

**LA CARRERA DE INDIAS: BENEFICIOS Y PERJUICIOS DEL
MONOPOLIO COMERCIAL****Esteban Mira Caballos**

Academia Dominicana de la Historia, República Dominicana

Recibido: 08/12/2019

Aceptado: 31/12/2019

RESUMEN

En este artículo analizamos el sistema naval del imperio Habsburgo en su globalidad. El sistema de flotas y armadas funcionó, aunque tuvo como pernicioso efecto secundario el desabastecimiento y la desprotección de enormes áreas. Unos territorios que solo lograron sobrevivir participando activamente del contrabando. Sin duda alguna, monopolio y contrabando fueron inherentes al propio modelo implantado por la metrópolis. Este modelo, con sus carencias, permitió al Imperio Habsburgo mantenerse como potencia hegemónica hasta bien entrado el siglo XVII y como una potencia de segundo orden prácticamente hasta principios del siglo XIX.

PALABRAS CLAVE: Imperio Habsburgo; monopolio; navegación; armadas; flotas; galeones.

**THE CAREER OF THE INDIAS. BENEFITS AND DAMAGES OF THE
COMMERCIAL MONOPOLY****ABSTRACT**

In this paper we analyze the naval system of the Habsburg Empire as a whole. The fleet and navy system worked although it had as pernicious side effect the shortage and unprotection of huge areas. Some territories that only survived by actively participating in smuggling. Undoubtedly, monopoly and contraband were inherent in the model implanted by the Empire. This system, with its shortcomings, allowed the Habsburg Empire to remain as a hegemonic power until well into the 17th century and as a second-order power practically until the beginning of the 19th century.

KEYWORDS: Habsburg Empire; monopoly; navigation; navies; fleets; galleons.

ESTEBAN MIRA CABALLOS es Doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla. Ha sido Becario de Formación de Personal Investigador, adscrito al Departamento de Historia de América de la citada Universidad Hispalense (1990-1995). Es miembro correspondiente extranjero de la Academia Dominicana de la Historia (2004) y del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas (2012). Ha sido galardonado con varios premios, pertenece al consejo asesor de varias revistas científicas y es colaborador científico de la Fundación Obra Pía de los Pizarro.

Está especializado en las relaciones entre España y América en la Edad Moderna, habiendo publicado numerosos libros así como varias decenas de colaboraciones en obras colectivas, congresos y revistas de investigación españolas, alemanas, mexicanas, dominicanas, ecuatorianas, estadounidenses, chilenas, etc.

Entre sus libros más recientes destacan: *La gran armada colonizadora de Nicolás de Ovando, 1501-1502* (Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 2014); *Hernán Cortés: mitos y leyendas del conquistador de Nueva España* (Badajoz, Fundación de los Pizarro, 2017); *Francisco Pizarro: una nueva visión de la conquista del Perú* (Crítica, 2018) y *Las armadas del Imperio: poder y hegemonía en tiempo de los Austrias* (La Esfera, 2019).

Correo electrónico: Caballoss1@gmail.com

iD ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8873-5399>

Cita sugerida:

MIRA CABALLOS, E., (2019). “La Carrera de Indias: beneficios y perjuicios del monopolio comercial.” *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), pp. 62-93.

LA CARRERA DE INDIAS: BENEFICIOS Y PERJUICIOS DEL MONOPOLIO COMERCIAL

Introducción

Tras el Descubrimiento de América la situación internacional se vio modificada de forma muy significativa. Por ello, durante el reinado de los Reyes Católicos se empezó a configurar un modelo defensivo multifocal. La financiación fue también muy diversa entre otras cosas porque hubiese resultado imposible sufragar la defensa de las tres vertientes –la mediterránea, la atlántica y la pacífica- con fondos exclusivamente regios. Posteriormente, el emperador Carlos V diseñó el modelo naval que su Imperio necesitaba, financieramente sostenible y lo suficientemente eficaz como para que España mantuviera por mucho tiempo su dominio de los mares. Su hijo Felipe II mantuvo vigente esta estructura, con ligeros retoques. Así, pues, el modelo carolino implicaba el establecimiento de todo un entramado de escuadras, ubicadas en lugares estratégicos. Es indudable que la Corona fue consciente de la necesidad de elegir unos puntos concretos de vigilancia ya que, como explicaba el experimentado Luis Sarmiento de Mendoza, V conde de Rivadavia, en una carta escrita a Carlos V, y fechada 1540, “la mar era tan larga” que los enemigos podían enviar sus barcos a cualquier destino sin ser descubiertos (MIRA, 2005: 68).

Se ha dicho que el gran problema de las armadas hispánicas fue la escasa inversión que condicionaba el número de buques, su mal apresto y la presencia de una tripulación escasa y mal preparada. Sin dejar de ser cierta esta crítica debemos decir que no era fácil la defensa naval de un territorio como el que gobernaba Carlos V en una época en la que el corsarismo arreció tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. El Imperio era muy extenso, los enemigos embestían de forma inesperada y era inviable establecer una armada en cada puerto. La Corona hizo lo humanamente posible para financiar y sostener un buen número de escuadras que, con sus carencias, permitieron a España dominar los océanos durante más de un siglo.

En la vertiente atlántica los réditos del comercio eran considerables por lo que se estimó que la defensa la debían pagar en buena parte los propios mercaderes, cargadores y

banqueros. Desde el apresto de la flota de Nicolás de Ovando de 1502 se dio por finalizado el monopolio regio. A partir de ese momento, con pocas excepciones, la Corona se limitó a controlar el flujo, dejando a la iniciativa privada la mayor parte de los desembolsos en las empresas comerciales y descubridoras. De hecho, eran los comerciantes los primeros interesados en asegurar sus mercancías y en protegerlas frente a los eventuales ataques. Por ello, al margen del pago de la avería, no faltaban las donaciones de capital del Consulado de Sevilla para financiarlas. Así, en 1591 el Consulado hispalense ofreció nada menos que 80.000 ducados para costear la armada de averías, compuesta por diez galeones y cuatro pataches, con el objetivo de que acudiese a las islas Terceras a recibir a las flotas (FERNÁNDEZ DURO, 1972: II, 486).

Eso sí, el sistema naval hispánico padeció una grave deficiencia ampliamente subrayada por la historiografía, es decir, el alto grado de improvisación. Sin embargo, apenas se ha insistido en su gran virtud, la versatilidad. Existió una fluida interrelación entre todas las armadas del Imperio, actuando siempre de forma complementaria y coordinada. Una colaboración que se extendía también al terreno bélico, acudiendo unas escuadras en ayuda de otras cuando las circunstancias así lo aconsejaban. Con frecuencia aparecen distintas escuadras actuando conjuntamente, sumando esfuerzos, y colaborando en la protección de tramos costeros problemáticos o deficientemente protegidos.¹

Por supuesto, cuando se preparaba una gran batalla -lo que el argot de la época se llamaba “una hueste naval”- y hacía falta un gran número de buques, estos se obtenían mediante la unión de los efectivos de las armadas existentes. Por lo general, las instrucciones que se les daba a los capitanes generales eran poco precisas y estaban condicionadas por las circunstancias de cada momento. Es decir, se les otorgaba capacidad de decisión a los mandos de las escuadras porque, como decía en 1560 Andrea Doria, la experiencia había demostrado los graves inconvenientes que provocaba el que los capitanes no quisieran contradecir las órdenes (VARGAS-HIDALGO, 2002: 342).

¹ Los ejemplos se cuentan por decenas, aunque citaremos solo algunos: en 1527, el Capitán de la Armada Real de Galeras, Rodrigo de Portuondo, acudió a Italia a auxiliar a Andrea Doria. Sin embargo, cuatro años después, es decir, en 1531, fue éste el que socorrió a dos galeras de la Armada Real. En 1554, cuando se supo de la existencia de varias flotillas corsarias esperando a los navíos de Indias, la Corona estableció todo un dispositivo de colaboración entre varias armadas. Y finalmente, por poner un último caso, en 1596, dado que se suponía que los turcos estaban ocupados en las campañas de Hungría y que los corsarios ingleses acechaban en las costas occidentales se tomó una drástica decisión, que todas las armadas italianas se concentraran en Cartagena para que desde allí pudiesen acudir al remedio de “todo lo que le pidiere”. Estos y otros muchos ejemplos pueden verse en: (MIRA, 2005: 71-75).

Monopolio y contrabando

En la navegación con América se usaría el sistema de flotas, pensado para defenderse mejor de la rapacidad de los enemigos. Tras una primera etapa, comprendida entre 1492 y 1503, en la que no se exigía la navegación en convoy, encontramos un segundo ciclo que abarcaría desde 1504 a 1560 en la que el sistema fue mixto, registro suelto-flota, dependiendo de la presencia o no de escuadras enemigas. Finalmente, desde 1561, y pese a la oposición de algunos que pensaban que era preferible proteger las áreas de partida y de regreso, manteniendo el registro suelto, se implantó de forma definitiva el sistema de flotas (O'DONNELL, 2012: III, I, 88). Efectivamente, por orden del 16 de julio de 1561 se prohibió toda navegación al margen de las flotas que además serían dos anuales: la de Nueva España que partiría en enero y la de Tierra Firme que lo haría en agosto.² Poco tiempo después, y concretamente el 18 de octubre de 1564, se terminó de perfilar el sistema: el primer convoy zarparía, finalmente, en abril y estaría integrado por los buques que se dirigían a Veracruz, Honduras y las islas antillanas, mientras que el segundo mantendría su fecha de salida en el mes de agosto y estaría compuesto por los buques que se dirigían a Panamá, Cartagena, Santa Marta y otros puertos de la costa norte.³ El motivo por el que se restringía la navegación exclusivamente a las dos flotas anuales quedaba bien explícito en la disposición de 1564, por “el riesgo que corrían las naos que iban y venían solas a las nuestras Indias” (ENCINAS, op. cit.: IV, 127-130). En un primer momento su protección se encomendó a una armada de galeras y, desde 1568, a la Armada de la Guarda de la Carrera.⁴

El sistema blindaba las áreas neurálgicas del Imperio así como las rutas y puertos en los que recalaban las flotas. Y ello favorecía el monopolio, controlado por los comerciantes agrupados en el consulado de Sevilla y por los grandes banqueros genoveses, florentinos, alemanes y flamencos. También la Corona se beneficiaba al recibir con bastante regularidad sus ingresos procedentes de las Indias.

Sin embargo, este modelo deparaba un enorme sacrificio pues se renunciaba a la defensa efectiva de los territorios teóricamente marginales y se los condenaba a un brutal

² El documento original se encuentra en AGI, Indiferente General 1966, fols. 35v-37v. Citado en: (VEITIA, 1981: 2; GARCÍA-BAQUERO, 1992: 90).

