

El Día de Todos los Santos. Naufragio y rescate en la Carrera de Indias, 1605:

orígenes, organización y desarrollo de la Armada de la Guarda

**Tesis para optar a los títulos de Doctor en Historia y Arqueología
Marítimas por la Universidad de Cádiz y Doctor en Historia Moderna
por la Universidad de Lisboa presentada por:**

D. Vicente Pajuelo Moreno

Bajo la dirección de:

Dr. Alberto J. Gullón Abao
Prof. Titular de Historia de América de la Universidad de Cádiz

Dr. Francisco J. Rogado Contente Domingues
Catedrático de Historia de la Universidad de Lisboa

Cádiz, noviembre de 2019

A la memoria de Fernando Serrano Mangas, maestro y amigo

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	ix
RESUMEN	xv
ABSTRACT	xix
RESUMO	xxiii
LISTA DE ABREVIATURAS	xxvii
MONEDAS, PESAS Y MEDIDAS QUE SE CITAN	xxix
INTRODUCCIÓN	1
Estado de la cuestión	4
Metodología y fuentes	9
CAPÍTULO 1. LA ARMADA DE LA GUARDA DE LA CARRERA DE INDIAS	13
1.1 Antecedentes históricos y problemas de terminología	17
1.2 Origen y financiación	45
1.3 Asientos de la Armada. El asiento de Juan Núñez Correa	53
1.4 Organización	64
1.5 Ruta	79
CAPÍTULO 2. LOS NAVÍOS DE LA ARMADA DE LA GUARDA, 1605	89
2.1 El galeón	91
2.2 Metrología naval a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII	99
2.3 Construcción naval en los astilleros vascos en la última década del siglo XVI	106
2.4 Los galeones de 1605	123
2.4.1 Galeón San Roque	124

2.4.2 Galeón Santo Domingo	136
2.4.3 Galeón Nuestra Señora de Begoña	142
2.4.4 Galeón San Ambrosio	147
2.4.5 Galeón San Francisco	152
2.4.6 Galeón San Cristóbal	154
2.4.7 Galeón San Gregorio	158
2.4.8 Galeón San Martín	163
2.5 Los pataches de 1605	172
 CAPÍTULO 3. LA TRIPULACIÓN DE LA ARMADA DE LA GUARDA, 1605	175
3.1 Plana mayor	179
3.1.1 El capitán general Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	180
3.1.2 El almirante Joanes de Urdaire	187
3.1.3 El gobernador del Tercio Pedro de Zúñiga	192
3.1.4 El sargento mayor Diego de Baños	194
3.2 Gente de mar	196
3.2.1 Capitanes de mar	199
3.2.2 Pilotos y ayudantes de piloto	210
3.2.3 Maestres de raciones	226
3.2.4 La marinería: marineros, grumetes y pajes	229
3.2.5 Otros cargos y oficios	232
3.3 Gente de guerra	234
3.3.1 Capitanes de infantería	235
3.3.2 Entretenidos	245
3.3.3 El Tercio de la Armada de la Guarda: soldados y mosqueteros	254
3.3.4 Otros cargos y oficios	257
3.4 Artilleros	258
3.5 Maestres de plata	263
3.6 Sueldos	274

CAPÍTULO 4. LA ARMADA DE LA GUARDA, 1605	278
4.1 Preparativos	281
4.2 Bastimentos	285
4.3 Pertrechos	295
4.3.1 Pertrechos ordinarios	295
4.3.2 Pertrechos de repuesto	301
4.3.3 Pertrechos de artillería	303
4.4 Artillería	312
4.5 Gastos	323
4.6 Viaje de ida: combate frente a unas urcas holandesas	327
4.7 Los metales preciosos	336
4.8 Viaje de vuelta: el naufragio	347
4.9 Plan de búsqueda y rescate	365
 CONCLUSIONES	 373
 ANEXOS	 381
I. Primer memorial con las condiciones con que prior y cónsules ofrecen de hacer y sustentar el Armada de la Guarda de las Indias, con el parecer del Consejo de Indias y el monarca	381
II. Lo que advierte Joan de Ibarra sobre el primer memorial de la armada	400
III. Modificaciones que hizo el Consulado con respecto al primer memorial, en el que se incluyen el parecer que posteriormente dieron la Junta de Puerto Rico y Felipe II	406
IV. Asiento de la Armada de la Guarda, 1591	414
V. Asiento de la avería y despacho de armadas, y capitanas y almirantas y navíos de aviso, por Juan Núñez Correa	429
VI. Arqueo de navíos a partir de 1590	449
VII. Arqueamiento de la nao vizcaína almiranta por el nuevo y antiguo codo	454
VIII. Informe que hizo Aparicio de Arteaga de los galeones que se habían construido en los astilleros peninsulares del Cantábrico, entre ellos los que se hicieron a cargo de Agustín de Ojeda	459

IX. Relación de la artillería y los pertrechos de la Armada de la Guarda de 1605	463
GLOSARIO DE TÉRMINOS MARÍTIMOS QUE SE CITAN	501
FUENTES DOCUMENTALES	511
BIBLIOGRAFÍA	515
ÍNDICE DE TABLAS, MAPAS, ILUSTRACIONES Y GRÁFICOS	541

AGRADECIMIENTOS*

Tras finalizar la tesis doctoral, después de casi cinco años de intenso trabajo, quiero dar las gracias a todas las personas e instituciones que me han ayudado durante dicho periodo. En primer lugar, agradezco a la Universidad de Cádiz la posibilidad que me brindó para realizar, primero, el Máster Universitario en Patrimonio Histórico-Arqueológico, y más tarde, el Doctorado en Historia y Arqueología Marítimas de la Escuela Internacional de Doctorado en Estudios del Mar (EIDEMAR), del Campus de Excelencia Internacional del Mar (CEIMAR). Del mismo modo, la Universidad de Lisboa me abrió sus puertas para cursar el Doctorado en Historia Moderna, entre otras razones, gracias al convenio de cotutela que firmaron ambas universidades, y cuya rúbrica se debe, en buena medida, a la adecuada gestión que realizaron la Dra. Denise Matos Moura, coordinadora de relaciones externas de la Facultad de Letras de la Universidad de Lisboa, la Sra. Águeda Gutiérrez Egea, jefa de gestión de posgrado en la Universidad de Cádiz, y el profesor Darío Bernal Casasola, docente en esta última, cuya labor como coordinador del programa de Doctorado en Historia y Arqueología Marítimas es impecable.

