

LA ORGANIZACIÓN NAVAL HISPÁNICA Y LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS (1609) *

Manuel Lomas Cortés

Universidad de Valencia

LA expulsión de los moriscos constituyó un acontecimiento trágico e inigualable en la historia moderna del Reino de Valencia. El elevado porcentaje de población valenciana que fue obligada a partir hacia el destierro, y el enorme trauma e impacto que esta decisión supuso para el territorio –cuyas consecuencias económicas y sociales se prolongarían por largo tiempo en la memoria de los regnícolas valencianos–, llamaron desde un principio la atención de estudiosos e investigadores sobre el fenómeno de la expulsión. Constituida casi de inmediato en uno de los grandes hitos de la modernidad –y prácticamente el único acontecimiento que fue esgrimido en el haber del por otra parte denostado reinado de Felipe III–, la expulsión ha sido un tema abordado en numerosos estudios, iniciados al tiempo que todavía se llevaba a cabo el destierro y continuados hasta nuestros días, y que han dado como resultado que desde hace mucho los historiadores cuenten con una gran cantidad de información acerca de este proceso. Por esta razón, es un síntoma general la creencia de que los principales aspectos de la expulsión están ya fijados desde hace tiempo, y que el tema en sí está en gran parte tratado y agotado, aunque esta opinión, que *a priori* pudiera parecer fácilmente asumible, dista mucho de la realidad con la que nos encontramos a la hora de adentrarnos en el proceso de expulsión. Sucesivas explicaciones repetitivas y cuyo origen parece remontarse a la copia de otros textos anteriores –las fuentes de los cuales son cuando menos oscuras o desconocidas– en algunos casos, y la constante mediatización del proceso –que en la mayoría de las veces es utilizado como corolario o inicio de otros procesos que empiezan o acaban con la expulsión– en otros, han ayudado a crear esta falsa apariencia, aunque lo cierto es que la expulsión ha sido un episodio

* Resumen del trabajo de investigación “La organización naval hispánica durante la expulsión de los moriscos (1609)”, presentado en el Departamento de Historia Moderna de la Universidad de Valencia en junio de 2005 y dirigido por los doctores Rafael Benítez Sánchez-Blanco y Juan Francisco Pardo Molero. Este estudio se ha realizado con la ayuda de una beca predoctoral “*V Segles*” de la Universidad de Valencia, adscrita al proyecto “Elites de poder y relaciones sociales en la Valencia Moderna” (BHA2002-01075), dirigido por el doctor Rafael Benítez Sánchez-Blanco.

de la historia valenciana escasamente tratado pese a la importancia que todo el mundo coincide en otorgarle. Esta necesidad se hace si cabe más evidente si nos hacemos la sencilla pregunta de cómo se llevó a cabo la expulsión. La respuesta a este interrogante pudiera parecer baladí, y es posible que en un primer momento se nos ocurran varios estudios en los que encontrar una fácil y rápida respuesta. Pero esta creencia, en realidad mera ilusión, se desvanecerá tras acudir a los libros; todas las obras vendrán a decir lo mismo y a darnos algunos apuntes generales —algunos de ellos muy vagos y en ocasiones sin contrastar en la documentación original conservada a poco que nos interese por acudir a los archivos—, con los que difícilmente se verá satisfecha nuestra curiosidad, ya que la realidad no es otra que la falta total de estudios acerca de cómo se organizó logística y administrativamente la expulsión.¹ El coste económico de la expulsión, los recursos materiales y humanos que se utilizaron en ella, el propio proceso de transporte de los moriscos desde sus lugares a los puertos, el embarque de los mismos, su llegada a África, e incluso el impacto que esta acción tuvo sobre la política global de la Monarquía Hispánica en aquellos mismos instantes, son preguntas para las que todavía no se tiene respuesta, y de tal magnitud, que no se puede decir otra cosa sino que la expulsión es más desconocida que realmente conocida.

En este sentido y sobre esta falta real de estudios, hemos querido dirigir nuestra investigación, que busca ofrecer una explicación sólida y unitaria de la expulsión, que aborde todos estos aspectos hasta ahora olvidados y responda a las necesidades de la historiografía moderna. En este primer escalón hemos querido ofrecer una visión concreta de los aspectos puramente navales de la expulsión de los moriscos valencianos, centrándose en el análisis de la actuación de las escuadras peninsulares que intervinieron en el proceso —esto es, las escuadras de galeras de Portugal, España y Cataluña, y los galeones de la Armada del Mar Océano—, así como la problemática suscitada por esta participación, a partir de la documentación de las secciones de Estado y Guerra antigua conservadas en el Archivo General de Simancas.² Hasta ahora todo el conocimiento sobre esta intervención se reducía a las escasas noticias de su agrupamiento en Mallorca antes de la expulsión, su distribución inicial en los puertos de embarque y algunas listas conservadas sobre el total de moriscos embarcados, así que decidimos

¹ Ni qué decir tiene que existen obras de gran interés para conocer el proceso de expulsión de los moriscos. Entre todas ellas destaca la *Geografía de la España morisca* (París, 1959. Reeditado en Valencia, 1986), de Henri Lapeyre, que en gran parte ha abierto el camino de esta investigación.

² Para esta investigación han sido utilizados los legajos 213, 214, 215, 216, 219, 2638B y 2639 de la sección Estado, y el 721, 725, 726 y 727 de la sección Guerra antigua. En menor medida, del Archivo de Reino de Valencia han sido utilizados los libros 1362 y 1363 de Cancillería y el 215 de la sección Mestre Racional.

investigar la trayectoria de estas escuadras desde el comienzo de los preparativos de la campaña de 1609, y que se iniciaron mucho antes de comenzar la expulsión. Pero al adentrarnos en este estudio pronto se hizo evidente la tremenda complejidad que llevaba intrínseca la utilización de estos recursos, suscitándose así dos cuestiones previas.

Desviar al Reino de Valencia prácticamente todos los efectivos navales con que contaba la Monarquía Hispánica en 1609 no sólo supuso poner en tensión a las escuadras, sino también a todos los puertos que ordinariamente cumplían la función de bases de abastecimiento y reposo de estas fuerzas. De esta forma y para abarcar un conocimiento completo del despliegue táctico orquestado para la expulsión de los moriscos, era imprescindible contar al menos con una visión aproximada de la organización portuaria peninsular en torno a la cual se estructuraba el sostenimiento de las escuadras. De estos puertos partieron todas las escuadras para dirigirse a Valencia, y en ellos fueron proveídas de los bastimentos y dinero con que contaron antes, durante y después de la expulsión, aunque la especial complejidad del proceso hizo necesario disponer de algunos recursos excepcionales. El Reino de Valencia era completamente ajeno al entramado de abastecimiento y reposo de las fuerzas navales, así que se imponía la obligación de estructurar un sistema portuario paralelo y temporal en este territorio que supliera, en la medida de lo posible, las funciones de los puertos ordinarios de las escuadras. Por otra parte, todo este entramado era la respuesta a la aparición y desarrollo de las escuadras de galeras y galeones en servicio permanente, y a las necesidades de un abastecimiento continuado y sostenido de las mismas. Pero la historiografía consideraba que a la altura de 1609 estas fuerzas estaban agotadas y en abierto retroceso, así que una vez conocida la magnitud de las escuadras en el momento de la expulsión, era necesario poder compararlas con estadios anteriores de evolución, por lo que decidimos adentrarnos en el origen y trayectoria de cada una de las escuadras que analizábamos. De esta manera, la inicial explicación de la participación de estas fuerzas en la expulsión se convirtió en un estudio de la organización naval hispánica y su realidad en 1609, que nos ha servido para desmitificar y en muchos casos relativizar algunos extremos asumidos hasta ahora.