³ Real Cédula dada en Aranjuez, el 18 de octubre de 1564: (ENCINAS, 1945: IV, 127-130). También en: (HARING, 1979: 258-259; GARCÍA-BAQUERO, op. cit.: 90).

⁴ Sobre el particular véase: (DÍAZ BLANCO, 2014: 661-691).

desabastecimiento que ni siquiera pudieron compensar adecuadamente con el contrabando. Y por mucho que los vecinos de Santo Domingo, Puerto Rico, Jamaica, Guatemala, Honduras o Nicaragua clamaran pidiendo auxilio nunca obtuvieron una solución a sus problemas. Y de hecho, parece un milagro que no terminasen cayendo en poder de las potencias enemigas como ocurrió ya en el siglo XVII con Jamaica. Ese aislamiento dentro del circuito naval del Imperio provocó una inhibición profunda de la capacidad productiva de extensas áreas del imperio.

Así, en la década de los cuarenta, informaba la Audiencia de Santo Domingo, que ni aún en tiempos de paz dejarían de venir los corsarios a estas islas “porque las presas son muy grandes y sin riesgo ni resistencia ninguna”.⁵ Cuatro años después, es decir, en 1545, se ratificó nuevamente esta idea al informar el Almirante que lo que animaba a los bandidos a navegar rumbo a las Indias era “parecerles... que tienen lejos el castigo”.⁶

A la metrópolis le importaba muy poco que los corsarios hostigasen determinados puertos secundarios o que se hiciesen con el control de algún islote o de alguna zona despoblada de Centroamérica. Pero, en cambio, sí que le interesaba tener el control del Mar Caribe en tanto en cuanto era un lugar de paso de las flotas de Indias, por eso procuró una defensa básica. Para su protección creó una pequeña flotilla, la del Caribe, que puede considerarse como el precedente remoto de lo que será la Armada de Barlovento que desarrolló su actividad entre 1640 y 1768.⁷ Una escuadra que se financiaba a través de la avería, tenía su sede en Santo Domingo, donde residían los jueces de la Armada, y usaba naos y carabelas. Pero no tardó en vislumbrarse que su objetivo real no era exactamente la defensa de las costas antillanas y de sus habitantes sino la protección de las rutas seguidas por los navíos de la Carrera a su paso por el Mar Caribe (TORRES RAMÍREZ, 1983: 115).

Por su parte, las autoridades antillanas se pasaron décadas solicitando en vano la presencia de dos galeras permanentes en cada isla que completasen la defensa de forma disuasoria, o bien, para pedir ayuda en caso de un eventual ataque. No podemos olvidar

⁵Carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, Santo Domingo, 4 de julio de 1541. AGI, Santo Domingo 49, R. 12, N. 83.

⁶Carta del Almirante a Su Majestad, Nueva Sevilla, 18 de enero de 1545. AGI, Patronato 174, R. 57. Los ataques se realizaban incluso en tiempos de paz, pues, según escribió la Audiencia de Santo Domingo en 1541, pese a los tratados, los corsarios seguirían atacando “porque las presas son grandes y sin riesgo de resistencia ninguna...”. Carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, Santo Domingo, 4 de julio de 1541. AGI, Santo Domingo 49, R. 12, N. 83 Bis.

⁷Sobre esta Armada puede verse la clásica monografía de: (TORRES RAMÍREZ, 1981).

que la forma más común de ocupar una fortaleza era mediante un asedio lo que necesariamente significaba aislarla del exterior durante algún tiempo. Por ello, resultaba imprescindible disponer en los puertos de algunos buques con un doble objetivo: primero, vigilar de cerca los movimientos de los corsarios para estar prevenidos sobre la posibilidad de un ataque así como de su magnitud. Y segundo, establecer una vital comunicación con otras plazas para coordinar las posibles ayudas. Aunque, en ocasiones, las flotas enviaban navíos de aviso extraordinarios, alertando de la presencia de escuadras enemigas, era tan importante como necesaria la comunicación de cabotaje entre los principales puertos. De hecho, existía una ley no escrita que todos conocían: la obligación de las autoridades de alertar a las islas y territorios del entorno siempre que se avistasen buques enemigos o se previese un ataque.

A continuación vamos a desarrollar un caso muy singular y creemos que paradigmático, el de Puerto Rico. Durante el segundo tercio del siglo XVI algunos corsarios franceses e ingleses habían merodeado impunemente por la isla, practicando un comercio ilegal más o menos amigable. En 1576 franceses se internaron en la isla y saquearon el pueblo de Guadianilla, matando a algunos vecinos.⁸ Poco después, sin prisas, se reembarcaron y continuaron sus saqueos en la isla de la Margarita y en Cumaná. Pero la situación, lejos de mejorar, se agravó en el último cuarto de siglo, generando una situación muy difícil para la menguada población puertorriqueña. En 1576, una flotilla de varios galeones franceses, comandados por el corsario Jean Jacques, saqueó e incendió la villa de San Germán.⁹ Ninguna localidad de la isla sufrió tanto los envites del corsarismo como ésta, pues había sido refundada en su nueva ubicación en 1573 y nuevamente -por enésima vez- volvía a ser saqueada y arrasada. Y dadas las escasas defensas, hasta los indios caribes, procedentes de la isla Dominica, se dedicaban a realizar campañas de pillaje sobre la isla. Así en septiembre de 1578 la audiencia de Santo Domingo informó del ataque que realizaron los caribes con doce piraguas que desembarcaron a dos leguas de la ciudad de San Juan y robaron en un ingenio, llevándose todo lo que había de valor, incluido los esclavos de color.¹⁰

⁸ Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 8 de noviembre de 1576. AGI, Santo Domingo 50, r. 12, n. 55.

⁹ Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 8 de noviembre de 1576. AGI, Santo Domingo 50, r. 12, n. 56.

¹⁰ Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 29 de septiembre de 1578. AGI, Santo Domingo 51, r. 1, n. 26.

Una vez más, en 1579, después del saqueo de San Germán por el corsario Jean Jacques, se volvió a suplicar la presencia de galeras para la protección del paso entre Santo Domingo y Puerto Rico (UTRERA, 2014: II, 546). Pero no parece que fuera aprobada pues en 1580 la audiencia de Santo Domingo volvió a hacerse eco de esa reivindicación, pues los puertorriqueños se lamentaron, una vez más, de que la isla estaba “infestada de franceses que la roban y oprimen y casi a vista de ojos”.¹¹ La situación era dramática, tanto que los galos llegaron a apresar, incluso, al gobernador y capitán general. Pero, pese a la situación límite no parece que a corto plazo las peticiones surtieran efecto pues, tanto en 1581 como en los años sucesivos se volvió a reiterar la misma solicitud (RODRÍGUEZ MOREL, 2016: 117).

Por lo demás, desde la metrópolis se tomaron dos medidas, aunque del todo insuficientes: una, desde 1582 una sola persona -Diego Menéndez Valdés- concentró los cargos de gobernador, capitán general y alcaide del Morro, un mando único que en teoría debía mejorar la efectividad de la defensa de la isla (ZAMBRANO, 2010: 57). Y otra, se empezó a destinar una cantidad, procedente inicialmente de las cajas reales de Santo Domingo y luego del situado de México, para mantener una guarnición permanente en la isla. Por orden del 13 de abril de 1582 se instó a los oficiales de Santo Domingo a enviar algo más de 2,6 millones de maravedís de la hacienda real para mantener una guarnición de un alcaide y cincuenta soldados en la fortaleza del Morro de San Juan (ENCINAS, op. cit.: IV, 20-21). Pero, la situación continuó empeorando en los años siguientes hasta el punto que, como ya hemos afirmado, el mismo gobernador, Francisco de Ovando Mexía, fue capturado por los corsarios, que además se atrevieron a pedir un rescate por su liberación.¹²

Ya en 1585 se tuvieron noticias de la presencia en la zona de sir Richard Greenville y Ralph Lane quienes, después se supo, recababan datos para Inglaterra, donde se preparaba una gran ofensiva contra varios puertos antillanos. Y con toda esa información, el 15 de septiembre de 1585, zarpó de Plymouth la gran escuadra de Francis Drake, en la que viajaban más de 2.000 hombres, recorriendo las costas occidentales peninsulares antes

¹¹ Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 17 de febrero de 1580. AGI, Santo Domingo 51, r. 3, n. 49.

¹² Este suplicó a la audiencia que le diese licencia para rescatarse con su propia hacienda, pero los jueces se lo negaron alegando que no tenían autorización para concederla. Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 6 de julio de 1579. AGI, Santo Domingo 51, r. 2, n. 45.

de poner rumbo al Mar Caribe. Uno de sus principales objetivos era tomar la isla con un doble objetivo: primero, apoderarse de los dos millones de pesos de oro que se custodiaban en su fortaleza y, segundo, ocupar la ciudad de San Juan y convertirla en su base de operaciones desde donde realizar futuras campañas de pillaje. Pero su ataque resultó infructuoso porque trató de entrar en la ciudad por el estrecho paso que protege el Castillo del Morro. Los defensores, con buen criterio, habían hundido varios barcos a la entrada del canal y, finalmente, tras varios días de intercambios de fuego artillero, los atacantes decidieron retirarse (PICO, 1988: 86; ZAMBRANO, 2010: 59). El cerco fue levantado el 24 de noviembre de 1595, poniendo proa a Nombre de Dios y Santa Marta (UTRERA, op. cit.: III, 137). Tras este gran susto, se volvió a solicitar a la audiencia de Santo Domingo el envío de arcabuces, pólvora y municiones, petición que no fue atendida por encontrarse la propia Ciudad Primada en una situación de extrema necesidad.¹³

Mucho más éxito tuvo, en 1598, el corsario George Clifford, tercer conde de Cumberland, que ocupó la isla. Se trataba de un marino experimentado que había combatido en la jornada de la Invencible y que se presentaba en Puerto Rico con una armada de veinte navíos y un millar de hombres. Su objetivo explícito era convertirla en la base de operaciones de los ingleses en el Caribe (MIRA, 2012: III-1, 148). Había aprendido del error de Francis Drake y atacó la ciudad desde el este, a espaldas de la fortaleza del Morro. El capitán general y gobernador Antonio de Mosquera se vio obligado a capitular, entrando la flota en la ciudad el 2 de julio de 1598 (ZAMBRANO, op. cit.: 60).