Asimismo, quiero expresar mi más sincero agradecimiento a mi tutor y director de tesis en la Universidad de Cádiz, el profesor Alberto J. Gullón Abao, por confiar en mi trabajo, por su paciencia y ganas de enseñarme. Igualmente, quiero dar las gracias a su homónimo en la Universidad de Lisboa, el profesor Francisco Contente Domingues, en quien he encontrado sabios consejos y una pasión por la historia marítima que nos une y acerca en nuestros planteamientos. A ambos, espero no haberles defraudado.

* Este trabajo se enmarca dentro del Proyecto del Plan Nacional de I+D+i del Ministerio de Economía y Competitividad HAR2016-79387-P: *El Contexto Arqueológico Subacuático de la Caleta y su entorno (Cádiz): Puertos y Pecios vertebradores de una ciudad y de un territorio.*

La realización de este trabajo ha sido posible, en parte, gracias a las ayudas y becas que he recibido de diversas instituciones, tanto públicas como privadas, como son: la Universidad de Cádiz, la Asociación Universitaria Iberoamericana de Postgrado (AUIP) y el Banco Santander. Gracias a la financiación de cada una de ellas he podido desplazarme para investigar en diferentes archivos y bibliotecas, tanto en España como en el extranjero, pero, sobre todo, he podido conocer a un buen número de investigadores, que, de una forma u otra, me han enseñado a comprender los entresijos de la investigación y han procurado ayudarme en mi trabajo.

Quede expresada también mi gratitud a los trabajadores de todos y cada uno de los centros en los que he estado investigando, en especial, al personal del Archivo General de Indias, el Museo Naval de Madrid, la Biblioteca Geral de Marinha (Lisboa), el Arquivo Nacional da Torre do Tombo (Lisboa), el Archivo General de Simancas, el Archivo General de la Nación de México y la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, lugares todos en los que he pasado la mayor parte del tiempo durante la elaboración del presente trabajo. También agradezco el trato y la atención que me han brindado los archiveros del Archivo Municipal de Rentería, Mikel Etxeberria y Xabier Pérez; la archivera del Archivo General de Gipuzkoa, Ana Otegi, quien, incluso, ha tenido que sufrirme fuera de su horario de trabajo; y los archiveros del Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa, Garazi Garayo y Ramón Martín. De igual manera han procedido los trabajadores del Archivo Foral de Bizkaia, el Archivo General Militar de Madrid, el Archivo General de la Nación de México, etc. A todos ellos les agradezco el interés que han mostrado por mi trabajo y el agrado con el que me han tratado en todo momento.

Desde que realicé mi primera estancia de investigación, en el Museu de Marinha de Lisboa, hasta concluir la tesis, han sido muchas personas las que me han ayudado tanto en lo académico como en lo personal. En dicho museo, las primeras personas que se interesaron por conocer mi trabajo fueron los Primeiros-tenentes Ana Tavares y Bruno Gonçalves Neves, Chefe do Serviço do Património y Chefe do Serviço de Investigação respectivamente. Ambos me ayudaron a estudiar la cartografía de época moderna y los derroteros que emplearon las diferentes flotas y armadas de la Carrera de Indias. En el museo, también, tuve la suerte de conocer al que fuera su director en aquel entonces, el capitán de mar y guerra António Costa Canas, quien, además de transmitirme sus

conocimientos náuticos, me facilitó la consulta de las principales obras de construcción naval que se publicaron en los siglos XVI y XVII, y que conserva la biblioteca del museo. Sinceramente, tanto a ellos como al resto del personal que trabaja en él, les agradezco sus recomendaciones y propuestas para elaborar la tesis. Más tarde, gracias a Maria Helena da Cruz Coelho, profesora de la Universidad de Coimbra, pude acceder a los interesantes manuscritos que conserva la Biblioteca Geral de dicha universidad, y que me permitieron ampliar mis conocimientos sobre la navegación durante la Carrera de Indias y la formación y organización de algunas armadas.

Durante mis etapas en la capital hispalense tuve que compaginar en algunas ocasiones la investigación con el trabajo en una conocida tienda de ropa deportiva. Agradezco el apoyo mostrado por mis compañeras y la comprensión que tuvieron conmigo para que los turnos de mañana los tuviese siempre libres, pues de ese modo pude continuar con mis pesquisas en el Archivo General de Indias. Igualmente, mis compañeros de piso supieron comprender mis desvelos y me ayudaron a hacer más llevadera la carga propia que conlleva la confección de la tesis.

Expreso, además, mi más sincero agradecimiento a Amparo Rodríguez Babío, que es la persona que, con suma amabilidad, atendía a todos los investigadores que acudían los domingos a la parroquia de Santa Ana, situada en el corazón del barrio sevillano de Triana. Ella ha hecho posible que pudiera consultar los libros de bautismos que se hallan en dicha parroquia, en los que aparecen anotados los nombres de algunos de los tripulantes que se embarcaron en la Armada de la Guarda de 1605, a quienes dedicó uno de los capítulos de la tesis. En Sevilla he podido contar también con la ayuda del profesor Pablo Emilio Pérez-Mallaína, quien, como gran especialista de la Carrera de Indias, principalmente de los naufragios que se produjeron durante dicho periodo, ha resuelto muchas de las dudas que me han ido surgiendo a lo largo de estos años.

