

NUOVA **ANTOLOGIA**   
**MILITARE**  
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 3  
2022

Fascicolo 11. Giugno 2022  
**Storia Militare Moderna**

a cura di  
VIRGILIO ILARI



*Società Italiana di Storia Militare*

Direttore scientifico Virgilio Ilari  
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi  
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi  
Redazione Viviana Castelli

*Consiglio Scientifico.* Presidente: Massimo De Leonardis.

*Membri stranieri:* Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Donato Tamblé,

*Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica:* Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

*Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari:* Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

#### *Nuova Antologia Militare*

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare  
Periodico telematico open-access annuale ([www.nam-sism.org](http://www.nam-sism.org))  
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma  
Contatti: [direzione@nam-sigm.org](mailto:direzione@nam-sigm.org) ; [virgilio.ilari@gmail.com](mailto:virgilio.ilari@gmail.com)

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare  
([www.societaitalianastoriamilitare@org](http://www.societaitalianastoriamilitare@org))

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma  
[info@nadirmedia.it](mailto:info@nadirmedia.it)

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma  
[www.tabedizioni.it](http://www.tabedizioni.it)

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 978-88-9295-485-4

NUOVA **ANTOLOGIA**   
**MILITARE**  
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 3  
2022

Fascicolo 11. Giugno 2022  
**Storia Militare Moderna**

a cura di  
VIRGILIO ILARI



*Società Italiana di Storia Militare*



Testiera (Shaffron) per cavallo, Brescia (?) 1560-70  
Metropolitan Museum of Arts, New York. Public Domain

# La tripulación de la escuadra de Sicilia: la gente de cabo en tiempos de Carlos II

POR MARÍA DEL PILAR MESA CORONADO

**ABSTRACT.** The defense of the Italians domains of the Hispanic Monarchy relied on the Kingdom of Sicily, whose fleet was an essential piece of the defensive system of the island. In this sense, this article analyzes some aspects of the life of the infantry and seamen of this fleet during the reign of Charles II: recruitment, wages, as well as health and hygiene. In this way, it has verified the ups and downs that existed in the crew, the problems to face the payments, the repetitive and poorly preserved food, as well as the proliferation of diseases and a deficient hygiene accompanied by the lack of personnel for medical assistance.

**KEYWORDS:** CHARLES II OF SPAIN, MEDITERRANEAN, SICILY, DEFENSE, GALLEYS, CREW.

## *Introducción<sup>1</sup>*

**S**e ha defendido la idea de que al término de la guerra con Francia (1635-1659) el elevado coste del mantenimiento de las escuadras de galeras motivó un descenso progresivo del número de unidades y la pérdida de su importancia en las batallas navales, convirtiéndose en embarcaciones de auxilio. De esta forma habrían ayudado al remolque de los grandes galeones durante las batallas, apartaron los brulotes o navíos de fuego, abastecieron a los combatientes e imposibilitaron el movimiento de los enemigos. En efecto, sus funciones fueron cambiando y se hará habitual encontrarlas vigilando las costas para detectar embarcaciones enemigas, trasladando las tropas, abasteciendo las plazas, los presidios y el frente, así como transportando a miembros de la Corte, embajadores, virreyes, gobernadores y otras personalidades relevantes de los dominios de la Corona<sup>2</sup>. Si bien su poder fue disminuyendo, fue un hecho su participación en

1 Abreviaturas empleadas: Archivo General de Simancas (AGS), Archivo Histórico Nacional (AHN), Archivo del Museo Naval (AMN), Archivio di Stato di Palermo (ASP), legajo (leg), documento (doc) y folio (f/ff).

2 FRANCISCO VELASCO HERNÁNDEZ, «Galeras del Rey Católico contra navíos corsarios de alto

los frentes militares de Cataluña e Italia durante los conflictos del último cuarto del siglo XVII, llegando a unirse para llevar a cabo la defensa conjunta de los dominios de la Monarquía Hispánica frente a las pretensiones expansionistas de Luis XIV<sup>3</sup>.

Para la Monarquía, el Mediterráneo fue siempre un espacio de gran importancia estratégica, pero la dispersión de sus dominios entre las penínsulas ibéri-

---

bordo: una lucha desigual en el Mediterráneo del siglo XVII», *Revista de Historia Naval*, 150 (2020), p. 12. Respecto a la función de transporte de tropas, se han documentado treinta y cinco de este tipo entre 1680 y 1700, de los cuales veintiocho fueron realizados por navíos particulares en solitario, cinco por las escuadras de galeras y otros dos por los buques de la Armada que lo hacían en conserva. Las veintiocho galeras que efectuaron estos viajes contaban con menor capacidad de transporte que los buques y viajaban en grupo, al igual que los buques de la Armada. Sin embargo, si se atiende al número de hombres trasladados, las escuadras de galeras y la Armada son las triunfadoras, pues habiendo ejecutado solo siete viajes trasladaron al 42% del total de los militares embarcados en esos años, frente al 58% restante transportado en los veintiocho viajes de los buques mercantes. Es por ello que, para el Consejo de Guerra, resultaba más aconsejable que los reclutados fueran en las escuadras de galeras, pero su menor número y las numerosas funciones asignadas a las mismas hicieron que fueran contadas las ocasiones en las que se emplearon. Además, organizar las campañas de reclutamiento de acuerdo con las actividades de las galeras y de la Armada era algo harto difícil, obligando a que alguna de las partes hubiera de esperar durante meses, lo que multiplicaba los costes, por lo que se restringió su uso a las ocasiones en las que se temió que la Armada francesa impidiese el traslado. Véase en Antonio José RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, «Reclutamiento y operaciones de enlace y transporte militar entre España y Milán a finales del siglo XVII (1680-1700)», *Revista Universitaria de Historia Militar*, 10 (2016), pp. 39-40. Sobre el traslado de tropas desde España a los distintos frentes de la Monarquía Hispánica desde el puerto de Cartagena, así como el servicio prestado por este último en la provisión de las escuadras durante el reinado de Felipe IV, véase Vicente MONTOJO MONTOJO y Federico MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, «Implicación de Cartagena de Levante en la actividad de las escuadras de galeras de la Monarquía Hispánica (1621-1665)», *Tiempos Modernos*, 40 (2020), pp. 133-156.

- 3 Vicente MONTOJO MONTOJO y Federico MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, «Actividad de las galeras de España con base en Cartagena en el reinado de Carlos II», *Revista de Historia Naval*, 142 (2018), pp. 55-56. En la defensa de los dominios de la Monarquía Hispánica resultó esencial la relación de esta con la República de Venecia para tener acceso a los puertos de Liguria y poder embarcar y desembarcar la infantería necesaria en los distintos frentes europeos, así como para que la Monarquía pudiera utilizar el arsenal y el puerto de Génova para la construcción de nuevas unidades, el mantenimiento y las paradas invernales. Véase en Paolo CALCAGNO e Valentina FAVARÒ, «Le flotte degli Austrias e gli scali italiani: una messa a punto», *RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea*, 4/II n.s. (Giugno 2019), pp. 139-141.

ca e italiana dificultaba la comunicación y el gobierno de los mismos, por lo que las escuadras de galeras resultaron un instrumento de gran relevancia para conectarlos marítimamente. Así lo reconocía el propio cardenal Richelieu, que aseguraba que las escuadras eran el único instrumento de la Corona española para mantener la conexión de sus territorios en el Mediterráneo y asegurarse su conservación. En su opinión, esto se debía a las trascendentales funciones que cumplían las escuadras trasladando bienes, información, soldados, dinero, así como a las élites del gobierno<sup>4</sup>.

Todas estas funciones requerían una tripulación, que estaba compuesta por los hombres de mando, la *gente de cabo* y la *gente de remo*. En el reino de Sicilia, el mando era ejercido por el capitán general de las galeras, cuyo cargo estaba subordi-



Magdalena de Pazzis Pi Corrales, *Tercios del Mar. Historia de la primera infantería de marina española*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2019.

4 Benoît MARÉCHAUX, «Los asentistas de galeras genoveses y la articulación naval de un imperio policéntrico (siglos XVI-XVII)», *Hispania*, vol. LXXX, 264 (2020), pp. 49-50. El cardenal Richelieu aseguraba que “la séparation des Etats qui forment le corps de la monarchie espagnole en rend la conservation si difficile que, pour leur donner quelque liaison, l’unique moyen qu’ait l’Espagne est l’entretien de grand nombre de vaisseaux en l’Océan et de galères en la Méditerranée, qui, par leur trajet continuel, réunissent en quelque façon les membres à leur chef, portent et rapportent les choses nécessaires à leur subsistance, les ordres de ce qui doit être entrepris, les chefs pour commander, les soldats pour exécuter, l’argent qui est non seulement le nerf de la guerre, mais aussi la graisse de la paix. Dont il s’ensuit que, si on empêche la liberté de tels trajets, ses Etats, qui ne peuvent subsister d’eux-mêmes, ne sauraient éviter la confusion, la faiblesse et toutes les désolations dont Dieu menace les Royaumes divisés. Or, comme la côte du Ponant de ce Royaume sépare l’Espagne de tous les Etats possédés en Italie par leur roi, ainsi il semble que la providence de Dieu [...] a voulu que la situation de la France séparât les Etats d’Espagne pour les affaiblir en les divisant”. Extracto citado por MARÉCHAUX, cit., pp. 49-50 a partir de Armand Jean du Plessis RICHELIEU, *Testament politique*, editado por Arnaud TEYSSIER, Paris, Perrin, 2011, pp. 287-288.

nado al virrey y dotado de poder ejecutivo; judicial tanto civil como criminal; administrativo; e incluso espiritual. Contaba con la ayuda de un auditor letrado, un maestre notario y un aguacil, quedando en su mano la revisión previa a cualquier viaje en la que debía comprobar el estado de las galeras, los pertrechos, los bastimentos y la tripulación, asegurándose de que todo estaba correcto antes de partir. Además, proveía los cargos de capitán, patrón, cómitre, sotacómitre, y otros oficiales. En cuanto a su faceta espiritual, debía controlar que los oficiales de cada una de las galeras castigasen cualquier comportamiento inmoral que ofendiese a Dios. Al margen del capitán general, existían una serie de oficiales reales como eran el proveedor, encargado de comprobar las necesidades de las galeras y avisar de ello al virrey; el veedor, el contador y el coadjutor del oficio de conservador del Real Patrimonio, que controlaban los libros y las listas sobre la gente de cabo y remo, además de los sueldos, entretenimientos y ventajas de los mismos; así como el pagador, encargado del dinero empleado en las galeras para las pagas y la compra de provisiones<sup>5</sup>.

La *gente de remo* era la fuerza propulsora de la embarcación. En el caso de la Monarquía Hispánica, esta abasteció sus escuadras principalmente con forzados, aunque también estuvieron presentes los esclavos y las *buenas boyas* o voluntarios<sup>6</sup>.

Por último, la *gente de cabo* estaba constituida por la *gente de guerra* o infantería (soldados y arcabuceros), a la que se añadían los oficiales (maestre, pilo-

---

5 Pietro CELESTRE, «Idea del gobierno del reyno de Sicilia» in Vittorio SCIUTI, *Il Governo della Sicilia in due Relazioni del Primo Seicento*, Napoli, Jovene Editore, 1984, pp. 12-13; Carla Rahn PHILLIPS, *Seis galeones para el rey de España: la defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, Alianza Editorial, 1991, p. 188.

6 A diferencia del sistema veneciano que primaba la presencia de hombres libres frente a los forzados y los esclavos, las escuadras de España, Francia, la Orden de Malta, la Orden de San Esteban, el Imperio Otomano y la República de Génova, optaron por un sistema basado en una chusma compuesta por convictos, prisioneros y cautivos. Véase en Miguel Ángel de BUNES IBARRA, «La defensa de la Cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, V (2006), p. 83; Valentina FAVARÒ, *La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II*, Palermo, Associazione Mediterranea, 2009, pp. 136-137; Christopher STORRS, *The resilience of the Spanish Monarchy, 1665-1700*, New York, Oxford University, 2006, p. 93; y Luca LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene Edizioni, 2003, p. 315. Para profundizar sobre los esclavos, buenas boyas y forzados de las escuadras de la Monarquía Hispánica, véanse las pp. 315-320, 328-331 y 334-336.



to, condestable, cómitre), suboficiales (guardián, sotacómitre y contra maestre) y la marinería o *gente de mar* (marineros, grumetes y pajes), dentro de la que podían incluirse los artilleros y lombarderos. A diferencia de la armada, las escuadras de galeras carecían de una infantería propia, por lo que en Sicilia y en Nápoles dependieron de los soldados que formaban parte de sus tercios. Por su parte, los hombres que conformaban la marinería podían pertenecer a una “nación” distinta a la de escuadra<sup>7</sup>.

Es precisamente la gente de cabo de la escuadra de Sicilia el objetivo de este estudio que pretende adentrarse en algunos de los aspectos de la vida en las galeras durante el reinado de Carlos II: el reclutamiento, el salario, así como la salud y la higiene.

### *El reclutamiento de la gente de cabo*

El descenso demográfico que afectó a los territorios de la Monarquía Hispánica debido entre otros motivos a las epidemias de 1648 y 1677, mermó el número de hombres disponibles por lo que se recurrió a la leva forzosa. Ello no impidió que aquellos que sirvieron en las escuadras de galeras encontraran en ellas su forma de vida, así como un sentido para esta a través del servicio a Dios, al rey y a la patria. Además, tuvieron la oportunidad de ascender socialmente mediante el *cursum honorum* militar o de redimirse de las penas impuestas<sup>8</sup>. De hecho, a pesar de factores negativos como el descenso demográfico, durante el periodo de estudio pudieron reclutarse miles de soldados en la Corona de Castilla, por lo que lo más difícil fue su mantenimiento y disciplina hasta que llegaban a ser veteranos. De hecho, el siglo XVII se va a caracterizar en la Monarquía Hispánica, al igual que en otras potencias europeas, por ejércitos con los soldados de peor calidad, pues muchos de ellos no eran voluntarios, sino que habían sido obligados a servir<sup>9</sup>.

