajeles cristianos y se vieron obligados a abandonar otras 10 galeras muy dañadas. Un último intento a la desesperada de los turcos se produjo al amanecer del día siguiente. Buscaban un punto ciego en la escuadra española y se centraron en la nave capitana. Pero, advertida la maniobra por su almirante, Francisco de Rivera, mandó colocar el patache delante de su proa, lo que expuso a las naves turcas a un mayor fuego artillero, con resultado de otra galera hundida, dos desarboladas y otras diecisiete muy dañadas. Fue un éxito rotundo del almirante español, que hundió 10 galeras y dejó veintitrés inutilizables, además de 1.200 jenízaros y 2.000 marineros y remeros muertos. Por el lado cristiano solo fallecieron 34 personas y se contaron 93 heridos (CANALES: 2011). Estaba claro, por tanto, que los 191 cañones de las seis naves españolas no solo frenaron en seco el empuje turco, sino que además infligieron a los otomanos una severísima derrota a pesar de su superioridad en todos los aspectos.

Pero no siempre fue así. Otras muchas veces la habilidad del capitán o «cabo» de la escuadra de galeras se imponía sobre el potencial artillero de los buques de alto bordo. La estrategia a seguir consistía en esperar a que el viento decayera y el navío se quedase inmovilizado. Entonces se le atacaba por su parte menos defendida, la popa, que recibía los impactos de los cañones de crujía de todas las galeras que se encontraran en el combate. La operación era arriesgada y precisaba de bastante pericia, puesto que podían obstaculizarse

entre sí y chocar. Se establecían normalmente turnos entre las naves hasta que se les agotaba la artillería. y ya, por último, se llevaba a cabo el abordaje tras incrustarle el espolón al navío.

Uno de los que más se destacó en este apartado fue Octavio de Aragón. Sus hazañas en la lucha contra los corsarios berberiscos son bien conocidas, al igual que su biografía y su enfrentamiento con su superior, el duque de Osuna²¹. Ya veterano en esas lides, en marzo de 1618 llegó a España al frente de las galeras de Sicilia, mandado por el rey para recoger la infantería que estaba aprestada en los puertos de Valencia y Cartagena y que debía marchar a Nápoles. A Cartagena arribó el 26 de marzo, y al día siguiente, al atardecer, entró en el puerto un mercante francés de Olonne perseguido por un navío corsario hasta la misma entrada. Los oficiales del concejo dieron cuenta a don Octavio, que decidió salir tras el buque berberisco de madrugada. No mucho tiempo después lo descubrió y comenzó a luchar nada más salir el sol, después de haberle metido el espolón. El combate fue muy reñido, y al cabo de cuatro horas consiguió rendirlo. Al final de la mañana, el famoso marino entraba en el puerto remolcando el navío apresado y, con él, 70 turcos vivos, 18 muertos y 12 cristianos liberados. La embarcación era de 170 toneladas, con 11 piezas de artillería. Por parte cristiana, las pérdidas fueron mínimas: cuatro muertos y dieciséis heridos²². Como es de imaginar, Octavio de Aragón fue recibido con todo tipo de honores y aclamaciones por parte del pueblo y autoridades de Cartagena.

Tenemos constancia también de otros combates favorables a las galeras. El 26 de junio de 1623, tres galeras de la escuadra de España, que navegaban desde Alicante a Cartagena, se tropezaron con un filibote a la altura del cabo de Palos. Se estableció un reñido combate que duró hasta el día siguiente, pues los cañones de crujía apenas le hacían daño. Finalmente, logró abordarlo la galera del capitán Jorquera, pero a costa de importantes pérdidas: cinco soldados muertos, sesenta hombres heridos y el propio capitán debatiéndose entre la vida y la muerte. Lo más curioso es que, una vez rendido, se pudo comprobar que el buque no era de corsarios, sino de holandeses²³. También seis años después, a finales de noviembre de 1629, las galeras de Nápoles, comandadas por Melchor de Borja, salieron tras un navío corsario, que había sido descubierto el día anterior en la costa de poniente de Cartagena, y lo tomaron al abordaje. Pero lo extraño fue que coincidieron con las galeras de Génova, que igualmente traían remolcado otro navío de turcos que habían aprehendido no mucho más lejos²⁴. La fuente no cita el número de heridos y muertos que hubo en las galeras, pero debieron de ser bastantes, puesto que el propio capitán general se tuvo que comprometer ante los dirigentes del hospi-

(21) FERNÁNDEZ DURO, C.: *El gran duque de Osuna y su marina*, Madrid, 1885.

(22) AGS, GyM, leg. 834, y Archivo Municipal de Cartagena (AMC), Ac. Caps., 28/03/1618.