En la Ciudad de México, la Dra. Carmen Yuste fue quien me recibió con los brazos abiertos, por dos veces, y apostó por mí desde el principio. Allí también conocí a José María García Redondo, quien, sin ningún interés, hizo la mayoría de las veces de guía por la ciudad y me enseñó sus mejores rincones para comprar libros. Sus consejos me han ayudado a madurar como persona e investigador y gracias a él soy más riguroso en la escritura. Sirvan estas líneas para expresarle mi agradecimiento y mi amistad. En la

capital mexicana conocí también a otros investigadores y a varios españoles que trabajaban allí, con los que he compartido muy buenos momentos. A todos ellos les doy las gracias por haberme ayudado y por haber estado conmigo en tierras tan lejanas, especialmente a los profesores Rafael Castañeda y Flor Trejo, pues ellos han sido los primeros que me dieron la oportunidad de impartir clases en la universidad. Flor Trejo, además, me dejó vivir en su casa durante algún tiempo, y fue la primera persona con la que he podido pasar horas y horas hablando de barcos y naufragios sin sentirme extraño. En ella he encontrado una correspondida amistad. Agradezco también a la Dra. Patricia Osante el haber permitido que viviera en su casa, y a los investigadores Guadalupe Pinzón y César Manrique por su afecto y generosidad.

El último verano lo pasé en la residencia de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, en donde tuve la oportunidad de conocer personalmente a varios de los investigadores que trabajaban en dicho centro. Antonio Gutiérrez Escudero, María Luisa Laviana y Consuelo Varela me han aconsejado y animado durante el proceso de redacción de la tesis, y Salvador Bernabéu ha demostrado ser un excelente maestro y amigo, pues, además de instruirme y formarme como investigador, ha sabido reprenderme cuando era necesario.

Durante estos casi cinco años, mis amigos de la infancia han comprendido mis ausencias y han valorado mi trabajo. A todos ellos, y a los que ya no están, les doy las gracias por los momentos que hemos vivido juntos y que, sin duda, me han servido para formarme como persona. Agradezco también a Darío Ceballos los gestos y muestras de amistad que ha tenido conmigo en estos años, algunos de ellos imborrables para la memoria. Fernando, David y Javier han sabido entender mis días de frustración y han estado a mi lado siempre que les ha sido posible. También doy las gracias a los amigos que me acogieron en sus casas durante mis estancias en Madrid, especialmente a Juan José Horas, ya que gracias a su hospitalidad pude pasar varios meses investigando en los archivos y bibliotecas de la capital.

Por supuesto, quiero dar las gracias a mis padres, mis primeros y mejores maestros, pues sin ellos no podría haber finalizado la tesis y, probablemente, ni tan siquiera haberla comenzado. Ellos me han inculcado las ganas de trabajar y que todo sacrificio tiene su recompensa, y me han transmitido unos valores que me han permitido

crecer como persona e investigador. Nunca han dejado de creer en mí, siempre han sabido valorar mis esfuerzos y me han apoyado en todas y cada una de las decisiones que he tomado en estos últimos años. Agradezco también el amor que me ha profesado mi hermana, pues, además de ser la persona que con mayor ahínco luchó para que yo llegase a la universidad, me ha acompañado a lo largo de mi vida, casi de la mano, bajo cualquier circunstancia. Tanto ella como Jesús Mena, fiel compañero y amigo, me han dado el mejor regalo que podían darme, mi sobrina Candela, a quien espero poder contarle historias de naufragios y de barcos que atravesaban la inmensidad del Océano para llegar a América. Quiero reconocer también el apoyo y el interés que ha demostrado el resto de mi familia, tanto a los que me acompañan como a los que se fueron, pues ellos han sabido escucharme y alentarme cuando más lo he necesitado.

Irene ha estado a mi lado durante casi ocho años. Su bondad y calidad humana no tienen límites. En sus vacaciones me ha acompañado a los archivos y, cuando le ha sido posible, me ha seguido a los diferentes congresos y reuniones académicas en los que he participado, accediendo, incluso, a las aulas o auditorios en los que se celebraban. Agradezco su paciencia y la forma de sobrellevar mis estancias en Portugal y en México, pues gracias a su apoyo he podido realizar mi trabajo en el extranjero de la mejor manera posible. Sirvan estas líneas como muestra de cariño y admiración.

Por último, quiero expresar mi reconocimiento al profesor Fernando Serrano Mangas, pues fue él quien me mostró el camino de la investigación. En mi memoria guardo aún la primera vez que nos sentamos a conversar en su despacho de la facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Extremadura (Cáceres), en donde me dijo si quería estudiar el naufragio de la armada del general Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, que se produjo en aguas del Caribe en 1605. Fernando me comentó que la documentación relativa al naufragio se encontraba en el Archivo General de Indias, al que acudiría conmigo para explicarme sus entresijos. Efectivamente, así fue. Fernando me acompañó los primeros días al archivo y me indicó alguno de los legajos que tenía que consultar, al mismo tiempo que me transmitía sus conocimientos sobre el sistema de flotas y armadas de la Carrera de Indias. Por todo ello, por su desprendimiento y generosidad y por el tiempo y la confianza que depositó siempre en mí, a él le dedico este trabajo.

RESUMEN

En este trabajo se analiza la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias desde 1590 hasta 1605, esto es, desde el año en el que la Corona inició las negociaciones con el Consulado de la Universidad de los Mercaderes para tratar de “fundar” dicha armada, hasta el año que estuvo comandada por Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, a cuya formación hemos dedicado buena parte de la tesis. Además, hemos examinado las armadas que se aprestaron entre 1521 y 1590, pues existen precedentes historiográficos de que el citado convoy se creó en alguno de los años que comprende dicho periodo.