* * *

Una vez tomada la decisión de expulsar a los moriscos valencianos, la Monarquía Hispánica se halló ante un complicado problema de organización. Decidido que el destierro se realizaría a través de la franja costera del Reino de Valencia, y si se pretendía acometer la empresa durante ese año, se debía actuar con suma rapidez, ya que la temporada óptima de navegación por el Mediterráneo acababa de comenzar, y los objetivos navales de ese año ya habían sido trazados y estaban siendo ejecutados. En el Medite-

rráneo las galeras debían estar ya en servicio activo desde los primeros de mayo,³ y la Armada del Mar Océano estaba ocupada en los preparativos de la campaña contra las costas norteafricanas desde marzo. La idea de expulsar a los moriscos había irrumpido impetuosamente en los planes estratégicos globales de la Monarquía trastocándolos. El hermetismo con que se procuraban la mayoría de los preparativos de una materia clasificada como "secreta", no contribuía sino a entorpecer el desarrollo normal de los acontecimientos. La estrategia global del imperio hispánico, caracterizada por el pragmatismo y la flexibilidad, siempre adaptable a las circunstancias políticas que a cada momento imponían unas determinadas necesidades, tendría un ejemplo proverbial durante los meses anteriores a la expulsión.

1. GALERAS Y GALEONES

La concentración de escuadras

La escuadra que realizó el periplo más largo durante los inicios de la campaña naval de 1609, y antes de ser convocada para participar en la expulsión de los moriscos, fue sin duda la Armada del Mar Océano. Esta fuerza había sufrido una humillante derrota en el Estrecho de Gibraltar en 1607 de la que todavía no se había repuesto —ni mucho menos— dos años después, situación que había motivado su utilización en una jornada de castigo sobre la costa de Berbería —en el inicio de la campaña de 1609—, como forma de limpiar su reputación. Esta operación, patrocinada principalmente por el duque de Lerma, comenzó a diseñarse en marzo de 1609, y puso en marcha gran parte de los resortes de la organización naval del norte peninsular. Para esta ocasión fueron convocadas nuevas levadas en Galicia, Asturias y Guipúzcoa, e incluso se utilizaron nuevas embarcaciones recién aparejadas para la escuadra del Cantábrico. Pero esta dinámica no estuvo exenta de problemas; a la dificultad en la financiación del dinero necesario para las levadas y la puesta a punto de las embarcaciones, se sumó la prisa con la que el Consejo de Estado pretendía que se llevaran a cabo los preparativos, lo que no facilitó que la Armada saliese del puerto de La Coruña en las mejores condiciones. Una vez en Cádiz, la Armada se aprovisionó de los pertrechos —sobre todo de alimento— que necesitaba para su viaje, y sin grandes contratiempos, partió en junio de este puerto rumbo a Málaga y

Orán. Desechada la posibilidad de un ataque sobre Argel, esta fuerza asesaría finalmente su golpe sobre la bahía de Túnez y La Goleta, donde consiguió un sonado éxito militar. Pero no sería sino a la vuelta de esta expedición cuando comenzarían verdaderamente los problemas de la Armada, que se vería obligada a hacer una parada extraordinaria en Mallorca ante el peligro de desabastecimiento. A esta parada, siguió el atraque definitivo y misterioso en el puerto de Cartagena —puerto para nada habitual de la Armada, que no participaba de la red habitual de abastecimiento de esta fuerza, y escala obligada para la que no se había dado explicación oficial—, donde a la dificultad de abastecimientos se uniría el problema de las fugas de la marinería, inconvenientes que conforman los aspectos más importantes del funcionamiento de la Armada en los días que precedieron a la expulsión.

Por su parte, la escuadra de España no tuvo que soportar el peso de una operación militar previa a la expulsión, pero también realizó un largo viaje antes de entrar a formar parte consciente de la expulsión. En su caso, esta fuerza fue movilizada secretamente para participar en el destierro de los moriscos gracias a la excusa de tener que recoger algunas galeras nuevas que se acababan de construir en las atarazanas de Barcelona, aunque no inmediatamente. Hasta junio, las galeras estuvieron entretenidas en labores de apoyo a las plazas de Tánger y Ceuta ante el progresivo avance de Muley Cidán, para lo cual fueron reforzadas previamente con nuevos efectivos y dinero, gracias al interés mostrado principalmente por el duque de Medina Sidonia. Pero a partir del inicio del verano, las Galeras de España fueron distraídas de este servicio con el fin de que fueran hasta Barcelona a recoger las unidades de la escuadra. De esta forma, se aprovisionaron de nuevo y partieron rumbo a Cataluña, aunque antes de llegar realizaron algunas paradas técnicas. La primera de ellas fue en Málaga, de donde persiguieron a un bajel pirata y se dotaron de más hombres y armamento. En este puerto, realizaron además algunas tareas de transporte y aprovisionamiento para los presidios de Melilla y el Peñón de los Vélez, aunque a regañadientes y de forma bastante irregular —lo que provocó las quejas de la proveduría de Málaga—. Más tarde pasaron por Almuñécar y Cartagena, aunque fueron paradas muy cortas y sin incidencias, situación de tranquilidad que se prolongó hasta llegar a la altura de Tarragona, donde la escuadra realizó una calamitosa escaramuza contra algunas galeazas corsarias. Finalmente, las Galeras de España entraron en Barcelona a fines de julio. Ya en este puerto, fueron botadas las nuevas embarcaciones, y la escuadra recibió nueva marinería —procedente de Génova— y armamentos a lo largo de agosto. Renovadas en número y dotación, en septiembre partirían hacia Mallorca, donde debían recoger una nueva compañía de infantería para la escuadra y reunirse con su capitán general, aunque sin saber exactamente por qué motivo.

³ Olesa Muñido señaló que, hasta el siglo XVIII, las galeras sólo navegan desde el día de San Jorge hasta el de San Demetrio. *La organización naval de los estados mediterráneos*, tomo I, pág. 157. Por el contrario, creemos más acertados los límites dados por Guillmartin, que da un marco temporal entre mitad de marzo y mitad de octubre. *Gunpowder and Galleys*, pág. 28.