7 AGS, Estado, leg. 3299, doc. 6; I. A. A. THOMPSON, *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias*, Barcelona, Crítica, 1981, p. 250; Magdalena de Pazzis Pi CORRALES, «Los tercios en el mar», *Cuadernos de Historia Moderna*, 5 (2006), p. 104; José Manuel MARCHENA GIMÉNEZ, *La vida y los hombres de las galeras de España (siglos XVI-XVII)*, Madrid, Universidad Complutense, Tesis Inédita, 2010, p. 83.

8 MONTOJO MONTOJO y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, cit., p. 53.

9 Antonio José RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, «Guerra y alianzas en la lucha por la hegemonía europea durante la segunda mitad del siglo XVII. El papel de España», in Luis Antonio RIBOT GARCÍA y José María IÑURRITEGUI (eds.), *Europa y los tratados de reparto de la Monarquía*

El *reclutamiento administrativo* o de *comisión* para los soldados de infantería era el sistema empleado por el Consejo de Guerra para determinar las plazas a cubrir, las regiones donde se realizaría la recluta, el plazo para realizarla, el destino de las tropas y los capitanes que llevarían a cabo el alistamiento. Los capitanes, provistos de una conducta que los respaldaba ante las autoridades municipales del distrito del reclutamiento, nombraban a sus oficiales subalternos y ordenaban la confección del estandarte, que utilizarían en los pueblos y ciudades anotados en la cédula. A su llegada a los mismos, los magistrados locales estaban obligados a proporcionarle gratuitamente una serie de casas o posadas donde alojar a los hombres reclutados hasta que finalizase el cupo correspondiente. Una vez instalado, el capitán o su alférez enarbolaban la bandera y enviaban un tambor a la calle para que anunciase su presencia, al tiempo que otros soldados seleccionados eran repartidos entre las localidades de menor tamaño del distrito para inducir a los jóvenes a alistarse. Con este sistema se elegía a los más aptos entre los voluntarios presentados de más de quince y menos de cincuenta años, y después tenía lugar la revista para comprobar y pagar a los alistados con el fin de aligerar la partida de las tropas y evitar así posibles desertiones. Transcurridas seis semanas, tiempo máximo para efectuar la leva, un comisario nombrado por el rey realizaba la revista con el propósito de asegurarse de que eran soldados y no campesinos o criados sobornados, para después firmar la lista dando fe del número de hombres contenidos en la misma<sup>10</sup>.

Estos hombres se embarcaban por diversos motivos entre los que estaban el deseo de salir de su lugar habitual, vivir una aventura, escapar de la justicia, con-

---

*de España, 1668-1700*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2016, p. 256.

10 Geoffrey PARKER, *El ejército de Flandes y el Camino Español, 1567-1679*, Madrid, Alianza Editorial, 2010, pp. 71-72; Enrique MARTÍNEZ RUÍZ, *Los soldados del Rey: los ejércitos de la Monarquía hispánica (1480-1700)*, Madrid, Actas, 2008, pp. 900-904. Otros sistemas de reclutamiento empleados conforme descendía el reclutamiento por comisión, fueron el intermediario y el de asiento. El *reclutamiento intermediario* era utilizado por individuos que ofrecían su influencia local voluntariamente al servicio real. Eran ejemplo de este tipo las *capitulaciones*, empleadas con malhechores en Cataluña, o la aportación de tropas por parte de la nobleza local en Vizcaya y Guipúzcoa. También estaban incluidas dentro de este sistema las aportaciones de contingentes militares a las que estaban obligados los nobles y ciudades cuando el soberano las requería. Por último, el *reclutamiento de asiento* correspondía al contrato entre el gobierno y un asentista que a cambio de una cantidad pactada y las pagas previstas para la tropa, reunía un número de hombres en un plazo determinado (pp. 904-906).



Juan de la Corte (1585-1662), *Combate naval y turcos saltando al abordaje*, Museo Nacional del Prado, depositado en el Museo Naval de Madrid. Galería online del Prado.

tar con un salario seguro o por la atracción que sentían por el mar o el océano. A todo ello ayudaba un proceso selectivo no muy riguroso a la hora de comprobar la edad, los valores morales y la experiencia en el mar<sup>11</sup>.

Los esfuerzos por mantener la gente de mar de la escuadra siciliana durante el reinado de Carlos II se plasmaron en una serie de órdenes a los virreyes. El sistema de reclutamiento de la marinería era similar al de la tropa de infantería, es decir, por conducta real, pero desde mediados del siglo XVI y ante la escasez de marineros mejoraron las condiciones propuestas por los particulares. En este caso, el asentista organizaba el reclutamiento que solía realizarse en las zonas costeras para evitar las malas comunicaciones de la época. Los oficiales enviaban a la gente adecuada para reclutar navegantes, aunque la mayoría de la dotación se

---

11 Magdalena de Pazzis Pi CORRALES, «Peripecias y sinsabores de la vida en el mar en la época moderna» in David IGUAL LUIS y María Dolores GONZÁLEZ GUARDIOLA (eds.), *El mar vivido: perfiles sociales de las gentes de mar en larga duración (siglos XV-XXI)*, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, 2020, pp. 148-149; y *Tercios del mar. Historia de la primera infantería de marina española*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2019, p. 203.

conseguía en el lugar de embarque<sup>12</sup>.

En las escuadras del Mediterráneo se reclutaban marineros sin obligación de que fueran de la misma “nación” que las galeras en cuestión. Fue así como el interés de la Monarquía por participar en la defensa de Creta llevó al duque de Alburquerque a requerir en 1667 a Malta el envío de marinería dada la carencia con la que se hallaba en aquellos momentos el reino siciliano. Por lo que se refiere a la gente de guerra, había dotado a las galeras que debían viajar a Levante con 450 mosqueteros escogidos de los infantes del tercio<sup>13</sup>.

Hubo momentos en los que la situación fue más halagüeña. Al final de su mandato, el príncipe de Ligne se mostraba optimista con el estado de las galeras, pues además de haber aumentado su número, consideraba que su tripulación era la adecuada para colaborar con la remisión de cinco galeras a las costas españolas<sup>14</sup>. Lo mismo sucedió con las galeras de España en las que a comienzos de 1677 había un excedente de gente de guerra y de mar, pues las cinco galeras que se hallaban en Sicilia estaban dotadas con 507 plazas de infantería y 272 de mar, incluidos la maestranza, marineros, artilleros, timoneros y proeles, por lo que sobran unos 45 hombres de esta última categoría y otros 83 de guerra<sup>15</sup>.

El caso contrario estuvo también presente, especialmente en coyunturas difíciles como la guerra de Mesina. Desde el inicio del conflicto se insistiría en la falta de gente de guerra o de su adecuación al mar, lo que llevó al príncipe de Montesarchio, general de la escuadra siciliana, a sugerir a comienzos del conflicto que podía ser efectivo que la escuadra contase con compañías fijas. Proponía que al menos tres galeras, la *Capitana*, la *Patrona* y la *Milicia*, contasen cada una con una compañía fija de 200 hombres, con los que se podrían armar las seis embarcaciones. De este modo, se evitarían los problemas generados por la merma producida en el tercio de tierra para dotar la escuadra, así como la falta de experiencia en el mar de los hombres que se destinaban a las galeras. Sin embargo, la medida fue desestimada por el Consejo de Estado que alegó en su contra los inconvenientes que podrían derivarse de este tipo de prácticas y, sobre todo, el elevado coste

---

12 MARCHENA GIMÉNEZ, cit., p. 109.

13 AGS, Estado, leg. 3490, doc. 79; leg. 3491, doc. 15; Secretarías Provinciales, leg. 1186, doc. Palermo, 14-08-1669; THOMPSON, cit., p. 250.

14 AGS, Estado, leg. 3497, docs. 5, 6 y 43; Secretarías Provinciales, leg. 1047, doc. Palermo, 24-05-1674.

15 AMN, 0059, Ms. 0059, doc. 41.

que generaría<sup>16</sup>.

Ante la falta de infantería en las escuadras mediterráneas, hubo momentos en los que la Armada del Mar Océano hubo de reforzar la guarnición de aquellas. Durante dicha guerra, la armada iría perdiendo hombres debido al desembarco desde finales de 1675 de parte de los mismos para aumentar las fuerzas terrestres. Aprovechando la presencia de la armada en Sicilia y la falta de utilidad de la misma en Palermo, desde donde no se movería desde mediados de 1676, los virreyes fueron echando mano de la infantería presente en la misma. La práctica iniciada por el marqués de Villafranca terminó por hacerse habitual, mermando la posibilidad de que la armada fuese efectiva<sup>17</sup>.

En octubre de 1677, Fernando Carrillo, marqués de Villafiel y gobernador de la Armada del Mar Océano se vio obligado a suministrarles diversos contingentes de sus navíos. Las de Nápoles habían solicitado ochenta hombres, mientras el marqués de Bayona al frente de las de España le había pedido otros cien y al cardenal Portocarrero otros sesenta para la *Milicia*, pero la negativa de este último había llevado a Villafiel a entregarle otros cuarenta, así como a remitirle otros treinta artilleros y dos condestables. Todo ello había disminuido considerablemente los efectivos de la armada por lo que el marqués aconsejaba al monarca que para mantener en buenas condiciones las escuadras a fin de que se pudieran enfrentar a las de Francia enviase unos 2104 infantes, que eran los que habían salido últimamente de su armada para reforzarlas. Añadía, además, que las francesas estaban dotadas con unas 150 plazas de infantería cada una de ellas, mientras que las de Nápoles, que eran las que mejor guarnecidas iban contaban con 80 infantes en la *Capitana*, 70 la *Patrona* y 60 cada una de las sencillas. A ello se sumaba la falta de capitanes reformados o similares, lo que las dejaba expuestas a cierto riesgo en el mando, ya que si faltase el capitán de la *Capitana* quedarían gobernadas por los cómitres. Era, por tanto, urgente mejorar aquellas condiciones si se quería conservar el prestigio de la Corona española<sup>18</sup>:

“...porque en esta diferencia de Armamento de las Galeras de Vuestra Magestad a las de Francia y a otras qualesquiera enemigas lo que ba a decir a Vuestra Magestad es el crédito de sus estandartes, que hazen represen-

16 AGS, Estado, leg. 3497, docs. 52 y 53; Luis Antonio RIBOT GARCÍA, *La Monarquía de España y la guerra de Mesina (1674-1678)*, Madrid, Actas, 2002, p. 228.

17 RIBOT GARCÍA, cit., pp. 220-221.

18 AGS, Estado, leg. 3522, doc. 96.

tación de la Real persona de Vuestra Magestad la combeniencia de su Monarquía, el honor de sus vasallos y la gran estimación con que los enemigos de Vuestra Magestad han respectado su poder...”.

El marqués acompañaba su misiva con una relación en la que se especificaba el reparto de aquellos 2104 infantes entre las galeras del Mediterráneo –véase la tabla 1–. Al margen de estos dos millares de hombres, la armada contaba con 1412 plazas de mar y 592 de infantería por lo que en total, ascenderían a 4108 hombres, repartidos en quince barcos<sup>19</sup>.

Tabla 1. *Relación de infantería de la armada embarcada en las escuadras mediterráneas (1677)*

	<b>Oficiales</b>	<b>Soldados</b>	<b>Total</b>
Galeras de España	32	444	476
Galeras de Nápoles	37	395	432
Galeras de Sicilia	33	397	430
Galeras de Cerdeña	15	168	183
Galeras de Génova	85	390	475
Compañías valonas que se embarcaron en las mismas galeras	16	92	108
<b>Total de las galeras</b>	<b>218</b>	<b>1886</b>	<b>2104</b>

Fuente: AGS, Estado, leg. 3522, doc. 97; RIBOT GARCÍA, cit., p. 223, cita 258.

Había ocasiones en las que la escasez de efectivos no era el problema, sino su preparación<sup>20</sup>. El marqués de Villafiel comunicaba en octubre de 1677 que en la última muestra realizada a la tripulación de la armada se había comprobado que la gente de mar ascendía a 1412 plazas faltando 834 para tener la dotación oportuna. Esta disminución, según el marqués, se debía a los fallecimientos, las huidas y a las licencias que había concedido a los lisiados y enfermos muchos de ellos afectados de *humor gálico*. Asimismo, sostenía que si el número era escaso peor eran las dotes de los marineros de Sicilia y Nápoles, gente –en su opinión– sin la inteligencia y valentía necesarias para poder enfrentarse a los franceses por lo que aconsejaba que la próxima recluta de gente de mar se realizase en la República de

<sup>19</sup> RIBOT GARCÍA, cit., p. 224.

<sup>20</sup> MARCHENA GIMÉNEZ, cit., p. 264.



Andries van Eertvelt (1590-1652), *Embarque de Tropas Españolas*, National Maritime Museum, Greenwich. 1630 (Wikimedia Commons)

Ragusa, adquiriéndose mil marineros en ella<sup>21</sup>.

La ausencia de marineros afectó también a la escuadra de Sicilia, cuyo general el príncipe de Montesarchio había propuesto en 1680 al conde de Santisteban un modo para aumentarla al comprobar que la escasez de gente de mar le impedía remitir la escuadra para asistir a España.