El 1 de diciembre de 1591, el presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación —en nombre del rey y por su mandato— y el prior y los cónsules del Consulado de la Universidad de los Mercaderes firmaron en Sevilla el primer asiento para la “fundación” de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Entre ambas partes establecieron que serían necesarios 200.000 ducados para la construcción y el apresto de los galeones que la integrarían: la mitad los daría prestados la Real Hacienda y la otra mitad se obtendría de la avería, que era, a grandes rasgos, el derecho que se cobraba sobre el valor de los géneros que se embarcaban para América y por las mercancías y los metales preciosos que desde allí llegaban a las costas gaditanas, que se empleaba para el apresto y el mantenimiento de las armadas que protegían los navíos mercantes o transportaban el tesoro indiano.

A principios de 1593, la citada escuadra contaba con la tripulación y los galeones que disponía el referido asiento, aunque su primera misión no fue la que aparece reflejada en el mismo, esto es, escoltar las Flotas de Tierra Firme y Nueva España durante sus periplos trasatlánticos, sino la de dirigirse a la isla Tercera para recoger el oro y la plata que allí había dejado la armada de Luis Alfonso Flores por temor a un posible ataque. Un

año después, la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias navegó en dirección al Nuevo Mundo, y a pesar de que en esa ocasión no llegó hasta Cartagena, que era el primer puerto americano en el que por orden del monarca debía detenerse, en viajes posteriores siempre lo hizo. Así pues, la armada partía desde Sanlúcar de Barrameda o Cádiz para dirigirse a Cartagena, y posteriormente navegaba hasta Portobelo para recoger el oro y la plata que había llegado hasta allí procedente del reino de Quito y del virreinato peruano respectivamente. Una vez embarcados los metales preciosos, la armada ponía rumbo nuevamente hacía Cartagena, en cuyo puerto los galeones eran reparados para afrontar el viaje con mayores garantías y se fletaban el oro, las esmeraldas, otras piedras preciosas que se obtenían en el Nuevo Reino de Granada y algunos productos necesarios para la travesía de vuelta.

Durante el periodo que ha sido objeto de análisis de la organización de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias (1593-1605), los encargados del apresto y despacho de la misma fueron los oficiales de la avería (un veedor, un contador, un pagador, un proveedor, un tenedor de bastimentos y un escribano mayor) junto con un juez comisionado por el monarca para dicho efecto. De todos ellos, el veedor, el contador, el pagador y el escribano mayor se embarcaban en los galeones de la armada, para dar cuenta y razón a las personas encargadas de la administración y recaudo de la avería de todos los gastos que se hicieran durante el viaje, aunque en 1604 y 1605 entregaron las cuentas al portugués Juan Núñez Correa, que fue un hombre de negocios que durante esos dos años y los ocho primeros meses de 1606 se encargó de la administración de la avería y del apresto de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, entre otras cuestiones.

En efecto, el 26 de septiembre de 1603, el monarca y Juan Núñez Correa firmaron un asiento por el cual este último se convirtió en el administrador de la avería mediante el pago de una renta anual de 590.000 ducados durante diez años, que comenzarían a contarse desde el 1 de enero de 1604. Este último, además, quedó obligado a armar y despachar, a su costa, los galeones que integrarían la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, aparejar las capitanas y almirantas de las Flotas de Tierra Firme y Nueva España, las naos que se dirigían a Honduras, los barcos luengos que acompañaban a los referidos convoyes y correr con los gastos de los bastimentos, pertrechos y sueldos de la tripulación. A cambio, Núñez Correa recibiría cada año 450.000 ducados de la avería,

siempre y cuando cumplierse con lo anterior. De ese modo, el hombre de negocios portugués solo tendría que pagar 140.000 ducados cada año, aunque podría quedarse con el dinero que entrase en las arcas de la avería una vez pagada la renta anual de 590.000 ducados.

Por otro lado, según se recoge en el capítulo veintidós del citado asiento de 1603, Juan Núñez Correa debería entregar diez galeones nuevos a la Corona a principios de 1605, para añadirlos a la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. No obstante, este solo construyó siete y todos fueron incorporados a la Armada del Mar Océano. Por ello, la primera de las armadas referidas estuvo integrada ese año por los galeones que habían regresado a la metrópoli a finales de 1604, algunos de los cuales estaban muy viejos para regresar nuevamente al Caribe, pues llevaban navegando casi de forma ininterrumpida desde 1596. Desde mediados de enero hasta principios de abril de 1605, los galeones fueron carenados en el paraje de Horcadas, en donde se embarcaron algunos pertrechos, bastimentos y tripulantes. Posteriormente, los galeones bajaban por el Guadalquivir hasta llegar al puerto de Sanlúcar de Barrameda, en donde se fletó la artillería, el resto de los bastimentos y pertrechos necesarios para el viaje y la tripulación. Ese año, la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias estaba integrada por ocho galeones y dos pataches, en los que se embarcaron más de dos mil personas. Antes de que dicha formación se hiciera a la vela desde el citado puerto gaditano, su general, Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, comunicó al monarca que después de ese viaje abandonaría el puesto, tanto por sus problemas de salud como por la mala gestión en la que había derivado el asiento que la Corona firmó con Núñez Correa en 1603. Efectivamente, así fue, aunque no por las razones que le había expuesto, sino porque el galeón en el que iba embarcado, el San Roque, zozobró en aguas del Caribe cuando regresaban a la metrópoli.

El 8 de junio de 1605, la armada levó anclas de Sanlúcar de Barrameda. Un mes después, la formación llegó a Guadalupe, en donde hizo aguada y se lastraron algunos galeones. El general solo se detuvo allí dos días, y dos días después se enfrentaría a una escuadra holandesa integrada por seis urcas, que regresaban a su tierra tras haber estado unos días en Araya cargando sal. Durante la refriega, el galeón San Francisco se fue a pique, al igual que dos de las urcas, pero el resultado del combate fue negativo para los

intereses españoles, pues quedó demostrado que una armada de ocho galeones no pudo derrotar a un convoy que estaba integrado por buques pesados y sin apenas artillería.