Por fortuna para los intereses hispanos, días después, tras la entrada en el puerto de un buque portugués con aherrojados, se desencadenó una epidemia de disentería que llevó a la tumba a casi la mitad de los ingleses. A finales de ese mismo año, Clifford, sintiéndose vulnerable por el descenso de efectivos disponibles y ante la cercanía de la flota española que traía como objetivo recuperar la isla, decidió zarpar (PICÓ, op. cit.: 88; WARLINTON, 2013: 26). Eso sí, dejaba atrás una ciudad asolada y saqueada, llevando en sus bodegas, azúcares, cueros, jengibre, oro, los cañones de la fortaleza, las campanas de la catedral y hasta un quicio marmóreo de una ventana que le pareció “digno de admiración” (BLANCO, 1947: 61).

¹³ Carta de la audiencia de Santo Domingo a su Majestad, 26 de octubre de 1586. AGI, Santo Domingo 51, r. 10, n. 99.

Está claro que, a nivel económico, desde la implantación del sistema de flotas, el área antillana quedó marginada de las rutas del comercio legal. Progresivamente los comerciantes sevillanos fueron dejando atrás la antesala antillana para vender sus mercancías en los grandes puertos de Nueva España y Tierra Firme. El daño para la economía de estas áreas marginales fue irreparable: por un lado, el poco género que llegaba lo hacía a precios desorbitados y, por el otro, los productos locales eran adquiridos a precios irrisorios. No había economía que pudiera soportar eso; era el alto coste que había que pagar por el monopolio comercial sevillano. La productividad, lo mismo de azúcar que de cueros y jengibre, era extremadamente baja por dos motivos:

Primero, por la escasez crónica de mano de obra esclava pues, según decían las autoridades, no quedaban naturales y los españoles no querían laborar en las minas, hatos y haciendas. Por ello, la reclamación más reiterada de los criollos era que se enviasen esclavos libres de impuestos para así favorecer la economía y su poblamiento.¹⁴ Pero, dado que estas licencias pocas veces se materializaban, no extraña que ese mismo año arribase a la isla un navío portugués con 180 esclavos sin registro ni licencia y hasta el obispo de Puerto Rico, adquiriese algunas de esas piezas (RODRÍGUEZ MOREL, op. cit.: 92). La situación no mejoró de manera que, en años sucesivos se volvió a informar de las quejas de los vecinos que, por no disponer de esclavos, “cesan las granjerías por no haber nadie quien las labore”.¹⁵

Y segundo, por las dificultades para obtener fletes para las exportaciones. Hay que tener en cuenta que a la isla solo le quedaron las insignificantes migajas del monopolio. Se suponía que debía arribar al menos un barco en cada una de las flotas, destinado a abastecer el mercado isleño y a comprar los productos locales. Pero en la praxis esto no siempre ocurrió y hubo flotas en las que no hubo ninguno pues, como ya hemos afirmado, era un mercado muy secundario en comparación con otros mucho más atractivos. De hecho, Pierre Chaunu (1955) ha calculado que entre 1515 y 1600 tan solo arribaron legalmente a Puerto Rico 89 barcos y zarparon de ella 247, cifras del todo insuficientes que muestran hasta qué punto se padeció el aislamiento. (IV-2, 488-490) Y a veces, los navíos que llegaban con la flota lo hacían en una fecha poco apropiada por

¹⁴ La audiencia de Santo Domingo traslada al rey esta propuesta de los vecinos de Puerto Rico por carta del 8 de enero de 1577. AGI, Santo Domingo 50, r. 13, n. 64.

¹⁵ Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 27 de febrero de 1581. AGI, Santo Domingo 51, r. 4, n. 53.

lo que debía aguardar en la isla, incluso a riesgo de no poder regresar con la flota. En febrero de 1577 la audiencia de Santo Domingo informaba que los barcos de Puerto Rico no podrán salir antes de mayo por no estar todavía “cuajado el azúcar y haber falta de sal para los cueros”.¹⁶ Un año después las mismas autoridades puertorriqueñas volvían a mostrar su desazón al ver que todos los navíos pasaban de largo para ir a Nueva España, situación que de no remediarse -decían- “será gran causa para acabarse de despoblar” la isla.¹⁷ Y por cierto, todos los intentos de repoblación con labradores fracasaron, precisamente por la imposibilidad de dar salida comercial a las producciones.¹⁸ Pero incluso cuando un buque por fin entraba en la isla, los vecinos compraban la mercancía europea y embarcaban los productos de la isla para ser vendidos en Sevilla por algún factor. Pero las distancias y la escasa comunicación provocaban que el retorno de los beneficios se demorase por espacio de varios años con un claro quebranto para los productores.

A esos navíos hay que sumar otros buques que recalaban en la isla por distintos motivos: uno, los que aportaban a San Germán para realizar la aguada, ocasión que era aprovechada para intercambiar mercancías por productos frescos. Se estima que, entre 1550 y 1650, un 19 por ciento de los navíos de las flotas hicieron aguada en la isla (CHAUNU, op. cit.: VI-2, 79). Dos, las supuestas arribadas forzosas que con frecuencia practicaban navíos portugueses y que, en muchos casos, eran simples excusas para comerciar ilegalmente con los isleños. Se ha calculado que, entre 1551 y 1599, hubo 46 ataques forzosos, fondeando un total de 290 barcos (GELPÍ, 2000). Es decir, una media de seis barcos por año, una cifra muy notable teniendo en cuenta que legalmente, la media no alcanzaba los dos navíos anuales. Y tres, las licencias que con cierta frecuencia se expedían a los canarios o en ocasiones a los propios mercaderes puertorriqueños para que comerciaran con las islas antillanas. Se trataba siempre de excepciones, de anuencias dadas a cuenta gotas, pues eran vistas con recelo por el consulado sevillano. De hecho, conocemos el caso del mercader Lorenzo de Vallejo que desde 1579 pidió autorización en varias ocasiones para llevar un navío a Puerto Rico

¹⁶ Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 28 de febrero de 1577. AGI, Santo Domingo 50, r. 13, n. 66A.

¹⁷ Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 29 de septiembre de 1578. AGI, Santo Domingo 51, r. 1, n. 26.

¹⁸ El 13 de abril de 1578 se expidió título de alcalde mayor a Antonio Jover que pretendía llevar a su costa un centenar de labradores a la isla. UTRERA, op. cit.: II, 575.

para paliar la escasez de harina y vino y el consulado se opuso sistemáticamente. Y es que, como decía muy significativamente Fernando Picó (1988), los mercaderes sevillanos se parecían “al perro del hortelano, que ni come ni deja comer” (p. 80). En resumen, es probable que entre arribadas legales, forzosas e ilegales, la media de barcos que se aproximaban a la isla anualmente se moviese en torno a la decena. Cifra, en cualquier caso, demasiado exigua como para abastecer mínimamente a la población de la isla y más aún para exportar las producciones locales.

Las autoridades puertorriqueñas intentaron corregir estos males por la vía diplomática, solicitando de manera incansable dos medidas: una, que se fijase el precio máximo de los productos europeos para evitar que la carestía disparase su valor. Pero existían intereses verdaderamente antagónicos y contrapuestos entre los cargadores sevillanos, que pretendían que el mercado impusiese su ley, y las élites locales que eran las grandes perjudicadas por la inflación. Ya en la tempranísima fecha de 1513 la Corona recriminó a los funcionarios reales por las quejas de los comerciantes sevillanos, ordenando que en adelante permitiesen vender libremente los productos que llegasen de la Península.¹⁹ Y otra, conseguir un privilegio especial por el que se liberalizara el comercio. Pretendían cargar mercancías con destino a Flandes y a otros reinos del Imperio, “sin tener tan duro tributo de pasar por el río de Sevilla”.²⁰ Y asimismo, defendían que desde cualquier puerto de los reinos hispánicos, incluido Flandes, se pudiese cargar libremente con destino a la isla antillana.²¹

La élite criolla no desistió y nuevamente en 1588 volvieron a reivindicar que los barcos pudiesen ir y venir libremente, “con flota o sin ella, para que lleven y valgan los

¹⁹ Real Cédula a los jueces de apelación de La Española, Monasterio del Abrojo, 22 de abril de 1513. AGI, Indiferente General 419, L. 4, fols. 117v-118r.

²⁰ En esos términos se expresó la audiencia de Santo Domingo en una carta al emperador, fechada el 20 de febrero de 1532. AGI, Santo Domingo 49, R. 3.

²¹ La reivindicación del libre comercio fue casi obsesiva a lo largo de todo el siglo XVI. La ciudad de Santo Domingo lideró estas peticiones, que podían beneficiar igualmente a los puertorriqueños, pues en 1527, 1528, 1530 y 1532 reiteraron su petición de comerciar libremente con la metrópolis: “Que por parte de esta isla se ha suplicado muchas veces a Vuestra Majestad mandase dar licencia para que los azúcares, cueros y cañafístula, que es cosa de la granjería de la tierra, en cuyo despacho parece que consiste todo el bien y población de ella, se pudiesen llevar desde esta isla derechamente a Flandes porque allí, y según se dijo, tiene mucho despacho y muy aventajado así en la venta de esta granjería como en el retorno que de mercaderías y gente de ella se puede traer(...)” Respuesta a la ciudad de Santo Domingo, Valladolid, 28 de junio de 1527. AGI, Indiferente General 421, L. 12, fols. 144v-145v. Carta de la ciudad de Santo Domingo a Su Majestad, 24 de octubre de 1528. AGI, Patronato 174, r. 40. Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 20 de febrero de 1532. AGI, Santo Domingo 49, R. 3. Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, Santo Domingo, 10 de abril de 1530. AGI, Santo Domingo 49, R. 1, N. 4.

frutos” (RODRÍGUEZ MOREL, 1999: 331-442). Lo cierto es que el fracaso de las propuestas de libre comercio, su exclusión de los circuitos comerciales y la imposibilidad de fijar precios, colocaron a muchos puertos antillanos, en especial a los de La Española, Jamaica y Puerto Rico, en una situación límite.

La galopante inflación y el escaso suministro de productos europeos provocaron que muchos vecinos malvivieran asfixiados por las deudas. Por ello, recurrieron al contrabando en un ejercicio de mera supervivencia. De hecho, en 1576 la audiencia de Santo Domingo informó con toda claridad que la única forma que tenían los vecinos de proveerse y de vender sus productos era recurriendo a los contrabandistas “que son señores de la mar y de la tierra”.²² Y ello por varios motivos: primero, por la ralentización de la llegada de género procedente de la Península lo que provocaba que sus precios fuesen desorbitados. Entre 1540 y 1580 el coste de los productos básicos - incluido el pan y el vino- se multiplicó por tres y, en algunos casos, hasta por cuatro. Y segundo, porque los corsarios pagaban mucho mejor el género de la tierra, fundamentalmente azúcar, cueros vacunos, carnes en salazón, maderas, cañafístula y jengibre. Y ello, porque en Europa, especialmente en Holanda, se estaba desarrollando la industria del curtido y se necesitaba la materia prima (CASSÁ, 2003: I, p. 196).