Al contrario de lo que pasó con la Armada y las Galeras de España, en un principio la Corona no contempló la participación de las Galeras de Portugal en la expulsión de los moriscos. Su número era tan reducido —tan sólo cuatro embarcaciones— que no se consideraba que su aportación pudiera ser decisiva, y no se quería alejar demasiado a estas unidades del puerto de Lisboa porque cumplían una función vital en el remolque de los galeones de Indias. A principios de la campaña de 1609, esta escuadra fue pese a todo trasladada a Andalucía con el fin de apoyar y dar calor a los preparativos de la Armada, que se aprestaba para partir hacia las costas de África. Al acabar este trabajo, el duque de Medina Sidonia las quiso utilizar para transportar hasta la Península a Muley Xequé, pero en vista de la negativa a realizar este encargo, dos de las galeras volvieron a Lisboa para esperar la llegada de los galeones de Indias mientras el resto permaneció en Andalucía para intentar lograr la captura de algún pirata. Esta situación, casi equivalente a una total inactividad, se prolongaría hasta finales de julio, cuando Felipe III decidió utilizar definitivamente esta fuerza en la expulsión, en principio como apoyo de las Galeras de España. La escuadra de Portugal inició su viaje hacia el Mediterráneo a finales de agosto, después de solventar algunos problemas derivados de la reticencia de Felipe III a distraer toda la escuadra en esta operación, y aprovisionarse en Lisboa. Su misión inicial era cumplir con el transporte de suministros que las Galeras de España no habían finalizado y reunirse con su capitán general.

El concurso de las Galeras de Cataluña en la expulsión no se pactó con la *Diputació* de Cataluña hasta llegado el mes de septiembre. La gestión de esta escuadra pertenecía al Principado, así que no era aconsejable requerir sus servicios antes de lo necesario, si es que se pretendía mantener en secreto la operación hasta el último momento —ventaja que se perdería en cuanto la noticia comenzara a divulgarse en Barcelona—. Cuando llegó el momento preciso —seguramente a mitad de mes, aunque desconocemos la fecha concreta—, el virrey Monteleón mostró a los *diputats* el contenido de la copia que poseía de la carta que anunciaba a los mandos militares y territoriales los motivos de la expulsión —fecha como las demás el 4 de agosto en Segovia—, y entró en negociaciones para la cesión temporal de la escuadra. El 4 de septiembre, el Consejo de Guerra envió a Felipe III su propuesta de negociación con Cataluña, que recoge en gran medida la legislación con que se había constituido esta escuadra tan sólo un año antes. Desconocemos cómo se llevó a cabo esta negociación en sus términos exactos, pero el 25 de septiembre la *Diputació* de Cataluña dio por fin el visto bueno a la propuesta, y envió una calurosa carta a Felipe III en la que hacía constar su agradecimiento por dejarles participar en la expulsión. Ato seguido, la *Diputació del General* dio orden a Ramón Doms, que servía el cargo de capitán general de la escuadra, para que abandonase la vigilancia y reconocimiento de las Islas Baleares que realizaba en esos días, y acu-

diese a Los Alfaques para ponerse bajo las órdenes de don Pedro de Toledo, capitán general de las Galeras de España.

En conclusión podemos decir que en líneas generales la Corona no planificó adecuadamente la participación de la Armada en la expulsión. Las prisas que se dieron a Luis Fajardo, capitán general de la Armada, para que acudiera a Andalucía pese a lo precipitado de la operación, y la falta de dinero que esta empresa acusó desde un principio, hicieron que esta fuerza no saliera de Cádiz precisamente en las mejores condiciones. La victoria en la batalla de la bahía de Túnez fue sin duda un gran éxito, pero habría que valorar si aquellas embarcaciones corsarias significaban una verdadera amenaza para las costas levantinas —excepción hecha, claro está, de Nápoles y Sicilia— como para distraer a la Armada en vez de utilizar en todo caso las escuadras italianas. Con esta medida tal vez se recuperaba parte de una honra perdida, pero si se pretendía utilizar a la Armada en la expulsión, se debía haber calibrado antes los inconvenientes de desgastar esta fuerza en una operación en definitiva secundaria, que le había de restar irremediablemente fuerza y operatividad en el momento en que su misión era realmente importante y capital para los intereses de la Corona. Esta falta de previsión se comenzó a evidenciar en Mallorca, y más tarde en Cartagena, donde poco a poco se acentuarían los problemas de esta escuadra. Las Galeras de España por el contrario no pasaron ni por asomo por las mismas dificultades que la Armada. Pese a la dilación acumulada por el transporte de suministros para los presidios africanos, y las escaramuzas más o menos anecdóticas, esta escuadra no llegó ni mucho menos desgastada a septiembre. A lo largo de su singladura había sido reforzada progresivamente de hombres, pertrechos e incluso nuevas embarcaciones, por lo que a su llegada a Mallorca estaba mucho más fortalecida y equipada de como lo había hecho de Andalucía meses antes. La Corona sí que había realizado un esfuerzo evidente en este sentido, y el único problema que parecía planear sobre esta fuerza era la falta de dinero. Las diferencias entre la gestión de las galeras y los galeones comenzaban pues a marcarse desde el principio, y es un claro referente para entender cómo esta especial situación de fractura entre ambas afectaría más tarde a la participación de estas dos fuerzas durante la expulsión.

Como puede observarse, tanto en el caso de las Galeras de Portugal como en el de las Galeras de Cataluña, la decisión de que participaran en la expulsión no fue planificada con tiempo, sino que más bien fue fruto de consideraciones de última hora. Seguramente, conforme se acercaba poco a poco el momento de iniciar la expulsión y los primeros objetivos se cumplían, el miedo y las reticencias debieron de cundir entre el Rey y sus consejeros, que progresivamente decidieron incluir a nuevas fuerzas en la operación para asegurar su éxito. Por esta razón, los preparativos llevados a cabo para atraer a estas escuadras a Valencia fueron necesariamente mini-

mos, y no han dejado prácticamente documentación. Pero en cualquier caso el despliegue naval previo a la expulsión fue un rotundo triunfo. Menos en el caso de las Galeras de Cataluña —que fueron convocadas abiertamente y desde el principio para participar en la expulsión—, todas las escuadras peninsulares implicadas en la operación fueron atraídas en torno al Reino de Valencia contemporizando mientras fue posible la verdadera razón que motivaba el sutil movimiento envolvente con que la Corona cerraba por mar poco a poco el territorio valenciano. Pero este engaño también tenía sus inconvenientes; ninguna de las escuadras tenía previsto alargar tanto su ausencia de los puertos de abastecimiento habituales, así que no se proveyeron ni del dinero ni de los bastimentos necesarios, y tal y como pasó el tiempo, los problemas empezaron a surgir. En cualquier caso esta problemática no se daba sólo por la especial significación de la expulsión, sino que más bien era un problema eminentemente “estructural”.