(23) AGS, Gy., leg. 898.

(24) AMC, Ac. Caps., 25/11/1629.

tal cartagenero de Santa Ana a que pagaría la cura de los enfermos del dinero procedente de la venta de las dos presas.

La lucha contra los grandes navíos era muy arriesgada para las galeras, y en muchas ocasiones se veían obligadas a desistir de su empeño. En 1630, las galeras de Nápoles intentaron capturar uno de 800 toneladas de que luego resultó ser de Hamburgo. Lo persiguieron durante un buen trecho desde Alicante y, al no poderse acercarse a él, al final tuvieron que dejarlo marchar²⁵. Otras veces, incluso, preferían mantenerse alejadas y no presentar combate: en 10 de noviembre de 1670, el conde de Cifuentes señalaba que no había podido volverse antes a Cartagena con las galeras porque se encontró en cabo de Gata con cuatro navíos de moros a las cuatro de la tarde, que se puso en un abrigo con las popas a tierra y las proas a la mar preparado para la batalla, y que, a la vista de que los enemigos hacían consejo y les sobrevino la noche, prosiguieron su viaje sin que les pudieran ver²⁶. La fuerza de estas escuadrillas de corsarios era muy de tener en cuenta, porque tales corsarios cada vez eran más sagaces y combativos, hasta el punto de que obstaculizaban el viaje de las galeras, como ocurrió a final de septiembre de 1659 cuando siete carabelas berberiscas impedían pasar del cabo de Palos a las galeras de Génova mandadas por Juanetín Doria²⁷.

3. Presentar batalla o retirarse: los encuentros de Cabo de Palos y Cabo de Gata

Los mandos de las escuadras de galeras eran cada vez más conscientes de la superioridad que habían alcanzado los navíos de alto bordo, sobre todo cuando el número de sus piezas de artillería fue creciendo, en muchos casos a veinte, treinta, e incluso más cañones y pedreros. También había aumentado la pericia y puntería de los artilleros, puestos a propósito en los puntos más adecuados de la embarcación. No olvidemos en este caso que, cuando los corsarios capturaban navíos en todos los mares de Occidente, solían clasificar a los tripulantes según su utilidad profesional; entonces se reservaban a los calafates y carpinteros de ribera para construir o reparar sus barcos, y a los pilotos, capitanes, contramaestres y artilleros para la gobernanza de las naves corsarias y el manejo de la artillería. Dicho de otra manera, utilizaban en su beneficio la experiencia marinera y militar de todos aquellos a los que apresaban en la mar²⁸. Eso les hacía temibles y muy peligrosos.

Como hemos señalado, la adopción de las tácticas y de la estrategia naval usada en el Atlántico y el empleo de sus escuadras de barcos «gruesos» o

(25) AG.S, Gy M, leg. 1.011.

(26) *Ibidem*, leg. 3.532.

(27) *Ib.*, leg. 3.429.

(28) BENNASSAR, B. y L.: *Los cristianos de Alá. La fascinante aventura de los renegados*, Madrid, 1989.

«redondos» creció de manera espectacular a partir de 1606. A comienzos de la década siguiente, los corsarios contaban con una veintena de navíos de este tipo. Había desaparecido Simón Danzer, ejecutado por los propios argelinos, y John Ward, ya mayor, se había retirado a Túnez, pero habían sido sustituidos por otros renegados protestantes holandeses (Salomo de Veenboer y Jan Janszoon) e ingleses (Henry Mainwaring y Robert Walsingham), que incluso eran mejores estrategas que ellos. Estos últimos holandeses, por ejemplo, fueron los que ridiculizaron la maquinaria logística de Felipe III, al capturar un convoy naval con unos 2.000 soldados españoles de refuerzo destinados a Nápoles, a la altura de cabo de Palos, en el año 1617²⁹.

En la segunda década del siglo XVII navegaban con asiduidad escuadras corsarias de alto bordo por las costas del sureste español, al acecho de cualquier navío de transporte que se dirigiera a los puertos de Alicante o Cartagena. El 3 de junio de 1615 llegó al puerto cartagenero un marino de Alicante e informó de que, desde su ciudad, se había visto cómo un navío redondo había sido tomado por tres navíos piratas ingleses, navío que robaron todas sus mercancías y a cuyo capitán prendieron, dejando libres a los pasajeros. Señalaba también que habían sido descubiertos siete navíos armados con corsarios y piratas salidos de Túnez, que andaban por estos mares prendiendo a todos aquellos barcos que encontraban. La noticia no cayó en balde, y los capitulares cartageneros se apresuraron a ordenar que se vigilara bien la costa y que, nada más divisar una escuadra de más de seis navíos, se diera aviso urgente a las autoridades militares.