Tras el combate, la armada puso rumbo nuevamente a Cartagena, a excepción de uno de los galeones y un patache, que, por orden del monarca, debían dirigirse a la isla Margarita para recoger las perlas que allí se obtenían. Llegados a Cartagena, los galeones fueron reparados para poder navegar hasta Portobelo, en donde embarcaron el oro y la plata que había llegado hasta allí procedente del reino de Quito y del virreinato peruano respectivamente. El 22 de octubre de 1605 la armada regresó a Cartagena. Allí, los galeones eran carenados para realizar la travesía de vuelta y se embarcaban algunos bastimentos, pertrechos y el oro y las esmeraldas que se obtenían en el Nuevo Reino de Granada.

El 1 de noviembre de 1605, Día de Todos los Santos, la Armada de la Guarda puso rumbo a La Habana, que era el único lugar en el que la citada formación se detenía obligatoriamente antes de cruzar el Atlántico, pues en el referido puerto cubano se fletaban los bastimentos necesarios para poder completar el viaje hasta la metrópoli, se reparaba el galeón o los galeones que tuviesen algún fallo técnico y, normalmente, se cargaba la plata, grana y añil que llegaba hasta allí procedente del virreinato novohispano. Al parecer, la navegación se procedió con normalidad durante algunos días, sin embargo, la noche del 6 de noviembre una fuerte tormenta desbarató por completo la formación comandada por Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor. Así, de los siete galeones que regresaban a la metrópoli —sin contar la nao de Martín Sáez de Ubago que se añadió a su conserva—, cuatro galeones se fueron a pique en aguas del Caribe (San Roque, Santo Domingo, Nuestra Señora de Begoña y San Ambrosio). Los tres galeones que se mantuvieron a flote arribaron a puertos diferentes: los galeones San Gregorio y San Martín consiguieron llegar a Jamaica junto con la nao San Pedro, y el galeón San Cristóbal regresó a Cartagena.

Durante años, la Corona buscó sin éxito los cuatro galeones que se perdieron tras la tormenta. Existen numerosas hipótesis sobre el lugar en el que reposan, pero todavía no podemos confirmar si estas son ciertas o no.

ABSTRACT

In this research work we analyze the Armada de la Guarda de la Carrera de Indias from 1590 to 1605, this is, from the year in which the Crown began negotiations with the Consulado de la Universidad de los Mercaderes to try to “found” such navy, until the year it was commanded by Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, to whose navy we have dedicated most of the thesis. In addition, we have examined the navies that were prepared between 1521 and 1590, as there are historiographic precedents that the aforementioned navy was created in any of the years that comprise the period.

On 1 December 1591, the president and the official judges of the Casa de la Contratación—in the name of the king and by his mandate—and the prior and the consuls of the Consulado de la Universidad de los Mercaderes signed in Seville the first contract for the “foundation” of the Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. For the construction and preparation of the galleons that would integrate the navy, 200,000 ducats would be necessary: half would be provided by the Royal Treasury and the other half would be obtained from the “avería”, which was, in broad strokes, the right that was charged on the value of the goods that were shipped to America and for the goods and precious metals that from there reached the Cadiz coast, which used for the preparation and maintenance of the navies that protected merchant ships or transported the Indian treasure.

At the beginning of 1593, this formation already had the crew and galleons that the contract stated. Its first mission was not the one that is reflected in this document—which was to navigate to the New World to escort the Flota de Tierra Firme from there to the metropolis—but to go to the Tercera island to collect the gold and silver that the navy of Luis Alfonso Flores had left there for fear of a possible attack. A year later, the Armada de la Guarda de la Carrera de Indias sailed in the direction of the New World,

and although on that occasion it did not reach Cartagena, it was the first American port in which, by order of the monarch, it had to stop —as it did on subsequent trips. Thus, the navy departed from Sanlúcar de Barrameda or Cádiz to go to Cartagena, and then sailed to Portobelo to collect the gold and silver that had arrived there from the Kingdom of Quito and the Viceroyalty of Peru respectively. Once the precious metals were shipped, the navy headed again towards Cartagena, in whose port the galleons were repaired to face the trip with greater guarantees and the gold, the emeralds, and other precious stones that were obtained in the New Kingdom of Granada were chartered as well as some products necessary for the return journey.

During the period that has been the subject of analysis of the organization of the Armada de la Guarda de la Carrera de Indias (1593-1605), those responsible for the preparation and dispatch of the Armada were the officers of the Navy (a seer, an accountant, a payer, a supplier, a holder of provisions and a senior clerk) along with a judge commissioned by the monarch for that purpose. Of all of them, the seer, the accountant, the payer and the senior clerk embarked on the army galleons to give an account to the people in charge of the administration and collection of the “*avería*” of all the expenses that were made during the trip — which roughly was the proportional part that was charged for the goods that were shipped to America and for the merchandise and precious metals that arrived in Cádiz. In 1604 and 1605 the accounts were handed over to the Portuguese Juan Núñez Correa, who was a businessman who during those two years and the first eight months of 1606 was responsible for the administration of the “*avería*” and the preparation of the Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, among other issues.

Indeed, on 26 September 1603, Philip III and the Portuguese Juan Núñez Correa signed a contract whereby the latter became the administrator of the “*avería*” by paying an annual rent of 590,000 ducats during ten years, that would begin to be counted from the beginning of January 1604. In addition, he was forced to assemble and dispatch, at his expense, the galleons that would integrate the Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, prepare the two main ships of the Tierra Firme and Nueva España Fleets, the ships that were heading to Honduras, the ships that accompanied the aforementioned convoys and bear the cost of the provisions, the equipment and the salaries of the crew. In exchange for that, Núñez Correa would receive 450,000 ducats of the “*avería*” every year, as long

as he complied with the conditions mentioned above. That way, the Portuguese businessman would only have to pay 140,000 ducats every year, although he could keep the money that went into the coffers of the “avería” once the annual rent of 590,000 ducats was paid.