La expulsión de los moriscos

Los días previos al edicto de expulsión de los moriscos fueron vividos con gran intensidad por los mandos militares, que se vieron inmersos en una tremenda maraña de órdenes, contraórdenes y alguna que otra confusión. Pedro de Toledo fue el primer mando naval que asistió en el Reino de Valencia, y su llegada a Denia debió de ocurrir a lo largo de los últimos días de agosto. Durante los días siguientes, se pondría en contacto con Agustín Mejía —nombrado jefe militar de las operaciones en tierra— y el virrey Caracena, dando así inicio a las deliberaciones previas al inicio de la expulsión. Pero lo que Toledo deseaba por encima de todo era ponerse en contacto con sus galeras y el resto de fuerzas navales, hecho que se produjo en los primeros días de septiembre. Reunido al fin con sus galeras y otras escuadras en Ibiza a mediados de mes, Toledo distribuyó las escuadras y los tercios en sus puestos, y partió a Los Alfaques, donde tuvo que soportar algunas indecisiones y esperar la anhelada llegada de los comisarios de embarque para poder desembarcar a las tropas y alojarlas. Una vez completado el desembarco Toledo fortificó Peñíscola, ocupó la Sierra de Espadán y los pasos hacia Aragón, y se aprestó para el primer embarque. Por su parte, Luis Fajardo permaneció un tanto apartado de la toma de decisiones importantes en Cartagena, centrado en la obtención de algunos suministros para la Armada, hecho que provocó ciertos conflictos con el proveedor de Cartagena, Felipe de Porres. Pero la principal preocupación de Fajardo en estos días fue la persecución de una pequeña armada corsaria seguramente capitaneada por Simón Dancer, que ponía en peligro la costa murciana y desafiaba abiertamente la presencia de la Armada del Mar Océano en las inmediaciones. Con todo, Fajardo llegó a Alicante prácticamente al tiempo

que se publicaba el bando de expulsión —al igual que las Galeras de Portugal—, y en medio de un clima de inseguridad que pese a todo no turbó el ánimo del capitán general.

El embarque de los moriscos fue seguramente el periodo de más intensa y frenética actividad de las escuadras durante la campaña de 1609. La rapidez de ejecución era una de las claves trazadas por la Corona para el éxito de la operación, y todos los mandos navales procuraron seguir lo más diligentemente posible esta recomendación. Pero las prisas, unidas al progresivo avance del invierno y al mal tiempo en el mar, comprometieron desde un primer momento estos embarques, y causaron no pocas complicaciones y alguna tragedia. Hace ya años que Henri Lapeyre dividió el embarque de los moriscos en tres viajes principales, y lo cierto es que el esquema que dio sigue siendo perfectamente válido, aunque tal vez haya que aclarar que no se puede generalizar a todas las escuadras; las Galeras de España y la Armada del Mar Océano sólo realizaron en realidad dos transportes, confusión típica derivada de un tratamiento demasiado esquemático y un tanto enmarañado de los acontecimientos, que conviene abordar de nuevo y aclarar en la medida de lo posible.

Don Pedro de Toledo hubo de esperar la vuelta del duque de Tursi —que había ido a Barcelona con las Galeras de Génova a recoger algunos bastimentos con que suplir las necesidades económicas de tropas y escuadras—, antes de cumplir con el primer embarque, que después de varios retrasos se realizaría el 11 de octubre. Este primer traslado no se hizo conjuntamente con todas las unidades de las escuadras a su cargo, sino que se realizaría en dos tandas, y ocupó a Toledo casi todo el mes de octubre. A su vuelta a Vinaroz todavía no estaba preparado el siguiente contingente de moriscos, así que Toledo se entretuvo en demandar al Rey un ansiado cambio de puerto —que le evitara realizar a él y a los moriscos desplazamientos tan largos—, y distribuir las primeras cantidades de bizcocho entre las escuadras. Después de algunos retrasos ocasionados por el mal tiempo, Toledo partiría definitivamente con su segundo embarque el 14 de noviembre, aunque las condiciones climáticas adversas dividirían a la flota cerca de Orán, hecho que obligó a una vuelta escalonada y muy accidentada que no concluyó hasta los inicios de diciembre. Después de esta peligrosa experiencia, las Galeras de España no realizarían ningún otro embarque.

En el Sur los acontecimientos transcurrieron de forma parecida. Luis Fajardo consiguió alinear una alianza para la cooperación entre la Armada, las escuadras de Portugal y Sicilia, y algunos de los nobles más poderosos de la región. Con todo, sus principales problemas eran la falta de suministros y la continua y desafiante presencia pirata en las inmediaciones del reino de Murcia y el Sur de Valencia, que darían como resultado la deshonrosa captura de un bergantín de la Armada en los días previos al inicio de la expulsión. En cualquier caso, y pese a los apuros económicos, Fajardo tuvo

preparado el primer embarque en los primeros días de octubre, aunque el mal tiempo retrasó su entrada en Orán hasta mediados de mes. Pero una vez efectuado el desembarco de los moriscos, Fajardo se vería atrapado en Orán ante la imposibilidad de salir, dada la dirección de los vientos y las malas condiciones climáticas. Se produjo de esta forma un obligado compás de espera en la Armada, que pese a las circunstancias no sería del todo negativo; la llegada de una remesa de bastimentos y dinero proveniente de Cádiz ayudaría a paliar en gran medida la escasez erónica de la Armada, y por tanto también a sobrellevar mejor la espera en el presidio africano. Finalmente, Fajardo volvería a entrar en el puerto de Alicante a principios de noviembre, para partir inmediatamente con una nueva barcada de moriscos. Pero un fuerte temporal en el Cabo de Palos disgregaría la Armada y obligaría a Fajardo a refugiarse en Cartagena. Fruto de esta travesía, quedaron gravemente dañados algunos galeones, así que don Luis decidiría retirar del servicio activo las embarcaciones de mayor calado, y delegar el mando del transporte inacabado en dos capitanes. En este sentido Fajardo mantenía la esperanza de poder utilizar algunas embarcaciones que se le habían prometido y que el marqués de Castelrodrigo había fletado en Lisboa expresamente y con no poco sacrificio, pero su tardanza le hizo desistir de su propósito. Desconocemos en qué momento se produjo la consecución de esta segunda embarcación, pero lo que es seguro es que también tuvo que hacer frente al mal tiempo. Después de esta experiencia y al igual que Toledo, Fajardo detendría los embarques —que por otra parte tocaban ya a su fin—, para dedicarse por entero a preparar la internada de la Armada. La única de las escuadras peninsulares que finalmente realizaría tres embarques fue la de Portugal, aunque contamos con una información bastante fragmentada y en gran medida idéntica a la evolución de la Armada, ya que trabajó al calor de las órdenes de Fajardo y no de manera independiente.