Al parecer cada una de las galeras contaba con unos ocho marineros porque aquella tripulación provenía de los tiempos en los que la escuadra contaba con cien *buenas boyas*, habiéndose reducido su número de tal manera que había algunas galeras que no tenían más de ocho *buenas boyas*. La solución pasaba, en su opinión, por levantar un contingente de estos últimos e incrementar el número de marineros por galera, consiguiendo que cada una de ellas estuviera dotada con 23 marineros y 30 *buenas boyas*, un porcentaje que no resultaba excesivo si se tenía en cuenta la dotación con la que navegaban las galeras de otras potencias: sesenta marineros por galera en las de la Santa Sede, el Gran Ducado de Toscana y la

21 AGS, Guerra y Marina, leg. 3622, doc. Palermo, 09-10-1677; RIBOT GARCÍA, cit., p. 224.

Orden de Malta, cuarenta en las de Francia y cincuenta en las del duque de Tursi. Analizada la cuestión, el virrey comunicó a la Corte que había iniciado las labores para llevar a cabo dicha proposición pues la consideraba de toda necesidad y conveniencia<sup>22</sup>.

No era del mismo parecer el Consejo de Estado, donde se pidió opinión al conde de Chinchón, quien había estado hacía tiempo en la escuadra de Sicilia. Respecto al aumento de la marinería, sostenía que no debía de superar los cuatro hombres por galera, pues así navegaba en sus tiempos aunque se podía incrementar a un total de veinte marineros por galera cuando las empleasen en el corso porque en aquellas actividades se necesitaban más marineros para que se ocupasen de las embarcaciones capturadas. Sin embargo, el Consejo no estaba de acuerdo con el aumento de los marineros porque provocaría un efecto dominó en las demás escuadras, que solicitarían un incremento de los suyos, además del excesivo coste que supondría para una escuadra que en aquellos momentos no se iba a emplear en ninguna acción de relevancia<sup>23</sup>.

La escasez de personal preparado repercutió también entre los oficiales como se hizo patente en una orden real en otoño de 1676 cuando consciente de la presencia de un único piloto en la *Capitana* de la escuadra siciliana, Carlos II decretó que las galeras dejaran de estar dirigidas por dos consejeros cada una de ellas, dotándolas de un piloto por cada unidad al que asignaría un sueldo mensual de catorce escudos y dos reales<sup>24</sup>. De hecho, hubo momentos en los que la escasa

---

22 AGS, Estado, leg. 3500, doc. 126.

23 AGS, Estado, leg. 3500, doc. 150. El ejemplo del número de tripulantes de una escuadra de galeras lo podemos observar en el caso de la España. En 1690, la galera *Capitana* contaba con una infantería de 120 hombres, 3 oficiales de compañía y 4 entretenidos, mientras que la marinería abarcaba 75 hombres en diferentes cargos: capellán mayor, capellán, capitán de artillería, capitán de lenguas, alguacil real, barbero, cómitre mayor, cómitre de mediaña, sotacómitre, cómitre de silencio, piloto mayor, consejeros, timoneros, artilleros, condestable, marineros francos, marineros de guarda, proeles, alguacil, sota alguacil, calafate, maestro daja, remolar y barrilero. La galera *Patrona* tenía 100 hombres, 3 oficiales de la compañía y 3 entretenidos en la infantería y de marinería un total de 56 hombres. Por último, cada galera ordinaria contaba con una infantería compuesta de 80 hombres, 3 oficiales y 2 entretenidos, mientras que la marinería alcanzaba los 48 hombres. Véase en MARCHENA GIMÉNEZ, cit., pp. 223-224.

24 AGS, Estado, leg. 3536, doc. 121. La carencia de mano de obra cualificada fue una de las quejas recurrentes durante el siglo XVII y no solo para el mar Mediterráneo. Aunque la



preparación de los pilotos de la escuadra llevó a los virreyes, como el duque de Alburquerque, a solicitarlos a otros territorios donde estuvieran más experimentados, como la isla de Malta. Había que asegurarse que contaban con ciertos conocimientos marítimos: fijar y leer un compás, establecer el rumbo, conocer los vientos y los cambios que experimentaban con la acción de la luna, la distribución de las velas controlando el viento y las modificaciones en el rumbo, así como las características de los territorios hacia los que se dirigían<sup>25</sup>.

*Los problemas con la tripulación: las pagas, los motines y la carga de los entretenidos*

A la escasez de tripulación, generada por las enfermedades, los naufragios o las deserciones<sup>26</sup>, se unió la falta de pagas, cuyas consecuencias fueron la indisciplina, el maltrato de la población civil, la deserción y la pérdida del ejército<sup>27</sup>.

Si nos detenemos en los salarios, los artilleros cobraban más que los marineros o los soldados, calculándose el sueldo, ligado a la experiencia o la preparación,

---

Corona fundó una escuela náutica en Sevilla en la que los comandantes más experimentados enseñaban a los pilotos y los marineros que debían servir en la Armada del Mar Océano, en el siglo XVII se cambiaron las enseñanzas, dando prioridad a la formación del alumnado a bordo de las embarcaciones durante seis años de navegación. Muy pronto comenzaron a escasear los marineros expertos y en la segunda mitad del siglo la mayoría de los pilotos, esencialmente los que tenían que realizar las rutas americanas, solo aprendía de forma autodidacta. Véase Valentina CIPOLLONE, *La politica navale della Spagna nel fronte mediterraneo (1635-1678)*, Cagliari, Università degli Studi di Cagliari, Tesi inedita, 2011, p. 152.

25 AGS, Estado, leg. 3490, doc. 83; PHILLIPS, cit., p. 199.

26 STORRS, cit., p. 90. A modo de ejemplo, en julio de 1677 una gran cantidad de soldados y marineros de la armada y del ejército congregado en Palermo se fugó hacia Termini, Cefalù y las marinas del Val de Mazara buscando algo de alimento. Muchos de ellos fueron capturados por cinco barcos holandeses y devueltos a sus puestos, pero el cardenal Portocarrero se vio obligado un mes después a ordenar a las autoridades que capturasen a otros cien marineros y cincuenta soldados de la armada que habían huido de Palermo. Citado por RIBOT GARCÍA, cit., p. 468. El mayor problema del ejército de la Monarquía Hispánica era el de la falta de pagas como demuestra el aumento de españoles que a lo largo del siglo XVII sirvieron en el ejército de Luis XIV, muchos de ellos desertores a los que los franceses premiaron para que se unieran a su ejército. Véase RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Guerra, cit., p. 257.

27 RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, cit., p. 259.

por días de servicio desde el nombramiento hasta que se desarmaba la escuadra o la armada. Dicho sueldo podían completarlo mediante el reparto del botín, los cargamentos, el dinero y los rehenes que consiguieran durante sus actuaciones. No obstante, el temor a las deserciones y a los motines antes de partir motivó la decisión de pagarles cuando estuvieran embarcados a fin de evitar las fugas<sup>28</sup>.

En la instrucción de Felipe II a Juan Cardona, general de las galeras de Sicilia, se establecía que los oficiales y la tripulación dedicada al oficio marítimo debía contar con la preparación, experiencia y práctica suficiente, debiendo recibir a cambio su sueldo convenientemente y un trato favorable por la importancia y necesidad de dicho personal<sup>29</sup>. Sin embargo, las crisis financieras de la Monarquía desde los reinados de Felipe III y Felipe IV hicieron frecuentes los problemas en el suministro de las correspondientes pagas a la tripulación de sus fuerzas navales, algo, no obstante, que también formó parte de las quejas de la gente embarcada en la armada de Francia. En el periodo de estudio, los oficiales de la escuadra siciliana se quejaron en varias ocasiones del incumplimiento de los mismos. Este fue el caso de una carta de abril de 1677 en la que exponían que se adeudaban dos años de paga a la gente que servía en la escuadra por lo que se dirigían al soberano en busca de una solución que no les había sido proporcionada por el virrey ni el gobernador de las mismas aunque afirmaban que el problema era causado por el uso indebido de la partida de la cruzada. Además, añadían, detalles sobre el delicado estado en el que se encontraban los enfermos sin una dieta adecuada a sus afecciones con el consiguiente incremento del número de fallecidos<sup>30</sup>.

La muerte del marqués de Castel Rodrigo había aplazado el remedio mientras su esposa aseguraba que la falta de pagas y el empeño del efecto de cruzada impedían la puesta a punto y la salida de la escuadra, ya que la marinería no estaba por la labor de embarcarse sin haber recibido el montante del año anterior y sin unas mejores expectativas para aquel año<sup>31</sup>. La situación expuesta por la marque-

28 PI CORRALES, cit., pp.149-150.

29 AGS, Estado, leg. 453, doc. “La instruction que se dio a don Juan de Cardona Capitán general de las galeras de Sicilia”, artículo 13, recogido por FAVARÒ, cit., p. 260.

30 AGS, Estado, leg. 3498, doc. 66; David GOODMAN, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001, pp. 269 y 273. Sobre la financiación de las escuadras de galeras de la Monarquía Hispánica con las tres gracias (cruzada, excusado y subsidio), véase LO BASSO, cit., pp. 323-325.

31 AGS, Estado, leg. 3520, doc. 260; Secretarías Provinciales, leg. 1132, doc. Madrid, 19-

sa era secundada por el Consejo de Italia, cuyos miembros sostenían que el efecto de cruzada se había visto reducido de 120 000 a 50 000 escudos por los numerosos gastos de los viajes a Candía en los años anteriores a lo que se sumaba la incapacidad para aumentarlo debido a la miseria y la mortandad del año 1672 provocadas por la falta de grano, los inconvenientes del conflicto mesinés, el incremento del interés destinado a los asentistas encargados de dicho ingreso y a la imposibilidad de destinar otras partidas, como las tratás, a la financiación de la escuadra. Sin duda, no se podía hacer frente al mantenimiento de las cuatro galeras y menos aún al aumento proyectado por el marqués de Castel Rodrigo, quien pretendía construir otras dos unidades empleando indebidamente las pensiones eclesiásticas. El Consejo no veía otra solución que requerir la asistencia de España para que remitiese alguna asistencia con la que hacer frente a parte del pago adeudado, mientras se investigaba la distribución del dinero que se había destinado a las galeras sicilianas. Nada había cambiado en otoño cuando el Consejo de Estado, tras analizar una nueva queja del veedor y el contador de las galeras ordenaba al cardenal Portocarrero que procurase el desempeño del efecto de cruzada y encontrase los medios adecuados para cumplir con las pagas, pues debía evitar el desarme de la escuadra<sup>32</sup>.

En junio de 1677 los oficiales del sueldo de las galeras habían reiterado que en los últimos veintisiete meses la gente de las galeras no había recibido su paga y no se les había dado ninguna solución. Mientras los efectos destinados a las galeras se empleaban en otros menesteres, la marinería se había negado a embarcarse en busca de las galeras de Francia, los esclavos huían o servían al gobernador, capitanes y otros particulares, los oficiales dimitían por la falta de sustento y el boticario se negaba a seguir suministrando los medicamentos a la espera de re-

---

06-1677. En el reinado de Felipe II los sueldos de la escuadra de galeras ascendían a diez escudos mensuales para el capitán general; cinco para el patrón; cuatro para el cómitre; tres escudos para el sotacómitre, el capellán, el alguacil, el barbero, el carpintero, el remolar, el botero, el calafate y los bombarderos; dos para los marineros; y uno y medio para los proeles. Cit. FAVARÒ, cit., p. 150.

32 AGS, Estado, leg. 3498, doc. 108. El año 1677 fue un año adverso también para el ejército en Flandes, donde se incrementaron las desertiones y el abandono de los oficiales de sus puestos por la falta de fondos para suministrar las pagas, por lo que tuvieron que recurrir al empeño del cobro de ciertos impuestos para poderles dar una paga a crédito, llegando a finales del año con el suministro de solo dos pagas. Véase en RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, cit., pp. 264-265.

cibir al menos parte de lo que se le debía, incrementándose el número de fallecidos entre los enfermos por la escasez de medicinas y la deficiente alimentación<sup>33</sup>. Para el Consejo de Italia era evidente que el responsable de aquel malestar era el cardenal, por lo que aconsejaba al rey que se preguntase al marqués de Villafraanca el estado en el que dejó aquel asunto cuando abandonó el virreinato y que se exigiese al cardenal una relación pormenorizada del importe de la dotación de la escuadra siciliana, su situación, cargas y destino de la misma. Asimismo, se le advertiría que la prioridad era el pago de las galeras por lo que no debió ni debería a partir de entonces, destinar aquella cantidad a otras cuestiones, ordenándole también que recuperase las partidas indebidas para financiar las galeras<sup>34</sup>.

Mientras el Consejo de Italia se reunía, en Sicilia la gente de mar de las galeras se negaba a embarcarse hasta que no se le entregasen sus pagas. Fue así como consiguieron que se les diesen dieciséis pagas a la marinería, buenas boyas y maestranza, médico y cirujano; diez a los capellanes; dos a los entretenidos y aventajados; y cuatro a los oficiales reales del sueldo. No obstante, no se había efectuado el pago de la munición, el boticario, la casa de los oficios, ni el de los contadores y sus oficiales de pluma, que continuaban con impagos desde hacía más de tres años. Es por ello, que a finales del año 1677 y comienzos del siguiente Carlos II se vio obligado a reiterar sus órdenes al virrey, Vincenzo Gonzaga, para que toda la gente de las galeras recibiese su correspondiente paga<sup>35</sup>.

De hecho, a mediados de 1678, el príncipe de Montesarchio había pasado con la galera *Milicia* a Mesina dejando las otras en Milazzo debido a su mal estado y falta de pagas<sup>36</sup>. En septiembre de 1679, lamentaba el mal estado de la tripulación pues a su regreso a Palermo se veía obligado a conseguir las seis pagas que les había prometido cuando se embarcaron con el propósito de granjearse su con-

---

33 AGS, Estado, leg. 3498, doc. 128.

34 AGS, Secretarías Provinciales, leg. 1050, doc. Madrid, 25-09-1677. El marqués de Villafiel llegó a solicitar al cardenal Portocarrero que abonase las pagas que se le debía a la gente de la escuadra siciliana, pero su orden al tribunal del Patrimonio para que suministrase 10 000 escudos resultó un fracaso, pues no había dinero y el ingreso de la cruzada estaba endeudado. Por ello, se vio obligado a pedir la ayuda de los nobles y hacendados de Palermo con lo que obtuvo 12 000 escudos. Cit. RIBOT GARCÍA, cit., pp. 444-445.

