

## COMPOSICIÓN Y EVOLUCIÓN DE LAS ESCUADRAS GENOVESAS DE GALERAS AL SERVICIO DE LA MONARQUÍA HISPÁNICA (1528-1650)<sup>1</sup>

### *Composition and Evolution of the Genoese Galley Squadrons in the Service of the Spanish Monarchy (1528-1650)*

Benoît MARÉCHAUX 

Universidad Complutense de Madrid  
bmarecha@ucm.es

Enviado: 14-11-2023

Aceptado: 31-10-2024

**RESUMEN:** Este artículo reconstruye la formación y evolución de las escuadras de galeras que los asentistas genoveses gestionaron por cuenta de la Monarquía Hispánica desde las guerras de Italia hasta la paz de Westfalia. Mientras los estudiosos investigan cada vez más el negocio transnacional de la guerra, como forma de superar las limitaciones del modelo del *fiscal-military state*, no contamos con estudios diacrónicos sobre la composición de las escuadras de galeras genovesas, una de las instituciones más emblemáticas de la privatización de la guerra en la Europa de la época moderna. Con el objetivo de aportar un primer trabajo panorámico sobre la cuestión, el presente artículo establece quiénes fueron los principales contratistas, a la vez que reconstruye la evolución de las fuerzas armadas provistas en el Mediterráneo. Se pretende, de este modo, explicar el desarrollo, la consolidación y la crisis de una colaboración entre estado y empresarios externos

1. El presente artículo ha sido realizado en el marco del proyecto HISFIMED [PID2021-124500NA-I00] financiado por el Ministerio español de Ciencia e Innovación. El autor agradece a Beatriz Álvarez García y Francisco Cebreiro Ares su revisión del texto y sus sugerencias.

que, lejos de ser ocasional o marginal, constituyó un método clave para movilizar fuerzas navales permanentes durante casi dos siglos.

*Palabras clave:* galeras; emprendedores militares; asientos; Monarquía Hispánica; Génova.

**ABSTRACT:** This article traces the composition and evolution of the galley squadrons that Genoese contractors managed on behalf of the Spanish Monarchy from the Italian Wars to the Treaty of Westphalia. While scholars are increasingly investigating the transnational business of war as a way of overcoming the limitations of the fiscal-military state model, it is barely known what the Genoese galley squadrons consisted of, albeit being, one of the most emblematic institutions of the privatisation of warfare in Early Modern Europe. With the aim of offering a first overview of the issue, this article establishes who the main contractors were and reconstructs the evolution of the naval forces provided in the Mediterranean. Thus, it intends to shed light on the development, consolidation, and crisis of a public-private partnership which, far from being temporary or marginal, constituted a key method for mobilizing permanent naval forces for almost two centuries.

*Keywords:* galleys; military entrepreneurs; asientos; Spanish Monarchy; Genoa.

## 1. INTRODUCCIÓN

A raíz del influyente libro de David Parrott sobre el negocio privado de la guerra, de los estudios llevados a cabo desde la perspectiva del *contractor state* y de toda una serie de trabajos que han resaltado las limitaciones de algunas premisas inherentes al modelo historiográfico del *fiscal-military state*, los investigadores se están interesando cada vez más por los complejos vínculos de colaboración que las administraciones de la época moderna establecieron con emprendedores militares para gestionar recursos humanos, materiales e inmateriales (Brewer, 1989; Fynn-Paul, 2014; Knight & Wilcox, 2010; Parrott, 2012; Torres Sánchez, 2013, 2016; Torres Sánchez, Brandon, & Hart, 2018). Más que apostar sistemáticamente por la centralización y el control administrativo, muchos de los estados europeos de los siglos XVI-XVIII encargaron a contratistas y a sus organizaciones la movilización de soldados, capitales, información, esclavos, productos agrarios, marineros o bienes manufacturados.

Las cadenas de bienes, de valor y de información que sustentaban la movilización de estos recursos atravesaban con gran frecuencia las fronteras políticas para llegar hasta los centros de toma de decisiones, los centros logísticos y, evidentemente, los campos de batalla. No en vano, muchos contratos se firmaron con emprendedores extranjeros en el ámbito de lo que ha sido recientemente calificado como el *fiscal-military system*, entendido como el conjunto de estados, entidades semisoberanas y organizaciones privadas que colaboraban más allá de los confines políticos para desplazar recursos destinados, por otro lado, a defender o a alterar dichas fronteras (Wilson, 2020).

Los asentistas de galeras genoveses que fueron empleados por la Monarquía Hispánica entre 1528 y 1716 representan un caso emblemático de este tipo de prácticas. A partir del acuerdo firmado entre Carlos V y Andrea Doria en 1528, un número reducido de emprendedores genoveses gestionó un grupo elevado de galeras (entre una decena y una treintena hasta la década de 1630) que constituyeron una parte sustancial de las fuerzas navales de la Monarquía Hispánica en el Mediterráneo. Los asentistas eran responsables del mando militar, del reclutamiento de los oficiales y marineros, de la construcción y reparación naval, de la captación y gestión de remeros (muchos de ellos siendo prisioneros y esclavos), así como del aprovisionamiento de pertrechos navales y vituallas. A cambio de la gestión de esta fuerza transnacional, obtuvieron dinero, pero también privilegios no monetarios, y para varios de ellos, un reconocimiento social, cultural y/o político, tanto en los territorios de la Monarquía Hispánica como en Génova.

Las escuadras de galeras de los asentistas genoveses han llamado la atención de los historiadores desde hace tiempo, aunque, por lo general, su conocimiento sigue siendo fragmentario y centrado en algunos individuos concretos. Andrea Doria ha sido el objeto de varios trabajos clásicos (Cadenas y Vicent, 1977; Grendi, 1992; Pacini, 1999; Sirago, 2001). Estudios más recientes han profundizado en su figura, así como en la de su heredero Giovanni Andrea (Beri, 2021; Carpentier & Priotti, 2015; Graziani, 2008; Lomas Cortés, 2012; Stagno, 2018). A partir de fuentes privadas inéditas, Luca Lo Basso escribió el primer artículo pormenorizado sobre los asentistas de galeras, las actividades de algunas de las familias involucradas, así como el uso de mano de obra forzada (Lo Basso, 2003: 267-311). El mismo autor también ha investigado la figura de Carlo Doria y las dificultades experimentadas por los asentistas en el período 1635-1643, cuando las fricciones políticas entre los asentistas de galeras, las élites genovesas «republicanistas» y la Monarquía Hispánica se hicieron cada vez más fuertes (Bitossi, 2002; Costantini, 1986: 217-334; Lo Basso, 2011). Asimismo, se ha explicado en parte cómo algunos de los nobles genoveses se organizaban para gestionar las galeras y, en particular, para comprar esclavos (Maréchaux, 2022, 2023a). Por último, se ha estudiado la función logística que sus galeras realizaban al transportar soldados, metal precioso, información, élites

y armas en el Mediterráneo, así como la construcción geopolítica que permitió el control de la «rotta spagnola» y el abastecimiento de las galeras en determinados puertos (Álvarez Nogal, Lo Basso, & Marsilio, 2007; Maréchaux, 2020; Montojo Montojo, 2023; Pacini, 2013).

Sin embargo, seguimos sin disponer de un estudio específico que aclare una cuestión tan esencial como quiénes fueron los asentistas de galeras genovesas y cómo sus escuadras evolucionaron a lo largo de los siglos XVI y XVII. Mediante el análisis de este doble problema, se busca explicar mejor cuál fue la participación de los empresarios genoveses en el negocio de la guerra mediterránea en relación con la política de la Corona. De la misma manera que se ha realizado una labor considerable acerca de los asentistas de dinero — y en particular de los genoveses — para explicar mejor el crédito de la Monarquía y la financiación de sus ejércitos, se busca en este trabajo establecer unas bases empíricas más sólidas acerca de los asentistas de galeras y de los servicios que prestaron, para así profundizar en los problemas de la devolución militar y sus implicaciones (Thompson, 1976). Este artículo pretende ofrecer un primer cuadro general a partir del cual se puedan desarrollar en el futuro estudios más específicos.

Un problema central radica en la aparente contradicción entre la contratación temporal de empresarios privados y el desarrollo de fuerzas militares permanentes. En el caso de los asentistas de galeras, ¿cómo se hizo posible tal combinación y cuál fue la política de la Corona para lidiar con este problema? Como se verá más adelante, las fuerzas armadas habitualmente agrupadas en la literatura bajo el concepto de «escuadra de Génova» fueron en realidad durante mucho tiempo un agregado poco definido de fuerzas heterogéneas. El artículo busca explicar en qué consistieron estas escuadras «compuestas» y cuándo (y cómo) se transformaron en una escuadra más unitaria, además de aclarar algunos de los mecanismos mediante los cuales la contratación de empresarios por un tiempo limitado se convirtió en un método muy estable para movilizar fuerzas navales permanentes.

Mediante este planteamiento se pretende contribuir a la reconstrucción de las fuerzas armadas desplegadas por empresarios militares a lo largo de la Edad Moderna. Aunque importantes estudios han resaltado el protagonismo de la empresa militar, son todavía pocos los que han ahondado en esta dirección en comparación con los dedicados a la Revolución Militar y a las transformaciones derivadas de la consolidación del control estatal. Así, el componente privado de la guerra ha sido considerado como un recurso ocasional cada vez más marginal, a pesar de que existen numerosos indicios para pensar que no fue precisamente así. Analizar el desarrollo de ejércitos, armadas o escuadras que no respondieron al modelo historiográfico predominante de la Revolución Militar es, en este sentido, un paso necesario para llegar a una evaluación más rigurosa del problema. Si nos limitamos al Mediterráneo de la época moderna, en el estado actual de nuestros conocimientos resulta

todavía difícil establecer con precisión qué métodos organizativos prevalecieron o se combinaron en cada una de las escuadras de galeras entre los siglos XVI y XVIII y en qué circunstancias se optó por un modelo u otro.

En el Archivo General de Simancas se custodian diferentes fondos documentales que proporcionan información valiosa para dar respuestas a los problemas planteados. A diferencia de la gran mayoría de los asientos de dinero suscritos a partir de la época de Felipe II, los contratos de gestión de galeras no están, salvo alguna excepción, conservados en la serie *Contadurías Generales*. Para identificar los asentistas y analizar sus servicios, se ha por lo tanto recurrido a diferentes fondos, concretamente los de la *Contaduría Mayor de Cuentas* (Tercera Época), *Secretaría de Estado* (series *Génova* y *Armadas y galeras*, en las que están conservadas las consultas del Consejo de Estado), *Guerra y Marina* (en particular, las consultas de las Juntas de Galeras), *Contadurías Generales* y el intitulado *Varios galeras*, producido por la veeduría y contaduría de las galeras de Génova y que todavía no ha sido casi estudiado por los historiadores. De forma muy puntual, el presente artículo utiliza también material de archivos con sede en Madrid, Barcelona, Bolonia y Módena.

## 2. LAS ESCUADRAS DE GALERAS DE ANDREA DORIA Y DE OTROS PARTICULARES (1528-1555)

Aunque conocidas, las condiciones que llevaron a armadores genoveses a servir al emperador Carlos V merecen ser recordadas. En el año 1528, mientras la monarquía hispánica y la francesa se disputaban el dominio en Italia, Andrea Doria dejó de servir a Francisco I y firmó un asiento de doce galeras que se comprometió a administrar por cuenta del emperador. A cambio, recibió el cargo de Capitán General de la Mar, 72 000 ducados al año y la protección de la república de Génova (Cadenas y Vicent, 1977; Graziani, 2008; Pacini, 1999). Habida cuenta de que la mayoría de los estados mediterráneos no disponían de flotas permanentes, competían para contratar a armadores que no eran necesariamente sus súbditos: Andrea Doria eligió de este modo a Carlos V después de haber servido a la República de Génova, a los Estados Pontificios y, por último, al rey de Francia.