Con todo se puede concluir que el embarque de los moriscos se realizó con efectividad, aunque también con muchísimas dificultades. Parece claro que ninguna escuadra intentó eludir el cumplimiento de las órdenes recibidas, pero aun así la ejecución no fue del todo perfecta. A veces la falta de moriscos para embarcar, otras la necesidad de bastimentos, y casi siempre la climatología adversa, trastocaron enormemente el desarrollo de las operaciones y produjeron la descoordinación de las escuadras. Este hecho se evidencia si atendemos al número de los embarques realizados por cada escuadra; mientras que las Galeras de Portugal realizaron tres viajes consecutivos, las Galeras de España o la Armada sólo realizaron dos, y en el caso de esta última con muchísimos apuros. Pero el dato verdaderamente significativo está en el número de los moriscos transportados a Berbería por estas fuerzas. A falta de contabilizar los embarques de las Galeras de Sicilia y Nápoles, la suma total de las escuadras estudiadas demuestra que su impacto no fue tan decisivo como pudiera pensarse. Si tomanos por ejemplo el

caso de las Galeras de Portugal, las cuatro embarcaciones a cargo de Antonio Coloma cargaron un total de dos mil dieciséis personas en tres viajes, pero si a este número le sumamos el impacto de los moriscos embarcados en buques embargados o fletados a su cargo, el número total asciende a nueve mil cuatrocientas setenta y tres personas, lo cual es un incremento muy significativo. Lo mismo ocurre si atendemos a los datos que aportamos para la Armada; mientras que Fajardo transportó en sus galeones seis mil doscientas tres personas, la totalidad de los fletes privados que salieron de Alicante —en los que también debemos contar los que acabamos de referir para las Galeras de Portugal— cargaron no menos de trece mil ochocientas ochenta personas. De estas cifras se pueden extraer dos conclusiones. Para empezar cabe señalar que las escuadras no soportaron ni por asomo el principal peso de los embarques, y que pese a los esfuerzos de la Corona por concentrar a la mayoría de sus efectivos navales en el Reino de Valencia, estos no eran suficientes para emprender en solitario una operación como era la expulsión de los moriscos. Pero todavía más demoledora parece la evidencia de que, sin el apoyo de las embarcaciones privadas, la expulsión no se podría haber llevado a cabo, o al menos en el corto espacio de tres meses. Felipe III había prometido la gratuidad de los embarques en sus escuadras, pero si todos los moriscos se hubieran acogido a esta oferta, el invierno habría llegado sin haber embareado seguramente ni a la mitad de la población morisca, y la operación se habría tenido que suspender hasta la primavera de 1610, lo que habría avivado sin duda las rebeliones. Las escuadras realizaron bien su trabajo, pero se evidencia un fallo en la planificación. La Corona había atado todos los cabos posibles para que la expulsión fuera un éxito, pero aun así dependió en gran medida de que otros factores ajenos a su control —y entre ellos también una buena dosis de suerte— jugaran a su favor.

2. BASTIMENTOS, DINERO Y HOMBRES

Los problemas en el suministro de bastimentos antes de la expulsión

Pero la expulsión de los moriscos valencianos comportó también, pareja al desarrollo de los trabajos de transporte de los desterrados, una enorme labor de logística e intendencia, centrada en proveer a las escuadras de todo aquello que fuese necesario para que pudieran mantener el esfuerzo ininterrumpido y frenético que la operación requería. La organización naval peninsular no sólo se reducía a las escuadras, sino que también comprendía todo un aparato logístico en tierra, con sus puertos de reposo y abastecimiento, las torres de vigilancia o las fortificaciones costeras, cuya labor durante la expulsión fue encomiable, evidenciándose sobre todo en el abaste-

cimiento incesante que requerían las escuadras de galeras. Sus cascos de poco calado, especialmente diseñados para facilitar la rapidez de movimientos y maniobrabilidad, no permitían más que un almacenamiento mínimo de pertrechos,⁴ así que las aguadas y la provisión de comida eran invariablemente constantes. Esta limitación hacía imposible que las galeras se distanciaran más que por tiempo reducido de sus puertos de suministro, por lo que tuvo que crearse, especialmente para la expulsión, toda una red de abastecimiento alrededor de los puertos de embarque y de la singladura establecida para los trasportes. Esta red sobrepasó con creces la estructura ordinaria de aprovisionamiento naval existente en la Península, que se organizaba en torno a los puertos de reposo e internada de las escuadras.

En el complejo sistema de organización naval hispánico, cada escuadra funcionaba de manera independiente de las otras, y tenía acotada su propia área operativa, pese a que en momentos concretos se uniese *en conserva* junto a otras escuadras. Derivado de esta situación, cada escuadra tenía una organización administrativa propia, sólo regulada por quienes la sostenían económicamente. En el caso de las Galeras de España y Portugal, y la Armada del Mar Océano, bajo administración directa de la Monarquía, era el Consejo de Guerra quien asumía el control administrativo y financiero de las escuadras, incluyendo las galeras del asiento de Octavio Centurión que servían en las de España. La *Diputació del General* hacía lo propio en las Galeras de Cataluña, así como los virreyes de Nápoles y Sicilia sobre sus respectivas escuadras. Pero pese a que el Consejo de Guerra dispusiera del control efectivo sobre tres escuadras, la organización propia de cada una de ellas era un grave impedimento a su movilidad. Cada escuadra contaba con su propia proveeduría, y cada proveedor con sus agentes y contactos personales entre los políticos y comerciantes locales. Sacar una escuadra de su área de control podía provocar su rápido desabastecimiento, pero todavía podía serlo más el intento de suplantar sus estructuras orgánicas habituales, aunque fuera de modo temporal. El concurso de estos entramados ordinarios era imprescindible, aunque fuera en la distancia, para asegurar la provisión de dinero, hombres y bastimentos para las galeras y galeones.

Caso parecido a éste presentaba la Armada del Mar Océano. Aunque su mayor tonelaje eliminaba en gran medida los problemas inherentes a las galeras, tenía dificultades muy similares a ellas en el orden administrativo, agravadas en este caso por la larga campaña que sostuvo en 1609. Antes de llegar al puerto de Cartagena para participar en la expulsión, la Armada ha-

bía llegado hasta Túnez y La Goleta en el transcurso de una Jornada de castigo sobre las costas norteafricanas. Con sus fuerzas ya menguadas y sus recursos en gran parte agotados, la Armada necesitaba de más dinero y más bastimentos si es que se pretendía sacar algún provecho de ella en aquella ocasión. Pero la Armada era un ser extraño en el mundo mediterráneo de las galeras. No tenía sus agentes ni proveedores sino en Sevilla, Lisboa o La Coruña, así que dependía enteramente de las provisiones que pudieran ofrecerle los puertos de galeras. Pero éstos no tenían capacidad sino para abastecer a sus clientes habituales, que a la postre les estaban requiriendo ahora un esfuerzo extra. El panorama no era pues muy favorable para la Armada, que se veía en numerosas complicaciones. Se multiplicaban pues las dificultades para la Monarquía, que debía coordinar a los proveedores y pagadores de las escuadras y los puertos, ordinarios y extraordinarios, en medio de una vorágine de constante competitividad por acaparar bizcocho, vino y remeros, en la que no importaba la suerte del compañero, ni las planificaciones que pacientemente se habían hecho desde la Corte. El Consejo de Guerra, encargado de gestionar y repartir los fondos destinados a las escuadras peninsulares, se veía especialmente colapsado. Innumerables peticiones de auxilio económico, no sólo de las escuadras bajo su cargo, sino también venidas de las escuadras italianas dependientes económicamente de sus territorios de origen, inundaban la Secretaría de Guerra de Mar, y ejercían una extraordinaria tensión en la capacidad organizativa del Consejo.