35 ASP, Real Segretaria, Dispacci, leg. 147, fols. 11-12; AGS, Estado, leg. 3537, doc. 76; RIBOT GARCÍA, cit., p. 492.

36 RIBOT GARCÍA, cit., p. 445.



Manuel de Castro (1662-1712), *Galera Española durante el reinado de Carlos II*, Museo Naval de Madrid, (Wikimedia Commons).

fianza para futuros servicios. El problema residía en que no podía empeñar sus joyas para hacer frente a dicho gasto porque las pocas que tenía las había empleado para financiar aquel viaje<sup>37</sup>. De hecho, todo parece indicar que la marinería habría recibido aquel año solo dos pagas porque en 1680 el conde de Santisteban informaba de la negativa de la misma a embarcarse por no haberseles abonado las pagas de aquel año y haberles contentado el año anterior con solo dos. El virrey se enfrentaba a una difícil situación ante una escuadra preparada, pero carente de marinería, ya que se negaba incluso a efectuar el viaje desde Palermo a Mesina<sup>38</sup>.

Se había suspendido la orden de trasladar las galeras a España y el conde de Santisteban había decidido remitirlas a Mesina, pero el príncipe de Montesarchio

37 AGS, Estado, leg. 3500, doc. 94.

38 AGS, Estado, leg. 3500, doc. 176.

se había visto imposibilitado para cumplir el mandato porque la tripulación se negaba a embarcarse alegando que en los dos últimos años solo se les habían abonado cuatro pagas y las ocho de 1680 se habían suspendido. El príncipe se vio obligado a recurrir al virrey por la decisión del Tribunal del Real Patrimonio proponiendo que las ochos pagas fueran ingresadas en la caja de las cuatro llaves, con objeto de que parte de la gente se embarcase mientras se permanecía a la espera de que el resto confiase en que liberado el dinero del Patrimonio se les pagaría a su debido tiempo. El conde aceptó la propuesta dando las órdenes oportunas al tribunal, pero una nueva consulta de dicho organismo canceló la entrega del dinero motivando la negativa de la gente de las galeras a embarcarse. La situación empeoró aún más por la oposición del consultor a pagar lo exigido alegando que no resultaba rentable tras haberse suspendido el traslado de la escuadra a España. En opinión del príncipe estaba claro que este último no había tenido en cuenta que la desconfianza de aquella gente sería cada vez mayor, al igual que la cantidad adeudada. No había contado tampoco con que dicha gente no tenía otro medio de vida y sin aquellos ingresos se verían abocados a la necesidad y la miseria por lo que abandonarían el servicio en las galeras para buscarse otra forma de subsistir<sup>39</sup>.

Los problemas para asistir a la totalidad de los que servían en las galeras estuvieron presentes durante todo el reinado, como se deduce de una carta de Manuel de Silva fechada en 1697 en la que expone que se había procedido al pago de las cinco galeras, comenzando por la gente de cabo a la que se había podido socorrer debidamente, pero había faltado dinero para hacer frente a las pagas de las *buenas boyas*<sup>40</sup>.

Además de la falta de pagas, las escuadras de galeras se vieron afectadas por los motines<sup>41</sup>. Es lo que sucedió durante la guerra de Mesina, siendo la gente de la armada y de las escuadras la más proclive a amotinarse debido, entre otros motivos, a que tuvieron menos oportunidades para desertar. A modo de ejemplo, en 1675 la gente de dos de las galeras de la escuadra española y de otra de la sicilia-

---

39 AGS, Estado, leg. 3500, doc. 171.

40 AGS, Estado, leg. 3509, doc. 58.

41 Los motines estuvieron motivados por una serie de causas entre las que se encontraba la falta de pagas, pero los hubo también por la carencia de alimentos y bastimentos, la escasez de permisos para los soldados, la mala situación sanitaria, la separación de la familia o la desinformación. Véase en MARCHENA GIMÉNEZ, cit., p. 305.

na que debía trasladar a Nápoles a los marqueses del Viso y de Bayona se encerró en una iglesia y reclamó sus pagas. Al fracaso del marqués de Villafranca a la hora de obtener 8000 escudos para las pagas de los hombres de negocios, se sumó la decisión de la gente de las galeras de Sicilia de apoyar a la tripulación de las de España. Cuando llegaron a Sicilia las letras de cambio de Madrid para pagar las galeras de España, el marqués de Villafranca ordenó que el dinero se destinase a sufragar ocho pagas de la marinería, pero los retrasos a la hora de efectuar el pago llevaron a la gente de mar a plantarse una vez más, consiguiendo con ello que el pago se les efectuase en plata de Castilla<sup>42</sup>.

Hubo ocasiones en las que la gente de las escuadras obtuvieron lo que perseguían, pero en otros momentos fue todo lo contrario. En 1676, la gente de mar de la galera *San Alberto* de la escuadra de Sicilia se negó a emprender su viaje dando comienzo a un motín en el que reclamaron sus pagas antes de partir. Llegaron a encerrarse en una iglesia y pidieron el derecho de asilo, pero el arzobispo le concedió al general de la escuadra, Ferdinando Moncada, duque de San Giovanni el permiso necesario para sacarlos, enviándolos después encadenados a Milazzo<sup>43</sup>.

Relacionado con el problema de las pagas estaba la carga de los entretenidos, que además de suponer un gran número en las galeras de Sicilia, gozaban de sus sueldos sin servir al monarca. Este abuso fue denunciado a finales de 1674 por el príncipe de Montesarchio, preocupado por la gran cantidad de estas personas que se aprovechaban de algún permiso real o del general de la escuadra para cobrar un sueldo sin embarcarse, por lo que el Consejo de Estado aprobó que se ordenase al virrey embarcar a estas personas, reconociendo los despachos con los que se hallaban para alegar su relevo, así como los motivos por los que se les concedieron a fin de evitar aquellos fraudes<sup>44</sup>.

Nada había cambiado cuando en 1680 el príncipe de Montesarchio protestaba

---

42 RIBOT GARCÍA, cit., pp. 488-489.

43 *Ibidem*, pp. 490-491.

44 AGS, Estado, leg. 3497, doc. 184. Los entretenidos formaban parte del séquito de los capitanes generales en tierra y mar, asistiéndolos a nivel de galera desde finales del siglo XVI. El entretenimiento era un escalón previo al generalato o la capitanía de alguna galera, un cargo que servía de inicio para determinadas personas de alta calidad procedentes del estamento de los caballeros y que eran nombradas por el monarca. Con el transcurso del tiempo, se tuvo en cuenta además de su posición social y sus amistades ciertos méritos y experiencia en el mar y en la guerra. Véase MARCHENA GIMÉNEZ, cit., p. 150.

ante el conde de Santisteban por el excesivo número de los mismos, así como de sus sueldos exorbitados, si se tenía en cuenta la escasa utilidad de aquellas personas. Según el príncipe, se estaban destinando grandes sumas de dinero a las pagas de los entretenidos mientras se atrasaban los socorros ordinarios de la gente de mar, más necesaria en las galeras. Añadía, además, que no las merecían porque a su falta de conocimientos marítimos por no haberse formado en las galeras se sumaba su constante desobediencia, haciendo incomprensible que se les hubiera otorgado cuarenta escudos mensuales por su graduación como capitanes de caballería, sargentos mayores, ayudantes o capitanes. Por todo ello, solicitaba que se pidiese al monarca el traslado de aquella gente a otros ejércitos o lugares donde pudieran ser más útiles, así como una reducción de sus sueldos a fin de destinar lo restante al aumento de la marinería, verdadera necesidad de aquella escuadra<sup>45</sup>.

Por supuesto, la visión de los entretenidos distaba bastante de la del príncipe. Seis de los de la *Capitana* de la escuadra siciliana remitieron una carta al soberano en la que se quejaban del trato recibido por parte del príncipe de Montesarchio. Habiendo decidido el conde de Santisteban realizar una visita al reino, empleando para ello la *Capitana* y la *Patrona*, el príncipe había decretado que ellos y los aventajados se quedasen en Palermo por lo que le habían indicado que si lo hacía porque la *Capitana* iba ocupada por los ministros y la familia del virrey, podían ir en una ballestera, pero se había negado a embarcarlos dejándolos a cargo de un gobernador. Asimismo, aseguraban que tras haber quedado vacante la *Milicia* se había opuesto a la concesión a uno de ellos del gobierno de la misma, como establecían las órdenes reales. En aquellas fechas –según los entretenidos– la *Milicia* y la *Santa Clara* estaban vacantes y el príncipe había decretado que se concediese el gobierno de la primera a su hijo Andrea D’Avalos, de tan solo dieciséis años, por “no querer darlas a ninguno de los entretenidos que Vuestra Magestad manda”. Por si fuera poco, aseveraban que se habían concedido dos pagas generales a todos los oficiales y maestranza y otras veinticinco en un año al general, mientras que a ellos y a los aventajados no se les había entregado nada, obligándoles además a abonar cuarenta escudos de su sueldo como estipendio para su secretario<sup>46</sup>.

En el Consejo de Estado se sostenía que el monarca ya había dispuesto una regulación de las plazas de entretenidos por lo que no había necesidad de alterar nada por

45 AGS, Estado, leg. 3500, doc. 142.

46 *Ibidem*.



una petición del príncipe, al tiempo que se mostraban a favor de indicarle que estaba en su mano el que obedeciesen sus órdenes independientemente de su graduación, pues dependía de la disciplina que supiera imponer a sus subordinados<sup>47</sup>.

### *La alimentación en las galeras*

En cuanto a la alimentación de la gente de cabo de la escuadra de Sicilia no contamos con documentación referida a dicha época, por lo que desconocemos si seguían el mismo procedimiento que en tiempos de Felipe II o si era semejante al que debía cumplirse en la Armada del Mar Océano, según las ordenanzas de Felipe IV.

En este sentido, para la alimentación de la escuadra siciliana durante el reinado de Felipe II contamos con la investigación de Valentina Favarò, gracias a la que podemos conocer los siguientes parámetros<sup>48</sup>:

“Gli ufficiali, la *gente de cabo* e i buonavoglia ricevevano quotidianamente un rotolo di biscotto o pan fresco e un quartuccio di vino. La dispensa era costituita, per ognuno, da mezzo rotolo di carne fresca o, qualora fosse mancata, da nove once di carne salata di vacca, o da sei once di carne salata di maiale, dal pesce (sei once di tonnina o sei once di sarde) e dal formaggio (sei once). Per la minestra si utilizzavano ‘verdure di valore di tre denari’, sostituibili con due once di riso o quattro di fave e tre di ceci.

Il capitano di galera riceveva cinque razioni delle vettovaglie sopra indicate, in base ai giorni e alla disponibilità, eccetto che di biscotto o pan fresco, di cui aveva solamente un rotolo e mezzo al giorno. Il patrone, i comiti, sottocomiti, il cappellano, il consigliere, il bombardiero, il maestro d’ascia, il remolero, il calafato, il barilaro, il barbiere e l’algozino ricevevano una razione doppia di ogni cosa, eccetto che di biscotto o pan fresco, di cui cias-

---

47 *Ibidem*.

48 FAVARÒ, cit., pp. 153-155. Asimismo, el documento empleado por Valentina Favarò, recoge las medidas correspondientes, indicando lo siguiente: “il cantaro è di 100 rotoli e il rotolo di 30 once. La botte del vino e aceto è di 470 quartucci. La salma de legumi è di 16 tumina colmi. Il tumulo è di quattro modelli. Stipa: il barile di sarde rende 1500 sarde. Il barile di tonnina rende rotola 45” (p. 155, cita 103). En los alimentos, el cántaro solía corresponder con 100 *rotoli*, es decir, 79,342 kilogramos, mientras que el *rotolo* suponía treinta onzas “*alla sottile*”. Dicha onza “*alla sottile*” equivalía a 30 *trappesi*, es decir, 26,447 gramos, pues cada *trappeso* eran 0,881 gramos. La *salma* “*generale*” correspondía a 16 *tumuli* o 275,08 litros. En el caso de los líquidos, una *botte* suponía 1100, 355 litros y un *quartuccio* equivalía a 0,8597 libros. Véase en Luis Antonio RIBOT GARCÍA, *La revuelta antiespañola de Mesina. Causas y antecedentes (1591-1674)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1974, p. 25; y FAVARÒ, cit., p. 18

cuno aveva solo un rotolo al giorno.

Al marinaio veniva data una razione intera di ogni cosa, così al compagno, al *prohero* e al remiero di buonavoglia. Ugualmente il soldato, fatta anche in questo caso eccezione per il biscotto o pan fresco di cui aveva 24 once. Il capitano di fanteria riceveva l'equivalente di sei razioni di soldato al giorno, l'alfiere di quattro, il sergente di tre, il caposquadra di due, così anche il 'tamborro', il cappellano, il pífano e il barbiere. E in più 'oglio per ogni cento razioni di soldato 33 rotoli al mese, aceto per ogni cento razioni di soldato 132 quartucci al mese, sale per ogni cento razioni di soldato tumina 2 al mese'.

La dispensa di carne o formaggio, di tonnina o sarde si forniva ogni giorno a tutti tranne che a forzati e schiavi, che la ricevevano solamente due volte a settimana. La minestra di verdura era distribuita ogni giorno; invece quella di riso, fave o ceci tre volte la settimana, tranne a forzati e schiavi che la ricevevano solo due giorni. E ancora a questi ultimi si davano olio e aceto tre volte la settimana".