On the other hand, as is stated in chapter twenty-two of the 1603 contract, Núñez Correa should deliver ten new galleons to the Crown at the beginning of 1605, to add them to the Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. However, he only built seven and all of them were incorporated into the Armada del Mar Océano. For that reason, the first one of these navies was integrated that year by the galleons that had returned to the metropolis at the end of 1604, some of which were too old to return to the Caribbean again, since they had been sailing almost continuously since 1596. From January to the beginning of April 1605 the galleons were repair in Horcadas, where some equipments, provisions and crew were shipped. Subsequently, the galleons went down the Guadalquivir until they reached Sanlúcar de Barrameda, in whose port the artillery, the rest of the provisions and equipments necessary for the trip and the crew were chartered. That year, the Armada de la Guarda was made up of eight galleons and two pataches, in which more than two thousand people embarked. Before the navy started its navigation from the port of Cádiz, its general, Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, informed the monarch that after that trip he would leave the post of general, both for his health problems and for the bad management in which he had derived the contract that the Crown had signed with Núñez Correa in 1603. Indeed, that was the case, although not for the reasons he had exposed, but because the galleon in which he was shipped, the San Roque, wrecked in the Caribbean when they returned to the metropolis.

On 8 June 1605, the navy raised anchors from Sanlúcar de Barrameda. A month later, the formation arrived in Guadalupe, where they obtained water and the galleons were ballasted. The general only stopped there for two days, and two days later he would face a Dutch army composed of six urcas, who returned to their land after having spent a few days in Araya loading up salt. During the fray, the galleon San Francisco went down, as two of the urcas did, but the result of the fight was negative for Spanish interests. It was shown that an army of eight galleons could not defeat a convoy that was composed of heavy ships and hardly any artillery.

After the fight, the navy headed back to Cartagena, with the exception of one of the galleons and a patache that, by order of the monarch, had to go to Margarita island to collect the pearls obtained there. Once they arrived in Cartagena, the galleons were repaired to navigate to Portobelo, where they shipped the gold and silver that had arrived there from the Kingdom of Quito and the Viceroyalty of Peru respectively. On 22 October 1605 the navy returned to Cartagena. There, the galleons were repaired to make the journey back, some equipments, provisions and the gold and emeralds that were obtained in the New Kingdom of Granada were shipped.

On 1 November 1605, All Saints' Day, the Armada de la Guarda set sail to Havana, which was the only place in which the formation had to stop mandatorily before crossing the Atlantic, because in this Cuban port the galleon or the galleons that had some technical fault were repaired, necessary provisions were shipped to be able to complete the trip to the metropolis, and also, normally, the silver, grana and indigo that arrived until there coming from the Viceroyalty of New Spain. Apparently, the navigation proceeded normally for five days, however, the night of November 6 a strong storm completely disrupted the formation commanded by Luis Fernández de Córdoba and Sotomayor. Thus, of the seven galleons that returned to the metropolis —not counting the nao of Martín Sáez de Ubago that was added in the army before leaving— four galleons shipwrecked in the Caribbean (San Roque, Santo Domingo, Nuestra Señora de Begoña y San Ambrosio). The three galleons that remained afloat arrived at different ports: the San Gregorio and San Martín galleons managed to reach Jamaica along with the San Pedro nao, and the San Cristóbal galleon returned to Cartagena.

For years, the Crown looked for the four galleons that were lost after the storm unsuccessfully. There are numerous hypotheses about where they rest, but we still cannot confirm whether they are true or not.

RESUMO

No presente trabalho analisamos a *Armada de la Guarda de la Carrera de Indias*, de 1590 até 1605, ou seja, desde o ano em que a Coroa iniciou as negociações com o *Consulado de la Universidad de los Mercaderes*, com vista à “fundação” da referida força naval, até ao ano em que foi comandada por Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, cuja armada dedicámos boa parte da presente tese. No entanto, procedemos ao estudo das armadas que se aprestaram entre 1521 e 1590, uma vez que existem precedentes historiográficos de que a referida armada foi criada num dos anos que compreende este período.

Em 1 de dezembro de 1591, o presidente e juízes oficiais da *Casa de la Contratación* —em nome do rei e por seu mando— e o prior e cônsules do *Consulado de la Universidad de los Mercaderes*, assinaram em Sevilha o primeiro acordo para a “fundação” da *Armada de la Guarda de la Carrera de Indias*. Foi estabelecido entre ambas as partes que seriam necessários 200.000 ducados para a construção e apresto dos galeões que a integrariam: a metade por empréstimo da Fazenda Real e a outra metade obter-se-ia através da *avería*, que era, em termos gerais, o direito cobrado sobre o valor das mercadorias embarcadas para a América e para as mercadorias e metais preciosos que daí chegavam às costas gaditanas, que foi usado para a preparação e manutenção das armadas que protegiam navios mercantes ou transportavam o tesouro indiano.