La relación así iniciada fue, sin embargo, muy distinta a las forjadas en el pasado. No tanto porque la escuadra de Doria contara unos años más tarde con un número de veinte galeras, lo que era una cifra considerable, sino porque se estableció una relación de colaboración de larga duración que llevó al mantenimiento de una escuadra permanente. Ante el auge de las guerras con el imperio otomano y Francia, la Monarquía Hispánica no desmovilizó las fuerzas después de una o varias campañas, tal y como era todavía habitual unas décadas antes. Más bien, el gobierno de Carlos V renovó sistemáticamente los contratos de Andrea Doria, quien, después de haber recibido no pocos signos de distinción por parte del emperador, mostró

también interés en seguir con esta colaboración hasta su fallecimiento en 1560. Su contribución a la formación de la flota hispánica fue considerable: según la crónica del genovés Bonfadio, aportó, por ejemplo, 15 galeras para la expedición de Túnez de 1535; de un total de 82 a 90 galeras cristianas, 36 eran de genoveses. En 1541, Doria contribuyó con 20 de las entre 65 y 71 galeras cristianas que se presentaron en Argel; a sus unidades se sumaron otras 10 provistas por contratistas genoveses al servicio de la Monarquía Hispánica (Campodonico, 1989: 139-142; López de Gómara, 2000: 163 y 212-213).

En efecto, Andrea Doria había sido rápidamente imitado por otros nobles originarios de Génova. Unos meses después del primer asiento de 1528, Agostino Grimaldi, señor de Mónaco, se incorporó con dos galeras que fueron situadas bajo el mando del Capitán General de las galeras de Sicilia (Lo Basso, 2003: 273-274). El virrey de Sicilia contrató más tarde dos unidades de Visconte Cicala, un hombre de confianza de Andrea Doria<sup>2</sup>. Como su pariente Andrea, Antonio Doria decidió también cambiar de bando y en 1533 empezó a gestionar un conjunto de entre tres y seis galeras por cuenta de Carlos V (Fenicia, 2003: 57 y 64; Savelli, 1992, *ad vocem*; Sirago, 2001: 681-685). Según el primer asiento que firmó, debía ser pagado por el reino de Nápoles, pero no estaba estipulado que tuviese que prestar obediencia al Capitán General de dicha escuadra. Solo era responsable ante el Capitán General de la Mar y pariente suyo, Andrea Doria. En este sentido, es importante observar cómo, durante la primera mitad del siglo XVI, las fuerzas provistas por los asentistas genoveses fueron incorporadas al imperio de una forma muy heterogénea. Los contratos fueron firmados con autoridades diversas y geográficamente dispersas, las galeras se colocaron bajo la autoridad de comandantes de diferentes rangos y territorios y la financiación podía ser atribuida tanto a los reinos de Castilla como a los de Sicilia o Nápoles. Las galeras no tenían necesariamente una base naval o una escuadra claramente establecida.

Esta forma de agregación no impidió, ni mucho menos, que los contratistas sirviesen durante períodos muy largos. Tanto Andrea y Antonio Doria como Visconte Cicala fueron activos hasta principios de la década de 1560, y, aunque Agostino Grimaldi murió en 1532, la rama genovesa de la familia siguió gestionando galeras hasta 1579. El conjunto de estos armadores (y sus herederos) operaron entre las décadas de 1530 y 1550 con entre 22 y 30 galeras; según Irving Thompson, la flota hispánica en el Mediterráneo no debía entonces exceder 40 unidades para los servicios ordinarios (Thompson, 2006: 97-98). En resumen, bajo Carlos V, el desarrollo del todavía limitado poderío naval de la dinastía Habsburgo se debió en gran medida a

2. Copia del asiento entre el virrey de Sicilia Ettore Pignatelli, Antonio Doria y Visconte Cicala, 17 enero 1534, Museo Naval de Madrid, Colección Sanz de Barutell, ms. 396, fols. 37-39; Lercari, 1996: 417-420.

la contratación de unos pocos emprendedores genoveses que servían en formaciones heterogéneas bajo el liderazgo del poderoso Capitán General Andrea Doria<sup>3</sup>.

### 3. LA EXPANSIÓN DE LAS ESCUADRAS COMPUESTAS (1555-1580)

Felipe II, al llegar al poder, inició un ambicioso programa de reforma de las fuerzas navales mediterráneas que, entre muchos otros aspectos, pasó por incorporar a más asentistas de galeras pertenecientes a la nobleza genovesa<sup>4</sup>. En junio de 1555, el capitán Bendinelli Sauli empezó a servir con dos galeras de su propiedad; cinco años más tarde, Stefano de Mari, bien conocido por sus actividades financieras en Nápoles, hizo lo mismo<sup>5</sup>. Ambos servían en principio en Nápoles, aunque, como se verá a continuación, operaban generalmente bajo las órdenes de los Doria. Después del desastre de los Gelves (1560), y gracias a los fondos del Subsidio, la Corona alcanzó también un acuerdo con Marco Centurione (el hijo del banquero Adamo) para que sumase cuatro galeras propias. Marco tenía ya experiencia en este oficio y negocio: había servido con anterioridad a Andrea Doria como comandante naval y al duque de Florencia como asentista de galeras<sup>6</sup>. A él se sumaron dos grupos de asentistas que habían operado anteriormente en la escuadra de Marc Antonio Colonna, una formación romano-hispánica que quedó disuelta en 1565. Hijos de Giacomo y hermanos de Francesco, Nicolò y Agostino Lomellini eran hasta ahora más conocidos por su gestión del enclave de Tabarca (Bitossi, 1997; Gourdin, 2008: 161-243). Lo cierto es que la fratría destacó también por haber invertido en el negocio de cuatro galeras que gestionaron por cuenta de Felipe II entre 1566 y 1575<sup>7</sup>. Giorgio Grimaldi hizo algo muy similar, ya que a partir de 1566 también sirvió con una galera que había formado parte de la escuadra de Colonna. En realidad, el asentista era el hijo de Giovanni Battista, el administrador de las galeras de los Grimaldi de Mónaco en tiempos de Carlos V. Con el tiempo, su familia se había hecho con el control del asiento y había continuado con él, fuese en la escuadra de Colonna o al

3. Sobre la forma de ejercer el poder por parte de Andrea Doria, véase Escribano Páez, 2020: 156-213.

4. Sobre este programa, véase Thompson, 1976: 165-171.

5. Copia del asiento de galeras firmado entre Bendinelli Sauli y el duque de Alba (en nombre del rey), Génova, 9 de enero de 1556, Archivo General de Simancas (AGS), Estado (EST), leg. 1427, doc. 129; puntos de cartas de Gómez Suárez de Figueroa, embajador en Génova, a Felipe II, 3, 5, 10 y 12 de julio de 1560, AGS, EST, leg. 1389, doc. 28. Sobre de Mari, véase Cloulas, 1967: 306; Musi, 1996.

6. Relación de cartas del embajador Gómez Suárez de Figueroa, 12 y 25 de octubre de 1553, AGS, EST, leg. 1383, doc. 77 y 78; Cloulas, 1967: 306-307; Lo Basso, 2003: 339.

7. «Data» del asiento de galeras de Agostino y Nicolò Lomellini, 1566-1574, AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época (CMC, 3.ª ép.), leg. 1385, s. fol.; Cloulas, 1967: 313-321; Guglielmotti, 1876: 290-294; Lo Basso, 2007: 409.

servicio directo del rey. Más adelante, Giorgio añadió una segunda galera, aunque murió pocos años después, a la vuelta de Lepanto. Su hermano Francesco le sucedió y sirvió hasta que entre 1578 y 1579 vendió sus dos galeras a la Corona<sup>8</sup>.

Gracias a la incorporación y renovación de este grupo de asentistas, la Corona movilizó un número importante de galeras genovesas para hacer frente a las exigentes guerras mediterráneas de las décadas de 1550 y 1560. Si estas fuerzas navales no resultaron ser suficientes como para lograr la hegemonía naval ante las fuerzas otomanas, la Corona se mostró conforme con estos efectivos y se permitió incluso reducir las galeras de Andrea y de Giovanni Andrea Doria, a doce, para así limitar su dependencia hacia ellos<sup>9</sup>. En la batalla de Lepanto (1571), fueron 28 las galeras genovesas que participaron en el combate: además de las 24 que servían habitualmente bajo el mando de Giovanni Andrea Doria, y eran todas de propiedad privada, estuvieron las cuatro de Davide Imperiale (hijo de Andrea) y de Nicolò Doria (hijo de Girolamo), que operaron durante unos pocos años en la escuadra del reino de Sicilia<sup>10</sup>. Mientras la escuadra de la República genovesa, creada en 1559, no superaba las tres galeras, en el período 1566-1580 los particulares genoveses mantuvieron un mínimo de 24 barcos militares al servicio de la Monarquía Hispánica.

Más que la competición entre un número elevado de agentes que hubieran rivalizado para hacerse con contratos de corta duración, la Corona promovió la contratación casi indefinida de un núcleo reducido de asentistas. Muchos de ellos mostraron interés en operar durante muchos años y, como líderes de importantes empresas familiares, tuvieron la capacidad de hacerlo. Bendinelli Sauli, que empezó en 1555, sirvió durante 35 años seguidos. Después de que hubiese suspendido el servicio entre 1590 y 1591, sus hijos Geronimo y Andrea tomaron el relevo (Lo Basso, 2003: 281-288; Maréchaux, 2017: 113-114). Los enlaces familiares jugaban en este sentido un papel crucial. Al morir Marco Centurione en 1565, su padre Adamo gestionó las galeras hasta que encontró un sucesor en la persona de su sobrino y banquero del rey Luciano Centurione (hijo de Battista)<sup>11</sup>. Centurione siguió con las cuatro galeras durante quince años. En alguna ocasión, la Corona también se hizo

8. Gómez Suárez de Figueroa, embajador en Génova, a Felipe II, 14 de marzo de 1565, AGS, EST, leg. 1394, doc. 24; asiento de galeras con Giorgio Grimaldi, 17 de mayo de 1568, AGS, CMC, 3.ª ép., leg. 728, s. fol.; Giorgio Grimaldi a Felipe II, 9 de octubre de 1570, AGS, EST, leg. 1400, doc. 65; Lo Basso, 2003: 274-275; Pacini, 2013: 267; Sanz Ayán, 2022: 67-68; Vargas Hidalgo, 2002: 1040-1041.

9. Cuentas del asiento de galeras de Andrea Doria, 26 de agosto de 1561, AGS, Contadurías Generales (CCG), leg. 3022, fols. 69-73.

10. Barbero, 2012: 623-634; asiento con Davide Imperiale, AGS, CCG, leg. 85-1, 10 de mayo 1572; Balestra, 2017: 11-51; Carpentier & Priotti, 2015: 78-79; Cavanna Ciappina, 1992; Sirago, 2001: 693; memorial de Nicolò Doria, sin fecha, AGS, EST, leg. 453, s. fol.

11. Sobre Luciano Centurione, véase de Carlos Morales, 2008: 55-57, 87, 93, 118, 163, 166, 176, 184 y 207.



cargo. Después de que los Lomellini abandonaran el negocio en 1575, adquirió sus cuatro unidades, y, junto con otra que quedaba libre, las confió a Marcello Doria, el hijo de Erasmo<sup>12</sup>. Mano derecha de Giovanni Andrea Doria desde hacía años, el capitán administró las galeras, aunque en este caso lo hizo por cuenta de la Corona (Lercari, 2008: 644-656). El objetivo era que las galeras estuviesen gestionadas en administración directa, pero bajo el mando de un experto genovés. Sin embargo, el experimento no resultó ser muy provechoso, pues el capitán genovés tuvo muchas dificultades para administrar las cinco unidades hasta su fallecimiento en 1581<sup>13</sup>.

Al principio del reinado de Felipe II, el conjunto de las galeras así movilizadas no constituía una escuadra de Génova formalmente definida como tal. Los asentistas que habían entrado entre 1555 y 1570 no se incorporaron dentro de una nueva escuadra, sino que simplemente se agregaron a las fuerzas navales de la Monarquía, a la vez que se los sujetó a la autoridad de Andrea y Giovanni Andrea Doria. De hecho, no existía por entonces ningún cargo permanente de Capitán General de una escuadra de Génova<sup>14</sup>. A lo largo de las décadas de 1550-1570, lo habitual era que la administración imperial nombrara las galeras de forma genérica (por ejemplo, «las galeras de particulares» o «las galeras de Génova») o de forma separada (las galeras de De Mari, Centurione, etc., junto con las otras escuadras)<sup>15</sup>. Asimismo, el veedor y el contador nombrados lo eran «de las galeras del cargo de Juan Andrea Doria y las demas de particulares que andan al sueldo de Su Majestad»<sup>16</sup>. Estas denominaciones evidencian la naturaleza compuesta del sistema naval hispánico hasta bien entrado el siglo XVI. Los asentistas tenían interés en ello: no servir dentro de una escuadra formalizada significaba también no estar sujeto a la autoridad de ningún Capitán General de escuadra. Hacia 1560, Bendinelli Sauli y Antonio Doria, pero también Stefano De Mari, pretendieron no depender del Capitán General de la escuadra de Nápoles, sino solamente de Andrea Doria. En estas fechas, Sauli y el hijo de Antonio Doria, Scipione, llevaban de hecho su propio estandarte en sus

12. Inventario de las cuatro galeras de Nicolò y Agostino Lomellini, 18 de mayo de 1575, AGS, GAL (Varios Galeras), leg. 1, fols. 371-399; asiento tomado con Agostino Lomellini, 6 de agosto de 1578, AGS, CCG, leg. 87, s. fol.