La Corona tuvo que resolver tres problemas logísticos básicos derivados de la utilización de las escuadras de galeras y galeones en la expulsión de los moriscos, a saber, la falta de hombres, dinero y bastimentos. Estas dificultades no eran nuevas; en todas las campañas y armadas emprendidas por la Monarquía en el mar con anterioridad, estos problemas siempre se repetían, y se solucionaban en la medida que la economía y la importancia de los objetivos estratégicos lo permitía. Estos problemas casi “estructurales” fueron tenidos muy en cuenta por la Corona en 1609 —dada la gravedad del proyecto que llevaba entre manos—, y desde un principio se trabajó para intentar que su impacto fuera mínimo. La fábrica de bizcocho se inició meses antes del inicio de la expulsión para garantizar el abastecimiento de todas las escuadras, y se puso mucha atención en mejorar la dotación de las escuadras a fin de asegurar la operatividad óptima de las embarcaciones. En el apartado económico por el contrario, la Monarquía y las escuadras se hallaron con mayores dificultades. El dinero contante escaseaba y hubo problemas en el cobro de créditos y letras de cambio, que puso en ocasiones en jaque no sólo a los jefes de las escuadras, sino a toda la trama de provisión y fabricación de suministros.

La producción de bizcocho fue una de las preocupaciones esenciales de la Corona durante el tiempo que duraron los preparativos de la expulsión, y

⁴ Phillip Williams, “Past and Present: the Forms and Limits of Spanish Naval Power in the Mediterranean, 1590-1620”, en Mario Rizzo, José Javier Ruiz Ibáñez, Gaetano Sabatini (ed.), *Le Forze del Principe. Recursos humanos, instrumentos y límites en la práctica del poder soberano en los territorios de la Monarquía Hispánica*, 2 tomos, Murcia, 2003, págs. 239-277. Tomo II, pág. 246.

corrió paralela al despliegue naval de las escuadras. La financiación de esta fábrica no fue sencilla, y se hizo mediante una negociación con el comisario general de la Cruzada, que tuvo como fin obtener el dinero necesario de los ingresos producidos por el pago de los impuestos conocidos como las "Tres Gracias". Una vez conseguido, el dinero fue distribuido entre los principales enclaves costeros que en el Mediterráneo contaban con las infraestructuras necesarias para llevar a cabo esta producción, esto es, Barcelona, Cartagena y Málaga, aunque este último puerto cedería muy pronto el protagonismo a los dos primeros. El proveedor Felipe de Porres en Cartagena, y el virrey Monteleón en Barcelona, serían los principales agentes encargados de esta producción, que por momentos resultó bastante complicada. En unos casos la falta de trigo, y en otros la escasez de dinero, dificultaron esta producción y obligaron a agudizar el ingenio de quienes estaban encargados de ella, aunque finalmente pudo llevarse a cabo sin grandes dificultades.

Pero aunque el bizcocho fuera el principal sostén alimenticio de las escuadras, de poco podía servir si no había con qué pagarlo, y los problemas con las consignaciones económicas de estas fuerzas navales constituirían un verdadero axioma durante la expulsión. El pago con libranzas de difícil ejecución, en mala moneda, o en lugares donde sólo a duras penas se podía acceder al dinero, mantuvieron a las escuadras en una situación de constante aprieto económico, nunca bien resuelto por la Corona pese al esfuerzo demostrado. La Armada fue sin duda la escuadra que peores aprietos pasó en este sentido. Prácticamente desabastecida desde su vuelta de Túnez, y dada la negativa de Porres a cederle a cuenta cantidad alguna de bizcocho, esta fuerza dependió por entero del socorro que desde Cádiz el veedor general de la Armada —Martín de Aróztegui— pudiera remitirle. Esta ayuda se materializaría en el envío de algunos suministros y una pequeña cantidad económica con las Galeras de Portugal, que Fajardo recibiría a principios de septiembre. Por su parte, las Galeras de España tuvieron el principal inconveniente de la falta de dinero con el que poner a punto y aparejar definitivamente las nuevas galeras de Barcelona, y en menor medida también para comprar armas y otros suministros con los que mantener a la nueva compañía que se levantaba en Mallorca. En este sentido las quejas de Juan Maldonado —encargado de capitanear esta fuerza en ausencia de Pedro de Toledo— fueron constantes, y tuvieron como objeto protestar por la falta de dinero procedente de la consignación ordinaria de la escuadra, aunque en líneas generales su situación no fue tan preocupante como la de la Armada. Pero en cualquier caso no sería sino la escuadra de Portugal la fuerza naval que pasó por menores aprietos económicos durante los meses anteriores a la expulsión. Recientemente había sido satisfecha una enorme suma de dinero con la que pagar las deudas de la escuadra, y aunque no sin algunos conflictos de intereses y de autoridad, fueron perfectamente abastecidas hasta septiembre.

El enrolamiento de nuevos efectivos para las dotaciones de las escuadras constituyó una preocupación tan persistente como la adquisición de bizcocho y dinero —y muchas veces su causa directa—. Sobre todo en el caso de las galeras, impulsadas principalmente por la fuerza de los remeros, el mantenimiento y renovación de las tripulaciones era la base sobre la que se sostenía la fuerza operativa de las escuadras, por lo que siempre fue un aspecto cuidadísimo por los oficiales encargados de su gestión. Para la expulsión de los moriscos, todas las escuadras que iban a participar en las operaciones fueron previamente reforzadas con nuevas levadas que garantizaran su funcionamiento óptimo, y en algunos casos es posible reconstruir su número e impacto. Ya hemos visto cómo la Armada dio cabida a nuevos efectivos provenientes de Galicia, Asturias y Guipúzcoa, y aunque no contamos con datos del todo fiables, podemos aportar una relación aproximada de sus efectivos totales a partir de las previsiones hechas por Martín de Aróztegui, y algunas referencias sueltas que Fajardo aportó a lo largo de la expulsión. En cuanto a las galeras, nada podemos decir de la escuadra de Portugal, pero por el contrario sí que es posible concretar a la perfección el número y distribución de las Galeras de España, gracias a los datos que nos han dejado la contratación de nueva marinería en Génova realizada por el duque de Tursi, y las relaciones que se conservan del contador Tomás Aguirre.

Pese a todo, los esfuerzos llevados a cabo por proveedores, veedores y demás agentes de la Corona implicados en el suministro y sostenimiento de las escuadras en los meses inmediatamente anteriores a la expulsión, dieron sus frutos. Fuera de complicaciones concretas y ajenas muchas veces a la más cuidada de las previsiones —como puedan ser la huida de marineros o soldados—, ninguna escuadra pasaba por graves aprietos al inicio de las operaciones de destierro. La situación de las Galeras de España fue mejorada progresivamente, y llegó a septiembre con más y mejores galeras y tripulaciones. La Armada también conoció el aumento de las dotaciones antes de partir a Túnez y en cuanto llegó a Cartagena fue recibida de inmediato con dinero y nuevos bastimentos, en medio de un proceso abierto de aumento de los efectivos navales con la llegada de los galeones de Flandes. En cuanto a las Galeras de Portugal, tal vez no fueran todo lo operativas que se hubiera deseado, pero también recibió nueva infantería antes de partir a Cartagena, y el propio duque de Medina Sidonia dijo no haber visto nunca llegar a Sanlúcar una escuadra de galeras tan bien aderezada y con tan buena chusma. La Monarquía no había descuidado pues la mejora de las escuadras, que pese a no contar con tantas embarcaciones como antaño, estaban bien equipadas y mejor tripuladas.