Comúnmente las incursiones no las hacían a través de San Juan, razonablemente defendida por la fortaleza del Morro, sino por otros puertos que estaban en la banda suroeste escasamente poblados y sin posibilidades de defensa (UTRERA, op. cit.: II, p. 239). Allí acudían los vecinos a intercambiar con los corsarios productos de la tierra por provisiones europeas, fundamentalmente paños, vinos, aceite, lienzos y esclavos.

El contrabando se convertía así en un círculo vicioso, pues, si se abastecían a través del estraperlo ello provocaba a su vez que los mercaderes de la Carrera de Indias descartasen el comercio con la isla, dadas las pocas posibilidades de obtener beneficios. En definitiva, se trataba de la pescadilla que se muerde la cola, si no podían comerciar legalmente lo hacían con corsarios y si había corsarios no acudían los comerciantes legales.

En este comercio, los portugueses y los canarios jugaron un papel muy destacado. Las islas Canarias, y en especial la Gomera, se convirtieron en un punto de recalada

²² Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 8 de noviembre de 1576. AGI, Santo Domingo 50, r. 12, n. 55. Rodríguez, Cartas de la Audiencia 1575-1578, 53.

obligada de los navíos de la Carrera de Indias. En teoría allí se debían abastecerse de agua y víveres para la travesía pero en la práctica embarcaban vinos y cereales con la idea de venderlos ventajosamente en las colonias. Además, al margen de las flotas, las islas Canarias mantuvieron una intensa relación con las áreas marginales del Imperio que la metrópolis no tenía la posibilidad o la voluntad de abastecer suficientemente. Gracias a este tráfico, la isla palió en cierta medida sus necesidades no sólo mercantiles sino también humanas.²³ En 1526 obtuvieron un privilegio para cargar sus productos para las Indias durante dos años, con la única obligación de remitir el registro a la Casa de la Contratación. La licencia se prorrogó en 1531 por otras dos anualidades y, en 1534, por otras seis, hasta finales de 1540, todo fundamentándose en el hecho del desabastecimiento. Sin embargo, aunque el privilegio tenía fecha de caducidad, este comercio, que bordeaba la legalidad, continuó durante décadas, ante la permisividad de las autoridades sevillanas. No obstante, en ocasiones convenía denunciar al traficante y embargarle sus bienes para al menos aparentar que se perseguía el contrabando.

Los portugueses no se quedaron atrás y, al igual que los canarios, eran vistos como comerciantes ilegales pero amigos. Con frecuencia, los lusos cargaban vinos y otros alimentos en las islas Canarias y desde allí se dirigían a las Grandes Antillas, trocando estos productos alimenticios y esclavos por azúcares, cueros, cañafístula, oro, plata y perlas que luego descargaban en las Azores o en Lisboa. Lógicamente este comercio continuó durante todo el siglo XVI, acentuándose desde la incorporación del reino luso al Imperio de los Habsburgo. Lo cierto es que, tanto los portugueses como los canarios, gozaron de una patente tácita para comerciar con La Española, Puerto Rico y Jamaica, al margen del monopolio sevillano, que los primeros se encargaron de consolidar durante el espacio de tiempo que estuvieron integrados dentro de la estructura del Imperio Hispánico.

Huelga decir que toda esta intensa actividad ilegal era posible gracias a la complicidad de la mayor parte de la población y también de las autoridades isleñas. Los criollos recibían con júbilo la llegada de buques corsarios, igual que las autoridades tanto civiles como eclesiásticas. A finales de 1579, los franceses, que tenían cautivo al gobernador, se establecieron por varias semanas en el puerto de Vargas, sin que nadie

²³ Según Pierre Chaunu (1983) el tráfico canario con las Antillas y Tierra Firme se mantuvo sin interrupción desde principios del siglo XVI, representando presumiblemente algo más del 10 por ciento del tráfico global del monopolio. (pp. 48-53).

tuviese la capacidad o la voluntad de impedirlo. Pese a sus tropelías, los vecinos acudían a ellos para comprar género a cambio de azúcares y cueros.²⁴

Era la única forma de sobrellevar el duro monopolio comercial. Estos contrabandistas tan pronto asaltaban un puerto como el de San Germán que practicaban el estraperlo con sus vecinos o robaban el azúcar o los cueros vacunos del primer barco mercante que encontraban a su paso. Las autoridades antillanas mostraron actitudes contradictorias pues, por un lado, pretendían proteger sus puertos y barcos de los ataques, y por el otro, necesitaban del contrabando para abastecerse de productos básicos textiles y alimenticios y para vender los productos de la tierra a un precio razonable. Quizás por ello no hubo el empeño necesario para establecer, ya en el siglo XVI, una armada estable que a la larga hubiese blindado una de las áreas más vulnerables y sensibles del comercio ultramarino.

Por tanto, los enemigos contaron con un sólido apoyo desde dentro del Imperio: primero de los indígenas -allí donde los había- pues, ingleses, franceses y holandeses se presentaban interesadamente como sus defensores, frente al yugo impuesto por los españoles. Y segundo, de una buena parte de la élite que veía con buenos ojos un negocio ilegal que le proporcionaba unos beneficios que no podía obtener por los cauces legales. Y es que, como ya hemos afirmado, los intereses de las oligarquías locales no coincidían con los de los grandes cargadores sevillanos. Obviamente, a los primeros les interesaba el libre comercio y a los segundos el monopolio. Ello empujó a la élite puertorriqueña a convertirse en colaborador necesario del corsarismo, los mismos que en teoría debían vigilar y perseguir estas actividades ilícitas. Bandidaje y contrabando formaron parte intrínseca del propio sistema monopolístico implantado por la metrópolis (STEIN, 2004: 20-32).

Las armadas

En el Imperio coexistía una quincena de escuadras que colaboraban entre sí o se unían cuando se preparaba “una hueste naval”. A continuación, desarrollaremos brevemente las armadas atlánticas.

²⁴ Carta del doctor Cuenca a Su Majestad, Santo Domingo, 19 de febrero de 1580. AGI, Santo Domingo 51, r. 2, n. 45.

Bajo la denominación de armadas del Cantábrico incluimos a un conjunto de escuadras que se aprestaban desde Galicia al País Vasco y que operaban de manera intermitente juntas o por separado, dependiendo de las circunstancias. Pero incluso cuando aparecen separadas -la de Galicia, la de Cantabria, la de las Cuatro Villas, la de Vizcaya y la de Guipúzcoa-, es obvio que debían operar de forma coordinada, formando de una u otra forma parte del mismo proyecto defensivo, cuyo fin último no era otro que la defensa del área geoestratégica del Noroeste y del Cantábrico.²⁵

En cuanto a la Armada de Portugal, debemos decir que su integración en el organigrama defensivo del Imperio, a partir de 1580, supuso un aumento considerable de su poderío naval. Lisboa era un puerto estratégico, tenía un importante astillero y disponía de una poderosa escuadra de galeones que fueron usados por el Imperio en las principales batallas libradas en las últimas décadas del siglo XVI y el primer tercio de la centuria siguiente. La Armada lusa mantuvo su sede en Lisboa, encargándose habitualmente de la defensa de sus propias costas entre el cabo de San Vicente y la costa pontevedresa. Dispuso de un buen número de galeones pesados, en su mayoría construidos en la propia capital lusa, que fueron siempre fundamentales en las grandes empresas navales del Imperio. Su participación fue muy notable en la campaña de la Invencible, donde aportó un buen número de las mejores unidades de combate (GOODMAN, 2001: 24). Asimismo, tomó parte en la hueste de 1625 para recuperar la ciudad de San Salvador de Bahía, con una escuadra de trece navíos -cuatro galeones, cuatro naos y cinco urcas- al mando del capitán Manuel de Meneses (RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, 2018: 124).

La pérdida de Portugal, a partir de 1640, fue un varapalo para el Imperio que perdió una escuadra esencial en su organigrama defensivo. La fachada atlántica peninsular se volvió un área hostil; los navíos de la Carrera en dificultades ya no podían refugiarse en los puertos lusos.²⁶ Los lusos comenzaron una campaña de acoso a los puertos del suroeste peninsular, tratando de apresar mercantes.

Otra de las escuadras de la fachada atlántica peninsular era la Guardacostas de Andalucía, nacida en 1521 para dar respuesta a la concentración de corsarios en torno al cabo de San Vicente. Recibió diversos nombres como Armada del Poniente, de la Guarda

²⁵ En 1590 partió un convoy de 47 navíos del puerto de Santander, entre los que había once buques de la Armada de Guipúzcoa y dos de la de Vizcaya (CEREZO, 1988: 389).

²⁶ Incluso se perdió la escala de las islas Azores, lo que obligaba a los navíos de la Carrera a enfilarse directamente hasta la bahía de Cádiz (SERRANO MANGAS, 2001: 106-107).

de las Costas de Andalucía o sencillamente de la Avería, usando como nombre el impuesto que la financiaba. En la primera mitad del siglo XVI se conoció habitualmente como Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía que nosotros hemos sintetizado en la Armada Guardacostas de Andalucía. Estuvo en activo hasta 1562 en que, tras quedar obsoleta, fue sustituida por una efímera armada de galeras, con idénticos objetivos. Esta escuadra de galeras fue aprobada por una disposición regia del 26 de abril de 1562 y se mantuvo en activo hasta 1568.²⁷ Se sufragó también a través de la avería, y la capitania general la ostentó Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz.²⁸ Después de esta fecha, dada su escasa operatividad, fue sustituida por la Armada Real del Océano que además de defender el suroeste peninsular, como la Guardacostas de Andalucía, se le encargó con frecuencia el refuerzo de la protección de los convoyes de Indias (GOODMAN, op. cit.: 22; ALFONSO, 2012: III, I, 124). Queda claro, pues, que el origen de esta armada se remonta al año 1521 cuando se crea la Guardacostas de Andalucía y que después, ya bajo la denominación de Armada del Océano, se mantuvo en activo hasta el decreto de supresión de 1717.²⁹

Asimismo, en la fachada atlántica europea operaba la escuadra de Flandes también conocida como Armada de Dunquerque. La zona del Mar del Norte era vital para los intereses castellanos desde mucho antes de que Flandes fuese territorio de los Habsburgo. Gallegos, vascos y cántabros acudían desde finales del siglo XV lo mismo a pescar en aguas de Terranova que de Irlanda (ARÍZAGA, 2012: 35). Como es bien sabido, existía un intenso e histórico comercio desde puertos andaluces y del Cantábrico con Flandes, a donde transportaban lana, vino, aceite, fruta y otras materias primas, importando productos manufacturados (SICKING, 2012: 189). Al principio bastaba con las armadas del Cantábrico pero ya en tiempos de Felipe II se vio la necesidad de contar con una escuadra específica.