13. Alardes de las galeras de Marcelo Doria, 1578, AGS, GAL, leg. 84, fols. 272-905; Vargas Hidalgo, 2002: 1086-1087; Pacini, 2013: 207-208.

14. Eso no impedía que hubiese nombramientos específicos para determinadas expediciones, ni que Giovanni Andrea Doria cobrase un sueldo adicional por su mando sobre las galeras de Génova.

15. Véase por ejemplo la lista de galeras compilada para la campaña de 1576: España, 31; Nápoles, 40; Sicilia, 22; Gian Andrea Doria, 12; Marcello Doria, 5; Luciano Centurione, 4; Stefano De Mari, 2; Bendinelli Sauli, 2; [Francisco] Grimaldi, 2; Malta, 4; Saboya, 5; Florencia, 8; República de Génova, 3 (Fenicia, 2003: 88).

16. Orden de Juan de Austria, 20 de octubre de 1575, AGS, GAL, leg. 108, fol. 531.

galeras, una práctica criticada pero buscada por los genoveses, ya que tenía fuertes implicaciones en términos de distinción social<sup>17</sup>.

Que no hubiese ninguna escuadra definida formalmente no implicaba que no lo estuviese desde el punto de vista funcional. Los barcos de guerra de los genoveses operaban habitualmente juntos y bajo la dirección de Andrea o de Giovanni Andrea Doria (y de sus lugartenientes). Así, las galeras servían como una escuadra, aunque con mucha flexibilidad. Por ejemplo, durante la guerra de Córcega en 1564, Doria mandó sus doce galeras, así como las de los Grimaldi, las de los De Mari y las de los Sauli (Vergé-Franceschi & Graziani, 1999: 449). En octubre de 1578, el almirante pidió información acerca de este asunto y Felipe II fue muy claro: «las galeras que aca se entiende que han de andar debaxo de vuestra escuadra son las vuestras, las del cargo de Marcelo [Doria], las de Centurion, y Grimaldo, y las de Mari y Bendineli [Sauli]» (Vargas Hidalgo, 2002: 1039). De todos modos, la organización era flexible y las galeras de los particulares completaban a veces otras formaciones de la Monarquía o de las fuerzas católicas. En julio de 1567, por ejemplo, se ordenó a Álvaro de Bazán que saliese con diez galeras a su cargo, dos de Gil de Andrade y cuatro de Luciano Centurione, además de cuatro de la familia Lomellini (Vargas Hidalgo, 2002: 517-518). Así, los particulares aportaban una fuerza móvil dentro de un sistema naval imperial que requería de colaboración entre sus diferentes componentes. Las galeras de los Sauli y las de De Mari ocupaban un lugar más ambiguo. Sus contratistas cobraban de la Corona en el reino de Nápoles y, si bien en principio sus galeras formaban parte de aquella escuadra, estaban frecuentemente con las de Génova<sup>18</sup>.

#### 4. CONSOLIDACIÓN Y DIFICULTADES: LA ESCUADRA DE GÉNOVA (1580-1598)

Los primeros años de la década 1580 marcaron el inicio de una nueva etapa. El cambio clave fue la venta que Giovanni Andrea Doria hizo de diez de sus doce galeras a la Corona en 1582. En realidad, la Corona cedió las diez unidades a nobles elegidos por el propio Doria, lo cual es significativo de la forma con la cual el gobierno de Madrid delegaba cotas de poder a élites locales para que estas

17. Puntos de cartas de Gómez Suárez de Figueroa, embajador en Génova, a Felipe II, 3, 5, 10 y 12 de julio de 1560, AGS, EST, leg. 1389, doc. 28; relación de Sancho Martínez de Leyva (hacia 1560), AGS, EST, leg. 1065, doc. 31.

18. Bendinelli Sauli pidió en 1576 o 1577 que sus galeras pasasen a la escuadra de Nápoles, algo que le fue denegado (relación de las peticiones realizadas por Bendinelli Sauli, sin fecha, AGS, EST, leg. 453, s. fol.). Cuando los Sauli reanudaron su servicio en 1592, se apuntó que, con anterioridad a esta fecha, «solían servir con las desta escuadra de Génova» (asiento, 1592, AGS, GAL, leg. 3, fol. 369).

gestionasen de manera conjunta el negocio de la guerra junto con individuos de su entorno social. Lejos de perder el poder que la propiedad de las galeras le confería, Doria reforzó a su parentela y clientela. Cedió cuatro galeras a su primo Cosimo Centurione, cuyo padre Marco (el hijo de Adamo) había sido asentista de galeras del rey (la hermana de Marco, Ginetta, era la madre del propio Giovanni Andrea Doria); hizo lo mismo con Agabito Grillo, hijo de Domenico, un rico negociante protegido por Andrea Doria en la época de Carlos V; por último, transfirió las dos últimas galeras a Giovanni Antonio De Marini (hijo de Giacomo), hermano del banquero de Madrid Ottavio e importante hombre de poder y de negocios también cercano a él (Lo Basso, 2003: 296; Vargas Hidalgo, 2002: 1098-1108)<sup>19</sup>. Con la reducción de las galeras de la familia Doria, el concepto de «escuadra de Génova» cobró más fuerza. Las galeras de los particulares sirvieron cada vez más como una unidad naval definida<sup>20</sup> y la cancellería reflejó este cambio. Los comandantes de la Corona no estaban ya al cargo de «alguna vanda de galeras», sino de la «escuadra de Génova»<sup>21</sup>. En 1591 se atribuyó el cargo de «Capitán General de las galeras de particulares de la escuadra de Génova» a Andrea Doria (el hijo de Giovanni Andrea); el cargo pasó en 1599 a su hermano Carlo<sup>22</sup>.

También se procedió a una reestructuración del régimen de propiedad de las galeras. Hasta 1575, todas las galeras gestionadas por los particulares genoveses eran de propiedad privada. Para los asentistas, no había elección: quien quería participar debía proveer sus propios navíos para servir con ellos. Al inicio del reinado de Felipe II, la Corona procuró obtener un mayor control sobre los recursos militares al adquirir numerosas galeras privadas de las escuadras de España, Nápoles y Sicilia (Thompson, 1976: 165-171). También se planteó para las galeras genovesas. En 1566, se valoró, aunque sin éxito, comprar las galeras de los Lomellini y de los Centurione<sup>23</sup>. El consejero Francisco Osorio aconsejó incluso la compra de las 22 galeras genovesas<sup>24</sup>. Es importante subrayar que estos proyectos contemplaban un cambio de propiedad, pero no de modelo de administración, ya que los asentistas debían seguir siendo los gestores. Sin embargo, al tratarse de un programa muy costoso, se aplicó solo de forma muy gradual y parcial. Se adquirieron en 1575 las cuatro galeras de los Lomellini y se aceptó en 1582 la oferta de Giovanni Andrea Doria de

19. Sobre Agabito Grillo y su padre, véanse García Montón, 2022: 35-61; Maréchaux, 2017: 123-125.

20. Véanse las muestras en AGS, GAL, legs. 88-95 (1583-1623).

21. Numerosos ejemplos en AGS, GAL, legs. 3-4 (1586-1595).

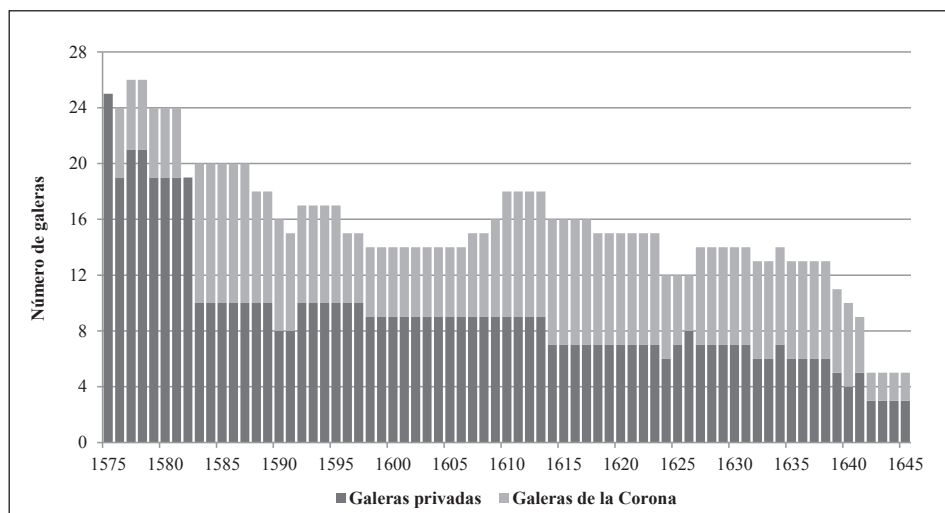
22. Vargas Hidalgo, 2002: 1316-1318; carta de Andrea Doria a Felipe III, 15 de febrero de 1599, AGS, EST, leg. 1430, doc. 149; nombramiento de Carlo Doria como Capitán General, 6 de junio de 1599, AGS, GAL, leg. 3, fols. 460-461.

23. Felipe II a García de Toledo, 9 de mayo de 1566, en Pidal & Salvá, 1858: 236.

24. Discurso de Francisco Osorio, sin fecha (década de 1570), AGS, EST, leg. 453, s. fol.

comprar diez de sus doce galeras. La Corona desembolsó en total 735.000 liras de Génova para las 14 galeras, sus pertrechos y sus trabajadores forzados<sup>25</sup>. A partir de entonces, aproximadamente la mitad de las galeras pertenecía al rey, y la otra mitad, a los armadores (Figura 1). A lo largo de las décadas siguientes, esta distribución no cambió: la Corona no se mostró dispuesta a invertir en un programa muy costoso cuando nada había demostrado que las galeras de propiedad regia servían mejor.

Figura 1. El régimen de propiedad de las galeras de la escuadra genovesa (1575-1645)<sup>26</sup>



Fuente: base de datos del autor basada en AGS, GAL (legs. 1-11 y 29-39); AGS, CMC, 3.ª ép., legs. 609, 629, 660, 683, 728, 773, 806, 829, 839, 1544, 1557, 1558, 1815, 1829, 1846, 1885, 2074, 2345, 2469, 2510, 2942, 2994, 3015 y 3429; AGS, EST (serie Génova), legs. 1410-1437, 1931-1936 y 3590-3600.