Precisamente, pocos meses después se iba a producir un encuentro casual entre una de estas escuadras piratas y las galeras de España, que bien pudo derivar en un combate abierto de resultado incierto. En efecto, el día 26 de septiembre de dicho año se recibió un aviso de las guardas de las atalayas de Juncos y Salto del Caballo, en el que informaban de que se habían descubierto ocho navíos redondos en persecución de dos saetías de transporte, a las cuales habían capturado en la bahía de Portmán³⁰. Esos ocho navíos redondos decidieron mantenerse durante algunas semanas sobre el cabo de Palos al acecho de alguna otra embarcación, lo que provocó la consiguiente inquietud de las autoridades cartageneras. El 12 de octubre se supo que el príncipe Filiberto de Saboya, capitán general de la Mar, se encontraba en Alicante para salir con la escuadra de galeras de España hacia Cartagena, por lo que se decidió mandarle un aviso urgente comunicándole la presencia de los ocho navíos piratas en el cabo de Palos³¹.

Pero, el día 16 de octubre, los ocho navíos aún se encontraban fondeados a dos leguas del cabo de Palos,

(29) VELASCO HERNÁNDEZ: «Un ejemplo de combate entre navíos al servicio del rey y escuadras de piratas: el fatídico encuentro de Cabo de Palos en 1617», *Cartagena Histórica*, núm. 38, 2011, 18-37.

(30) AMC, Ac. Caps., 1615-16, f. 178v.

(31) *Ibidem*, f. 188v.

«y aunque al prinsipio se entendió que eran de mercaderes amigos y que hasían biaje, la espiencia a mostrado lo contrario, porque toman y cautiban los nabíos que bienen a este puerto, y se entiende que están en estos mares, desde el cabo Martín al cabo de Gata, esperando los nabíos que bienen de bacallao y lenserías y otras mercaderías y ansimismo los que salen destaçudad de lana, cochinilla, barrilla y otras mercaderías ...»³².

Ese mismo día, el corregidor Antonio de Quiñones había llegado a Cartagena y reunió a sus capitanes y regidores para deliberar sobre la conveniencia o no de proseguir la visita que hacía a las torres de la costa, dado que los navíos corsarios se encontraban frente al cabo de Palos.

Dos días después, las guardas de la atalaya de Juncos daban el aviso de haber descubierto sobre el cabo de Palos tanto a los ocho navíos de enemigos como a las galeras de España que venían navegando hacia tierra, y

«viniendo a dar aviso a esta ciudad, cumpliendo con su obligación, a oído pieças y lo mismo se ha oído en esta ciudad y porque se tiene nueva que viene en las dichas galeras el príncipe Filiberto, generalísimo de la mar, y podía ser que su Altesa se aya encontrado con los dichos navíos, da cuenta a esta ciudad para que bea si se a de socorrer a su Altesa y lo que más conbenga ...»³³.

Rápidamente la ciudad acordó enviar a un capitán en una fragata hasta el cabo de Palos para encontrar la galera real y en ella ofrecerle todo el socorro que la ciudad pudiera darle. Antes de acabar el día, dicho capitán estaba de vuelta y manifestó ante el concejo que se había encontrado en la punta de Escombreras con las galeras, las cuales venían hacia este puerto, por lo que decidió venirse con ellas. Ya en Cartagena, el príncipe Filiberto escribió al rey dando cuenta del suceso:

«Auiendo partido ayer después de media noche de la ysla de Santa Pola, llegué por la mañana al amanecer al cauo de Palos con vientos leuantesrefoçados y mucha mar; descubriéronse, como quatro leguas a lo largo y a sobrebiento, onze nauíos gruesos que beníanhacia tierra, y se colijió eran de corsarios por hauer tenido nueuas en Alicante que andaua una esquadradellos en el dicho paraje; a causa de ser el tiempo tan rezio no se pudo yntentar el acometerlos, pero haçiendo ellos el mismo viaje que las galeras, binieron a açercarse a la patrona real que traía la retaguardia y un buco nuevo de galera remolcándole; tiránronle algunos cañonazos sin que reçibiese ningún daño y luego se hiçieron a la mar. He entendido aquí que estos nauíos traen todos a treinta, veinte y cinco y veinte pieças de artillería, y que andauan muy refoçados de gente, que se an detenido por esta costa çinco días ha, y que otra escuadra ha pasado hacia el Estrecho. Las galeras que quedan con la Real son tan pocas como se vee, y sólo ay en ellas una compañía de ynfantería, pero todavía se compornán como se pudiere para que, si el tiempo diere lugar, salgan en busca destosnauíos, por si huuiese alguna calma..., aunque en estos

(32) Ib., f. 193v.