Así, en 1572 los rebeldes lanzaron una ofensiva en el Mar del Norte y la respuesta de Felipe II fue el apresto de una armada con destino a Flandes para que atacase los intereses

²⁷ Dicha armada de galeras ha sido estudiada por: (DÍAZ BLANCO, 2014:661-692).

²⁸ (Ibidem). Conocemos poco de las acciones ofensivas o defensivas de esta escuadra que en 1562 estuvo formada por cinco galeras y en 1563 por siete, haciendo normalmente la invernada en el Puerto de Santa María. (Ibidem: 676).

²⁹ (ENCINAS, op. cit.: IV, 41 y ss). Cesáreo Fernández Duro (1972) asevera que se creó en diciembre de 1594 (II, 489). En realidad, en esa fecha lo que se hizo fue reformar su organización, nombrándose un equipo gestor nuevo y dotándola de más y mejores medios, debido al daño que estaban infringiendo los corsarios en esos años.

neerlandeses (GOODMAN, op. cit.: 23). La escuadra llevaba hombres y bastimentos a los tercios comandados por Cristóbal de Mondragón, establecidos en la ciudad de Middelburg. Pero fue interceptada por los holandeses en Bergen op Zoom y la derrotaron, perdiendo quince de sus buques y varios miles de hombres (CANALES, 2010: 135). Esta escuadra se mantuvo en activo durante la segunda mitad del siglo XVII, aunque con escasos efectivos. Hasta 1692 ostentó el almirantazgo general Mateos Maes y, por fallecimiento de éste, le sucedió en el cargo el riojano Pedro Fernández de Navarrete y Ayala, aunque solo por un año pues en 1693 pasó a ostentar el mando supremo de la Armada del Océano (FERNÁNDEZ DURO, op. cit.: V, 435).

Al igual que las armadas peninsulares, las americanas padecieron una fuerte inestabilidad, pues no tuvieron un carácter permanente. En un primer momento los corsarios permanecieron en las costas del suroeste de la Península Ibérica por lo que no fue necesario en las colonias tomar medidas defensivas frente a posibles agresiones externas. Sin embargo, desde finales de la década de los veinte comenzaron a llegar enemigos al continente americano, especialmente al área caribeña. Por ello, se hizo necesaria la creación de una serie de escuadras que protegieran las rutas americanas de la Carrera de Indias. De todas ellas, hubo cuatro de gran importancia, a saber: la Armada del Mar Océano, la Armada del Caribe, la del Mar del Sur y la de Barlovento. El panorama se completaba con las escoltas de las flotas de Indias, la Armada de Galeones o la Armada de la Plata, y con el destino de varios vasos a algunos de los puertos más estratégicos para la defensa de las rutas.

Desde las primeras arribadas de corsarios comenzó el envío de escuadras con la misión específica de recoger el metal precioso y proteger los convoyes. Este sistema se utilizó sólo en contadas ocasiones a lo largo de la primera mitad del siglo XVI, generalizándose en la segunda mitad de esa misma centuria. Para la seguridad de la Carrera de Indias existieron dos formaciones que actuaron de manera complementaria: la de la Guarda de la Carrera y la del Mar Océano.

La primera de ellas, la de la Carrera, también adoptó los nombres de Armada de los Galeones o Armada de la Plata (SERRANO MANGAS, 1989: 17; CABALLERO, 1997: 52). Diego Ortiz de Zúñiga (1796) afirmó muy gráficamente que esta formación acompañaba a las flotas de Indias aunque a veces se despachaban solo galeones con la idea de que trajesen con seguridad los caudales y la plata peruana (IV, 109-110). Y es que se

estimó que la defensa de las flotas con dos galeones -la capitana y la almiranta- era insuficiente para proteger un convoy tanpreciado. Por eso, los galeones de la Armada de la Carrera, que oscilaron entre seis y ocho, además de varios pataches, se encargaron durante décadas de viajar junto a las flotas para garantizar su protección (HARING, op. cit.: 262).

La primera armada de la Carrera que cruzó el Atlántico fue la del general Blasco Núñez de Vela, en 1537, año en el que los ataques corsarios se redoblaron en la costa atlántica peninsular.³⁰ En 1542 partió con el mismo fin una nueva armada al mando del capitán general Martín Alonso de los Ríos.³¹ En principio se planeó con doce navíos y 2.500 hombres de guerra, no obstante, ante la falta de artillería -que fue necesaria traerla finalmente de Málaga, Cartagena y Alicante- y de navíos adecuados, fue reducida a la mitad de unidades navales y a tan sólo 500 soldados. Nuevamente, en 1550, zarpó un convoy a cargo de Sancho de Biedma, con el objetivo expreso de arribar a Tierra Firme, recoger el metal precioso y regresar sin dilación a la Península. El coste de la citada escuadra ascendió a la nada despreciable suma de 50.000 ducados que no parecieron demasiados si se garantizaba así la integridad de los caudales indianos.³² En agosto de 1570 llegaron a Sevilla las dos flotas que habían venido escoltadas por la Armada de la Carrera que ese año comandó Pedro Menéndez de Avilés (FERNÁNDEZ DURO, op. cit.: II, 469). Y nuevamente, en 1576, estando al frente de la misma Cristóbal de Eraso, fue enviada a las Indias a recoger la plata y traerla con seguridad.

La Armada del Mar Océano era una escuadra independiente de la anterior que tan pronto reforzaba la vigilancia de las rutas que limpiaba una zona de corsarios o se aventuraba a recoger la plata de las Indias. Incluso, en 1674 se empleó en el refuerzo de las rutas del Mar del Norte que fue uno de los motivos por los que se decidió suspender ese año el despacho de la Flota de Indias (LANG, 1998: 208). En ocasiones la armada del Océano y la de la Carrera, de manera indistinta, se encargaron de recoger la plata americana para traerla con garantías a la Península. Pero en general, la Armada de la

³⁰ Real cédula a lo oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, Valladolid, 28 de enero de 1537. AGI, Indiferente General 1962, L. 5, fols. 60-61. En otro documento se la denominaba Armada de la Guarda de las Indias. Carta del diputado de la Armada a Su Majestad, 15 de marzo de 1537. AGI, Indiferente General 1092, n. 218.

³¹ Relación de los gastos que se han hecho en la armada de 1542 de la que fue capitán Martín Alonso de los Ríos, s/f AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 24, doc. 387.

³² Real cédula a Sancho de Biedma, 30 de diciembre de 1549. AGI, Indiferente General 1964, L. 11, fols. 353v-354v. Carta del Álvaro de Bazán al Rey, Valladolid, 5 de julio de 1550. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-10.

Guarda casi siempre estuvo vinculada a las flotas mientras que la del Océano podía reforzar a aquélla en caso de extremo peligro o cumplir funciones de vigilancia, lo mismo en zonas de las Indias Occidentales que en aguas del Atlántico europeo.

Como afirmamos en páginas precedentes, los orígenes de esta Armada del Océano están en la Guardacostas de Andalucía que regularmente, desde la segunda mitad del siglo XVI, asumió roles de defensa muy lejos de las costas andaluzas. En 1573 Pedro Menéndez de Avilés figuraba como capitán general de la Armada del Océano con el cometido específico de limpiar las aguas de corsarios, *para guarda y seguridad de las naos y flotas* que por ellas navegan (VICENTE, 1946: doc. 767). Un cometido idéntico al que había tenido siempre la Guardacostas.

Su importancia estratégica era tal que en caso de acoplarse a las flotas de Indias y a la Armada de la Carrera, todos los mandos se supeditaban a la autoridad suprema del capitán general de la del Océano.³³ La escuadra estaría formada inicialmente por ocho galeones y tres pataches con una tripulación superior a las 2.000 personas, entre marineros y soldados. Sin embargo, el potencial siempre era relativo pues variaba dependiendo de la disponibilidad y de la amenaza enemiga. De hecho, en 1595 patrulló con 15 galeones originarios del puerto de Pasajes y en años posteriores llegó a disponer de hasta una veintena (CABALLERO, op. cit.: 258).

La mayor parte de las unidades que uso fueron galeones pero también empleó, como en casi todas las flotas y armadas, navíos menores y más rápidos como fragatas, bergantines o pataches.³⁴ Ocasionalmente también dispuso de urcas, unos navíos gruesos con una amplia capacidad de carga pero que no estaban especialmente diseñados para la guerra. Sin embargo, desde la tercera década del siglo XVII cada vez se le requisaban más unidades para el servicio de las escoltas de las flotas o para usarlos como galeones de la plata por lo que la escuadra experimentó un progresivo debilitamiento.

El Mar Caribe era una zona especialmente sensible dentro del organigrama naval, pues por allí circulaba toda la navegación de las Indias. En el viaje de ida la ruta de la Carrera de Indias era relativamente tranquila hasta la llegada al Caribe, donde se

³³ (CABALLERO, op. cit.: 110, 258). El 22 de enero de 1673 se volvió a expedir la orden en la que se insistía que en caso de que la Armada del Océano se acoplara a la de la Guarda de la Carrera, el general de esta última debía someterse al mando superior de la primera. (VICENTE, op. cit.: doc. 1954).

³⁴ En 1573 Gabriel de Vera era el capitán de la fragata la Magdalena, una de las ocho que integraban la Armada del Océano, cuya capitanía general ostentaba Pedro Menéndez de Avilés. (VICENTE, op. cit.: doc. 767).

enfrentaban a tres problemas: uno, el climatológico, pues al margen de posibles huracanes, las frecuentes rachas de vientos y las fuertes corrientes precisaban de marineros experimentados para salir airosos (RODRÍGUEZ LORENZO, 2012: 14-15). Dos, el geográfico, por la existencia de numerosos islotes, roquedos y bajíos que representaban un gran peligro para los veleros. Y tres, el humano, porque desde muy pronto el área se convirtió en un avispero de corsarios de distintas nacionalidades que estaban siempre al acecho de posibles presas.

Como en tantos otros casos, su principal objetivo no fue tanto la defensa de los habitantes y de los territorios caribeños como la protección de las rutas seguidas por los navíos de la Carrera a su paso por dicha área (TORRES RAMÍREZ, 1983: 115). No debemos olvidar la peligrosidad de la zona donde, según cálculos de Paul E. Hoffman (1983), se perdieron el 40 por ciento de todos los navíos desaparecidos en la Carrera de Indias entre 1535 y 1547(p.19).