Al mismo tiempo, la escuadra cambió a la vista de las transformaciones globales que afectaron al Mediterráneo a partir de mediados de la década de 1570, cuando las potencias hispánica y otomana se enfrentaron a dificultades internas y desafíos

25. Inventario de las diez galeras, 11 de septiembre de 1582, AGS, GAL, leg. 2, fols. 240-293; Lo Basso, 2007: 409.

26. Este gráfico incluye las galeras de la familia Sauli y de Edoardo Cicala, pero no la *Real* administrada por Giovanni Andrea Doria cuando fue Capitán General de la Mar. Cuando el número de galeras de un asentista determinado varió a lo largo de un mismo año, se ha seleccionado el dato disponible más cercano al 1 de julio, fecha más oportuna que el 1 de enero dada la temporalidad del servicio de las galeras.

externos que les condujeron a limitar las hostilidades en el mar (Braudel, 1990, vol. II: 302-420). A causa del auge de la guerra de corso y del creciente papel jugado por la infantería, se consideró mejor mantener escuadras más modestas, pero mejor armadas. Más que de un abandono de las galeras, se trató por lo tanto de un redimensionamiento (Thompson, 2006; Williams, 2003, 2006). De esta forma, el consejero Francisco de Osorio propuso en 1577 reducir las 22 galeras de Génova (no incluyó las de Marcello Doria) a 16 reforzadas (es decir, con 192 remeros en vez de 164)<sup>27</sup>. No obstante, su consejo no fue seguido: aunque se decidió la desmovilización de una parte de la flota (de 120 unidades a 100), se ratificó que el conjunto de las 27 galeras de Génova debía seguir en servicio<sup>28</sup>. A pesar del fin de la guerra directa en el Mediterráneo, las galeras genovesas seguían siendo claves para la defensa naval, así como para la articulación de los territorios de la Monarquía mediante el transporte de infantería, plata y élites imperiales<sup>29</sup>. Con Giovanni Andrea Doria, las fuerzas genovesas tenían también muchos apoyos en el seno del gobierno y en los círculos clientelares de las élites del imperio (Carpentier & Priotti, 2015: 88-93). Tanto desde el punto de vista político como legal, despedir a un miembro de la aristocracia genovesa con contrato y al servicio del rey era algo complicado y la Corona prefería no arriesgarse.

En este contexto, la Corona dejó que las galeras siguiesen siendo transmitidas según acuerdos privados dentro del reducido grupo de la vieja nobleza genovesa. En 1580, Luciano Centurione traspasó sus tres barcos de guerra a su cuñado y socio Agostino Spinola (hijo de Francesco), otro banquero de Madrid con quien había creado una de las asociaciones mercantiles que más dinero había prestado a Felipe II en las décadas de 1560 y 1570<sup>30</sup>. Poco tiempo después, Stefano de Mari vendió sus dos barcos a Edoardo Cicala (hijo de Nicolò), sobrino del asentista de galeras Visconte y primo de Scipione, quien después de su conversión al islam llegaría a ser Capitán General de la flota otomana en 1591<sup>31</sup>. Muchas otras galeras se transmitieron

27. Discurso de Francisco Osorio, sin fecha, AGS, EST, leg. 453, s. fol.

28. Consulta del «Consejo de Galeras», 15 de mayo de 1577, AGS, EST, leg. 453, s. fol. Se trataba de las galeras de Doria (12), Luciano Centurione (4), Francesco Grimaldi (2), Bendinelli Sauli (2), Stefano de Mari (2) y Marcello Doria (5). A lo largo de los años 1576 y 1577 se reunió en diferentes ocasiones un «Consejo de Galeras», sin que de momento nos resulte posible establecer si coincidía con la comúnmente conocida como Junta de galeras (véase *ibid.*, leg. 453).

29. Maréchaux, 2020.

30. Cuentas del asiento de Luciano Centurione (1566-1580), AGS, CMC, 3.ª ép., leg. 2345/2, s. fol.; Canosa, 1998: 307-308. Agostino (hijo de Francesco) no debe ser confundido ni con Agostino hijo de Ambrogio (aquel Agostino no fue asentista de galeras, como ha sido erróneamente afirmado), ni con Agostino hijo de Filippo, que abrió un banco público en Madrid y en Sevilla. Véase Álvarez Nogal, 2017: 232.

31. Felipe II al duque de Osuna, virrey de Nápoles, 11 de mayo de 1583, AGS, EST, leg. 454, s. fol.; Pedro de Mendoza, embajador en Génova, a Felipe II, 12 de diciembre de 1582, AGS, EST, leg. 1416, doc. 162.

dentro del ámbito familiar. Entre 1582 y 1598, el negocio quedó de este modo en manos de los siguientes asentistas: Giovanni Andrea Doria y su hijo Carlo, quien tomó el relevo en 1595 (Lomas Cortés, 2012); Bendinelli Sauli y sus hijos Andrea y Geronimo, que se encargaron del asiento a partir de 1592; Agostino Spinola, al que sucedió su hermano Ambrogio, banquero de renombre en Madrid, después de su fallecimiento en 1589<sup>32</sup>; Eduardo Cicala, que dejó la actividad entre 1598 y 1600<sup>33</sup>; y, por último, Giovanni Antonio de Marini, Cosimo Centurione y Agabito Grillo, que fue sustituido después de su fallecimiento en 1588 por sus fideicomisarios Livia (la viuda de Grillo) y Carlo Centurione (el hermano de Cosimo y de Livia), hasta que este último se hizo con la titularidad del contrato en 1590<sup>34</sup>.

Lo que la Corona no hizo fue sustituir recursos humanos y materiales que dejaron de ser operativos. No buscó, por ejemplo, sustitutos a los Grimaldi en 1578, ni a Marcello Doria o a Eduardo Cicala más tarde; tampoco intervino para sustituir galeras de su propiedad que se perdieron por naufragio. Entre 1587 y 1596, los ocho barcos gestionados por los Grillo y los Centurione pasaron de este modo a ser cuatro. Todo ello tuvo un fuerte impacto sobre la estructura de la escuadra. De la veintena de galeras que operaban en Génova en 1585, solo quedaban unas 14-15 en 1599. Eso no significa que los miembros de la nobleza genovesa perdieron interés en invertir en los asientos de galeras. En las dos últimas décadas del reinado de Felipe II, Leonardo Spinola (sobrino de Giovanni Andrea Doria), Ottavio Cattaneo o Cesare della Torre entraron por ejemplo como asentistas en las escuadras de Nápoles o de Sicilia (Favarò, 2009: 164-166; Fenicia, 2003: 119).

La calidad de los servicios prestados por la escuadra de Génova también empeoró. En el último tramo del reinado de Felipe II, las dificultades de la Real Hacienda, así como la creciente conflictividad en el Atlántico, llevaron a la Corona a pagar de forma muy irregular a sus asentistas genoveses de galeras. Si bien estos últimos siempre sirvieron a crédito, en este caso la cuantía de dinero que les debía la Corona alcanzó unos niveles muy elevados y los atrasos fueron en algunos casos de varios años (Maréchaux, 2023b: 161-166; Thompson, 1976: 177-178). Todo ello tuvo consecuencias sobre la calidad de sus servicios. En 1590-1591, los Sauli interrumpieron su servicio por este motivo (Lo Basso, 2003: 288). A finales de la década de 1580 y principios de la de 1590, muchas de las galeras no estaban en buen estado y Giovanni Andrea Doria, como Capitán General de la Mar, lo lamentó en repetidas ocasiones<sup>35</sup>.

32. Sobre Ambrogio Spinola (hijo de Francesco), que no debe ser confundido con el marqués de los Balbases, maestre de campo general de los ejércitos, véase Álvarez Nogal, 2005: 67-90.

33. Certificados, 1592-1599, AGS, GAL, leg. 30, docs. 406-427.

34. Acta notarial entre Carlo Centurione y los fideicomisarios de Agabito Grillo, 7 de diciembre de 1596, Archivio di Stato di Bologna, Fondo Pallavicini, serie IV, n. 2, fasc. 1, s. fol.

35. Véase por ejemplo la carta de Gian Andrea Doria a Felipe II, 23 de agosto de 1590, AGS, EST, leg. 1422, docs. 132-133.

## 5. REFORMAS EN TIEMPOS DEL VALIMIENTO DE LERMA (1598-1620)

La llegada al trono de Felipe III y el valimiento del duque de Lerma supusieron un cambio de énfasis en la política exterior hispánica que se tradujo, entre otras cosas, en poner de nuevo el foco en la lucha mediterránea contra el Imperio Otomano (Bunes Ibarra, 2021; García García, 1996: 83-85 y 97-103). Aunque la primera fracasó bajo el mando de Carlo Doria, quien no salió precisamente reforzado del intento, las expediciones de Argel (1601), Larache (1610) y de la Mamora (1614), así como los preparativos para la «jornada secreta» (1617-1618), lo evidenciaron (Bunes Ibarra, 2021). Asimismo, el gobierno mostró una atención renovada hacia los asuntos noritalianos (García García, 1996: 74-81; Maréchaux, 2012). Estas nuevas líneas directrices llevaron a intentos de reforma y ampliación de la flota de galeras (Williams, 2003: 262-263). Entre 1599 y 1600, se revisaron las cuentas de los asentistas genoveses de galeras, algo que no había sido realizado, en la mayoría de los casos, desde hacía casi veinte años<sup>36</sup>. Ya que la deuda de la Corona hacia los asentistas era considerable, arreglar esta situación era un paso necesario para emprender reformas, aunque la realización de las cuentas llevó a importantes conflictos y pleitos con varios asentistas. También se reservó una parte de las rentas procedentes del Subsidio para destinarlas a las galeras genovesas y garantizar pagos más regulares (Thompson, 1976: 90-91).

De forma paralela, el gobierno de Lerma se fijó como objetivo aumentar el tamaño de la escuadra<sup>37</sup>. Ya a finales de 1599 Carlo Doria había puesto en servicio una nueva galera, la *Doria*<sup>38</sup>. Más adelante, la Corona se puso de acuerdo con Federico Spinola (hijo de Giacomo) para construir y mantener otras dos galeras, lo cual se hizo a partir de 1607<sup>39</sup>. Spinola era un hombre de negocios que no debe ser confundido con su homónimo, el hermano del maestre de campo general de los ejércitos de Flandes Ambrogio Spinola, conocido por haber proyectado una invasión de Inglaterra y gestionado una escuadrilla de galeras a lo largo de las costas atlánticas entre 1599 y 1603, cuando murió en combate (Beri, 2018; Gray, 1978; Retortillo Atienza, 2021). La formalización de una escuadra de Génova nunca impidió que genoveses en búsqueda de poder y prestigio personal tomaran la iniciativa para

36. Consulta del Consejo de Hacienda, 28 de agosto de 1599, AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 385/12, sin fecha; cuentas del asiento de galeras de Giovanni Antonio de Marini (1582-1598), AGS, CMC, 3.ª ép., leg. 609, s. fol.

37. Consulta del Consejo de Estado, 22 de diciembre de 1600, AGS, EST, leg. 1931, doc. 420; Carlo Doria a Felipe III, 20 de diciembre de 1604, AGS, EST, leg. 1432, doc. 220.

38. Orden, 23 de diciembre de 1599, AGS, GAL, leg. 3, fol. 476; Junta de Galeras, 27 de enero de 1614, AGS, Guerra y Marina (GYM), leg. 789, s. fol.

39. Memorial de Federico Spinola, 20 de marzo de 1605, AGS, EST, leg. 1433, doc. 117; minuta de despacho al veedor y al contador de la escuadra de Génova, 8 de octubre de 1605, AGS, EST, leg. 1932, doc. 78.

crear otras escuadras (incluso en el Atlántico, aunque fue un caso excepcional) o para operar en otras ya existentes.

Casi al mismo tiempo que Federico Spinola, Carlo Doria construyó dos galeras que pasaron en 1611 a Adamo Centurione (hijo de Cristoforo), un miembro de la conocida fraternidad que destacó por sus servicios financieros y navales a Felipe III<sup>40</sup>. Bien conocido es Ottavio, banquero del rey establecido en Madrid (Sanz Ayán, 2015), pero Adamo era también una pieza muy activa del clan. Tal vez su entrada estuvo relacionada con el hecho de que otro hermano, Vincenzo, había firmado en 1608 un asiento de cinco galeras para la escuadra de España, aunque había muerto pocos meses después (Thompson, 1976: 182). De todos modos, Adamo no mostró interés en seguir mucho tiempo y traspasó en 1617 el asiento los dos barcos a Giovanni Tommaso Cambi, un hijo de banquero procedente de Toscana que se había instalado en Génova<sup>41</sup>. Con estas cuatro galeras adicionales, la escuadra operó con 18 unidades al inicio de la década 1610, algo que no se había visto desde hacía más de veinte años.

La escuadra seguía siendo muy atractiva para los particulares genoveses. Después del fallecimiento de Federico Spinola (hijo de Giacomo), en 1612, los candidatos interesados en tomar el relevo fueron numerosos y, si nadie nuevo entró, fue solo porque Battista Serra y Giovanni Battista Grimaldi, actuando en nombre de los herederos, consiguieron evitarlo<sup>42</sup>. Con habilidad, Serra, otro banquero de Madrid, se hizo con la titularidad del asiento en 1618 (Ben Yessef Garfia, 2022: 339 y 358). Mientras tanto, otros herederos, como Marco Centurione (hijo de Cosimo) y Giacomo de Marini (hijo de Giovanni Antonio) realizaron, junto con sus familias, las gestiones oportunas para quedarse con el asiento de sus familiares<sup>43</sup>.