(33) Ib., f. 195v.

tiempos de invierno en que no suele hauer calmas, de poco o ningún efecto podrán las galeras con nauíos gruesos ...»³⁴.

En efecto, las galeras con las que finalmente había llegado a Cartagena desde su salida de Barcelona eran cuatro, puesto que las otras cuatro las había tenido que dejar en el puerto de Vinaroz. Y, como manifestaba, era tan escasa su fuerza que apenas podía hacer nada contra 11 navíos –en la ciudad se hablaba de ocho–, a no ser que las condiciones meteorológicas cambiaran. Lo más seguro es que las galeras se escaparan de la amenaza de los navíos remando en dirección contraria al viento, con lo cual los veleros corsarios no las podían seguir.

También es muy posible que el viento amainara hasta casi desaparecer. Esa pudo ser la razón por la que el príncipe Filiberto llamó al alcalde mayor de Cartagena a la una del mediodía del 21 de octubre, para preguntarle cuánta gente de infantería le podría proporcionar la ciudad a fin de embarcarla en las galeras y en algunos navíos que estaban fondeados en el puerto, con vistas a atacar a las naves corsarias divisadas frente a Escombreras. El alcalde mayor le respondió que podían convocar unos 400 o 500 hombres. Unas horas más tarde, el príncipe Filiberto requirió de nuevo al alcalde mayor y le hizo saber que, tras haber realizado su secretario algunas diligencias entre los navíos fondeados en el puerto, encontró seis de quien poderse fiar y que necesitaba urgentemente los soldados que la ciudad le había prometido. Finalmente fueron cuatrocientos los soldados seleccionados para embarcarse en las galeras y navíos requisados para la ocasión.

Pero hasta aquí podemos conocer, puesto que las fuentes documentales enmudecen y ya no vuelven a tratar del tema. No sabemos si hubo combate o no, aunque es posible que sí lo hubiera. Una noticia recogida por Ignacio Bauer y Landauer parece demostrar que sí lo hubo y con resultado desfavorable para los intereses españoles. Al parecer, la toma por una escuadra española de seis galeras de una nave corsaria en el estrecho de Gibraltar en 1616 reportó un magnífico resultado, porque

«fue la presa de más consideración y servicio de Dios y del rey que se ha hecho en muchos años, porque además de los turcos que se hallaron en el navío, venían en él treinta y dos ingleses, los mayores corsarios que habían en Argel, todos capitanes y pilotos de los navíos, en particular uno que se llamaba Tomás Queli, el cual era almirante de los once navíos que el año pasado a 18 de octubre dieron caza sobre cabo de Palos a la [galera] Real»³⁵.

Como se puede observar, esta noticia señala cosas que coinciden con lo que acabamos de ver y otras que, evidentemente, no: los 11 navíos son exactamente los mismos que divisó el príncipe Filiberto antes de llegar a Cartagena;

(34) AGS, GyM, leg., 755.

(35) BAUER LANDAUER, I.: *Relaciones de África*, Madrid, 1921, t. III, p. 67.

también el 18 de octubre fue el momento en el que se encontraron en el cabo de Palos las galeras y los navíos piratas; sin embargo, lo que no resulta creíble es la captura de la galera real por parte de los corsarios, entre otras cosas porque en ella iba el príncipe Filiberto, quien, hasta donde sabemos, no fue apresado nunca por corsarios. De todas formas, lo que sí se demostraba con este combate era la gran desventaja con que las galeras podían intentar acometer a navíos de alto bordo en mares algo movidos.

Muchos años después, en 1679, cuando los bajeles corsarios «redondos» salían a navegar con una importante capacidad artillera superior a la de los primeros tiempos, se produjo otro encuentro entre galeras del Rey Católico y embarcaciones corsarias en el cabo de Gata. Al atardecer del día 1 de agosto, siete galeras de la escuadra de Génova que habían partido de Cartagena se tropezaron por casualidad, a la altura de ese cabo, con dos navíos que creyeron eran de ingleses. Pero, como no se fiaban, mandaron una falúa de reconocimiento a hablar con ellos y descubrieron que eran de corsarios berberiscos. A pesar de su superioridad en número, decidieron esconderse hacia tierra y aguardar a que amaneciera para iniciar el combate.

Decidida la estrategia, a primera hora las galeras se pusieron en marcha. Se concentraron primero en uno de los navíos (de 36 a 40 cañones), que disparó toda su artillería, aunque dos de estas, la patrona y la capitana, hicieron lo mismo e intentaron abordarlo metiéndole los espolones por la popa. El orden de combate resultó bastante caótico, ya que el resto de las galeras las cerraron tanto, estorbándose unas a otras, que les impidieron arrimarse lo suficiente para que saltase la infantería al interior del bajel corsario. Cuando ya llevaban peleando más de una hora, se incorporó en su ayuda el otro navío berberisco, que portaba el estandarte de capitana y era de 46 a 50 piezas.