En las *Ordenanzas del buen gobierno de la armada del Mar Océano* de 1633, se establecía que todos los días se les debían entregar una ración entera de bizcocho, vino y menestra, así como una azumbre de agua para cada uno. Cuatro días a la semana una ración de tocino, dos días de pescado y otro de queso, junto al aceite y vinagre que fuera necesario. Además, se les abastecería de leña para el fuego y sal para cocinar la comida. Con el fin de aclarar la composición de cada una de las raciones, se decretaba que cada una constaría de: libra y media de bizcocho; media azumbre de vino; seis onzas de tocino, bacalao y queso; dos onzas de menestra; y una azumbre de agua. En los días que se les diese pescado se les proporcionaría además una onza de aceite por cada ración de pescado y medio cuartillo de vinagre por cada tres; mientras que los días en que se les diese queso, se les daría una onza de aceite por ración. Por último, con objeto de que aquella alimentación fuera más saludable, se ordenaba que la menestra fuera de garbanzo y arroz, desaconsejándose el embarque de atún, habas y salmueras, consideradas más perjudiciales para la salud<sup>49</sup>.

49 Francisco CORMELLAS (ed.), *Ordenanzas del buen gobierno de la Armada del Mar Océano de 24 de Henero de 1633*, Madrid, 1678, capítulos 295 y 296. En la Corona de Castilla la libra equivalía a dieciséis onzas o 460 gramos. La onza eran 28,75 gramos. Una azumbre correspondía a dos litros y un cuartillo a 504 mililitros. Para profundizar en los pesos y medidas de Castilla, véase Francisco Javier SÁNCHEZ MARTÍN, «Aproximación al léxico de los pesos y medidas de capacidad en la época renacentista», *Interlingüística*, 17 (2006), pp. 951-960.

Asimismo, para el período de interés de este artículo contamos con la composición de la ración de *cabo* suministrada en las galeras de España en el año 1666: libra y media de bizcocho diario; media azumbre de vino diario; doce onzas de carne de vaca fresca o seis onzas de tocino salado; dos onzas de arroz los domingos, martes y jueves; seis onzas de queso y tres onzas de garbanzos o habas los lunes y los miércoles; seis onzas de bacalao o atún y tres de garbanzos y una onza de aceite los días de pescado o queso; así como un cuartillo de vinagre repartido entre cinco raciones<sup>50</sup>.



Juan Carreño de Miranda (1614-1685),  
*Carlos II de España*, Madrid, Museo del Prado, hacia 1675  
 (Wikimedia Commons).

50 MARCHENA GIMÉNEZ, cit., pp. 277-278. La ración de *cabo* era la suministrada a los soldados, los marineros y los proeles, quienes gozan una de ellas al día. En el siglo XVI los capitanes de galeras de España disfrutaron de cinco raciones, al igual que ocurría con las de Sicilia, aunque llegaron a ser más. Mientras tanto, el resto de los oficiales —cómites, patronos, remolares, alguaciles, capellanes, cabos de escuadra, entre otros—contaban con dos raciones, exceptuando el pan o el bizcocho que no se les suministraba doble. Por su parte, los artilleros disfrutaban de ración y media. Llegado el siglo XVII, se redujeron las raciones extras que se daban al capitán y otros oficiales a una única, aunque serían compensados con una subida en el sueldo. (p. 276).

La alimentación varió a lo largo del tiempo y entre una flota y otra<sup>51</sup>. Si nos fijamos en la tabla 2 podemos comprobar las similitudes y diferencias entre la composición de las raciones de las galeras de Sicilia (siglo XVI) con las de España (1666) y la Armada del Mar Océano (1633). Entre las semejanzas destaca la presencia en todas ellas de alimentos como el bizcocho, la carne, las legumbres, el vino, el aceite y el vinagre. El agua estaba también presente a diario, aunque solo aparezca mencionada en una de las relaciones. Por su parte, entre las diferencias se aprecia un descenso de cien gramos en el bizcocho suministrado entre el siglo XVI y el XVII, a pesar de ser el alimento principal de las raciones. Se observa igualmente un ligero descenso en la carne fresca consumida en las escuadras de galeras, mientras que el pescado y el queso dejan de proporcionarse a diario en el siglo XVII. En cuanto a la menestra de verduras, aparece únicamente en la escuadra de Sicilia durante el siglo XVI, pues fue más frecuente en el siglo posterior el aporte de cereales y legumbres a diario o en varios días a la semana<sup>52</sup>.

---

51 Esteban MIRA CABALLOS, «La vida y la muerte a bordo de un navío del siglo XVI: algunos aportes», *Revista de Historia Naval*, 108 (2010), p. 45.

52 El bizcocho era un pan medio fermentado que había sido amasado con la forma de una torta pequeña y cocido dos veces para mejorar su conservación. Al realizarse con el salvado, no con la harina fina, se asemejaba al pan integral por lo que tenía un valor higiénico y alimenticio mayor al que se creía en aquellos siglos. Asimismo, su dureza hacía necesario que se mojase y al hacerlo en agua de mar era beneficioso para el trabajo de los galeotes, puesto que suponía un aporte de sal común a sus músculos. No obstante, su dureza dificultaba su ingesta, especialmente entre quienes estaban faltos de dientes o los tenían en malas condiciones, algo bastante común en aquel tiempo. Véase en Gregorio MARAÑÓN, «La vida en las galeras en tiempos de Felipe II», *Ars Medica. Revista de Humanidades*, 4 (2005), p. 220. El vino era uno de los alimentos principales de la dieta de las galeras. Además del que se suministraba en la ración normal, se solía vender en las conocidas *tabernas* frecuentemente controladas por los oficiales de a bordo a pesar de que se dictaron normas en los siglos XVI y XVII para que estuvieran a cargo de la chusma. En dichos lugares, los alimentos, la ropa y el dinero de la gente de cabo y de la chusma eran vendidos, controlados y jugados. Véase en MARCHENA GIMÉNEZ, cit., pp. 292 y 303.

Tabla 2. Raciones suministradas a la gente de cabo en los siglos XVI y XVII

Galeras de Sicilia (s. XVI)	Armada del Mar Océano (1633)	Galeras de España (1666)
1 <i>rotolo</i> (793 g) de bizcocho o pan fresco a diario.	1,5 libras (690 g) de bizcocho diario.	1,5 libras (690 g) de bizcocho diario.
1 <i>quartuccio</i> (0,85 litros) de vino a diario.	Media azumbre (1 litro) de vino diario.	Media azumbre (1 litro) de vino diario.
Medio <i>rotolo</i> (396 g) de carne fresca. En caso de faltar, 9 onzas (238 g) de carne salada de vaca o 6 (158 g) de carne salada de cerdo. A diario.	6 onzas (172 g) de tocino cuatro días a la semana.	12 onzas (345 g) de carne fresca a diario o 6 (172 g) de tocino salado.
6 onzas (158 g) de atún o de sardinas a diario.	6 onzas (172 g) de bacalao dos días a la semana. Iba acompañado con una onza (28,75 g) de aceite por ración y medio cuartillo (250 ml) de vinagre para tres raciones.	6 onzas (172 g) de bacalao o atún y 3 (86 g) de garbanzos. Una onza (28,75 g) de aceite con el pescado.
6 onzas (158 g) de queso diario.	6 onzas (172 g) de queso un día a la semana. Iba acompañado de una onza (28,75 g) de aceite por ración.	6 onzas (172 g) de queso y 3 (86 g) de garbanzos o habas dos días a la semana. Una onza (28,75 g) de aceite con el queso.
Menestra de verduras a diario. Esta podía sustituirse por tres días a la semana de 2 onzas (52 g) de arroz o 4 (105 g) de habas y 3 (79 g) de garbanzos.	2 onzas (57 g) de menestra a diario, compuesta por garbanzos y arroz.	2 onzas (57 g) de arroz tres días a la semana.
Se les proporcionaba además aceite, vinagre y sal.	Una azumbre (2 litros) de agua a diario.	1 cuartillo (504 ml) de vinagre a repartir entre cinco raciones.

Fuente: FAVARÒ, cit., pp. 153-155; CORMELLAS, cit., capítulos 295 y 296; MARCHENA GIMÉNEZ, cit., pp. 277-278.

Por lo que respecta a su valor nutricional, las raciones que se entregaban a la tripulación han sido analizadas y consideradas por autores, como C. Rahn Phillips,

bastante equilibradas para mantener bien alimentadas a las tripulaciones<sup>53</sup>.

Para que las escuadras de galeras de la Monarquía Hispánica contasen con todo lo necesario en cuestión de aprovisionamiento participaban los funcionarios de la Corona y los asentistas, contribuyendo los primeros en la negociación de los contratos y, posteriormente, en la inspección y la aprobación o rechazo de la mercancía suministrada. Normalmente, las distintas escuadras o armadas de la Monarquía solían abastecerse con galleta o bizcocho, agua, vino, tocino, cecina, bacalao, queso, arroz, habas, garbanzos, aceite de oliva y vinagre, que constituían los alimentos básicos de las mismas. Al margen de ellos, podían suministrárseles otros, que no constituían parte de la ración como verduras, ajos, cebollas o los alimentos para los enfermos y oficiales de mayor grado, como pollos, huevos, pasas, almendras y azúcar, entre otros. Asimismo, las embarcaciones iban dotadas con el menaje de cocina, las balanzas, los platos, los cubiertos, la leña y el carbón, destinados a cocinar los víveres, así como con velas de sebo, faroles o linternas para asegurar la iluminación nocturna y la localización de los barcos<sup>54</sup>.

No obstante, las galeras eran embarcaciones carentes de espacio suficiente para uso militar, ya que el que disponían debían destinarlo a los remeros, los soldados embarcados y las provisiones de agua, alimentos y pertrechos. De ahí que su autonomía fuera reducida, obligando a las escuadras a recalar continuamente en los distintos puertos de la Corona española<sup>55</sup>. Aunque se dictaban instrucciones sobre la cantidad y la calidad de los bastimentos y vituallas y se calculaba el

---

53 PHILLIPS, cit., pp. 255-258.

54 Magdalena de Pazzis Pi CORRALES, «La Armada de los Austrias», in Enrique MARTÍNEZ RUÍZ, Magdalena de Pazzis Pi CORRALES, Cristina BORREGUERO BELTRÁN y Francisco ANDÚJAR CASTILLO, *El Ejército en la España Moderna*, Valencia, Real Sociedad Económica de Amigos del País, 2002, pp. 147-148, 152 y 161. Sobre la alimentación de los tercios del mar, véase Pi CORRALES, *Tercios*, cit., pp. 245-253. Para profundizar en la labor de los asentistas de la Monarquía Hispánica, véase Benoît MARÉCHAUX, *Instituciones navales y finanzas internacionales en el Mediterráneo de la época moderna. Los asentistas de galeras genoveses al servicio de la Monarquía Hispánica (1500-1650)*, Madrid, Universidad Carlos III, Tesis doctoral inédita, 2017; y *Los asentistas*, cit., pp. 47-77.

55 CIPOLLONE, cit., pp. 148-149. Véase también en Jan GLETE, «The Sea Power of Habsburg Spain and the development of European navies (1500-1700)», in Enrique GARCÍA HERNÁN y Davide MAFFI, Davide (coords.), *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, Madrid, Mapfre, 2006, pp. 837-838.

tiempo de embarque no siempre partieron con todo, pues fue frecuente que los alimentos, las jarcias, el velamen, la pólvora y otros bastimentos no estuvieran disponibles en el lugar de partida, obligando a las escuadras a obtener los suministros restantes en otras zonas<sup>56</sup>.

Así pues, hubo momentos en los que las escuadras sufrieron problemas de abastecimiento, como ocurrió durante la guerra de Mesina con la de Sicilia debido al empeño de la bula de cruzada, principal recurso para la financiación de la misma. En noviembre de 1677 se hallaba en unas condiciones lamentables porque carecía, incluso, del sustento y la medicación para los enfermos. Aún peor era el suministro de bizcocho, pues la ciudad de Palermo suspendió su elaboración porque el tribunal del Real Patrimonio les adeudaba una gran cantidad de dinero. No obstante, las instancias del pretor de Palermo, entre otros, consiguieron que continuase el suministro mientras la deuda seguía aumentando<sup>57</sup>.

A pesar de que algunos contratistas, como Francisco Báez Eminente, proporcionaron importantes suministros, como las 500 000 raciones del año 1677, no siempre la Junta de Armadas se mostró satisfecha, pues las dificultades en la renovación de ciertos contratos siempre por la escasez de fondos provocaban continuos retrasos en los pagos y suministros perjudicando la operatividad de las embarcaciones a pesar de no llegarse a un desabastecimiento total. En 1679, el príncipe de Montesarchio atravesó una situación similar cuando recibió la orden de preparar las galeras para finales de febrero, viéndose obligado a justificar las dificultades para lograrlo por la falta de pertrechos y bizcocho para abastecerlas y, lo que era peor, la escasez de medios en el patrimonio real para hacerle frente<sup>58</sup>.

Los problemas de abastecimiento continuaron durante todo el reinado. En 1687, el alcalde mayor de Cartagena ordenaba al factor de la escuadra de España que reuniese el trigo y la harina necesarios para surtir a las galeras de Sicilia en Orán. En 1689, tres galeras de la escuadra siciliana llegaron a Barcelona sin las provisiones necesarias, viéndose obligado el Consejo de Cruzada a ordenar al factor de las de España que las asistiese con los bastimentos y dietas que necesitasen durante el tiempo de permanencia en aguas españolas y su retorno a la isla. En otras ocasiones, los problemas de coordinación entre las escuadras y sus res-

---

56 PI CORRALES, *Peripecias*, cit., p. 150 y *Tercios*, cit., p. 215.

57 RIBOT GARCÍA, cit., pp. 433-434.

58 AGS, E, leg. 3500, doc. 28. STORRS, cit., pp. 96-97.

pectivos virreinos motivaban el desaprovechamiento de los bastimentos. En la campaña de 1691, las galeras de Nápoles y Sicilia se trasladaron a las costas españolas, pero una orden real hizo que se retirasen en otoño a sus puertos de origen, mientras una saetía cargada de bastimentos para las sicilianas arribó al puerto de Barcelona, donde el virrey catalán desconociendo el paradero de las mismas optó por mandar al patrón que desembarcarse las provisiones, dejándolas en custodia aunque si no eran demandadas había decidido entregarlas a las guarniciones de la zona a fin de que se aprovecharan antes de que se echasen a perder<sup>59</sup>.