Como en otras escuadras de averías, la autoridad suprema la ostentaba el juez de armada que era asesorado por varios diputados de mercaderes. Normalmente, en España, este cargo era de nombramiento regio, sin embargo, en el Caribe, por motivos obvios, su designación quedó delegada en la Audiencia de Santo Domingo, quien tenía poder a su vez para nombrar para ese cometido a uno de los oidores.³⁵ Éste recibía poderes casi absolutos en todo lo referente a su organización y a su funcionamiento: el cobro de la avería, el embargo de los navíos necesarios y la artillería, y finalmente, el nombramiento de capitanes y veedores.³⁶

En un primer momento se pensó que el Pacífico americano estaba demasiado lejos de las bases corsarias y que, por tanto, la navegación era razonablemente segura (PÉREZ-MALLAÍNA, 1987: 205). Y de hecho, lo fue durante varias décadas pues los primeros corsarios no pasaron a estas aguas hasta 1575. Pero a medio plazo se equivocaron pues la

³⁵ Información que se hizo en la isla Española, Santo Domingo, 9 de agosto de 1528. AGI, Santo Domingo 9, R. 3, N. 28. En 1556, por ejemplo, se designó como “presidente” de la escuadrilla al licenciado Cepeda, por ser el oidor más antiguo de la Audiencia. Muy probablemente el cargo de juez de armada desapareció en el tercer tercio del siglo XVI. Desde ese momento la máxima responsabilidad de la armada pasó a ostentarla el Capitán General de la flota de Tierra Firme. En 1584 el presidente de la Audiencia de Santo Domingo se lamentaba de la necesidad que había de que los delitos cometidos por la gente de las galeras de la Armada los juzgase el Capitán General de la isla y no el Capitán General de la Flota de Tierra Firme. Traslado de unos capítulos enviados por el presidente de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad el 10 de junio de 1584. AGI, Patronato 269, N. 2, R. 6.

³⁶ Instrucciones a Francisco Tello, Madrid, 6 de abril de 1536. AGS, Consejos y Juntas de Hacienda 12, N. 41.

plata que circulaba entre El Callao y Panamá, además del saqueo de los puertos, era un botín demasiado preciado como para que no despertara la codicia de piratas, corsarios y filibusteros (PÉREZ TURRADO, 1992: 38).

Ya en 1575 atravesó el istmo de Panamá el corsario inglés John Oxenham, robando el oro de un navío español (Ibidem: 57). Pero la situación se volvió aún más dramática a partir de 1578 cuando Francis Drake pasó a aguas del Pacífico, asaltando navíos y saqueando puertos (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 243). Desde ese justo instante se tuvo plena conciencia de la necesidad de una escuadra propia que protegiese las rutas y los puertos de la costa del Pacífico. Como una solución de emergencia el virrey Francisco de Toledo dispuso el apresto de dos galeras que se construyeron en Guayaquil para que, junto a otras embarcaciones requisadas, custodiasen la zona (CRUZ, op. cit.: 18).

Un par de años después, se dispuso la construcción de dos fragatas para el apoyo de las galeras (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 2-3). Asimismo, el virrey envió varias expediciones al estrecho de Magallanes para explorar la zona y buscar un puerto adecuado para poblar, todo con la idea de cortar el paso desde allí a los enemigos del Imperio. Este proyecto repoblador acabó en el más absoluto fracaso pues los colonos fueron diezmados por el hambre y el frío.³⁷

No mucho más eficaces resultaron las gestiones para la preparación de una armada. Todavía en 1580 se hablaba de la necesidad de proseguir la construcción de dos galeras y dos bergantines o fragatas para la defensa del Mar del Sur con el objetivo de “asegurar las costas de aquellas provincias” (ENCINAS, op. cit.: IV, 123). Ya en 1581 encontramos varias galeras acompañando a los navíos que transportaban la plata desde El Callao al puerto de Panamá, por la presencia del corsario inglés Thomas Cavendish con tres navíos (ALFONSO, op. cit.: III, I, 133; PÉREZ TURRADO, op. cit.: 216).

Pero en ese año llegó el nuevo virrey, Marín Enríquez de Almansa, que retrasó aún más el proyecto porque no figuraba entre sus prioridades. En 1587 Pedro de Arana ostentaba el rango de capitán general de la armada que se ha mandado construir en El Callao para convoyar los barcos de la plata hasta el puerto de Panamá (VICENTE, op. cit.: doc. 944). Una situación que se repitió al año siguiente cuando los mercantes fueron custodiados por varios buques requisados y tripulados por personal no cualificado. Como

³⁷ La primera la comandó Pedro Sarmiento de Gamboa en 1579 y la segunda Diego Flores de Valdés en 1580. Fue un rotundo fracaso. (SARABIA, 1988: 9-21).

de costumbre al final de cada travesía la tripulación era despedida y los barcos devueltos a sus dueños (PÉREZ TURRADO, op. cit.: 60).

Como hemos podido comprobar, desde finales de la década de los setenta existía una armada del Mar del Sur, aunque tuviese una actuación intermitente. Sin embargo, el 16 de abril de 1591 se dispuso que se desguazaran las galeras y que se preparase una armada de seis galeones y dos o tres fragatas que sirviesen de manera estable en la protección de las rutas del Mar del Sur (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 3; CRUZ, 1999: 18). Aunque no existe documento fundamental, la mayor parte de los historiadores sitúa en este año la creación de esta escuadra, siendo virrey García Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete. El mando supremo de dicha armada lo ostentó el propio virrey, quien a su vez debía responder ante el rey. Dado que su base de operaciones era El Callao, normalmente eran designados para el mando a capitanes de infantería de este presidio (BLANCO NÚÑEZ, 2012, op. cit.: III, I, 343).

En adelante, la mayor parte de los navíos serían galeones a los que se sumaban, como ya hemos afirmado, varios buques auxiliares de pequeño porte, normalmente pataches o fragatas. Y ello porque las galeras se habían mostrado poco operativas en aguas oceánicas, además de la dificultad añadida de tener que alistar a decenas de remeros (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 86).

El objetivo principal de esta fuerza naval fue la protección de los convoyes que circulaban entre El Callao y Panamá, aunque también sirviese de disuasorio para evitar ataques a los fondeaderos. Por ello, anualmente zarpaba en dirección a Chíncha para recoger el azogue de Huancavelica y transportarlo hasta Arica, con destino final a las minas de Potosí. Y seguidamente, recogía la plata procedente de esta última mina, hacia escala en El Callao, recogiendo el resto de caudales y se encaminaba con todo el convoy mercante en dirección al puerto de Panamá (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 195).

En sus ordenanzas siempre se especifica que mientras llevase plata a bordo su cometido exclusivo sería garantizar que alcanzaba su destino, defendiéndose de posibles acometidas corsarias, pero nunca iniciando el combate (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 16; CRUZ, op. cit.: 18). Por tanto, queda claro que fue una escuadra defensiva, pensada para convoyar los envíos de plata de El Callao a Panamá y el retorno con las mercancías, adquiridas por los particulares, y la custodia del mercurio de Huancavelica (CRUZ, op. cit.: 18).

La defensa de las costas del Mar del Sur frente a los corsarios fue siempre un objetivo muy secundario. En teoría caía bajo su jurisdicción la protección de la costa pacífica desde los puertos chilenos hasta Acapulco, con especial atención a la defensa de El Callao, Guayaquil y Panamá. De hecho, en una carta enviada por los oficiales reales al rey se citaba a esta escuadra como Armada del puerto de Callao y galeones de la costa de Chile (VICENTE, op. cit.: doc. 172). No en vano, en 1599 se despachó con destino a las costas chilenas para perseguir a los corsarios que andaban por aquellas aguas (VICENTE, op. cit.: doc. 980). Pero casi un siglo después, el virrey del Perú se encontró ante la tesitura de enviarla a atacar a los corsarios que acosaban sus costas o remitirla a Panamá custodiando la plata. Obviamente, optó por la segunda opción, interpretando que esa era precisamente su obligación como máximo responsable de la escuadra (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 190).

Esta flotilla fue singular ya que a diferencia de otras nunca recibió embarcaciones de la metrópolis ni tampoco le fueron sustraídos, como le ocurrió de manera reiterada a la de Barlovento (PÉREZ TURRADO, op. cit.: 16). La mayoría de sus unidades navales se construyeron en los astilleros indianos, fundamentalmente en Guayaquil y en menor medida en astilleros chilenos, centroamericanos o en el propio Callao, donde también se le pertrechaba con piezas de artillería y con el armamento necesario para realizar eficazmente sus funciones.³⁸ Ello ha llevado a decir que se trató de una armada criolla, de la única escuadra verdaderamente americana (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: XIII-XIV).

El mando supremo lo tuvo el virrey quien designaba al general o generales de la armada.³⁹ Se trataba de un cargo muy apetecible por el gran salario con el que estaba dotado solo por debajo del peculio que percibía el propio virrey. Éste solía designar a familiares o allegados suyos, pese a los intentos de la Corona de imponer su voluntad en la designación del general.

Sin embargo, encontramos ocasiones en las que el Virrey de Nueva España también colaboraba en el refuerzo de la armada, sobre todo cuando ésta llegaba hasta Acapulco.

³⁸ PÉREZ-MALLAÍNA, 1987: 101. El 13 de septiembre de 1592 el virrey de Perú daba instrucciones a Juan Vázquez de Loáisa, como capitán de artillería y veedor de la fábrica de las galeras y navíos de armada del Callao. (VICENTE, op. cit.: doc. 790).

³⁹ En el año 1600 se nombraron dos generales: Gabriel de Castilla y Juan de Velasco. (VICENTE, op. cit.: doc. 987). Sin embargo, en los meses posteriores aparece como general de la escuadra el segundo de ellos. Más que un mando bicéfalo lo más probable es que se nombrara a dos generales para cubrir cualquier eventualidad y que siempre hubiese uno disponible.

Así, en 1600, la escuadra alcanzó las costas del Pacífico mexicano persiguiendo a los corsarios y el virrey novohispano aportó a la misma tres pataches con sus respectivas tripulaciones (VICENTE, op. cit.: doc. 988). Y es que hay que insistir una vez más que todas las escuadras se mostraban versátiles, lo mismo en sus áreas de actuación que en su financiación; a fin de cuentas, no dejaban de ser recursos globales para un objetivo común, la defensa de un imperio.