De forma paralela, se procedió entre 1612 y 1613 a la renovación de los contratos que resultaron ser más precisos y procuraron fiscalizar mejor la actividad de los asentistas. Por ejemplo, se implementó un nuevo sistema de control de los oficiales, marineros y remeros, quienes no debían ser únicamente contabilizados mediante muestras realizadas algunas veces al año, sino registrados de forma continuada en cuadernos específicos. También se modificó la forma de indemnizar a los asentistas por la demora de los pagos, pues se pasó de unos intereses compuestos del 14 % a unos simples del 12 %<sup>44</sup>. Estas medidas se hacían en parte eco de las observaciones

40. Certificado, 8 de enero de 1612, AGS, GAL, leg. 29, fols. 169-174.

41. Certificado, 15 de diciembre de 1617, AGS, GAL, leg. 29, fols. 2-3.

42. Consulta del Consejo de Estado, 18 julio de 1613, AGS, EST, leg. 459, s. fol.

43. Minuta de despacho a Carlo Doria, 8 de octubre de 1605, AGS, EST, leg. 1932, doc. 58.

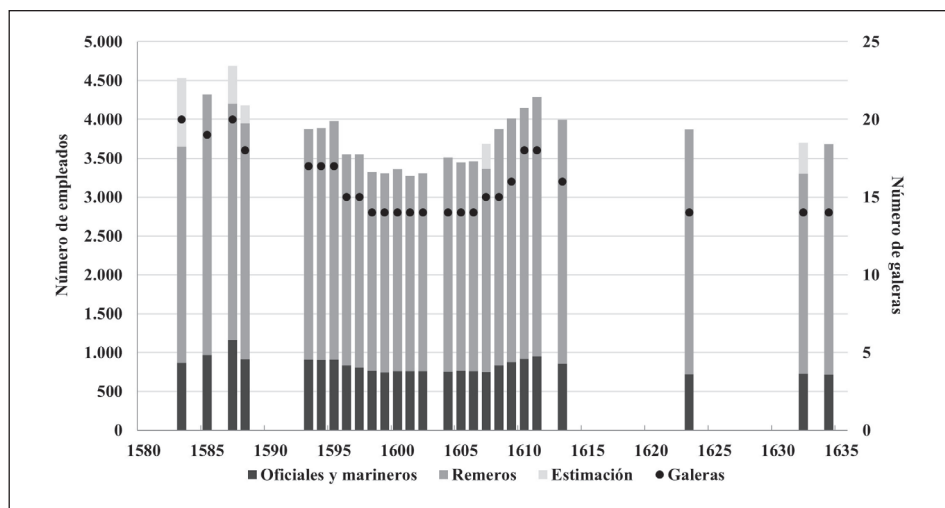
44. Véase, por ejemplo, el asiento de galeras de Carlo Centurione, 16 de junio de 1612, AGS, CMC, 3.<sup>a</sup> ép., leg. 773, s. fol.



que el autor anónimo de un memorial muy crítico hacia los asentistas de galeras había apuntado y difundido en la Corte a principios del reinado, concretamente en 1599<sup>45</sup>.

La escuadra se mantuvo de este modo con unas 14-15 unidades hasta 1635 y debido al incremento del número de remeros embarcados en cada galera, los efectivos empleados apenas bajaron. En efecto, a partir de los contratos de 1612-1613, los

Figura 2. Los oficiales, marineros y remeros de la escuadra de Génova (1580-1635)<sup>46</sup>



Fuente: Muestras, AGS, GAL, legs. 88-95 (1583-1623) y leg. 33 (1631-1634)

45. Se han conservado muchos ejemplares de este memorial. Uno se encuentra en AGS, CMC, 3.<sup>a</sup> ép., leg. 660, s. fol.

46. Los datos presentados se basan en muestras puntuales realizadas por los oficiales de la Corona: ya que los asentistas podían intentar presentar más trabajadores de los que realmente disponían, deben ser entendidos como una aproximación. Después de 1613, las muestras fueron menos numerosas, puesto que se implementó un sistema de seguimiento continuo de los oficiales y trabajadores empleados a bordo. La información no es siempre completa, puesto que alguna galera podía no estar en el puerto en el momento de la muestra; por razones desconocidas, en alguna ocasión no se completó el registro de todos los marineros o remeros. Por «estimación», entendemos el número aproximado de aquellos oficiales y trabajadores empleados en galeras que no estuvieron presentes el día de la muestra. Para estos casos, las estimaciones se han realizado o bien calculando el promedio de los efectivos registrados en las muestras del año anterior y posterior, o bien reutilizando los datos de la muestra más próxima. En general, el número de empleados registrado en cada barco variaba muy poco de un año a otro. Los registros analizados no incluyen la galera *Real* que Giovanni Andrea Doria administró mientras fue Capitán General de la Mar, pero sí las de la familia Sauli (hasta 1613) y de Eduardo Cicala.

asentistas debían explotar a 200 remeros en sus galeras ordinarias, en vez de los 164 a los cuales estaban acostumbrados desde mediados del siglo XVI<sup>47</sup>. Así, entre los años 1590 y 1635, la escuadra siguió empleando alrededor de unos 3 500-4 000 individuos de los cuales unos 700-1 000 eran oficiales y el resto, remeros, la mayoría de ellos trabajadores forzados (Figura 2).

## 6. LA CRISIS DE LA ESCUADRA (1620-1650)

A partir de la década de 1620, la escuadra entró progresivamente en una fase de declive. Ya en los últimos años del gobierno de Lerma, las galeras habían mostrado algunas señales de deterioro. El Capitán General Carlo Doria advirtió algunas veces del problema al subrayar que los asentistas tenían dificultades para movilizar el número de remeros necesarios y que la Corona tenía en parte la culpa por no cumplir con sus obligaciones financieras<sup>48</sup>. La situación empeoró con el inicio del reinado de Felipe IV. Si bien, como se ha señalado, «todo el programa reformista de Zúñiga y Olivares era, en la práctica, un anteproyecto de restauración del poderío militar español» (Thompson, 1990: 251), lo cierto es que, a la llegada del conde-duque de Olivares al poder, todas las miradas estaban focalizadas en el fin de la Tregua de los Doce Años. Al reanudarse el conflicto en 1621, los esfuerzos militares y financieros de la Corona se dirigieron principalmente hacia el Atlántico y el frente del norte de Europa (Elliott, 2009: 83-113 y 238-281; Parker, 2006: 297-302; Thompson, 1990: 253).

Esto no significó que la administración de las flotas mediterráneas estuviese ausente de los planes de reforma de Olivares, ni mucho menos. En mayo de 1623, la Junta de Galeras aprobó una reforma sustancial de la escuadra. El número de galeras debía pasar de 15 a 12 unidades reforzadas, ya que desde hacía varios años era habitual dejar algunas galeras en el puerto para reforzar las otras<sup>49</sup>. La reforma previó también atribuir a la escuadra tres compañías de 400 soldados (con base en Mónaco o Finale Ligure), algo que los Doria pedían desde hacía décadas. En el contexto del incremento de los soldados embarcados en las galeras, esta cuestión se había convertido en una de las debilidades estructurales de la escuadra. Se decidió, además, que cada asentista solo podría operar con una galera y que debería navegar en ella, otra idea que tanto Giovanni Andrea como Carlo Doria llevaban tiempo

47. Véase, entre otros ejemplos, el asiento de galeras de Carlo Centurione, 16 de junio de 1612, AGS, CMC, 3.ª ép., leg. 773, s. fol.

48. Entre otras cartas de Carlo Doria a Felipe III, véase por ejemplo la del 15 de enero de 1615, AGS, EST, leg. 1437, doc. 93.

49. Consulta de la Junta de Galeras, 18 de mayo de 1623, AGS, GYM (Guerra y Marina), leg. 885, s. fol.; Carlo Doria a Felipe III, 8 de marzo de 1620, AGS, EST, leg. 1935, doc. 91.

poniendo sobre la mesa<sup>50</sup>. Con estos argumentos, los Doria defendían sus intereses familiares. Era una forma de evitar que otros asentistas controlasen más recursos navales que ellos, mientras los contratistas procedían cada vez más del mundo financiero. De hecho, la medida no se debía aplicar a Carlo Doria («por ser la persona que es»), que habría podido así seguir con sus tres galeras.

Sin embargo, los asentistas se opusieron a la reforma. En 1625, sostuvieron que se enfrentaban a problemas inmediatos (derivados principalmente de los pagos en vellón) que era necesario solventar de forma previa a cualquier cambio. Ante la posibilidad de que los armadores genoveses no siguiesen en servicio mientras los frentes militares se multiplicaban en el norte de Italia, la Junta aplazó la reforma y se negoció una compensación por los daños causados por el vellón<sup>51</sup>. Los asentistas no se querían comprometer ya a medio plazo y aceptaron prorrogar los asientos solo un año más.

Al mismo tiempo, la escuadra sufrió varias bajas importantes debidas a una cierta falta de disciplina y a la menor capacidad que la Corona tenía de pagar en plata. En el verano de 1621, Marco Centurione tuvo que abandonar la escuadra después de ser condenado a muerte por el Auditor General de la flota por haber agredido a un capitán de la infantería española. Aunque Centurione obtuvo la gracia regia años más tarde, nunca pudo reincorporarse a la escuadra<sup>52</sup>. A continuación, otros abandonaron el negocio después de años prestando servicios de dudosa calidad. Giovanni Tommaso Cambi dejó su asiento en 1625 debido, según aseguró el interesado, a los impagos de la Corona. Los dos buques que dejó eran «ynutiles», las galeras casi no llevaban pertrechos, y quedaba poca tripulación<sup>53</sup>. Pocos meses después falleció Giacomo de Marini, quién había decidido previamente dejar el asiento de galeras, probablemente para dedicarse al nuevo contrato que había firmado en 1623 para el suministro y la gestión de ocho galeones de la Carrera de Indias<sup>54</sup>.

Para solventar estas bajas, el gobierno se apoyó en un núcleo muy reducido de contratistas a los que encomendó más responsabilidades. El principal fue el Capitán General de la escuadra Carlo Doria (el hijo de Giovanni Andrea), a quien la Corona se dirigía cuando surgía algún accidente de fuerza mayor. En 1621 se le atribuyeron las dos galeras de Marco Centurione, mientras que en 1626 se le pidió construir las dos unidades que debían sustituir a las de Cambi. Entretanto, fue un hombre de confianza suyo, Riccardo Petriccioli, el encargado de mantener la tripulación de

50. Consulta de la Junta de Galeras, 13 de febrero de 1616, AGS, GYM, leg. 808, s. fol.

51. Consulta de la Junta de Galeras, 23-27 de diciembre de 1625, AGS, GYM, leg. 912, s. fol.

52. Cédula del rey, 17 de junio de 1623, ASB, PAL, ser. V, n. 1, carpeta 4.

53. Certificado, 1 de diciembre de 1626, AGS, GAL, leg. 29, fols. 129-131.

54. Copia del asiento, 24 de marzo de 1624, Archivo de la Corona de Aragón, Consejo de Aragón, leg. 58, s. fol.; consulta de la Junta de Galeras, 18 de marzo de 1626, AGS, GYM, leg. 928, s. fol.; certificado, 1 de marzo de 1627, AGS, GAL, leg. 38, doc. 13.

estos dos barcos. En 1626, Doria traspasó las dos galeras nuevas a Silvestro Grimaldi (hijo de Alessandro), cercano a los Este de Módena<sup>55</sup>. Al mismo tiempo, Bartolomeo y su hermano Gregorio Spinola, dos de los banqueros más importantes de la época que operaban entre Madrid y Génova, se hicieron cargo del asiento hasta entonces gestionado por De Marini (Álvarez Nogal, 2022; Álvarez Nogal et al., 2007)<sup>56</sup>. Entre 1625 y 1640 la escuadra quedó así en las manos de Carlo Doria, Bartolomeo Spinola, Battista Serra (y su sobrino Stefano), Agostino Spinola (el hijo y heredero de Ambrogio) y Silvestro Grimaldi<sup>57</sup>.