No início de 1593, a citada formação contava com a tripulação e galeões estabelecidos pelo referido acordo, ainda que a sua primeira missão não tenha sido a que aparece refletida no mesmo, isto é, navegar até ao Novo Mundo para escoltar a *Flota de Tierra Firme* até à metrópole, mas dirigir-se à ilha Terceira para recolher o ouro e a prata que alí havia deixado a armada de Luis Alfonso Flores por receio de um possível ataque. Um ano depois, a *Armada de la Guarda de la Carrera de Indias* navegou em direção ao

Novo Mundo. Apesar de nesse ano não ter chegado até Cartagena, que era o primeiro porto americano em que, por ordem do monarca, devia deter-se, fê-lo sempre nas viagens seguintes. Deste modo, a armada partia de Sanlúcar de Barrameda ou Cádiz, dirigindo-se para Cartagena, navegando depois para Portobelo para recolher o ouro e prata que ali havia chegado proveniente do reino de Quito e do Vice-reinado Peruano respetivamente. Uma vez embarcados os metais preciosos, a armada rumaria novamente a Cartagena, em cujo porto os galeões eram reparados para enfrentar a viagem com mais garantias, carregando-se ainda o ouro, as esmeraldas e outras pedras preciosas obtidas no Novo Reino de Granada, assim como alguns produtos necessários para a travessia de regresso.

Durante o período que foi objeto de análise da organização da *Armada de la Guarda de la Carrera de Indias* (1593-1605), os encarregados pelo apresto e despacho da mesma foram os oficiais da *avería* (um vedor, um contador, um pagador, um provedor, um despenseiro e um escrivão-mór) junto com um juiz nomeado pelo monarca para o dito efeito. De todos estes, o vedor, o contador, o pagador e o escrivão-mór embarcavam nos galeões da armada, para dar conta e justificação às pessoas encarregadas da administração e cobrança da *avería* de todos os gastos realizados durante a viagem, ainda que em 1604 e 1605, entregaram as contas ao português João Nunes Correia, empresário que durante esses dois anos e nos primeiros oito meses de 1606 foi responsável pela administração da *avería* e pela apresto da *Armada de la Guarda de la Carrera de Indias*, entre outras questões.

Com efeito, em 26 de setembro de 1603, o monarca e o português João Nunes Correia assinaram um contrato no qual este último se converteu no administrador da *avería* mediante o pagamento de uma renda anual de 590.000 ducados durante dez anos, contados a partir de 1 de janeiro de 1604. Para além disso, Nunes Correia ficou obrigado a armar e despachar, a expensas próprias, a *Armada de la Guarda de la Carrera de Indias*, aparelhar e despachar, as naus capitânicas e almirantes das *Flotas de Tierra Firme y Nueva España*, as naus com destino às Honduras, os *navios* que acompanhavam as referidas armadas e suportar os gastos com o apresto dos galeões, mantimentos, apetrechos e soldos da tripulação. Em troca receberia 450.000 ducados da *avería*, sempre e quando executasse tudo do anteriormente acordado. Dessa forma, o empresário português só teria que pagar

140.000 ducados a cada ano, embora ele poderia ficar com o dinheiro que fosse depositado nos cofres da *avería* depois que pagasse a renda anual de 590.000 ducados.

Por outro lado, de acordo com o capítulo vinte e dois do referido acordo de 1603, o homem de negócios português deveria disponibilizar à Coroa dez galeões novos no início de 1605, para que servissem na *Armada de la Guarda de la Carrera de Indias*. No entanto, este só construiu sete, sendo todos destinados à *Armada del Mar Océano*. Assim, a primeira das armadas mencionada foi constituída nesse ano pelos galeões que haviam regressado à metrópole no final de 1604, alguns dos quais estavam demasiado velhos para voltar para o Caribe, pois haviam navegado, de forma quase ininterrupta desde 1596. Assim, desde meados de janeiro até princípios de abril de 1605, os galeões foram carenados no fundeadouro de Horcadas, onde se embarcaram alguns apetrechos, mantimentos e tripulantes. Posteriormente, os galeões desciam o Guadalquivir até chegarem a Sanlúcar de Barrameda, em cujo porto foram embarcadas a artilharia, o resto dos mantimentos, apetrechos e tripulação necessários para a viagem. Nesse ano, a *Armada de la Guarda de la Carrera de Indias* era composta por oito galeões e dois patachos, nos quais se embarcaram mais de duas mil pessoas. Antes que a dita frota se fizesse à vela deste o referido porto gaditano, o general da mesma, Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, comunicou ao monarca que depois dessa viagem abandonaria o posto de general, tanto pelos seus problemas de saúde como pela má gestão resultante do contrato entre a Coroa e Nunes Correia em 1603. Com efeito, assim foi, ainda que não pelas razões que havia exposto, mas porque o galeão em que ele embarcou, o San Roque, mergulhou nas águas do Caribe quando retornaram à metrópole.

Em 8 de junho de 1605, a armada içou âncoras de Sanlúcar de Barrameda. Um mês depois chegou a Guadalupe, onde fez aguada e lastrou alguns galeões. O general apenas se deteve dois dias nesta primeira escala, e dois dias depois enfrentaria uma armada holandesa composta por seis urcas, que regressavam ao seu porto de origem após terem estado uns dias em Araya carregando sal. Durante a refrega, o galeão San Francisco foi posto a pique, assim como duas das urcas. Mas o resultado do combate acabou por ser negativo para os interesses espanhóis, pois ficou demonstrado que uma armada de oito galeões não conseguiu derrotar uma formação composta por navios pesados e quase nenhuma artilharia.

Após o combate, a armada navegou em direção a Cartagena, à exceção de um dos galeões e um patacho, que por ordem do monarca deviam dirigir-se à ilha Margarita, onde se obtinham pérolas. Chegados a Cartagena, os galeões foram reparados, dirigindo-se depois a Portobelo, onde embarcaram o ouro e a prata que haviam chegado até ali provenientes do reino de Quito e do vice-reino peruano, respetivamente. Em 22 de outubro de 1605 retornou a Cartagena. Ali, os galeões foram carenados para realizar a travessia de volta, embarcaram-se alguns mantimentos e apetrechos, assim como o ouro e as esmeraldas que se obtinham no Novo Reino de Granada.