El combate se prolongó de forma incierta hasta que comenzó a refrescar el viento. En ese momento, los maestros de campo y cabo decidieron, tras deliberar, abandonar la lucha y se retiraron a la Punta de la Leña (Almería), donde procedieron a reconocer el daño que habían recibido de los dos navíos corsarios. En total, las siete galeras genovesas habían tenido 23 muertos y 64 heridos, además de serios desperfectos en el velamen, jarcia y cascos. En este caso, y a diferencia del encuentro de cabo de Palos, la superioridad numérica de las galeras resultaba muy evidente y lo aconsejable era atacar –hubiera sido una cobardía no hacerlo–, pero pudo comprobarse una vez más que la desventaja con la que luchaban ante estas nuevas fortalezas flotantes, que se habían adaptado muy bien a la navegación en el Mediterráneo, era prácticamente insuperable³⁶.

4. La captura de dos navíos corsarios en Vinaroz y sus daños colaterales

Después de la incorporación de Portugal al imperio de Felipe II, la base principal de la escuadra de galeras de España se estableció de forma perma-

(36) Archivo Museo Naval (AMN), Colección Sanz de Barutell, Ms. 393, n.º 1541.

nente en El Puerto de Santa María. Diversas razones lo justificaban: cercanía a las costas lusas, protección y escolta de los galeones de Indias, vigilancia del Estrecho, etc. Pero en la práctica el escuadrón español no permanecía mucho en su base gaditana. Por el contrario, pasaba largas temporadas en el Mediterráneo, sobre todo en los puertos de Málaga, Cartagena y Barcelona, e incluso llegaba a las Baleares, apostándose en las ensenadas de Palma o Mahón. Cuando se recrudezca el conflicto con Francia en la década de 1640, su base casi permanente será Cartagena y, en algunos casos, Denia (Alicante).

Estos mismos puertos servían de fondeaderos a las escuadras aliadas del Rey Católico. Tanto la escuadra de Génova como las de Nápoles, Sicilia o Cerdeña acudían con diversos encargos a las costas españolas. En una de las clásicas travesías entre los puertos de Barcelona y Cartagena se dio uno de los muchos encuentros con embarcaciones corsarias, que en su mayoría solían producirse con galeotas o bergantines. Pero esta vez se encontraron un navío de alto bordo rezagado y otro más pequeño que lo acompañaba.

Así, el día 27 de julio de 1628, ocho galeras de escuadra de Génova, comandada por Juan Andrea Doria, que habían partido de Los Alfaques con noticia de dos navíos corsarios que merodeaban por la zona, dieron fondo en el puerto de Peñíscola. Su almirante dio orden a los cabos de cuatro de las galeras (*Capitana, Duquesa, Grimalda y Martín*) de que volvieran a Vinaroz a pertrecharse de munición, pues andaban escasas de ella. Cuando estas estaban a la vista de Vinaroz, divisaron dos navíos en alta mar, a unas cuarenta millas. Pronto descubrieron que se trataba de bajeles corsarios y decidieron marchar tras ellos, emprendiendo una larga persecución favorecidas por el viento, justo lo contrario de lo que les ocurría a los navíos. Las cuatro galeras navegaban a boga arrancada, y sobre las cuatro de la tarde consiguieron acercarse a las embarcaciones corsarias.

La primera en llegar fue la galera patrona *Duquesa*, que inició un combate con el menor de los navíos. Después de cañonearlo, lo pudo abordar aferrándose a él. Perdió algunos hombres de su dotación, pero consiguió tomar la nave corsaria y llevarla remolcada hasta Vinaroz. Mientras, las otras galeras iniciaron la refriega con el navío más grande. La galera *Capitana* le disparó de cerca todas las cargas de artillería que llevaba, y después le lanzó el ferro con tal acierto que ambas embarcaciones quedaron unidas la una a la otra. A continuación lo abordaron y se inició un duelo de mosquetería y arcabucería de tal intensidad que la cubierta de la galera se halló en apenas media hora con «tanta piedra y plomo, fuego y hierro, que no parecía que estábamos en la mar sino en la tierra, solo de tanta cantidad de piedra que aquella infame canalla tiraron dentro de la galera»³⁷.