A través de algunas relaciones podemos conocer las cantidades de bastimentos remitidos para el mantenimiento de las galeras. Este es el caso de los preparados para las galeras de Sicilia en la campaña de 1695, en la que se organizaron cinco galeras en Palermo y la *San José* en Messina. Según el informe, contaban con las siguientes provisiones para seis meses.

Tabla 3. *Provisiones de las seis galeras de Sicilia (1695)*

	<b>Total de los bastimentos*</b>	<b>Galera San José</b>	<b>Cinco galeras de Palermo</b>	<b>Bastimentos en dos tartanas para las seis galeras</b>	<b>Dinero para las seis</b>
		60 días	60 días	75 días	45 días
Bizcocho (quintales)	5124	255	1453	2135	1281
En trigo 1068 salmas, en dinero 3203 escudos					
		40 días	40 días		140 días
Vino (pipas)	648	21	123		505
En dinero: 5055 escudos					
		120 días	120 días	60 días	
Queso (quintales)	471	45	269	157	
		120 días	120 días	60 días	
Atún (Barriles)	523,5	50	299	174	

59 AHN, Consejos, leg. 7429, doc. Madrid, 08-08-1689; AGS, Guerra y Marina, leg. 3819, doc. Barcelona, 03-11-1691; MONTOJO MONTOJO y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, *Actividad*, cit., p. 48.



		120 días	120 días	60 días	
Garbanzos (salmas)	60	6	34	20	
		120 días	120 días	60 días	
Habas (salmas)	94,5	9	54	31	
		60 días	60 días		120 días
Aceite (quintales)	69	5	18		49
		60 días	60 días		120 días
Vinagre (botte)	33	1	10		23
		180 días	180 días		
Sal (salmas)	4		4		

Fuente: AGS, Estado, leg. 3508, doc. 54; SÁNCHEZ MARTÍN, cit., p. 959 (cita 48); Antonino GIUFFRIDA, *La finanza pubblica nella Sicilia del '500*, Caltanissetta-Roma, Salvatore Sciascia Editore, 1999, p. 9.

Notas:

Es el resultado de sumar las cantidades de las otras columnas.

En Sicilia: una salma = 275,08 litros; una botte = 1100,355 litros; y un barile = 34,386 litros.

En Castilla: un quintal = 100 libras = 46 kilogramos.

Asimismo, las cinco galeras de Palermo llevaban en *el arca de las cuatro llaves* un total de 15 475 escudos para hacer frente a distintas urgencias: 4000 para “descalabros”, 3203 para bizcocho, 5055 para vino, 1200 para dietas de los enfermos y otros 2017 para el sueldo de los marineros de remo<sup>60</sup>.

### *La salud y la higiene*

En cuanto a las condiciones sanitarias que soportaron las escuadras de galeras del Mediterráneo, era frecuente que la falta de higiene en las embarcaciones pro-

60 AGS, Estado, leg. 3508, doc. 54. Las *dietas* eran los alimentos destinados a los enfermos y se diferenciaban bastante de los presentes en las raciones, pues había gallinas, carneros, huevos, azúcar, frutos secos, pasas, confituras, dulces y otros alimentos apetitosos. Citado por Manuel GRACIA RIVAS, «La sanidad naval española: de Lepanto a Trafalgar», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, 5 (2006), p. 175.

vocase, además de cierto hedor, la proliferación de toda una serie de parásitos como piojos, pulgas y chinches<sup>61</sup>. Asimismo, la presencia en las galeras o la armada de cucarachas o ratas podía dañar las provisiones y vituallas, al tiempo que contribuir a la propagación de enfermedades, como también lo hacía el mal estado de los alimentos y del agua con el que se alimentaba la tripulación, focos de origen de toda clase de bacterias, debido a la inevitable putrefacción a la que estaban expuestos durante los viajes. Pese a los intentos por mejorar las condiciones de vida en las embarcaciones mediante el empleo de carne salada o de bizcocho fue bastante común la carne maloliente y las galletas agusanadas<sup>62</sup>, aunque se dio en menor medida en el Mediterráneo donde las galeras no hacían viajes muy largos

- 
- 61 Magdalena de Pazzis Pi Corrales recoge una cita de Pérez Mallaína (1992, p. 148 y ss.) sobre la falta de higiene y la proliferación de ciertos parásitos en las galeras: “Es privilegio de las galeras que todas las pulgas que saltan por las tablas y todos los piojos que se crían en las costuras y todas las chinches que están en los resquicios sean comunes a todos y se repartan por todos y se mantengan entre todos: se introducían en los rellenos de los colchones, en las costuras de las ropas, y solo se libraban de ellos sumergiéndolos en el mar. Por otra parte, los servicios de limpieza eran mínimos y el aseo personal pero que mínimo...”. Véase en PI CORRALES, cit., p. 147. En las galeras solían lavarse las manos y la boca antes de sentarse a la mesa, pero rara vez se bañaban. Tampoco era frecuente lavar la ropa, pero sí que se cambiaban la ropa interior y una vez al mes se llevaba a cabo la limpieza total de la embarcación, frotando después la superficie con romero. No obstante, era frecuente el mal olor, provocado entre otros motivos por la presencia de animales vivos. Estos se embarcaban para las dietas de los enfermos, pero también había otros como los caballos de los soldados. En cualquier caso, además del olor que desprendían, el ruido que hacían y el espacio que ocupaban, eran un foco de parásitos y otros animalejos que viajaban con ellos. Véase en MARCHENA GIMÉNEZ, cit., pp. 270-271 y p. 344; y MIRA CABALLOS, cit., pp. 43-44.
- 62 PHILLIPS, cit., pp. 236-238; PI CORRALES, *Los tercios*, cit., p. 121. Para profundizar en la necesidad de las galeras de atracar con frecuencia en los puertos para abastecerse de agua y sobre las malas condiciones de esta última en los viajes de las escuadras, véase Salvatore BONO, «'Fare l'acquata' nel Mediterraneo dei corsari (secoli XVI-XIX)», in Antonino GIUFFRIDA, Fabrizio D'AVENIA y Daniele PALERMO (a cura di), *Studi storici dedicati a Orazio Cancila*, Palermo, Associazione no profit Mediterranea, 2011, pp. 589-602. En los siglos XVI y XVII se daban distintos consejos para mantener el agua en buen estado como el de introducir en el agua un hierro caliente. En otros casos se recomendaba que el agua estuviera en barriles de madera de buena calidad, limpios y despejados. Cuando escaseaba, se ordenaba que no se gastase en cocinar o en usos para los que podía ser sustituida por agua marina, al igual que se buscaban formas de obtenerla como la desalinización del agua marina a través de la evaporación o la filtración a través de contenedores de diferentes materiales (pp. 591, 593 y 594).



Serafin María de Sotto, conde de Clonard, *Álbum de la infantería española: desde sus tiempos primitivos hasta el día*, Madrid, Dirección General del Arma, 1861, p. 36, particolare

y las paradas para avituallarse eran frecuentes<sup>63</sup>.

Las malas condiciones de conservación de dos de los principales sustentos de la tripulación ya habían sido señaladas un siglo antes por fray Antonio de Guevara, quien especificó la calidad del bizcocho y del agua que se veían obligados a consumir:

“Es privilegio de galera, que todos los que allí entraren, han de comer el pan ordinario de bizcocho, con condición que sea tapizado de telarañas, y que sea negro, gusaniento, duro, ratonado, poco, y mal remojado. Y avísote al bisoño pasajero, que si no tiene tino en sacar o presto del agua, le mandó mala comida.

Es privilegio de galera, que nadie al tiempo de comer pida agua clara, delgada, fría, sana, y sabrosa, sino que se contente, y aunque no quiera, con beberla turbia, gruesa, cenagosa, caliente, desabrida; verdad es, que a los muy regalados les da licencia el Capitán, para que al tiempo del beberla con una mano, tapen las narices, y con la otra lleven el vaso a la boca<sup>64</sup>”.

Con el fin de evitar la corrupción del agua era frecuente que se le echara a los recipientes vinagre, lo que impedía la proliferación de bacterias además de mejorar su sabor. En el caso de los alimentos se buscaba que no se los comieran las ratas y los ratones para lo que solían embarcar animales que los cazasen<sup>65</sup>.

Respecto a las enfermedades más temidas de aquella época estaba la peste, por lo que no debe extrañar que en distintas ordenanzas —como las de 1633— se recogiera expresamente la orden al capitán general de la armada para que estuviera atento a fin de evitar el peligro que podían ocasionar los navíos, los prisioneros, los esclavos y la ropa que se capturasen procedentes de lugares sospechosos de estar contagiados. Asimismo, debía vigilar los puertos donde se encontrase con objeto de impedir la entrada a embarcaciones procedentes de lugares donde se hubiera extendido alguna de estas enfermedades<sup>66</sup>.

El temor a estas epidemias estuvo presente en una consulta del Consejo de Estado del año 1676. Con las escuadras destinadas al conflicto mesinés se había hecho necesario contar con algunas galeras que pudieran reprimir los ataques cor-

63 MARAÑÓN, cit., p. 222.

64 Antonio de GUEVARA, *Arte del marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que navegan en ellas*, Valladolid, 1539, capítulo 5. Citado también por PI CORRALES, cit., pp. 147-148; y MIRA CABALLOS, cit., p. 47.

65 CIPOLLONE, cit., p. 162, cita 500.

66 CORMELLAS, cit., capítulo 29.

sarios en las costas españolas e impedir las invasiones a las plazas norteafricanas, por lo que el conde de Ayala había propuesto la solicitud de ayuda a las galeras de la orden de Malta, a fin de que se trasladasen a España para este fin. Sin embargo, en el Consejo estaban de acuerdo en que era preferible mantener la salud pública a arriesgarse con la venida de aquellas unidades a una epidemia de peste pues en aquellos momentos la isla de Malta estaba sufriendo la embestida de esta plaga, y aunque el Gran Maestre afirmase que sus galeras estaban bien cuidadas, siempre cabía el riesgo a una propagación de la enfermedad<sup>67</sup>.

Otra de las que estuvo bastante presente fue la sífilis como hemos podido comprobar anteriormente<sup>68</sup>. Esta y otras enfermedades venéreas afectaron gravemente a los ejércitos que realizaban su servicio en el extranjero. No obstante, durante el siglo XVII fue también muy común el diagnóstico de *mal de corazón*, con gran probabilidad una especie de neurosis de guerra o depresión profunda que afectaba al rendimiento de los militares, por lo que se decía de ellos que estaban *rotos*<sup>69</sup>. De la misma forma, cabe mencionar otras afecciones como el beriberi, las infecciones, los trastornos digestivos, la enteritis, la tuberculosis, la pelagra, el tifus exantemático, el escorbuto y el tétanos<sup>70</sup>.

No obstante, al contagio de enfermedades altamente mortíferas se sumaba en otras ocasiones la falta de personal médico por lo que vivir o morir terminaba dependiendo de la resistencia del marinero o del soldado, a los que se les proporcionaba una dieta especial. Un ejemplo de ello fue el caso denunciado por el conde de Frigiliana en 1691. Se quejaba de la ausencia en la Armada del Mar Océano

---

67 AGS, Estado, leg. 3497, doc. 204. El temor a la extensión de la peste influyó a la hora de emplear los puertos para abastecerse. En 1677, la escuadra de galeras de España debía abastecer de provisiones a los presidios del norte de África, pero en lugar de emplear el puerto de Cartagena, como solía ser habitual, tuvo que abastecerlos desde Gibraltar porque la peste había llegado a dicha ciudad. Véase en MONTOJO MONTOJO y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, cit., p. 48. En otros momentos, como en el año 1636, fueron la infantería y la marinería de las propias galeras las que durante su estancia en puertos como el de Cartagena expandieron la epidemia de peste. Véase en MONTOJO MONTOJO y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Implicación, cit., p. 154.

68 AGS, Guerra y Marina, leg. 3622, doc. Palermo, 09-10-1677 (cita 11).

69 PARKER, cit., pp. 210-211.

70 MARAÑÓN, cit., p. 221, pp. 223-224, p. 228 y p. 230. El escorbuto era más frecuente en los viajes largos como los realizados en el Atlántico o las expediciones a lo largo del mundo, pero en las escuadras de galeras estuvo presente en sus primeras fases (p. 228).

del protomédico, el médico o el cirujano mayor, por lo que el número de muertos entre los enfermos iba cada día en aumento ya que nada se podía esperar de los barberos, a los que criticaba por haber derrochado inútilmente todas las cajas de medicinas<sup>71</sup>. No se cumplía, por tanto, aquel capítulo de las ordenanzas dictadas en 1633 referente a la obligatoriedad de crear un hospital donde estuviera la armada, con sus correspondientes camas y medicinas, así como una estructura compuesta por el administrador, el médico, el cirujano y los enfermeros<sup>72</sup>.

Ya durante el reinado de Felipe II se había incluido en la instrucción al capitán general de la escuadra de Sicilia, Juan Cardona, un artículo que se refería al trato que se debía dispensar a los enfermos de las galeras del reino:

Habéis de proveher y dar orden que aya gran cuydado en lo que toca a los enfermos y de que sean muy bien curados y tratados y que aya provisión suficiente de medicinas y las otras cosas necessarias y que para esto aya un médico el qual podría servir en todas las galeras de vostro cargo y encomendarse a los capellanos de las galeras que tengan gran cuenta con los dichos enfermos pues es proprio de su officio y profesión y con ayudar a bien morir a los que allí murieren de cuiu ropa y hazienda se ha de tener gran cuydado para que se dé a quien lo huviere de haver y ellos dispusiere en sus testamentos<sup>73</sup>.