Se financiaba con rentas del propio virreinato, en principio a costa de la avería, ya que los mercaderes eran parte interesada. Inicialmente el porcentaje sobre el valor de las mercancías fue del 0,5 por ciento, y con posterioridad pasó al 1 por ciento y desde 1639 al 2 por ciento (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 154; PÉREZ TURRADO, op. cit.: 185-186). Sin embargo, lo recaudado por este impuesto fue siempre insuficiente para sufragarla, por lo que había que recurrir a otras partidas. Y es que los galeones y fragatas adquiridos en los astilleros de Guayaquil eran una media de cuatro o cinco veces más caros que los fabricados en el Cantábrico.⁴⁰ Al sobrecoste en la adquisición de los buques había que añadir el mantenimiento, pues una simple flotilla de cinco embarcaciones se movía entre los 400.000 y los 500.000 pesos anuales (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 10-11).

En 1594 se topó con el corsario Richard Hawkins, que acababa de saquear la ciudad de Valparaíso, y consiguió capturar a su capitana, que fue incorporada a la escuadra española, incrementando su potencial (ALFONSO, op. cit.: III, I, 133). Continuó su andadura a lo largo del siglo XVII, siempre con pocos medios y enfrentándose a armadas enemigas muy superiores. Y encima los corsarios holandeses ya no se conformaban con el botín, siendo su verdadero objetivo establecer enclaves permanentes en la costa del Mar del Sur. En 1615 la escuadra estaba formada por cinco galeones, pero, ante la presencia del corsario holandés Joris von Spielbergen con seis navíos, se tomó una nefasta decisión: dividirla en dos escuadrillas, tres galeones escoltarían a la flota y los otros dos se enfrentarían al corsario (PÉREZ TURRADO, op. cit.: 63). El resultado fue el previsible dada la desigualdad de fuerzas y muy a pesar del arrojo suicida del capitán español Rodrigo de Mendoza, sobrino del virrey (VICENTE, op. cit.: doc. 403).

A la altura del puerto de Cañete los dos galeones españoles se enfrentaron con los neerlandeses. Uno de los galeones resultó muy dañado y se batió en retirada. Pero el otro,

⁴⁰ Y ello por varias causas, como la corrupción, el alto coste de la mano de obra o las dificultades para conseguir hierro con el que fabricar toda la jarcia del buque. (PÉREZ-MALLAÍNA, 1987: 134-142).

capitaneado por Pedro del Pulgar, no se amilanó y se lanzó contra sus oponentes, luchando con toda su tripulación durante horas, hasta el hundimiento del buque. Un total de 500 personas murieron, mientras la capitana muy dañada y con solo 80 supervivientes, consiguió alcanzar el puerto de Panamá (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 88-90 y 210; PÉREZ TURRADO, op. cit.: 238). Un sacrificio descomunal, ante decisiones equivocadas y una flagrante falta de medios. Aun así, huelga decir que la plata peruana llegó indemne a Panamá, sin que el holandés se hiciese con botín alguno.

Entre 1623 y 1624 el corsario francés Jacques L’Hermite saqueó los puertos de El Callao, Pisco y Guayaquil casi con total impunidad. Tres meses duró el cerco, perturbando todo el comercio virreinal, ante la impotencia de las autoridades, que solo levantaron por el fallecimiento de muerte natural del corsario. En su marcha todavía se permitieron seguir con sus atropellos, saqueando el puerto de Guayaquil y quemando las embarcaciones que se construían en su astillero (PÉREZ TURRADO, op. cit.: 64).

Dos décadas después, concretamente en 1643, era una armada holandesa, capitaneada por Hendrick Brouwer, la que ocupaba el puerto chileno de Valdivia, que mantuvo en su poder por espacio de varios meses.⁴¹ Pero no siempre se trataba de ataques corsarios; a mediados de la centuria naufragó la capitana en las proximidades de Guayaquil. Pues bien, tras las diligencias emprendidas se supo que el accidente se debió a que el navío iba tan sobrecargado de mercancías no registradas que apenas podía maniobrar (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 44 y 1997: 91).

Tras un período de tranquilidad, debido a la firma de la paz entre las potencias europeas, tras la Guerra de los Treinta Años, se reanudó el enfrentamiento, ante la impotencia de una armada que cada vez disponía de menos medios. Y en este sentido conviene recordar que en 1668 apenas disponía de dos galeones y un patache, fuerzas muy inferiores a las que solían presentar sus oponentes (PÉREZ TURRADO, op. cit.: 69). No es de extrañar que tres años después, en 1671, Henry Morgan arrasara con total impunidad Panamá mientras que en 1687 otra escuadra incendiaba y robaba el puerto de Guayaquil (ALFONSO, op. cit.: III, I, 135).

Las últimas décadas del siglo XVII están marcadas por la presencia de numerosas embarcaciones de filibusteros que atacaban sin oposición las costas del Pacífico americano

⁴¹ La plaza fue desalojada por el corsario poco antes de la llegada de la Armada del Mar del Sur (PÉREZ-MALLAÍNA, 1987: 146-147, 220; ALFONSO, 2012: III, I, 134).

(PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 224-225 y 295-309). La Armada del Mar del Sur siguió cumpliendo su objetivo de proteger los convoyes de azogue y plata, sin plantear una actitud ofensiva frente a sus enemigos. Su andadura se mantuvo con más pena que gloria hasta su desaparición en 1717.⁴²

En panorama defensivo del imperio se completaba con la Armada de Barlovento. Esta escuadra no apareció como tal hasta bien avanzado el siglo XVII, a pesar de que desde finales de la centuria anterior se intensificaron los informes solicitando su creación. De hecho tenemos noticias de algunas escuadras previas, algunas de una durabilidad muy concreta, que tuvieron objetivos bastante similares.

Por ello, la creación de la Armada de Barlovento se verá retrasada hasta bien entrada la centuria decimoséptima. Aunque no faltaron proyectos, como los de 1605, 1608 o 1635.⁴³ Desde 1640 estaba decidida la construcción de una Armada de Barlovento que estaría compuesta por un total de ocho embarcaciones, siendo su primer capitán general Juan de Campos (ALFONSO, op. cit.: III, I, 129). No tenía una base de operaciones fija y de hecho fondeó indistintamente en La Habana, Puerto Rico y Cartagena de Indias. (LANG, op. cit.: 35) Sin embargo, con el paso del tiempo, dado que se empleó en la protección de las flotas hasta La Habana, e incluso hasta Cádiz, su fondeadero e internada terminó siendo el puerto de Veracruz (TORRES RAMÍREZ, 1981: 147-148).

Como en el caso de la Armada del Mar del Sur, el mando supremo lo ostentó el virrey, en este caso, el de Nueva España. También se financiaba desde el virreinato, destinando a tal fin lo mismo las rentas del situado, que la alcabala o hasta el impuesto del pulque. (LANG, op. cit.: 36)

En teoría su objetivo era la defensa de las costas indianas y la protección de las rutas de la Carrera de Indias a su paso por el Mar del Caribe (CRUZ, op. cit.: 16). Sin embargo, en la praxis, se usó casi permanentemente para convoyar la flota de Nueva España, acompañándola con frecuencia en su viaje de retorno a Cádiz (CRUZ, op. cit.: 16). Es decir, durante buena parte de su andadura hizo funciones similares a la Armada del Mar Océano, supliendo las carencias de esta última. Por ello, no tiene nada de particular que

⁴² Siempre anduvo corta de navíos y de efectivos pues desde un primer momento se financió con los recursos del propio virreinato peruano que también organizaba la logística, la construcción de navíos y su conservación (HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, 2013: 44).

⁴³ El primero de ellos preveía una escuadra de 10 navíos, 1.200 hombres y una potencia artillera de 178 cañones (TORRES RAMÍREZ, 1981: 20-21).

algunos de sus generales promocionasen a la Armada del Océano o a la capitanía general de las flotas.⁴⁴

El balance de esta escuadra a lo largo del siglo XVII no pasó de mediocre, entre otras cosas por los limitados medios de los que dispuso, por la falta de continuidad y por la decisión de usarla en la protección de los convoyes hasta España (FERNÁNDEZ NADAL, 2006: I, 1027). Pero no fue desidia ni por falta de interés por parte de las autoridades; el establecimiento de una armada permanente suponía un desembolso superior a los 200.000 ducados anuales. No era fácil buscar los navíos adecuados, llevar a varios cientos de tripulantes, buscar cañonería y bastimentos. Ello requería de un gran esfuerzo económico y administrativo del que no siempre se disponía y que a veces no compensaban los réditos que estas armadas alcanzaban. Si el imperio fue viable durante varios siglos fue porque se trató de buscar, aunque con frecuencia no se logró, un equilibrio entre el gasto en la defensa y los beneficios.

Este organigrama defensivo se completaba con galeras portuarias. Hubo regularmente galeras en Santo Domingo, Veracruz, La Habana o Cartagena de Indias⁴⁵. En 1651, dado que la Armada de Barlovento solo hacía acto de presencia en Cartagena de Indias de manera muy ocasionalmente, la ciudad se vio obligada a construir y sufragar los costes de una flotilla compuesta por tres navíos, nombrados *San Francisco Javier* que era la capitana, *Nuestra Señora de la Soledad* y *Nuestra Señora de la Concepción* (SERRANO ÁLVAREZ, op. cit.: I, 1015). Esta escuadra caribeña llegó a la nueva centuria en unas condiciones de extrema penuria, sin posibilidades de enfrentarse con éxito a los barcos corsarios que frecuentaban la zona (CRUZ, op. cit.: 17). Por eso sus objetivos fueron siempre muy tasados y sus resultados extremadamente magros. Sobrevivió al decreto de desaparición de las armadas del Imperio de 1718 cuando se acordó englobar todas las fuerzas en una sola Armada real por lo que mantuvo su actividad hasta su desaparición definitiva por una orden del 31 de enero de 1748 (TORRES RAMÍREZ, 1981: 212; PÉREZ TURRADO, op. cit.: 103).

⁴⁴ Este fue el caso del general Juan de Urbina, que en 1653 pasó a comandar la Flota de Nueva España. LANG, op. cit.: 164.

⁴⁵ Desde 1580 hubo regularmente varias galeras destinadas a la defensa de Cartagena, aunque nunca constituyeron una armada ni fueron suficientes para frenar un eventual ataque corsario de una mínima envergadura (SERRANO ÁLVAREZ, 2006: I, 1012).