Con la ayuda de las otras dos galeras, el bajel corsario fue finalmente tomado, con unos sesenta tripulantes a bordo, además de ocho o diez muertos. El

(37) Relación verdadera de la presa que han hecho las ocho galeras del general Juan Andria de Oria, Príncipe de la Bella, de dos baxeles que prendió yendo a Cartagena a los primeros de agosto de 1628, Esteban Liberos, Barcelona, 1628.

arráez o capitán de la nave fue apresado y, como dictaban las normas de la época, se le colgó de un pie en una entena durante una hora, hasta que pidió que lo bajaran para convertirse en cristiano. Una vez bautizado por el capellán de la galera, que le llamó Pedro, fue condenado a la horca y ejecutado allí mismo. En el primer barco aprehendido fueron capturados 48 turcos, lo que supuso un total de 108 corsarios detenidos y puestos al remo en las propias galeras.

Pero hubo también daños colaterales. Aparte de los soldados y galeotes fallecidos en el combate, el capitán de la galera *Capitana*, que hacía las veces de general de esta escuadrilla, fue alcanzado en la refriega por una bala en el pecho y cayó mortalmente herido, pero, a pesar de eso, consiguió levantarse y, espada y rodela en mano, siguió dando órdenes a sus subordinados. No duró mucho, pues una segunda bala le impactó nuevamente, y media hora más tarde falleció en su aposento, después de haberlo confesado el capellán.

La fuente no especifica los daños materiales que debieron de tener las galeras, pero podemos suponer que fueron bastantes, pues en los duelos artilleros con navíos de alto bordo tenían todas las de perder. Tampoco especifica los muertos y heridos, pero debieron de ser muchos tras un intenso duelo de mosquetería y arcabucería de media hora, además de los cañonazos correspondientes. Fue, desde luego, una importante victoria para las galeras que, en este caso, habían actuado con gran acierto, aunque se habían enfrentado a bajeles corsarios pequeños con poca artillería.

5. La victoria pírrica de Benidorm: el alto precio pagado por la escuadra de galeras de España

En 1670, el escuadrón de galeras de España ya llevaba instalado en Cartagena dos años. Su nueva sede tenía una mayor lógica, entre otras cosas porque los problemas más graves y acuciantes se estaban produciendo en el Mediterráneo –sobre todo la guerra con Francia y el corsarismo berberisco– y hacía ya años que se había creado una escuadra de galeones para la guarda del Estrecho. El asentamiento de este escuadrón en Cartagena no tardó en dar excelentes resultados, pues tanto la costa murciana como las de otras marinas próximas comenzaron a ver cómo los molestos bergantines corsarios iban desapareciendo poco a poco.

En este contexto es preciso encuadrar tanto el combate del que hablamos a continuación como otros apresamientos de naves berberiscas que se produjeron casi sincrónicamente. En febrero de ese año, por ejemplo, tres galeras de la escuadra de España capturaron una saetía con 47 moros cuando volvían del socorro de Orán, y, en julio, el teniente general de esa escuadra, José Fajardo, quien había salido en persecución de dos bergantines berberiscos que merodeaban por la costa murciana, a su vuelta del cabo de Gata halló y rindió una barca corsaria con 16 turcos frente al cabo Cope³⁸. José Fajardo

(38) AGS, Gy M, leg. 3532.

sería, desgraciadamente, uno de los protagonistas de la victoria pírrica de Benidorm.

Los detalles de este combate los conocemos gracias a la información aportada por una carta remitida por el marqués del Viso, capitán general de este escuadrón, a la reina regente en 29 de septiembre de 1670³⁹. En ella, el marqués daba cuenta de que había salido al amanecer del día 24 de Cartagena y hasta la tarde no había llegado a Alicante, donde hizo una parada para que descansara la chusma de las galeras. Reemprendió el viaje a las cuatro de la madrugada, y poco después encontró cerca de Benidorm una polacra de turcos, a la que persiguió 25 leguas durante nueve horas. Su galera capitana iba seguida de cerca por otras dos, la patrona y la *Soledad*, pero las demás del escuadrón se quedaron rezagadas cuatro leguas. Aunque la capitana llegó la primera a tiro de cañón del navío corsario, esperó a las otras dos para, juntas, atacarlo a la vez. No aguardó a las restantes para evitar que entrase el viento y, con su ayuda y la de la noche, el barco berberisco se pudiese escapar.

Decidida la acción, las tres se lanzaron contra el enemigo y lo embistieron con sus espolones. Mientras tanto recibieron numerosas cargas de artillería y fusilería. Pero se aferraron fuertemente a él y comenzaron el abordaje remontando con garfios y cabos sus altas bordas. El combate dentro y fuera de la cubierta de la polacra, que duró una hora, debió de ser brutal, a tenor del importante número de bajas en ambos contendientes. La peor parada fue la nave capitana, que tuvo numerosas bajas, algunas de ellas de mucha calidad, como el teniente general José Fajardo y el piloto real. Pero también resultaron gravemente heridos el propio marqués del Viso, el cómitre real y el de medianía, hasta el punto de que se quedó sin oficiales y tuvo que gobernar la galera el capitán Bernardo de Espeleta.