En este contexto, el estallido en junio de 1635 del conflicto franco-hispánico supuso una prueba de fuego de la cual la escuadra se resintió muy duramente. Al inicio de la campaña de 1640, la escuadra solo tenía ocho galeras operativas, varios de los asentistas ya no se mostraban capaces de mantener el número de remeros necesarios y tampoco sustituían los buques dañados<sup>58</sup>. Las cosas empeoraron a lo largo de los años siguientes. Al principio de 1641, cuatro galeras y dos navíos franceses capturaron la *Capitana* y la *Patrona* de Grimaldi frente a la costa de Portvendres (en Cataluña), algo difícil de imaginar unas décadas antes (Schiaffino, 1996: 173). Al año siguiente, la escuadra perdió cuatro de sus galeras durante el asedio de Tarragona; las otras dos, de los Spinola, salieron del muelle en muy mal estado<sup>59</sup>. Se llegó a una situación tan crítica que en 1642 el Capitán General de la escuadra Carlo Doria ya no tenía ni una sola galera. Tuvo que asegurar a la Corona que, a pesar de ello, seguiría con su cargo. Parte de la tripulación de su *Capitana* fue además hecha prisionera en Barcelona, por lo que no se podía contar con los servicios de algunos de los mejores oficiales y marineros de la escuadra<sup>60</sup>.

A lo largo de los años siguientes, Bartolomeo Spinola, Stefano Serra, Carlo Doria, Agostino Spinola, Pablo Francesco Doria (sustituto de Stefano Serra) y Paolo y Giacomo Maria Spinola (sustitutos de Bartolomeo y Gregorio Spinola) construyeron un número importante de galeras. Mediante los nuevos contratos de 1644, la Corona asumió de hecho los gastos de construcción de algunas de ellas e

55. Inventario de galeras, 28 de febrero de 1627, AGS, GAL, leg. 34, fol. 102. Sobre Silvestro Grimaldi, véase Pizzorno, 2015.

56. Certificado, 27 de marzo de 1627, AGS, CMC, 3.ª ép., leg. 2510, s. fol.

57. Hijo del asentista de galeras Ambrogio y nieto de Francesco, Agostino Spinola no debe ser confundido con su homónimo, el cardenal Agostino Spinola (1597-1649), hijo de Ambrogio, el célebre maestre de campo general en Flandes, y nieto de Filippo.

58. Relación, 20 de mayo de 1650, AGS, GAL, leg. 10, fols. 177-188.

59. Relación, 26 de junio de 1651, AGS, EST, leg. 3606, doc. 89; sobre el asedio de Tarragona, véanse Fernández Duro, 1895, vol. IV: 279-292; Camarero, 2015: 78-105; Elliott, 2009: 673.

60. Fue el caso del capitán, Pasquale Brugnolo (certificado, 12 de febrero de 1644, AGS, GAL, leg. 11, fol. 21).

hizo concesiones a los asentistas<sup>61</sup>. Sin embargo, fue insuficiente para restaurar el estado de la escuadra. La Corona tenía muy difícil compensar el clima adverso en el cual los asentistas operaban: la calidad de sus pagos era cada vez peor y la compra de recursos estratégicos se hacía cada vez más difícil (Lo Basso, 2003: 307-308).

La propia escuadra genovesa había dejado de ser tan atractiva y reconocida como lo era antaño. Parece ser que los genoveses estaban ahora más interesados por entrar en otras escuadras. Giovanni Andrea II Doria fue así encargado, entre 1638 y 1640, de formar por asiento una nueva escuadra en Cerdeña, algo que aceptó a cambio del cargo de virrey de la isla, que efectivamente ejerció (Lo Basso, 2003: 304-308). Los asentistas de la escuadra de Génova Stefano Serra y Silvestro Grimaldi mostraron de hecho su interés por entrar en ella<sup>62</sup>. Otros, como Camillo Pallavicini, sirvieron con cuatro galeras en la escuadra de Sicilia, lo que demuestra también que, a pesar de las dificultades, el negocio transnacional de las galeras seguía estando vivo (Lo Basso, 2011: 843). Mientras tanto, la fidelidad de las élites genovesas hacia los Habsburgo empezaba a tambalearse y, entre 1641 y 1642, la Francia de Richelieu lo aprovechó para conceder la gestión de una primera galera al príncipe de Mónaco Onorato Grimaldi, quien firmaría cinco años más tarde un contrato de gestión de cuatro galeras (Lo Basso, 2003: 308-311). En Madrid, ya no se consideraba a la escuadra genovesa como un elemento clave. Algunos gestos no gustaron en Génova, donde se culpó a la Corona de haber abandonado a la escuadra. Después de que en 1647 el gobierno de Madrid decidiese, verosímilmente, postergar la escuadra de Génova en el orden jerárquico de las formaciones de galeras, Carlo Doria escribió lo siguiente a Felipe IV:

Ha llegado nueba de la declarazion que Vuestra Majestad ha sido servido de mandar hazer de la prezedenzia de las esquadras, y como he servido a Vuestra Majestad 62 años y 48 de General y soy el mas antiguo criado que Vuestra Majestad tenga [...] esto me fuerza a suplicar a Vuestra Majestad lo que yré diziendo. Señor de muchos años a esta parte algunos ministros de Vuestra Majestad han querido desazer y maltratar las galeras que Vuestra Majestad tiene en este puerto, y aun a las personas que le sirven, y a lo que veo han salido con ello con esta declarazion. La esquadra de Genova es la mas antigua que Vuestra Majestad tenga, ha tenido gran parte en los felizes suçessos que su Real Corona ha conseguido en las conquistas de Italia, los sujetos que la han governado han sido estimados de Vuestra Majestad, honrandoles y manteniendolos en puesto superior, haviendo sido el Principe Andrea empleado en Generalissimo de la mar [...] mi padre también tubo el mismo puesto, y en todos

61. Véase, por ejemplo, el asiento de galeras con Paolo Francesco Doria del 17 de agosto de 1644, AGS, GYM, leg. 839, fols. 67-71.

62. Asiento con Stefano Serra, 27 de noviembre de 1643, AGS, GAL, leg. 10, fols. 669-676; Silvestro Grimaldi al duque de Módena, 15 de agosto de 1641, Archivio di Stato di Modena, Archivio Segreto Estense, Cancelleria sezione Estero, *Corrispondenti Genova*, b. 2, n. 27.

estos tiempos las armas de Vuestra Majestad ni fueron desarmadas, ni mal gobernadas por gracia de Dios. [...] El día de la batalla Naval [de Lepanto] vea a quien se dio el cuerno izquierdo. [...] si Vuestra Majestad verá como le sirven las galeras en las partes a donde las tiene, conozera la diferencia que hay de las unas a las otras [...] En caso que mi petizion no convenga suplicaré a Vuestra Majestad por lo que toca a mi casa lo que me obliga el ser criado de Vuestra Majestad sintiendo que a mi nieto le haya tocado lo que jamas Vuestra Majestad ha resuelto en este puerto<sup>63</sup>.

El discurso era revelador de la trayectoria de la escuadra de Génova. La decisión a la que Doria hacía referencia tenía mucho que ver con el creciente distanciamiento que había caracterizado las relaciones hispano-genovesas durante la última década, tanto desde el punto de vista del gobierno imperial, que se fiaba cada vez menos de la República, como del patriciado genovés, donde los *repubblicanisti* habían ganado mucho peso al denunciar las limitaciones y los excesos del modelo naval hispano-genovés en vigor desde hacía ya más de un siglo (Bitossi, 2009; Herrero Sánchez, 2005; Kirk, 2005: 99-133; Lo Basso, 2011; Maréchaux, 2011). La crisis de la escuadra en la década de 1640 contribuye de hecho a explicar por qué una parte creciente del patriciado genovés confió cada vez menos en la capacidad de protección de unas fuerzas hispano-genovesas ya muy reducidas. Como en el sector de las finanzas, la extinción de la mayoría de los asentistas marcó además un antes y un después. En menos de diez años, fallecieron cuatro de los cinco asentistas que habían constituido la columna vertebral de la escuadra entre 1625 y 1640: Silvestro Grimaldi (1642), Battista Serra (1643), Bartolomeo Spinola (1644) y Carlo Doria (1649 o 1650). Se cerraba de este modo el fin de una época para un sistema naval genovés que seguiría siendo relevante pero que tomaría, a partir de entonces, y como en el ámbito de las finanzas, una fisonomía distinta que resta por investigar<sup>64</sup>.

## 7. CONCLUSIONES

Desde la década de 1520 hasta la de 1640, la contratación de los servicios de un reducido grupo de empresarios militares llevó al desarrollo y al mantenimiento de unas fuerzas navales permanentes que, lejos de ser residuales (o progresivamente marginalizadas), constituyeron una parte sustancial de la flota hispánica en el mar Mediterráneo. Mediante la renovación de sus contratos, los particulares genoveses contribuyeron durante el reinado de Carlos V a que la flota hispánica se convirtiese en una fuerza permanente, y lo hicieron con unos efectivos elevados, en gran parte proporcionados por dos exponentes de la familia Doria. Las escuadras de particulares genoveses se consolidaron durante el período de las grandes batallas

63. Carlo Doria a Felipe IV, 5 de mayo de 1647, AGS, EST, leg. 3602, doc. 168.

64. Sobre el ocaso de esta generación, véase Álvarez Nogal, 2005: 84-88.

hispano-otomanas (1555-1575), lo cual fue posible gracias al Subsidio concedido por el Papado y a la contratación de una nueva generación de importantes hombres de negocios. A cambio, después de 1575 la escuadra y los asentistas se resintieron cada vez más del nuevo contexto marcado por el auge de la guerra atlántica, las transformaciones de la guerra mediterránea y las crecientes dificultades financieras de la Corona. Pese a que el gobierno se empeñó en no cesar a ningún asentista, los efectivos movilizados se redujeron de forma significativa y tanto los pagos realizados por la Real Hacienda como los servicios prestados por los contratistas fueron de peor calidad. Con todo, no hubo ningún abandono de las flotas de galeras: por lo menos, al inicio del valimiento del duque de Lerma, se volvió a hacer de la escuadra un asunto prioritario, se mejoró el modelo de financiación y las galeras prestaron servicios logísticos relevantes para los intereses geopolíticos del imperio. En este sentido, y aunque el contexto militar era diferente al de las décadas anteriores, sería equivocado reducir la aportación de los asentistas genoveses a la más conocida actividad que desempeñaron a lo largo el siglo XVI. La escuadra solo entraría en crisis a partir de las décadas de 1620 y 1630, cuando la difusión del vellón redujo la capacidad de pago de la Corona y las tensiones políticas hispano-genovesas se hicieron cada vez más presentes. Sobre todo, la guerra con el reino de Francia reveló a partir de 1640 la vulnerabilidad y las fuertes carencias de la escuadra, así como la muy baja capacidad de maniobra de la que disponían tanto los empresarios como la Corona para volver a hacer de las galeras genovesas una fuerza naval de primer orden en el Mediterráneo.

A lo largo de todo este período, la importancia relativa de la aportación genovesa dentro del conjunto de la flota hispánica varió: mientras, bajo Carlos V, sus galeras constituyeron el núcleo duro del conjunto de las fuerzas imperiales, su peso se redimensionó ante el programa de expansión naval implementado por la Monarquía de Felipe II. Después de las treguas hispano-otomanas, la escuadra se distinguió más bien por su capacidad de resiliencia en comparación con la crisis que sufrieron otras escuadras, como por ejemplo la de España. Con todo, cabe señalar que la evolución general de las fuerzas genovesas estuvo estrechamente ligada a procesos más amplios que trascendían su caso particular y afectaron al conjunto de las escuadras al servicio del rey. Tanto la expansión de la escuadra hasta 1575 y su reestructuración después de las treguas hispano-otomanas como las reformas de inicios del siglo XVII y la crisis posterior fueron principalmente causadas por factores políticos, financieros y navales tan bien conocidos por la historiografía mediterránea que no hace falta volver aquí sobre ellos.