La gente de cabo era atendida en tierra en un hospital, mientras que en el mar la asistencia dependía de las necesidades del conflicto. Se sabe que los médicos estaban presentes cuando las galeras formaban parte de una unidad orgánica su-

---

71 AGS, Guerra y Marina, leg. 3818, doc. Bahía de Rosas, 31-08-1691.

72 CORMELLAS, cit., capítulo 213. Los médicos, cirujanos, barberos y boticarios que servían en el ejército de la Monarquía Hispánica dependían de un protomédico general, encargado de que en el ejército no hubiera personal sanitario sin la preparación adecuada. Por su parte, los boticarios debían tener todas las medicinas y el material en buen estado, debiéndose revisar los mismos y fijar sus correspondientes precios. Asimismo, durante el reinado de Felipe II se promulgaron las ordenanzas para la Real Botica en las que se establecía una plantilla compuesta por un boticario mayor, tres ayudantes de botica, tres mozos de oficio también boticarios y un boticario examinado, pero sin práctica. En caso de guerra todos ellos debían acompañar a las tropas y planificar sus servicios en las unidades militares. Lo mismo ocurría en el caso de la estructura médica, pues los médicos de la Real Cámara debían también participar en la guerra. Véase LUIS GÓMEZ RODRÍGUEZ, *“Los hijos de Asclepio”*. *Asistencia sanitaria en guerras y catástrofes*, Madrid, UNED, Tesis Doctoral Inédita, 2013, p. 115.

73 AGS, Estado, leg. 453, doc. “La instruction que se dio a don Juan de Cardona Capitán general de las galeras de Sicilia”, artículo 26, recogido por FAVARÒ, cit., p. 264.

perior y, si nos fijamos en el caso de la escuadra de España, tenían protomédico, cirujano mayor y boticario. Junto al barbero, el más presente en la sanidad naval, solía haber algún cirujano que ejercía en la enfermería donde se asistía a los marineros y soldados. Asimismo, existieron los hospitales de campaña embarcados que, conocidos como *Hospitales Reales del Ejército y la Armada*, podían servir en tierra, en edificios o en las tiendas con las que iban provistos. Estos eran transportados en barcos denominados *urcas del hospital*, lo que suponía un riesgo para la asistencia si se demoraban o les ocurría algo en el combate. En el caso de los que se han documentado para el siglo XVI contaban con una plantilla compuesta por un gran número de personas y solían disponer de los recursos necesarios para atender a la tripulación. Al frente de estos hospitales embarcados se hallaba el Administrador General del Hospital, nombrado por el rey y del que dependía el resto de la plantilla y los capellanes del ejército y la armada embarcados. Entre el personal que estaba en contacto con los enfermos encontramos los médicos, coordinados por un protomédico; los cirujanos; los barberos; los enfermeros, coordinados por un enfermero mayor; los boticarios y sus ayudantes. Al margen estaban los denominados *oficiales del hospital* con funciones administrativas y de ayuda: el mayordomo; el veedor; el escribano; el comprador; el dispensero; el guardarropa; el dietero; el botiller; el tinelero; el cocinero; el portero; el alguacil; las lavanderas; el sacristán; y el sepulturero. Por último, de la asistencia espiritual de los enfermos se encargaban los capellanes<sup>74</sup>. Durante el siglo XVII, la asistencia sanitaria continuó presente en las embarcaciones, pero se potenció la creación de hospitales en tierra que convivieron con los hospitales de campaña embarcados<sup>75</sup>.

La situación, empero, distó en muchos momentos de ser la requerida en la instrucción a Juan Cardona. Así, durante el reinado de Carlos II las dificultades económicas generadas en coyunturas difíciles como fue la guerra de Mesina contribuyeron a la deficiente situación que atravesaron los hospitales del reino de Sicilia. En el peor año del conflicto, en 1677, el encargado del hospital de Catania aseguraba que no podía sacarlo adelante, pues los quince escudos diarios que necesitaba superaban con creces a la cantidad que se le suministraba. De hecho, finalizada la contienda se redujo el número de hospitales reales disponibles. Así pues, en 1681 la isla contaba con cinco: el de Santiago de Palermo, el de Milaz-

---

74 GRACIA RIVAS, pp. 170, 172 y 173-174.

75 GRACIA RIVAS, p. 175.

zo, el de los españoles de Mesina, el de Augusta y el hospital de militares de Siracusa. Cuatro años después parece ser que el de Milazzo había dejado de funcionar<sup>76</sup>.

La escasez de cirujanos y médicos en relación a los soldados embarcados hizo que cada compañía de infantería presente en una embarcación tuviera un barbero que actuaba como cirujano aunque, lógicamente, tenía una cualificación y unos recursos quirúrgicos o medicinales menores. Todo ello obligaba al capitán de la compañía a elegir con cautela al barbero pues frecuentemente era el único encargado de la salud de sus soldados. No obstante y, a modo de ejemplo, parece ser que no siempre se cumplía la premisa referente a que los cirujanos y barberos que sirvieran en la Armada del Mar Océano o en el hospital fueran personas capacitadas para dicha labor, quienes debían contar con cartas de examen aprobadas por el protomédico de la armada<sup>77</sup>. Ello no era óbice para que las tropas embarcadas tuvieran que financiar los hospitales con parte de su paga, como se recogía en las ordenanzas de la armada, donde se establecía que de la paga del capitán se reservarían ocho reales para este fin, tres del alférez, dos del sargento, uno y medio de los aventajados de ocho escudos, dos a los de seis escudos y un real por cada soldado de plaza sencilla<sup>78</sup>.

En cuanto a los remedios y medicinas empleadas en la armada y las escuadras de galeras para sanar a los enfermos, sabemos por los estudios de algunos auto-

---

76 RIBOT GARCÍA, cit., pp. 459-460. El enorme esfuerzo económico realizado en los últimos años del reinado de Felipe IV y los primeros de Carlos II en los diversos frentes de guerra, que llevaron a las paces de los Pirineos (1659), de Lisboa (1668) y de Aquisgrán (1668), así como a la pérdida de territorios en Cataluña, Flandes y a la separación definitiva de Portugal, provocaron un descenso en los medios destinados a las zonas fronterizas y, con ello, la disminución de lo aportado a los hospitales militares. Así pues, diez años después del fin del conflicto con Portugal se seguían sucediendo los testimonios sobre la falta de camas disponibles y la mala situación de las que había y de la ropa de cama en territorios como Extremadura o Alhucemas. Véase en Antonio ESPINO LÓPEZ, «El sistema sanitario y asistencial en los ejércitos de Carlos II, 1665-1700», *Estudios de Historia de España*, 21 (2019), pp. 51-52.

77 CORMELLAS, cit., capítulo 222; PI CORRALES, cit., p. 124. En 1692, la falta de personal médico en la Armada del Mar Océano llevó al almirante Corbet a solicitar el envío de doce religiosos de San Juan de Dios para que ejercieran de cirujanos porque solo contaba con cuatro en aquellos momentos. Véase en ESPINO LÓPEZ, cit., p. 53.

78 *Ibidem*, capítulo 162.





Conde de Clonard, *Álbum de la infantería española: desde sus tiempos primitivos hasta el día*, Madrid, Dirección General del Arma, 1861, p. 36.

res que se basaban en los siguientes puntos. En cuanto a los remedios, para los cañonazos se optaba por la amputación y cauterización de las heridas, que si eran de menor importancia eran atendidas mediante la aplicación de apósitos de grasa animal, mientras que las heridas producidas por espadaos y picas, únicamente se cosían. Las más peligrosas eran las causadas por los proyectiles porque podían provocar hemorragias internas o el astillado de los huesos, incrementando el riesgo de sufrir algún tipo de infección por lo que era habitual el uso de astringentes, espolvoreado de polvo quemado, ungüentos de minio o las famosas purgas, a fin de acabar con las posibles infecciones. Por lo que se refiere a las medicinas, habría que señalar la presencia en las embarcaciones de jarabes, emplastos, aceites, aguas, polvos, preparaciones, drogas, así como el uso de ventosas, vendas, jeringas, balanzas y pesos para suministrar la dosis requerida. No obstante, no se co-

noce con seguridad la efectividad de estos remedios y medicamentos<sup>79</sup>, al tiempo que su coste variaba. El tratamiento de los heridos y sifilíticos solía costar más, pues había que aplicarles cataplasmas, ungüentos y emplastes, además de los remedios que se suministraban al resto de enfermos como bebidas frescas, jarabes, cordiales y purgas<sup>80</sup>.

Se desconoce, como decíamos anteriormente, la efectividad de ciertos tratamientos, aunque de otros sabemos que no eran los adecuados y que eran administrados por el desconocimiento de la causa de la enfermedad. Es lo que sucedía con el escorbuto, que estaba asociado a dos causas diferentes. Por un lado, se consideraba que procedía de la suciedad de las embarcaciones, por lo que se solían desinfectar raspando la madera con vinagre. Por otro, se pensaba que era culpa del aire, que en aquella época era estimado el origen de muchas enfermedades. Al no conocer las consecuencias de la carencia de la vitamina C, aplicaban remedios que rayaban lo excéntrico como el mercurio, causando mayores lesiones y acelerando la muerte de los enfermos<sup>81</sup>.

Entre las causas que potenciaban la propagación de las enfermedades y la muerte de la gente de cabo y de remo se encontraban la mala gestión de las autoridades por el retraso en el suministro de provisiones; el mal estado o la insuficiencia de las mismas; el influjo de las altas o bajas temperaturas<sup>82</sup>; así como la

---

79 PI CORRALES, cit., p. 126; PHILLIPS, cit., p. 267.

80 ESPINO LÓPEZ, cit., p. 66.

81 MARAÑÓN, cit., p. 229. Asimismo, en el caso de las embarcaciones de la República de Venecia se creía que el escorbuto era provocado por la sal. Véase en CIPOLLONE, cit., p. 162.

82 Al margen de las carencias en los hospitales y el personal sanitario, otro de los factores que influyeron en el mayor número de enfermos o de fallecidos en las galeras fue la decisión de retrasar el retorno de las galeras a sus lugares de origen. En 1695 el conde de Santisteban lamentaba el estado en el que habían quedado muchos de los hombres de la escuadra de Nápoles porque al haber regresado en pleno invierno se había incrementado notablemente el número de enfermos y de fallecidos entre los forzados. Aseguraba que aunque se había hecho todo lo posible por los supervivientes en los hospitales, muchos de ellos habían sufrido la amputación de sus pies al haberseles helado durante el viaje en galera. Por ello, el virrey solicitaba que la escuadra regresase al reino a principios de octubre debido a que las galeras no eran embarcaciones adaptadas a navegar durante el invierno, lo que provocaba un aumento significativo de las muertes entre la tripulación quedando desarmadas para su empleo en otras acciones (AGS, Estado, leg. 3326, doc. 49). Las malas condiciones climatológicas y alimentarias estaban detrás del aumento del número de enfermos. En 1670, el duque de Sessa, virrey de Cataluña, aseguraba que el frío de Puigcerdá provocaba la

acción de las precipitaciones; la carencia de madera para calentarse y cocinar los alimentos; y la falta de adaptación de las tropas al clima de determinados territorios, entre otras. Por todo ello, se realizaron diversos esfuerzos destinados a evitar la propagación de las enfermedades entre las tropas, tales como: impedir el contacto entre los hombres infectados y los sanos; promover la higiene; expulsar a las prostitutas y otro tipo de acompañantes de los contingentes, que podían contagiarlos de infecciones venéreas; rechazar la recluta de jóvenes que padecieran alguna enfermedad contagiosa; enviar a los soldados a lugares con un clima similar a la zona de conflicto a fin de que se aclimasen; y suministrar tiendas para protegerlos durante las campañas, entre otros<sup>83</sup>.

### *Conclusiones*

La escuadra de galeras del reino de Sicilia fue una de las piezas fundamentales de la defensa de la isla y, aunque contó con un escaso número de unidades durante el reinado de Carlos II, continuó cumpliendo con su función de conectar este dominio con los territorios españoles e italianos de la Monarquía Hispánica en pro de la conservación de todos ellos.

Al igual que el número de unidades y de provisiones, la tripulación de esta escuadra experimentó ciertos altibajos. Respecto a la gente de cabo, hubo momentos en los que la tripulación de las galeras sicilianas fue la adecuada, como sucedió durante los gobiernos del duque de Albuquerque y el príncipe de Ligne. Sin embargo, durante el conflicto mesinés escaseó la infantería y se convirtió en ha-

---

muerte de muchos soldados por lo que había reservado algunas camas en el hospital para los soldados enfermos e incrementado el sueldo del médico y la ración de pan para los soldados. Según el virrey, la corta ingesta de pan de los soldados les llevaba a no soportar el clima de montaña y a contraer determinadas *enfermedades del costado* (pulmonías y neumonías). Véase en ESPINO LÓPEZ, cit., pp. 59-60.

83 Christopher STORRS, «Health, Sickness and Medical Services in Spain's Armed Forces c. 1665-1700», *Medical History*, 50 (2006), pp. 334-335 y p. 345. Como medio para evitar enfermedades entre los hombres embarcados, las Ordenanzas de 1633 para la Armada del Mar Océano recomendaban que no se asentase plaza a quien tuviera una enfermedad contagiosa, mal de corazón u otras parecidas sin remedio. Sin embargo, si se les había embarcado y se detectaba entonces alguna enfermedad se les debía licenciar para que buscasen tratamiento antes de que contagiasen al resto de los hombres. Véase en CORMELLAS, cit., capítulo 144. También citado por PI CORRALES, cit., p. 153.

bitual la práctica de emplear las tropas de la Armada del Mar Océano en las galeras. Tampoco fue mejor la situación de la marinería debido a la falta de fondos para financiar sus pagas.