Con muchísima dificultad, las galeras consiguieron volver a Cartagena llevándose remolcada la polacra. Allí se evaluaron los daños materiales en las tres que habían intervenido en el combate. La capitana necesitaba que se le reparara el espolón, la arrumbada y las dos contraarrumbadas, así como calafatear la proa y el tamborete. A la patrona tenía que hacerse de nuevo el espolón, por habérselo dejado en el costado de la nave turca, además del tamborete y las cotraarrumbadas. Exactamente lo mismo había que confeccionar de nuevo en la *Soledad*: espolón, tamborete y cotraarrumbadas. Aparte de esto, también precisaban reclavar todas las tablas de las proas, tensar las costuras y rehacer algunos caballetes y bancos.

Pero los daños humanos fueron superiores a los materiales. En la capitana murieron, de la gente de infantería y mar, el teniente general, un sargento, el piloto mayor, el timonero, tres soldados y un artillero. También seis remeros, de los que cuatro eran forzados y dos esclavos. Gravemente heridos resultaron veintidós miembros de infantería y mar, entre ellos un entretenido, un cabo de escuadra, un cómitre mayor y otro de medianía, un condestable de artillería, un calafate de respeto, dos marineros y catorce soldados, además de trece

(39) *Ibíd.*

remeros (seis forzados y siete esclavos). Es decir, 14 muertos y 35 heridos. En la patrona, seis muertos (un sargento, cuatro soldados y un forzado) y 23 heridos (un capitán, tres cabos de escuadra, un piloto, un oficial de artillería, un timonero, dos marineros y catorce soldados, además de cuatro remeros, con un total de seis muertos y veintisiete heridos. Y, por último, en la *Solidad* se contaron tres soldados y un forzado muertos, y cuatro soldados y cinco remeros heridos. El número total de damnificados fue, por tanto, de 24 personas muertas y 63 heridas. Quedó también debatiéndose entre la vida y la muerte –aunque logró curarse finalmente– el propio capitán general, marqués del Viso, quien fue alcanzado por un balazo en el muslo izquierdo y tuvo que permanecer hospitalizado más de cuarenta días.

La pérdida más sentida por el propio marqués del Viso fue la del teniente general don José Fajardo, «por reconocer an perdido las Reales Armas un sugeto de gran gallardía y mucha práctica en la profesión de la mar, de quien se podían prometer en ellas gloriosos sucesos ...». Y, en reconocimiento del valor experimentado en el combate por todos los tripulantes de las tres galeras, le pedía a la reina que se les reconocieran todos los méritos contraídos.

La polacra corsaria capturada resultó de gran valor. Era una nave de Túnez de 2.000 quintales de porte, con seis cañones de hierro de cuchara (de calibres diferentes) y seis pedreros, con árbol mayor, mastelero y juanete, mesana y juanete, con toda su jarcia y velas al completo, una barca con vela y timón, cuatro anclas y diez remos. Portaba además 57 sacos de bizcocho y 27 pipas de agua, además de una caja de medicinas, tres barriles de pólvora, dos bombas de achique y otros aparejos de artillería. En cuanto a su tripulación, fueron capturados vivos 70 corsarios, de los que dos fallecieron poco después. Resultaron heridos veinticuatro, además de diecinueve que murieron en el combate y fueron echados directamente al mar. Como era costumbre en estas embarcaciones berberiscas, se encontraban también a bordo nueve cristianos, con experiencia en el mar, los cuales eran obligados a marinear la nave y hacerla navegar.

Fue una importante victoria para una Monarquía necesitada de buenas noticias, tanto en el mar como en tierra. Pero no dejaba de ser un pequeño éxito naval y contra un enemigo menor, como era el caso de los corsarios berberiscos. La reina y su Consejo de Guerra quedaron muy agradecidos, hasta el punto de que le concedieron al marqués una «joya» de lo aprehendido, correspondiente a un esclavo que él eligiese y la artillería, pertrechos y munición de la polacra. También 2.040 ducados de vellón a repartir entre los soldados y marineros de las tres galeras. De los esclavos capturados se sacaron las «décimas» correspondientes a don Juan José de Austria (siete esclavos) y al duque de Alburquerque, como teniente general de la mar (dos), por lo que quedaron sesenta berberiscos, que fueron puestos al remo y valorados en 30 ducados cada uno, excepto el arráez, por el que se pagaron cien⁴⁰.