Aprovisionamiento durante la expulsión

Las dificultades por las que atravesaron las escuadras de galeras y galones en el tiempo que duró el embarque de los moriscos fueron en gran medida idénticas a las que ya habían sufrido en los meses previos al inicio de las operaciones. Los problemas en la provisión de hombres, dinero contante y sobre todo de bizcocho, representaron de nuevo las tres claves fundamentales que la Corona tuvo que solucionar para mantener con éxito el flujo de los transportes y la integridad misma de las escuadras y sus tripulaciones. Para ello arbitró una serie de medidas tendentes a sostener económicamente una producción de bizcocho ininterrumpida, y dotar a las escuadras del dinero suficiente para que pudieran hacer frente a los gastos básicos sin grandes problemas, aunque tampoco con holgura. Pero el problema peor resuelto fue el referido a la dotación de hombres para las escuadras; las continuas bajas entre los esclavos y forzados que servían como remeros obligaron a la búsqueda de nuevos efectivos, y fue finalmente solucionado con la entrega de los moriscos rebelados que habían sido apresados. Pero estas políticas tuvieron también sus inconvenientes; la tardanza en el cobro de las consignaciones para la compra de cereal produjo alteraciones en el mercado del trigo, y casi estuvo a punto de provocar el desabastecimiento de las galeras. Del mismo modo, las diferentes formas de financiación y provisión de la Armada y las galeras propiciaron una evolución desigual en la situación económica de estas fuerzas, que a lo largo del proceso fueron el motivo de algún problema entre los mandos. En lo que se refiere a la utilización como remeros de los moriscos rebelados, la principal dificultad radicaría en la falta de suficientes presos para contentar las peticiones de todas las escuadras. Pero la aparición de fricciones y agravios comparativos al fin y al cabo era inevitable en un proceso como la expulsión de los moriscos, y aunque fue problemática, no determinó en ningún caso el curso de los acontecimientos.

El principal centro de producción de bizcocho durante la expulsión fue la proveeduría de Cartagena. Pese a la falta de leña y los problemas derivados de la compra de cereal, este enclave consiguió mantener una producción constante a lo largo de septiembre, y cubrir con facilidad la primera entrega general de bizcocho a las escuadras en los primeros días de octubre. Pero la falta de ingresos provenientes de esta primera entrega puso en peligro toda la producción. Si la Corona no arbitraba la forma para que las escuadras pagasen por el trigo recibido y tampoco enviaba una nueva remesa de dinero en efectivo, la fabricación tendría que detenerse. A esta delicada situación, se unía el descontento de la oficialidad de la proveeduría de Cartagena por el atraso en el pago de los salarios, así que la Monarquía hubo de actuar con rapidez. Después de prometer el pago de las deudas,

destinó una enorme partida económica para la compra de cereal, que fue administrada inicialmente por Caracena. Pero el Virrey no tenía del todo claro que Cartagena fuera el lugar más adecuado para la compra y transformación del cereal, así que arbitró la forma de obtenerlo en Barcelona o en Orán. En este sentido, las negociaciones con el duque de Monteleón no llegarían a buen puerto, al igual que la inestabilidad producida por el desembarco masivo de moriscos en Orán dificultaba la provisión de trigo y cebada en este presidio africano —que por otra parte atravesaba graves problemas económicos—. Por esta razón, la producción en Cartagena sería reactivada a partir de mediados de noviembre, justo a tiempo para pagar las deudas contraídas por Porres y efectuar un segundo y último reparto. Por su parte, la producción en Barcelona se mantendría inicialmente en unos niveles tan altos como los de Cartagena, aunque parecen decaer a medida que avanza la expulsión. En Málaga la producción fue mínima, y finalmente no fue utilizada para abastecer a las escuadras dada la lejanía del punto de recogida. En cuanto a la producción alicantina, carecemos de los datos suficientes para emitir una valoración.

En cuanto a la provisión de dinero, en líneas generales la Corona consiguió mantener un flujo suficiente de dinero hacia las escuadras como para que éstas no llegaran a pasar realmente por apuros serios en el tiempo que duró la expulsión. Al inicio de la operación, todas las escuadras contaban más o menos con el dinero suficiente para afrontar los primeros gastos, aunque no para cubrir todas las carencias derivadas de la que se había convertido en una larga y cansada campaña. En este sentido, la escuadra que pasaría por mayores aprietos sería de nuevo la Armada, que tras agotar los recursos obtenidos por el último envío de Martín de Aróztegui, pasó a depender exclusivamente del bizcocho fabricado para las galeras, no con pocas quejas y enfados, derivados en gran medida de lo que se consideraba una humillante postración de la dignidad de la Armada ante las escuadras de galeras. Por el contrario, las Galeras de España gozarían de una excelente provisión de dinero y bizcocho, conseguida gracias a la obtención de la exclusividad en el reparto de suministros entre las escuadras. Las Galeras de Portugal seguirían una pauta cercana a la vivida por la escuadra de España, y tampoco parece que tuvieran problemas de abastecimiento y financiación reseñables.

En conclusión se puede decir que aunque el plan de financiación de las escuadras ideado por la Corona no fue precisamente muy sofisticado, dio unos resultados bastante positivos. Ni siquiera en el caso de la Armada se puede decir que la situación llegara a ser realmente alarmante, porque en ese caso Fajardo habría tirado mano de su crédito personal por segunda vez, tal y como ya había hecho con anterioridad. Sin llegar a ser holgada, la provisión de dinero permitió a las escuadras mantener a buen ritmo los embarques, aunque seguramente esta situación hubiera sido muy diferente sin

el apoyo logístico continuo prestado por Cartagena y Barcelona. Las escuadras no tuvieron grandes complicaciones gracias a que el suministro de bizcocho "a cuenta" estuvo en gran medida garantizado y no lastró en exceso los presupuestos. Con todo, la provisión de dinero para las escuadras antes y durante la expulsión debió de alcanzar fácilmente los 200.000 ducados. Este hecho viene a demostrar que la Monarquía se tomó muy en serio la expulsión, y que invirtió en ella gran parte de los esfuerzos que se podía permitir a la altura de 1609.