Las fuerzas navales genovesas sí se distinguieron mucho de las demás escuadras por el hecho de que fueron continua y sistemáticamente administradas por asiento a lo largo del periodo 1528-1650. Como Irving Thompson demostró de forma magistral, entre 1560 y 1620 los consejos de gobierno de la Monarquía Habsburgo

cambiaron con frecuencia la forma de gestionar sectores concretos de sus fuerzas armadas, al alternar los asientos con la administración directa, las factorías y otros métodos de delegación (Thompson, 1976). Fue particularmente el caso de las escuadras de galeras mediterráneas, cuya expansión, entre 1555 y 1575, estuvo sustentada por un mayor grado de control administrativo, mientras que, en la fase sucesiva, la administración directa y la adquisición de galeras dieron paso a formas de gestión predominantemente privadas, aunque las reformas no dejaron de ser frecuentes (Fenicia, 2003: 151-167; Thompson, 1976: 163-184). En cambio, desde el reinado de Carlos V hasta la caída del conde-duque de Olivares, el gobierno nunca planteó la posibilidad de gestionar los barcos genoveses en régimen de administración directa. Con la excepción de las galeras entregadas a Marcello Doria entre 1575 y 1581, las fuerzas navales provistas fueron nada más y nada menos que la suma de galeras contratadas mediante asientos con particulares. Es cierto que el poder central se afirmó de diferentes maneras a lo largo de este período, por ejemplo, mediante la adquisición de galeras, un mayor grado de fiscalización de los asientos o la imposición de unas exigencias mayores en cuanto al servicio prestado. Con todo, entre 1528 y 1650 no se observa ni un incremento sustancial del control estatal sobre las galeras, ni un proceso de progresiva privatización de fuerzas previamente administradas por el estado.

En este sentido, el análisis de las escuadras genovesas ofrece más bien un ejemplo histórico de contingentes militares dejados en manos privadas en el largo plazo, casi independientemente de las transformaciones políticas y militares en curso. Aunque es posible que, desde las Guerras Italianas hasta la de los Treinta Años, la Corona no se planteara cambiar el régimen de gestión debido a la buena calidad de la prestación obtenida, es también cierto que, independientemente de ello, no tenía tanto margen de maniobra como en los reinos de España, de Nápoles o de Sicilia. Al ser la república de Génova un territorio externo a la Monarquía no resultaba posible organizar desde allí el suministro y el mantenimiento de galeras por administración directa, y era evidente que las familias de las élites genovesas nunca se hubieran mostrado dispuestas a hacerlo sin encontrar un interés particular en ello. En este contexto, y con la excepción de las galeras de Marcello Doria, movilizar recursos humanos, materiales e inmateriales procedentes de Génova pasó por firmar contratos con particulares. La dependencia hacia este tipo de acuerdos era parecida a la que la Corona, y cualquier estado de la época, experimentaron para reclutar mercenarios extranjeros, obtener la construcción de barcos en astilleros externos o comprar productos escasos en el propio territorio.

Y es que, en realidad, la Corona mostró durante mucho tiempo menos interés en controlar y unificar que en movilizar recursos de forma continuada. Por este motivo, hasta bien entrado el siglo XVI, las galeras genovesas fueron incorporadas de forma muy heterogénea dentro de la armada imperial, sus coordenadas geográficas



(en términos de pagos, bases navales, mando, etc.) eran dispersas y la colocación de los contratistas dentro de la cadena de mando era en algunos casos ambigua. En este sentido, lo que se suele denominar «escuadra de Génova» fue en realidad el resultado de una lenta agregación e institucionalización de escuadras particulares. De un cierto modo, fue este el precio que la Corona tuvo que pagar para incorporar a nobles genoveses que buscaban en la flota imperial una forma de validar o mejorar su estatus. Bien es cierto que la mayoría de ellos reconocían la autoridad de Andrea y Gian Andrea Doria, sobre los que la Corona se apoyó para estructurar el grupo de escuadras que no dejaban de operar como una escuadra, aunque con cierta flexibilidad. A partir de la década de 1580, cuando se llegó a formar una escuadra de Génova más unitaria, la Corona tampoco tuvo problema en que particulares genoveses sirviesen en las escuadras de Sicilia, de Nápoles, de España o de Cerdeña; otros incluso lo intentaron en el espacio atlántico, aunque sin éxito.

Para otorgar un carácter permanente a fuerzas concertadas mediante contratos de unos pocos años, la Corona optó por contar con los servicios de un núcleo muy limitado de nobles que, en numerosos casos, sirvieron durante períodos muy largos de tiempo y fueron autorizados a transmitir los asientos en el seno de su familia, parentela o clientela. De esta forma, la Corona no buscó introducir competencia entre una amplia serie de potenciales contratistas, sino más bien crear vínculos privilegiados con un número reducido de ellos. A cambio, y salvo alguna excepción, las familias que consiguieron entrar en este negocio no buscaron ponerse al servicio de otras potencias ni hacer valer esta amenaza. De forma distinta a la imagen estereotipada de los condotieros y mercenarios, dieron muestras de su fidelidad hacia un soberano que les permitió en muchas ocasiones acumular capital sociocultural, económico y/o político, a cambio de la renovación periódica de sus servicios.

Que la Corona se apoyase en un núcleo reducido de contratistas no significó que el perfil socio-profesional de estos siguiese siendo el mismo. La mayoría de los empresarios contratados antes de 1560 (como Andrea y Antonio Doria, Bendinelli Sauli o Visconte Cicala) eran capitanes de galeras con amplia experiencia en el mar y en el sector de la guerra; sin embargo, a partir de entonces, los grandes hombres de negocios vinculados a las finanzas cobraron un peso cada vez más determinante. Stefano de Mari, Ambrogio Spinola, Giovanni Antonio de Marini, Battista Serra o Bartolomeo Spinola son buenos ejemplos de una tendencia que evidencia la relación cada vez más estrecha entre negocio militar y crédito. En este sentido, resulta posible que el Mediterráneo participase también del proceso que, en la Europa del siglo XVII, llevó a un protagonismo cada vez mayor de los grandes grupos financieros en el negocio privado de la guerra (Parrott, 2012: 228-241). Al necesitar flujos continuos de crédito, no resulta extraño que el negocio privado de las galeras hubiese recaído cada vez más en manos de grandes *merchant-bankers* genoveses que, como es bien sabido, ejercieron precisamente su dominación en las finanzas mediterráneas en esta

época. La profunda crisis de la escuadra genovesa ocurrió de hecho en la década de 1640, precisamente cuando una generación de banqueros genoveses al servicio del rey desapareció y se observó el fin de la hegemonía genovesa en las finanzas de la Monarquía Hispánica.

Ahora bien, el ocaso de una generación de asentistas de galeras y de dinero participó de crisis y transformaciones más profundas que, a lo largo de las décadas de 1640 y 1650, llevaron a un progresivo distanciamiento hispano-genovés en un contexto de expansión comercial y militar de las potencias del norte de Europa (García Montón, 2022: 62-98; Herrero Sánchez, 2005; Kirk, 2005: 117-150). A lo largo de las décadas siguientes, las élites genovesas no solo invirtieron menos en los mercados ibéricos, sino que buscaron desarrollar un modelo naval más autónomo de la cada vez más débil tutela hispánica, estando, al mismo tiempo, obligadas a lidiar con la política agresiva de la Francia de Luis XIV. Resulta interesante observar que, incluso en este contexto, en el que por otro lado se observó el incremento del control estatal sobre importantes ejércitos y flotas europeos, el grupo de asentistas de galeras y sus sucesores siguieron sirviendo a los monarcas españoles. En 1668, por ejemplo, la Corona seguía contratando a siete galeras de privados genoveses, concretamente las *Capitanas* y *Patronas* del duque de Tursi, de Giovanni Domenico Spinola y de Domenico Doria (y hermanos), además de la *Capitana* de Marco Doria<sup>65</sup>. Aunque fuesen limitadas, no se trataba ciertamente de fuerzas marginales en el conjunto de la flota: por entonces, las otras escuadras mediterráneas de la Monarquía Hispánica contaban con efectivos muy similares (Mesa Coronado, 2020: 85 y 89; Storrs, 2006: 71). Si bien es cierto que las galeras de las empresas familiares genovesas desempeñaban ahora un papel más bien secundario en un espacio mediterráneo cada vez más dominado por la flota francesa, su resiliencia resulta sumamente llamativa.

Sería de gran interés explicar cómo las familias de los asentistas actuaron en aquella segunda mitad del siglo XVII, cuando el gobierno de Madrid ya no les podía brindar la misma protección que antaño, la República de Génova se empleó para limitar su poder y sus privilegios y Luis XIV ejerció su poder de influencia sobre el patriciado genovés, de tal modo que las galeras ni siquiera pudieron invernar en Génova después del bombardeo de aquella ciudad en 1684. Pese a todo ello, sería solo en 1716, con el fin de la Guerra de Sucesión española, cuando el descendiente de la familia Doria, Gian Andrea, se decidiría finalmente a vender sus seis barcos de guerra a la República de Génova después de haber tratado con la Francia de Luis XIV y la República de Venecia (Lo Basso, 2007: 425-428). Ponía de este modo fin a casi dos siglos de actividad continua de los particulares genoveses al servicio de la Monarquía Hispánica, una historia cuyos últimos capítulos, aún menos conocidos que los analizados en el presente artículo, quedan todavía por escribir.

65. Relación y repartimiento de forzados, 27 de abril de 1668, AGS, GAL, leg. 119, fol. 466-470.

## 8. BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez Nogal, C. (2005). Las compañías bancarias genovesas en Madrid a comienzos del siglo XVII. *Hispania*, 65(219), 67-90.
- Álvarez Nogal, C. (2017). Los bancos públicos de Agustín y Julio Spínola en la Corte y Sevilla entre 1602 y 1610. En R. Lanza García (ed.), *Las instituciones económicas, las finanzas públicas y el declive de España en la Edad Moderna* (pp. 223-258). Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.
- Álvarez Nogal, C. (2022). *El banquero real. Bartolomé Spínola y Felipe IV*. Madrid: Turner.
- Álvarez Nogal, C., Lo Basso, L., & Marsilio, C. (2007). La rete finanziaria della famiglia Spinola: Spagna, Genova e le fiere dei cambi (1610-1656). *Quaderni storici*, 124(1), 97-110.
- Balestra, D. (2017). *Gli imperiali di Francavilla: Ascesa di una famiglia genovese in età moderna*. Bari: Edipuglia.
- Barbero, A. (2012). *Lepanto. La battaglia dei tre imperi*. Bari - Roma: Laterza.
- Ben Yessef Garfia, Y. R. (2022). *Los Serra entre la República de Génova y la Monarquía Hispánica. Servicio, redes y espacios de identidad (1576 ca.-1650 ca.)*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Beri, E. (2018). Spinola, Federico. En *Dizionario Biografico degli Italiani* (vol. 93, *ad vocem*). Roma: Istituto della Enciclopedia italiana.
- Beri, E. (2021). Accusation, Defense and Self-Defense: The Debate on the Action of Giovanni Andrea Doria in Lepanto. En L. Stagno & B. Franco Llopis (eds.), *Lepanto and Beyond. Images of Religious Alterity from Genoa and the Christian Mediterranean* (pp. 157-170). Lovaina: Leuven University Press.
- Bitossi, C. (1997). Per una storia dell'insediamento genovese di Tabarca. *Fonti inedite (1540-1770)*. *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, XXXVII(2), 215-278.
- Bitossi, C. (2002). Navi e politica nella Genova del Seicento. *Atti della Accademia Ligure di Scienze e Lettere*, V, 261-283.
- Bitossi, C. (2009). Il Genio ligure risvegliato. La potenza navale nel discorso politico genovese del Seicento. En F. Cantù (ed.), *I linguaggi del potere nell'età barocca: vol. I. Politica e religione* (pp. 81-112). Roma: Viella.
- Braudel, F. (1990). *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. París: Armand Colin.
- Brewer, J. (1989). *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783*. Londres: Unwin Hyman.
- Cadenas y Vicent, V. de. (1977). *El protectorado de Carlos V en Génova. La «condotta» de Andrea Doria*. Madrid: Hidalguía.
- Camarero, R. (2015). *La guerra de recuperación de Cataluña (1640-1652)*. Madrid: Actas.
- Campodonico, P. (1989). *La marineria genovese dal Medioevo all'Unità d'Italia*. Milán: Fabbri Editori.
- Canosa, R. (1998). *Banchieri genovesi e sovrani spagnoli tra Cinquecento e Seicento*. Roma: Sapere 2000.