Conclusión

Los recursos del Imperio Habsburgo con ser cuantiosos eran extremadamente limitados en relación a los ingentes gastos defensivos que requería uno de los mayores imperios territoriales de la historia. Se estima que en los siglos XVI y XVII la Corona invirtió en infraestructuras militares y en personal de guerra, diez veces más que Inglaterra o Francia, aunque en varias ocasiones le costase la quiebra económica (BERNAL, 2005: 353). Sin dinero no había defensa posible, pues como dijo el cardenal Richelieu, éste era “el nervio de la guerra y la grasa de la paz”.

Los Habsburgo consiguieron diseñar una estrategia defensiva sostenible, tanto a nivel terrestre como naval. Prueba de que el sistema funcionó es el hecho de que los establecimientos de potencias extranjeras en el territorio americano fuesen mínimos (MARCHENA, 1983: 167). A nivel terrestre se fortificaron puntos estratégicos, casi todos ubicados en el inabarcable perímetro costero, mientras que la defensa naval corrió a cargo de una quincena de escuadras situadas estratégicamente. Todos colaboraron en la financiación: la Corona, los virreinos, los concejos, las órdenes militares, así como todos los estamentos sociales, desde los nobles a los comerciantes, pasando por la propia minoría morisca hasta su expulsión. No se pudieron evitar sonadas derrotas y saqueos de puertos pues era imposible predecir dónde y cuándo atacaría el enemigo. Pero los Habsburgo consiguieron mantener lo esencial de su territorio, con pérdidas muy marginales, como la parte noroeste de La Española o Jamaica, y mantener el control de las rutas oceánicas por donde llegaban las remesas de metal precioso.

Como hemos visto, el sistema de flotas y armadas funcionó, aunque tuvo un coste extraordinario: el desabastecimiento y la desprotección de enormes áreas. Unos territorios que solo lograron sobrevivir participando activamente del contrabando que, como ya hemos dicho, fue un producto intrínseco al propio sistema monopolístico sevillano. Este estanco proporcionaba productos europeos a un precio excesivo al tiempo que adquirirían productos de la tierra por cantidades ínfimas. Por ello, la única forma de aceptarlo sin sufrir un irreparable quebranto fue compaginarlo con la economía sumergida (STEIN, 2002: 20-32). Por tanto, como hemos podido analizar en este artículo, monopolio y contrabando fueron inherentes, es decir, dos caras de la misma moneda.

Bibliografía

- ALFONSO MOLA, M. y MARTÍNEZ-SHAW, C., (2012). “Defensa naval de los reinos de Indias”. En H. O’ DONNELL (Dir.), *Historia Militar de España* (pp. 121-142). Madrid: Ministerio de Defensa.
- ALONSO GARCÍA, D., (2006). “La financiación de las Guardas de Castilla a principios de la Edad Moderna”. En E. GARCÍA HERNÁN y D. MAFFI (Eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica, política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)* (pp. 787-803). Madrid: Fundación MAPFRE/Ediciones del Laberinto/CSIC.
- BERNAL, A. M., (2005). *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*, Madrid: Marcial Pons.
- BLANCO, E. T., (1947). *Los tres ataques británicos a la ciudad de San Juan Bautista de Puerto Rico*, Puerto Rico: Santurce.
- BLANCO NÚÑEZ, J. M., (2006) “La recuperación de Salvador de Bahía de Todos los Santos (1625)”. En E. GARCÍA HERNÁN y D. MAFFI (Eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica, política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)* (pp. 981-1005). Madrid: Fundación MAPFRE/Ediciones del Laberinto/CSIC.
- BLANCO NÚÑEZ, J. M., (2012). “El combate naval: táctica, buques, mando y organización”. En H. O’DONNELL (Dir.), *Historia Militar de España* (pp. 315-364). Madrid: Ministerio de Defensa.
- CABALLERO JUÁREZ, J. A., (1997). *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, México: U.N.A.M.
- CAMARERO CALANDRIA, E., (1999). “El arte en la galera Real de D. Juan de Austria en Lepanto”. En E. GÓMEZ PIÑOL (Coord.), *Arquitectura e iconografía artística militar en España y América (Siglos XV-XVIII)* (pp. 721-735). Sevilla: Cátedra "General Castaños".
- CARANDE, R., (1990). *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona: Crítica.
- CASSÁ, R., (2003). *Historia social y económica de la República Dominicana*, Santo Domingo: Alfa& Omega.
- CEREZO MARTÍNEZ, R., (1988). *Las Armadas de Felipe II*, Madrid: Editorial San Martín.
- CEREZO MARTÍNEZ, R., (1991). *La proyección marítima de España en la época de los Reyes Católicos*, Madrid: San Martín.
- CERVERA PERY, J., (1982). *La estrategia naval del Imperio*, Madrid: San Martín.
- CERVERA PERY, J., (1988). *Don Álvaro de Bazán. El gran marino de España*, Madrid: Empresa Nacional Bazán.
- CONTRERAS GAY, J., (1997). “Consideraciones generales sobre la defensa de la Península entre 1580 y 1640”. En A. DÍAZ TEJERA (Coord.), *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España* (pp. 647-664). Sevilla: Universidad de Sevilla.

- CRESPO SOLANA, A., (2013). “Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia: de Cornelis de Houtman a Abel Janszoon Tasman (1595-1651)”- *Anuario de Estudios Americanos*, 2 (70), pp. 479-507.
- CHAUNU, H. y P., (1955). *Seville et l’ Atlantique, 1504-1650*, Paris: A. Colin.
- CHAUNU, H. y P., (1983). *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*, Sevilla: Universidad.
- DÍAZ BLANCO, J. M., (2014). “Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II”. *Revista de Indias*, 262, pp. 661-691.
- ENCINAS, D. de, (1945). *Cedulario Indiano*, Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica.
- ESPINO LÓPEZ, A., (2003). “La historiografía hispana sobre la guerra en la época de los Austrias. Un balance, 1991-2000”. *Manuscrits*, 21, pp. 161-191.
- FERNÁNDEZ DURO, C., (1972). *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid: Museo Naval.
- FERNÁNDEZ NADAL, C. M., (2006). “La unión de las armadas inglesa y española contra Francia. La defensa de las Indias en la Guerra de los Nueve Años”. En E. GARCÍA HERNÁN y D. MAFFI (Eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica, política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)* (pp. 1025-1042). Madrid: Fundación MAPFRE/Ediciones del Laberinto/CSIC.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., (1992). *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla: Algaida Editores.
- GASCH-TOMÁS, J. L., (2015). “Mecanismos de funcionamiento institucional en el Imperio Hispánico. El comercio de los Galeones de Manila y el Consulado de Comerciantes de México en la década de 1630”. *Jerónimo Zurita*, 90, pp. 55-74.
- GELPÍ BAÍZ, E., (2000). *Economía y sociedad: estudio de la economía azucarera en el Puerto Rico del siglo XVI (1540-1612)*, Puerto Rico: Universidad.
- GOODMAN, D., (2001). *El poderío naval español. Historia de la armada española en el siglo XVI*, Barcelona: Península.
- GREUS, J., (1999). *Así vivían en Al-Andalus*, Madrid: Grupo Anaya.
- HARING, C. H., (1979). *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México: Fondo de Cultura Económica.
- HOFFMAN, P. E. (1983). “El desarrollo de las defensas del Caribe. Siglo XVI y principios del XVII”. En A. ACOSTA y J. MARCHENA FERNÁNDEZ (Eds.), *Influencia de España en el Caribe, La Florida y La Luisiana 1500-1800* (pp. 15-36). Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana.
- LANG, M. F., (1998). *Las Flotas de la Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio*, Sevilla: Muñoz Moya Editor.
- LUQUE TALAVÁN, M., (1998). “La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)”. *Revista Complutense de Historia de América*, 24, pp. 113-145.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, J., (1983). *Oficiales y soldados en el ejército de América*, Sevilla: E.E.H.A.
- MIRA CABALLOS, E., (2005). *Las Armadas Imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y de Felipe II*, Madrid: La Esfera de los Libros.

- MIRA CABALLOS, E., (2012). “Defensa terrestre de los reinos de Indias”. En H. O’DONNELL (Dir.), *Historia Militar de España* (pp. 143-193). Madrid: Ministerio de Defensa.
- O’DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H., (2012). “Defensa militar de los reinos de Indias. Función militar de las flotas de Indias”. En H. O’DONNELL (Dir.), *Historia Militar de España* (pp. 81-119). Madrid: Ministerio de Defensa.
- PÉREZ-MALLAÍNA, P. E. y TORRES RAMÍREZ, B., (1987). *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- PÉREZ TURRADO, G., (1992). *Armadas españolas de Indias*, Madrid: Mapfre.
- PICÓ, F., (1988). *Historia general de Puerto Rico*, Río Piedras: Ediciones Huracán.
- RODRÍGUEZ MOREL, G., (1999). *Cartas del cabildo de la ciudad de Santo Domingo en el siglo XVI*, Santo Domingo: Patronato de la Ciudad Colonial de Santo Domingo.
- RODRÍGUEZ MOREL, G., (2016). *Cartas de la audiencia de Santo Domingo, 1578-1605*, Santo Domingo: Archivo General de la Nación Dominicana.
- SARABIA VIEJO, M. J., (1988). “Introducción”. En SARMIENTO de GAMBOA, P. *Viajes al estrecho de Magallanes*. Madrid: Alianza Editorial.
- STEIN, S. J. y B., (2004). *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*, Barcelona: Crítica.
- TORRES RAMÍREZ, B., (1981). *La Armada de Barlovento*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- TORRES RAMÍREZ, B., (1983). “La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI”. En: F. de PAULA SOLANO PÉREZ-LILA y F. DEL PINO DÍAZ (Coords.), *América y la España del siglo XVI* (pp. 115-125). Madrid: C.S.I.C.
- UTRERA, C., (2014). *Historia Militar de Santo Domingo (Documentos y noticias)*, Santo Domingo: Sociedad Dominicana de Bibliófilos.
- VARGAS-HIDALGO, R., (2002). *Guerra y diplomacia en el Mediterráneo. Correspondencia inédita de Felipe II con Andrea Doria y Juan Andrea Doria*, Madrid: Polifemo.
- VEITIA LINAJE, J., (1981). *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Madrid: Ministerio de Hacienda.
- VICENTE VELA, V., (1946). *Índice de la Colección de Documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*, Madrid: Instituto Histórico de la Marina.
- WATLINGTON LINARES, F., (2013). “La tatarabuela: el siglo XVI en Puerto Rico”. *Revista de Ciencias Sociales*, 26, pp. 14-29.
- ZAMBRANO PÉREZ, M., (2010). “Los dos ataques ingleses a Puerto Rico a finales del siglo XVI, en el contexto de la lucha geopolítica internacional”. *Revista Amauta*, 16, pp. 49-62.