* * *

El sostenimiento de la expulsión de los moriscos resultó pues costosísimo para la Monarquía, que poco alivio debía de estar conociendo en sus arcas pese al respiro que se concedía en el Norte de Europa después de la tregua con los holandeses. Mucho se ha escrito sobre cuál hubiera sido el modelo ideal de gestión que se debería haber aplicado en las escuadras de la Monarquía Hispánica, y de cómo la elección de una modalidad u otra condicionó el auge o declive del poder naval hispánico.⁵ La dicotomía establecida entre la administración directa o la práctica extensiva de la negociación de asientos, ha sido ampliamente abordada y tuvo también sus ecos durante la expulsión, sobre todo en el seno de las Galeras de España, cuya gestión se repartía entre las dos modalidades.⁶ Lo cierto es que los modelos diferenciados de las Galeras de España y la Armada del Mar Océano nos permiten realizar más de un ejercicio de comparación interesante. Pertenecían a realidades marítimas diferentes, pero ambas compartieron el mismo objetivo, y estaban sometidas a un mismo modelo de administración. Las necesidades de una no es que distaran mucho de las de la otra —las dos demandaban principalmente alimento y dinero—, pero aun así el desarrollo de los acontecimientos marcó una fractura entre ellas. Mientras que las Galeas de España gozaban de una situación más que aceptable y preeminente en la compra de bastimentos y adquisición de nuevos remeros, en la Armada se pasaba hambre. La suerte no corría pues pareja a la uniformidad que se pretendía en la gestión que de ambas hacía el Consejo de Guerra, y la explicación hay que buscarla no sólo en la diferente organización interna

⁵ Esta idea es recurrente en prácticamente todos los trabajos historiográficos de tema naval. Podemos encontrarla ya esbozada en trabajos clásicos como *Armada Española* de Cesáreo Fernández Duro (Madrid, 1895-1903), y a lo largo de todo el siglo XX a través de la obra de Fernand Braudel *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 tomos, Madrid, 2001 (1ª edición París, 1949), o la *Organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, de Olesa Muñido (Madrid, 1968), por citar sólo algunos ejemplos.

⁶ Vid. I.A.A. Thompson, *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias (1560-1620)*, Barcelona, 1981 (1ª ed. Londres, 1976), págs. 201-227.

de una y otra, sino en las preeminencias políticas, en la naturaleza geopolítica de la empresa, y en los propios intereses y manipulaciones de la Monarquía.

Pero más allá de esta especial significación de la escuadra decana de las galeras, el conjunto de todas las escuadras peninsulares supuso un verdadero quebradero de cabeza para la Monarquía, que debía encargarse de negociar hasta el más mínimo detalle de su administración, en vez de delegar estas funciones, y también las muchas complicaciones que solían surgir, en un asentista, a cambio, eso sí, de una onerosa cantidad de dinero.⁷ Esta situación dio lugar a que fueran implicados más agentes y recursos de lo que en otras circunstancias hubiese sido necesario, y que se distribuyeran responsabilidades a elementos de la administración hispánica que de otra forma no hubieran tenido, a buen seguro, una participación activa en el proceso de expulsión.

En diciembre de 1609, las escuadras partían del Reino de Valencia después de haber cumplido con su cometido. El escenario se trasladaba ahora a Andalucía, donde el duque de Medina Sidonia y el marqués de San Germán lo tenían todo preparado para iniciar la deportación de los moriscos granadinos y andaluces. La expulsión de los moriscos había sido rápida y sin grandes contratiempos para el Rey y sus consejeros, quienes se felicitaban por el éxito de una empresa que por fin iba a dar brillo al reinado. Pero el esfuerzo había sido exagerado para las escuadras, que habían perdido gran cantidad de remeros y marineros por el camino. El estado de las embarcaciones era preocupante. Los transportes habían acelerado el deterioro de las naves y algunas de ellas, faltas de reparaciones, habían quedado inservibles. En cualquier caso, la experiencia de la expulsión valenciana haría replantearse la utilización de estas fuerzas en las siguientes deportaciones, y relativizar de manera extraordinaria el papel a desempeñar por estas fuerzas. La facilidad con que se habían producido los embarques y la gran afluencia y participación de embarcaciones privadas produjeron una necesaria reflexión acerca de la necesidad de entretener tantas embarcaciones y hombres en los procesos futuros. No queremos decir con ello que el despliegue militar efectuado en la expulsión de Valencia fuera exagerado. La utilización de estas fuerzas fue una garantía de éxito ante una operación sin precedentes en los que basarse. En las siguientes expulsiones, la presencia de las escuadras de la Corona se atenuó, y primó definitivamente el recurso a los fletes privados y la relajación de la presencia militar, pero no por correrse en ellas menores riesgos, sino porque tras la expulsión de los moriscos valencianos, la Corona ya sabía a grandes rasgos a qué atenerse y qué

⁷ Carla Rahn Phillips, *Seis Galeones para el Rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, 1991 (1ª edición en The Johns Hopkins University Press, 1986), pág. 53.

riesgos podía dejar o no de correr. Lo cierto es que ninguna de las expulsiones que siguieron a la de Valencia sería ya realizada con la misma intensidad, pero no por ello hemos de entender que se efectuaron con menos atención o cuidado; cada proceso tuvo sus particularidades y problemas, a los que hubo que dar necesariamente respuestas que no tuvieron por qué ser idénticas a las tomadas en Valencia. La expulsión de los moriscos no fue un proceso rígido, sino que cambió de acuerdo con las particularidades que sucesivamente se presentaron, y así debe ser entendido.

JUAN ANDRÉS, ENTRE LA ILUSTRACIÓN Y LA FE *

Carlos Damián Fuentes Fos

Universitat de València – EG

La personalidad y la obra del jesuita valenciano Juan Andrés Morell (Planes, 1740-Roma, 1817) nos son en gran medida desconocidas. En efecto, todavía no se ha escrito una biografía extensa y bien documentada del abate, y aunque los estudios sobre su producción intelectual son algo más numerosos, resultan insuficientes para conocer, más allá de unos leves trazos, el contenido y el sentido de su pensamiento. En nuestro trabajo de investigación hemos pretendido ofrecer nuevos datos y puntos de vista sobre algunos aspectos de su obra. Un apretado resumen de las principales conclusiones es lo que puede leerse aquí.

UN EXPONENTE DE LA ILUSTRACIÓN VALENCIANA

Los años de la formación en Valencia y Cataluña

Juan Andrés inició sus estudios de gramática en Benissa,¹ pero pronto ingresó en el seminario de nobles de Valencia, dirigido por los padres jesuitas. En 1754 marchó a Tarragona para incorporarse a la Compañía. Durante su estancia en Cataluña, pudo conocer las tesis filosóficas del grupo de jesuitas neo-escolásticos de Cervera. Allí debió encontrarse con Juan Bautis-

* Este artículo es una síntesis del trabajo de investigación homónimo dirigido por el Dr. D. Antonio Mestre Sanchis y presentado en el Departamento de Historia Moderna de la Universidad de Valencia en junio de 2005, ante un tribunal compuesto por los doctores Antonio Mestre Sanchis, Pablo Pérez García y Marc Baldó Lacomba. La investigación se realizó al amparo de una beca prodoctoral del Programa Nacional de Formación de Profesorado Universitario del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, concedida en el año 2003. Mi más sincero agradecimiento a todos aquellos que me prestaron su ayuda y especialmente a la Dra. Berta Raposo, que tradujo para mí algunos textos alemanes inéditos.

¹ Una de las pocas fuentes para el estudio de los primeros años de la vida de Andrés es la carta que envió su amigo Francisco Javier Borrull al jesuita Francesco Mancra, reproducida por Batllori en *La cultura hispano-italiana de los jesuitas expulsos*, Madrid, Gredos, 1966, pp. 515-529. Otras fuentes son la necrológica del mismo Borrull en el *Diario de Valencia* el 10 de abril de 1817 y en la *Gaceta de Madrid* el 22 de abril, y el *Elogio histórico del padre Juan Andrés*, de Angelo Antonio Scotti, publicado en Valencia en 1818.