- Carpentier, B., & Priotti, J. P. (2015). La forge instable d'une domination. Les Doria, Gênes et la monarchie hispanique (1560-1606). En J. P. Priotti (ed.), *Identités et territoires dans les mondes hispaniques (XVIe-XXe siècle)* (pp. 75-96). Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Cavanna Ciappina, M. (1992). Doria, Nicolò. En *Dizionario Biografico degli Italiani* (vol. 41, *ad vocem*). Roma: Istituto della Enciclopedia italiana.
- Cloulas, I. (1967). Le «Subsidio de las galeras» contribution du clergé espagnol à la guerre navale contre les Infidèles de 1563 à 1574. *Mélanges de la Casa de Velázquez, III*, 289-326.
- Costantini, C. (1986). *La Repubblica di Genova nell'età moderna*. Turin: UTET.
- de Bunes Ibarra, M. Á. (2021). *Políticas de Felipe III en el Mediterráneo, 1598-1621*. Madrid: Polifemo.
- de Carlos Morales, C. J. (2008). *Felipe II: el Imperio en Bancarrota. La Hacienda Real de Castilla y los negocios financieros del Rey Prudente*. Madrid: Dilema editorial.
- Elliott, J. H. (2009). *El conde-duque de Olivares. El político en una época de decadencia*. Barcelona: Crítica.
- Escribano Páez, J. M. (2020). *Juan Rena and the Frontiers of Spanish Empire, 1500-1540*. Nueva York - Londres: Routledge.
- Favarò, V. (2009). *La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II*. Palermo: Associazione Mediterranea.
- Fenicia, G. (2003). *Il regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598): Organizzazione e finanziamento*. Bari: Cacucci.
- Fernández Duro, C. (1895). *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Madrid: Tip. Sucesores de Rivadeneyra.
- Fynn-Paul, J. (2014). *War, Entrepreneurs, and the State in Europe and the Mediterranean, 1300-1800*. Leiden - Boston: Brill.
- García García, B. J. (1996). *La Pax Hispanica. Política exterior del Duque de Lerma*. Lovaina: Leuven University Press.
- García Montón, A. (2022). *Genoese Entrepreneurship and the Asiento Slave Trade, 1650-1700*. Nueva York: Routledge.
- Gourdin, P. (2008). *Tabarka. Histoire et archéologie d'un préside espagnol et d'un comptoir génois en terre africaine (XVe-XVIIIe siècle)*. Roma-Túnez: École française de Rome-Institut national du patrimoine de Tunis.
- Gray, R. (1978). Spinola's Galleys in the Narrow Seas, 1599-1603. *The Mariner's Mirror*, 64(1), 71-83.
- Graziani, A. M. (2008). *Andrea Doria, un prince de la Renaissance*. París: Tallandier.
- Grendi, E. (1992). Doria, Andrea. En *Dizionario Biografico degli Italiani* (vol. 41, pp. 264-274). Roma: Istituto della Enciclopedia italiana.
- Guglielmotti, A. (1876). *La guerra dei pirati e la marina pontificia dal 1500 al 1560*. Florencia: Successori Le Monnier.
- Herrero Sánchez, M. (2005). La quiebra del sistema hispano-genovés (1627-1700). *Hispania, LXV*(219), 115-152.

- Kirk, T. A. (2005). *Genoa and the Sea: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559-1684*. Baltimore - Londres: The Johns Hopkins University Press.
- Knight, R., & Wilcox, M. (2010). *Sustaining the Fleet, 1793-1815: War, the British Navy and the Contractor State*. Woodbridge: Boydell Press.
- Lercari, A. (1996). Cicala Visconte. En *Dizionario Biografico dei Liguri: vol. III* (pp. 417-420). Génova: Consulta Ligure.
- Lercari, A. (2008). Doria Galleano, Erasmo. En W. Piastra (ed.), *Dizionario Biografico dei Liguri: vol. VII* (pp. 637-644). Génova: Consulta Ligure.
- Lo Basso, L. (2003). *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*. Milán: Selene Edizioni.
- Lo Basso, L. (2007). Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei Genovesi (1528-1716). En R. Cancila (ed.), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)* (pp. 397-428). Palermo: Associazione Mediterranea.
- Lo Basso, L. (2011). Una difficile esistenza. Il duca di Tursi, gli asentos di galee e la squadra di Genova tra guerra navale, finanza e intrighi politici (1635-1643). En M. Herrero Sánchez, Y. R. Ben Yessef Garfia, C. Bitossi, & D. Puncuh (eds.), *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713): vol. II* (pp. 819-846). Génova: Società Ligure di Storia Patria.
- Lomas Cortés, M. (2012). Renovar el servicio a la Monarquía tras la muerte del rey: Juan Andrea Doria y el pasaje de la reina Margarita (1598-1599). En A. Esteban Estríngana (ed.), *Servir al rey en la Monarquía de los Austrias. Medios, fines y logros del servicio al soberano en los siglos XVI y XVII* (pp. 193-226). Madrid: Sílex.
- López de Gómara, F. (2000). *Guerras del mar del Emperador Carlos V* (M. A. de Bunes Ibarra & N. E. Jiménez, Eds.). Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V.
- Maréchaux, B. (2011). Cultiver l'alternative au système philo-hispanique: Attraction, diffusion et appropriation du modèle vénitien dans la pensée républicaniste génoise du premier XVIIe siècle. En M. Herrero Sánchez, Y. R. Ben Yessef Garfia, C. Bitossi, & D. Puncuh (eds.), *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)* (pp. 657-693). Génova: Società Ligure di Storia Patria.
- Maréchaux, B. (2012). Negociar, disuadir y comunicar para la conservación y reputación de la Monarquía: La república de Venecia en las estrategias de la Pax Hispánica bajo el valimiento de Lerma. En B. J. García García, M. Herrero Sánchez, & A. Hugon (eds.), *El arte de la prudencia. La Tregua de los Doce Años en la Europa de los Pacificadores* (pp. 91-120). Madrid: Fundación Carlos de Amberes.
- Maréchaux, B. (2017). *Instituciones navales y finanzas internacionales en el Mediterráneo de la época moderna. Los asentistas de galeras genovesas al servicio de la Monarquía Hispánica (1500-1650)*. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid.
- Maréchaux, B. (2020). Los asentistas de galeras genovesas y la articulación naval de un imperio policéntrico (siglos XVI-XVII). *Hispania*, 80(264), 47-77. <https://doi.org/10.3989/hispania.2020.002>

- Maréchaux, B. (2022). Purchasing Slaves Overseas for the Business of War: Genoese Galley Entrepreneurs and the Mediterranean Slave Market in the Early 17th Century. *Journal of Global Slavery*, 7(3), 282-316.
- Maréchaux, B. (2023a). Business organisation in the Mediterranean Sea: Genoese galley entrepreneurs in the service of the Spanish Empire (late sixteenth and early seventeenth centuries). *Business History*, 65(1), 56-87. <https://doi.org/10.1080/00076791.2020.1798933>
- Maréchaux, B. (2023b). La Monarquía Hispánica y la financiación de los asientos de galeras genovesas (1560-1640). En J. R. Díaz de Durana y Ortiz de Urbina, Á. Galán Sánchez, & J. M. Triano (eds.), *La guerra y los nervios de la República. Economía, circuitos financieros y conflicto militar en la Península Ibérica* (pp. 151-177). Granada: Editorial Comares.
- Mesa Coronado, M. del P. (2020). Las galeras del reino de Sicilia: Construcción y abastecimiento en tiempos de Carlos II. *Estudios de historia de España*, 22(1), 80-98.
- Musi, A. (1996). *Mercanti genovesi nel Regno di Napoli*. Nápoles: Edizioni Scientifiche Italiane.
- Montojo Montojo, V. (2023). Cartagena de Levante como base de las galeras de España de 1556 a 1600. *Tiempos Modernos*, 46, 21-40.
- Pacini, A. (1999). *La Genova di Andrea Doria nell'Impero di Carlo V*. Florencia: Leo S. Olschki.
- Pacini, A. (2013). «Desde Rosas a Gaeta». *La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*. Milán: FrancoAngeli.
- Parker, G. (2006). *El Ejército de Flandes y el Camino Español 1567-1659. La logística de la victoria y derrota de España en las guerras de los Países Bajos*. Madrid: Alianza Editorial.
- Parrott, D. (2012). *The Business of War. Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Pidal, P. J., & Salvá, M. (Eds.). (1858). *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero.
- Pizzorno, D. (2015). Al servizio degli Este. I Grimaldi e la corte di Modena (1621-1643). *Dimensioni e problemi della ricerca storica*, 28(1), 183-206.
- Retortillo Atienza, A. (2021). Cañones y remos. Las galeras de Federico Spínola en la estrategia naval española, 1593-1603. *Obradoiro de Historia Moderna*, 30, 315-344.
- Sanz Ayán, C. (2015). *Un banquero en el Siglo de Oro. Octavio Centurión, el financiero de los Austrias*. Madrid: La esfera de los libros.
- Sanz Ayán, Carmen. (2022). *Éxitos y fracasos de una nobleza efímera: Nicolao Grimaldo, el gran banquero de Felipe II*. Valladolid: Universidad de Valladolid.
- Savelli, R. (1992). Doria, Antonio. En *Dizionario Biografico degli Italiani* (vol. 41, *ad vocem*). Roma: Istituto della Enciclopedia italiana.
- Schiaffino, A. (1996). *Memorie di Genova (1624-1647)* (C. Cabella, ed.). Quaderni di storia e letteratura, 3.

- Sirago, M. (2001). I Doria, signori del mare, ed il sistema dell'«asiento» nella costituzione della flotta napoletana all'epoca di Carlo V. En G. Galasso & A. Musi (eds.), *Carlo V, Napoli e il Mediterraneo* (pp. 665-704). Nápoles: Società napoletana di storia patria.
- Stagno, Laura. (2018). *Giovanni Andrea Doria (1540-1606). Immagini, committenze artistiche, rapporti politici e culturali tra Genova e la Spagna*. Génova: Genova University Press.
- Storrs, C. (2006). *The Resilience of the Spanish Monarchy 1665-1700*. Oxford: Oxford University Press.
- Thompson, I. A. A. (1976). *War and Government in Habsburg Spain 1560-1620*. Londres: The Athlone Press.
- Thompson, I. A. A. (1990). Aspectos de la organización naval y militar durante el Ministerio de Olivares. En J. H. Elliott & A. García Sanz (eds.), *La España del Conde Duque de Olivares* (pp. 249-274). Valladolid: Universidad de Valladolid.
- Thompson, I. A. A. (2006). Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI. *Manuscrits*, 24, 95-124.
- Torres Sánchez, R. (2013). Presentación. *Studia historica. Historia moderna*, 35 (número monográfico: «El negocio de la guerra: la movilización de recursos militares y la construcción de la monarquía española, XVII y XVIII»), 23-32.
- Torres Sánchez, R. (2016). *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*. Oxford: Oxford University Press.
- Torres Sánchez, R., Brandon, P., & Hart, M. 't. (2018). War and economy. Rediscovering the eighteenth-century military entrepreneur. *Business History*, 60(1), 4-22.
- Vargas Hidalgo, R. (2002). *Guerra y diplomacia en el Mediterráneo: Correspondencia inédita de Felipe II con Andrea Doria y Juan Andrea Doria*. Madrid: Polifemo.
- Vergé-Franceschi, M., & Graziani, A. M. (1999). *Sampiero Corso (1498-1567). Un mercenaire européen au XVIe siècle*. Ajaccio: A. Piazzola.
- Williams, P. (2003). Past and Present: The Forms and Limits of Spanish Naval Power in the Mediterranean, 1590-1620. En M. Rizzo, J. J. Ruiz Ibáñez, & G. Sabatini (eds.), *Le forze del Principe. Recursos, instrumentos y límites en la práctica del poder soberano en los territorios de la Monarquía Hispánica: vol. I* (pp. 237-278). Murcia: Universidad de Murcia.
- Williams, P. (2006). The Strategy of Galley Warfare in the Mediterranean (1560-1620). En E. García Hernán & D. Maffi (eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700): Vol. I* (pp. 891-920). Madrid: Ediciones del Laberinto - MAPFRE - CSIC.
- Wilson, P. H. (2020). Foreign military labour in Europe's transition to modernity. *European Review of History: Revue Européenne d'histoire*, 27(1-2), 12-32. <https://doi.org/10.1080/13507486.2019.1699504>