(40) AMN, Col. Sanz de Barutell, Ms. 393, n.º 1.475.

6. Conclusiones

El siglo XVII fue testigo de importantes cambios en las marinas de guerra mediterráneas. Uno de los más trascendentes fue la adopción por los corsarios berberiscos del navío atlántico de alto bordo, relegando a un segundo plano a sus clásicas galeotas, las cuales casi llegan a desaparecer. A diferencia de ellos, tanto España como Francia o las repúblicas italianas se empeñaron en mantener sus viejos escuadrones de galeras e incluso les dieron un nuevo uso cuando la guerra franco-española se trasladó al frente catalán.

Pero el trasvase hacia el Mediterráneo de las grandes escuadras de galeones, fragatas o pataches de ambos contendientes no tardó en demostrar que las grandes batallas navales ya no se librarían entre galeras, sino entre navíos de línea, usando la artillería como principal elemento de fuerza.

Esta estrategia ya fue seguida desde la segunda década del siglo XVII por las armadas de Argel, Túnez y Salé, lo que les permitió hacerse con el control de la navegación comercial en el Mediterráneo occidental y el Atlántico norte. En el caso del Mediterráneo, apenas encontraron oposición en galeras del Rey Católico pues, aunque en alguna ocasión salieron derrotadas y perdieron algún navío, en la mayor parte de los casos obtuvieron victorias. Las galeras, en cambio, consiguieron algunos triunfos aislados, pero a costa de importantes pérdidas humanas y materiales.

Bibliografía

- ALONSO ACERO, Beatriz: «Entre el Mediterráneo y el Atlántico: curso europeo y curso turco-berberisco en el siglo de los Felipes», *Canarias y el Atlántico, 1580-1648*, Las Palmas, 1999, pp. 169-186.
- ANAYA HERNÁNDEZ, Luis Alberto: *Moros en la costa. Dos siglos de corsarismo berberisco en las Islas Canarias (1569-1749)*, Las Palmas, 2006.
- BAK, Greg: *Barbary Pirate: The Life and Crimes of John Ward, the Most Infamous Privateer of His Times*. Stroud, 2006.
- BARKER, Andrew: *True and certaine report of the beginning, proceedings, ouerthrowes, and now present estate of captaine Ward and Danseker, the two late famous pirates: from their first setting foorth to this present time...*, Londres, 1609.
- BAUER LANDAUER, I.: *Relaciones de África*, Madrid, 1921.
- BELHAMISSI, Moulay: *Marine et marins d'Alger (1518-1830)*, Argel, 1996.
- BENASSAR, Bartolomé y Lucile: *Los cristianos de Alá. La fascinante aventura de los renegados*, Madrid, 1989.
- BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, 1976.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel de: «La defensa de la Cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», *Cuadernos de Historia Moderna*. Anejos, núm. 5, 2006, 77-99.
- CANALES TORRRES, Carlos, y DEL REY VICENTE, Miguel: *Naves mancas. La armada española a vela de cabo Celidonia a Trafalgar*, Madrid, 2011.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 1973, (ed. orig., 1898).
- : *El gran duque de Osuna y su marina*, Madrid, 1885.
- FONDEVILLA SILVA, Pedro: «Tipología de las galeras españolas del siglo XVI», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 110, 2010, 25-52.

GALERAS DEL REY CATÓLICO CONTRA NAVÍOS CORSARIOS DE ALTO BORDO: UNA...

- GARCÍA ARENAL, Mercedes, y BUNES IBARRAA, Miguel Ángel de: *Los españoles y el norte de África. Siglos xv- xviii*, Madrid, 1992.
- MONTOJO MONTOJO, Vicente, y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico: «Las galeras de España en la regencia del reinado de Carlos II (1665-1700)», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 139, 2017, 35-57.
- OLESÁ MUÑO, Francisco F.: *La galera en la navegación y el combate*, Madrid, 1971.
- PI CORRALES, Magdalena de Pazzis: «La armada de los Austrias», *Estudis*, núm. 27, 2001, 23-51.
- SEBAG, Paul: *Tunis au xvii^e siècle. Une cité barbaresque au temps de la course*, París, 1989.
- THOMPSON, I.A.A.: «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo xvi», *Manuscrits*, núm. 24, 2006, 95-124.
- VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco: *El otro Rocroi. La guerra naval contra Felipe IV en el Mediterráneo suroccidental*, Cartagena, 2005.
- Un ejemplo de combate entre navíos al servicio del rey y escuadras de piratas: el fatídico encuentro de Cabo de Palos en 1617», *Cartagena Histórica*, núm. 38, 2011, 18-37.