La escasez de tripulación continuó presente al término de la contienda, lo que no impidió a la Monarquía alegar la falta de fondos y el elevado coste que suponía un aumento de marineros que, en su opinión, no intervendrían en ninguna acción de relevancia. A la carencia de marineros se sumó el incumplimiento de las pagas debido al empeño del efecto de cruzada, lo que motivó en algunos años la negativa de estos a servir en las galeras impidiendo con ello la salida de las mismas.

En cuanto a la alimentación, aunque las raciones que se les suministraba a la gente de cabo estaban equilibradas, no siempre se cumplió con la teoría, pues los retrasos en los suministros y la corrupción a la hora de proveer las galeras estuvieron presentes afectando a esta y otras escuadras de la Monarquía. A ello se unió que era una alimentación repetitiva y que en muchos casos estuvo en mal estado de conservación, afectando especialmente a dos de los productos más necesarios como eran el bizcocho y el agua. Ello repercutió en la proliferación de enfermedades a las que también contribuyó la deficiente higiene que existía en las galeras y la falta de una asistencia médica adecuada por la falta de personal preparado como era el caso de los médicos, viéndose obligados a depender de los barberos. Sin embargo, la merma de la tripulación por estas causas, así como la carencia de personal cualificado como los pilotos, no paralizó las actividades de la escuadra.

## BIBLIOGRAFÍA

- BONO, Salvatore, «'Fare l'acquata' nel Mediterraneo dei corsari (secoli XVI-XIX)», in Antonino GIUFFRIDA, Fabrizio D'AVENIA y Daniele PALERMO (a cura di), *Studi storici dedicati a Orazio Cancila*, Palermo, Associazione no profit Mediterranea, 2011, pp. 589-602.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel de, «La defensa de la Cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, V (2006), pp. 77-99.
- CALGANO, Paolo e FAVARÒ, Valentina, «Le flotte degli Austrias e gli scali italiani: una messa a punto», *RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea*, 4/II n.s. (Giugno 2019), pp.125-150.
- CIPOLLONE, Valentina, *La politica naval della Spagna nel fronte mediterraneo (1635-1678)*, Cagliari, Università degli Studi di Cagliari, Tesi inedita, 2011.
- CORMELLAS, Francisco (ed.), *Ordenanzas del buen gobierno de la Armada del Mar Ocea-*

- no de 24 de Henero de 1633*, Madrid, 1678.
- ESPINO LÓPEZ, Antonio, «El sistema sanitario y asistencial en los ejércitos de Carlos II, 1665-1700», *Estudios de Historia de España*, 21 (2019), pp. 46-68.
- FAVARÒ, Valentina, *La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II*, Palermo, Associazione Mediterranea, 2009.
- GIUFFRIDA, Antonino, *La finanza pubblica nella Sicilia del '500*, Caltanissetta-Roma, Salvatore Sciascia Editore, 1999.
- GLETE, Jan, «The Sea Power of Habsburg Spain and the development of European navies (1500-1700)», in Enrique GARCÍA HERNÁN y Davide MAFFI, Davide (coords.), *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, Madrid, Mapfre, 2006, pp. 833-860.
- GÓMEZ RODRÍGUEZ, Luis, «*Los hijos de Asclepio*». *Asistencia sanitaria en guerras y catástrofes*, Madrid, UNED, Tesis Doctoral Inédita, 2013.
- GOODMAN, David, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001.
- GRACIA RIVAS, Manuel, «La sanidad naval española: de Lepanto a Trafalgar», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, 5 (2006), pp. 167-185.
- GUEVARA, Antonio de, *Arte del marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que navegan en ellas*, Valladolid, 1539.
- LO BASSO, Luca, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene Edizioni, 2003.
- MARAÑÓN, Gregorio, «La vida en las galeras en tiempos de Felipe II», *Ars Medica. Revista de Humanidades*, 4 (2005), pp. 217-237.
- MARCHENA GIMÉNEZ, José Manuel, *La vida y los hombres de las galeras de España (siglos XVI-XVII)*, Madrid, Universidad Complutense, Tesis Inédita, 2010.
- MARÉCHAUX, Benoît, *Instituciones navales y finanzas internacionales en el Mediterráneo de la época moderna. Los asentistas de galeras genoveses al servicio de la Monarquía Hispánica (1500-1650)*, Madrid, Universidad Carlos III, Tesis doctoral inédita, 2017.
- MARÉCHAUX, Benoît, «Los asentistas de galeras genoveses y la articulación naval de un imperio policéntrico (siglos XVI-XVII)», *Hispania*, vol. LXXX, 264 (2020), pp. 47-77.
- MARTÍNEZ RUÍZ, Enrique, *Los soldados del Rey: los ejércitos de la Monarquía hispánica (1480-1700)*, Madrid, Actas, 2008.
- MIRA CABALLOS, Esteban, «La vida y la muerte a bordo de un navío del siglo XVI: algunos aportes», *Revista de Historia Naval*, 108 (2010), pp. 39-57.
- MONTOJO MONTOJO, Vicente y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico, «Actividad de las galeras de España con base en Cartagena en el reinado de Carlos II», *Revista de Historia Naval*, 142 (2018), pp. 35-57.
- MONTOJO MONTOJO, Vicente y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico «Implicación de Cartagena de Levante en la actividad de las escuadras de galeras de la Monarquía His-

- pánica (1621-1665), *Tiempos Modernos*, 40 (2020), pp. 133-156.
- PARKER, Geoffrey, *El ejército de Flandes y el Camino Español (1567-1659)*, Madrid, Alianza Editorial, 2010.
- PHILLIPS, Carla Rahn, *Seis galeones para el rey de España: la defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, Alianza Editorial, 1991.
- PI CORRALES, Magdalena de Pazzis, «La Armada de los Austrias», in Enrique Martínez Ruíz, Magdalena de Pazzis PI CORRALES, Cristina BORREGUERO BELTRÁN y Francisco ANDÚJAR CASTILLO, *El Ejército en la España Moderna*, Valencia, Real Sociedad Económica de Amigos del País, 2002, pp. 143-169.
- PI CORRALES, Magdalena de Pazzis, «Los tercios en el mar», *Cuadernos de Historia Moderna*, 5 (2006), pp. 101-134.
- PI CORRALES, Magdalena de Pazzis, *Tercios del mar. Historia de la primera infantería de marina española*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2019.
- PI CORRALES, Magdalena de Pazzis, «Peripecias y sinsabores de la vida en el mar en la época moderna» in David IGUAL LUIS y María Dolores GONZÁLEZ GUARDIOLA (eds.), *El mar vivido: perfiles sociales de las gentes de mar en larga duración (siglos XV-XXI)*, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, 2020, pp. 143-170.
- RIBOT GARCÍA, Luis Antonio, *La revuelta antiespañola de Mesina. Causas y antecedentes (1591-1674)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1974.
- RIBOT GARCÍA, Luis Antonio, *La Monarquía de España y la guerra de Mesina (1674-1678)*, Madrid, Actas, 2002.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José, «Reclutamiento y operaciones de enlace y transporte militar entre España y Milán a finales del siglo XVII (1680-1700)», *Revista Universitaria de Historia Militar*, 10 (2016), pp. 23-45.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José, «Guerra y alianzas en la lucha por la hegemonía europea durante la segunda mitad del siglo XVII. El papel de España», in Luis Antonio RIBOT GARCÍA y José María IÑURRITEGUI (eds.), *Europa y los tratados de reparto de la Monarquía de España, 1668-1700*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2016, pp. 247-275.
- SÁNCHEZ MARTÍN, Francisco Javier, «Aproximación al léxico de los pesos y medidas de capacidad en la época renacentista», *Interlingüística*, 17 (2006), pp. 951-960.
- SCIUTI, Vittorio, *Il Governo della Sicilia in due Relazioni del Primo Seicento*, Napoli, Jovene Editore, 1984.
- STORRS, Christopher, *The resilience of the Spanish Monarchy, 1665-1700*, New York, Oxford University, 2006.
- STORRS, Christopher, «Health, Sickness and Medical Services in Spain's Armed Forces c. 1665-1700», *Medical History*, 50 (2006), pp. 325-350.
- THOMPSON, I. A. A., *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias*, Barcelona, Crítica, 1981.
- VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco, «Galeras del Rey Católico contra navíos corsarios de alto bordo: una lucha desigual en el Mediterráneo del siglo XVII», *Revista de Historia Naval*, 150 (2020), pp. 9-32.



Armatura equestre realizzata nel 1548 a Norimberga dall'armaiolo Kunz Lochner (1510-1567)  
per Giovanni Ernesto Duca di Sassonia-Coburgo (1521-1553).  
Rogers Fund (1932), Metropolitan Museum, CC0. Public domain

# Storia Militare Moderna

## Articoli / Articles

- Villalar colofón: ¿de una guerra, de una revolución o de una revuelta?, por ENRIQUE MARTÍNEZ RUIZ
  - La guerra nelle opere di Giovanni Botero, di CHIARA SILVAGNI
- Albuquerque at Malacca, 1511; Yermak in Siberia, 1582. The amphibious charge to global empires, by VLADIMIR SHIROGOROV
  - La costruzione dell'Armada del Mar Océano a Napoli nel Seicento: dalle galere ai galeoni e vascelli, di MARIA SIRAGO
- Cristiano IV di Danimarca-Norvegia (r. 1588-1648). Potere navale e diplomazia nell'Europa del Nord, di STEFANO CATTELAN
  - The Brandenburg Navy. Construction of a Fiction, by MARKO RICHTER
- Le relazioni del Marchese Villa e la poliorcetica all'assedio di Candia, di ROBERTO SCONFIENZA
- Revisione dell'articolo Fortificazione campale e ordini di battaglia (NAM, 2, fasc. 7, 2021), di ROBERTO SCONFIENZA
  - La tripulación de la escuadra de Sicilia: la gente de cabo en tiempos de Carlos II, por MARÍA DEL PILAR MESA CORONADO
    - La cattura della Padrona di Biserta tra Elba e Piombino: quattro cimeli conservati al Museo Nazionale del Bargello, di MARCO MERLO
  - Il reggimento Ruspoli nella 'Guerra di Comacchio' 1708-09, di G. BOERI e M. GRATTAROLA
  - La battaglia di Belgrado, 1717, di ADRIANO PAPO
- 'Bringing the divided Powers of Europe nearer one another'. The Congress of Soissons, 1728-30, by FREDERIK DHONDT
- Un penseur géostratégique avant la lettre: le baron de Tott, par FERENC TÓTH
  - I cannonieri guardacoste di Napoleone. Un corpo per la difesa litoranea dal Consolato al Regno d'Italia, di EMANUELE PAGANO
- Il sistema militare pontificio del 1815-1830, di VIRGILIO ILARI e PIERO CROCIANI
  - La Vérité sur les hommes et les choses du Royaume d'Italie. Ètère, uomini, fatti del Servizio Segreto del Conte di Cavour, di TOMASO VIALARDI DI SANDIGLIANO
  - *Der Gebirgskrieg* di Franz Kuhn von Kuhnfeld i precursori e il caso italiano nella guerra di montagna, di GIOVANNI PUNZO

## Recensioni / Reviews

- VLADIMIR SHIROGOROV, *War on the Eve of Nations. Conflicts and Militaries in Eastern Europe, 1450-1500* [MARIO CORTI]
- JULIAN ROMANE, *The First & Second Italian Wars. Fearless Knights, Ruthless Princes & the Coming of Gunpowder Armies* [FEDERICO MORO]
- MICHEL PRETALLI, *Giulio Cesare Brancaccio. Letteratura e armi al tramonto del Rinascimento* [VIRGILIO ILARI]
- ALBERTO PRELLI e BRUNO MUGNAI, *L'ultima vittoria della Serenissima. 1716 – L'assedio di Corfù* [FEDERICO MORO]
- GIOVANNI CERINO BADONE e EUGENIO GAROGLIO, *La battaglia dell'Assietta e la campagna militare alpina del 1747* [ROBERTO SCONFIENZA]
- MASSIMO FIORENTINO, *Il Rosso & l'Oro. Uniformi, equipaggiamento ed armamento delle unità svizzere al servizio del Regno delle Due Sicilie. Volume I (1825-35)* [VIRGILIO ILARI]
- *Rassegna storica del Risorgimento* [CARLO VERRI]
- LEOS MÜLLER, *Neutrality in World History* [STEFANO CATTELAN]
- TIMOTHY BROOK, *Mr. Selden's Map of China. Decoding the Secrets of a Vanished Cartographer* [STEFANO CATTELAN]
- EMILIANO BERI (cur.), *Dal Mediterraneo alla Manica. Contributi alla storia navale dell'età moderna* [VIRGILIO ILARI]
- ENRICO CERNUSCHI e ANDREA TIRONDOLO, *Venezia contro l'Inghilterra. Da Alessandretta a Suda, 1628-49* [FEDERICO MORO]
- DAVID ORMROD e GIUS ROMMELSE (Eds), *War, Trade and the State: Anglo-Dutch Conflict, 1652-89* [JEREMY BLACK]
- SAM WILLIS, *Fighting at Sea in the Eighteenth Century. The Art of Sailing Warfare* [MARCO MOSTARDA]
- BRIAN LAVERY, *Anson's Navy. Building a Fleet for Empire, 1744 to 1763* [MARCO MOSTARDA]
- BRIAN TUNSTALL, *Admiral Byng and the Loss of Minorca* [MARCO MOSTARDA]
- RICCARDO CAIMMI, *Spedizioni navali della Repubblica di Venezia alla fine del Settecento* [FEDERICO MORO]