Em 1 de novembro de 1605, dia de Todos os Santos, a *Armada de la Guarda* rumou a La Havana, que era o único lugar em que se deteria obrigatoriamente antes de cruzar o Atlântico, uma vez que no referido porto cubano se adquiriam os mantimentos necessários para se poder completar a viagem até à metrópole, reparava-se o galeão ou os galeões que assim o necessitassem e, normalmente, se carregava a prata, grana e o anil que ali chegavam provenientes do vice-reino da Nova Espanha. Aparentemente, a navegação decorreu com normalidade durante cinco dias. No entanto, a noite de 6 de novembro, uma forte tormenta desbaratou por completo a formação comandada por Luís de Córdoba. Assim, dos sete galeões que regressavam à metrópole —sem contar com a nau de Martín Sáez de Ubago que a eles se juntou— quatro galeões (San Roque, Santo Domingo, Nuestra Señora de Begoña e San Ambrosio) foram a pique nas águas do Caribe. Os três galeões que se mantiveram a flutuar arribaram a portos diferentes: os galeões San Gregorio e San Martín conseguiram chegar à Jamaica, assim como a nau San Pedro, enquanto que o galeão San Cristóbal regressou a Cartagena.

Durante anos, a Coroa procurou, sem sucesso, os quatro galeões que se perderam após a tormenta. Existem inúmeras hipóteses sobre o lugar onde repousam. Contudo, não podemos confirmar se estão certas ou não.

LISTA DE ABREVIATURAS

AGG	Archivo General de Gipuzkoa, Tolosa.
AGI	Archivo General de Indias, Sevilla.
AGMM	Archivo General Militar de Madrid.
AGN	Archivo General de la Nación, Ciudad de México.
AGS	Archivo General de Simancas, Valladolid.
AHDFB	Archivo Histórico de la Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao.
AHN	Archivo Histórico Nacional, Madrid.
AHPG	Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa, Oñate.
AME	Archivo Municipal de Errenteria, San Sebastián.
ANTT	Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.
ANTT, CC	Corpo Cronológico.
APSA	Archivo de la Parroquia de Santa Ana, Sevilla.
ARCV	Archivo de la Real Chancillería de Valladolid.
BCM	Biblioteca Central de Marinha, Lisboa.
BNE	Biblioteca Nacional de España, Madrid.
BNM	Biblioteca Nacional de México, Ciudad de México.
BNP	Biblioteca Nacional de Portugal, Lisboa.
MNM	Museo Naval de Madrid.
MNM, CFN	Colección Fernández de Navarrete.
MNM, CSB	Colección Sanz de Barutell.
MNM, CVP	Colección Vargas Ponce.
RBPRM	Real Biblioteca del Palacio Real de Madrid.

MONEDAS, PESAS Y MEDIDAS QUE SE CITAN

MONEDAS

Ducado	Desde 1593 hasta 1605 (primer viaje de la Armada de la Guarda tras la firma del asiento de 1591 hasta el año en que se produjo el naufragio de la formación comanda por Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor). Moneda de cuenta equivalente a 11 reales o 374-375 maravedís ¹ .
Escudo de oro	Desde 1593 hasta 1605. Moneda equivalente a 10 u 11 reales o entre 340 y 450 maravedís ² .
Peso de plata ensayada	En 1605. Pieza equivalente a 450 maravedís ³ .
Peso de plata corriente	En 1605. Pieza equivalente a 9 reales.
Peso de buen oro	En 1605. Pieza equivalente a 556 maravedís ⁴ .
Real de plata	Moneda equivalente a 34 maravedís.
Maravedí	Moneda de cuenta cuyo valor evolucionó considerablemente desde su creación en la Edad Media ⁵ .
Patacón ⁶	Pieza de plata del valor de 8 reales, llamada también peso, peso duro o real de a 8.
Tomín	Pieza que podía ser de oro o plata, cuyo peso y valor eran muy variables. En 1605, 8 tomines equivalían a un peso.

Grano	Pieza que podía ser de oro o plata, cuyo peso y valor eran muy variables. En 1605, 14 granos y medio equivalían a un tomín.

UNIDADES DE PESO⁷

Quintal castellano	46 kg = 4 arrobas.
Arroba	11,5 kg = 25 libras.
Libra	460 g = 16 onzas.
Onza	28,75 g.
Quintal portugués	58,76 kg.
Cántaro o cántara	89,1 kg. (Nápoles y Roma)
Rótulo pesado	91 g. (Nápoles y Roma)

UNIDADES LINEALES

Codo real	A partir de 1590: 0,5746 m.
Vara castellana	0,8359 m.
Dedo	0,0174 m.
Legua marina castellana⁸	5.555,55 m.
Milla náutica	1,852 km.

UNIDAD DE VELOCIDAD

Nudo	1,852 km.

UNIDAD DE MEDIDA

Resma 480-500 hojas de papel.

MEDIDAS DE VOLUMEN

Tonel o tonelada Desde 1590 hasta 1605. 8 codos cúbicos = 1,5183 m³.

MEDIDAS DE LÍQUIDOS

Arroba de agua o de vino 16,14 l.

Arroba de aceite 12,55 l.

1 azumbre 4 cuartillos = 2 l.

1 cuartillo 0,5 l.

Pipa de agua o vino 27,5 arrobas (las que transportaba la Armada de la Guarda de 1605).

Pipa de vinagre 18,32 arrobas (las que transportaba la Armada de la Guarda de 1605).

Botija de aceite 0,68 arrobas (las que transportaba la Armada de la Guarda de 1605).

MEDIDA DE ÁRIDOS

Fanega⁹ 55,5 l = 41,5 kg.

¹ Durante el periodo de tiempo que hemos señalado (1593-1605), existen numerosos testimonios de que el ducado no siempre tuvo un valor nominal de 375 maravedís como se recoge en diversos estudios, sino que también hubo ocasiones en los que equivalía a 374 maravedís. Así, por ejemplo, el 16 de abril de 1605, Antonio de Villasís, que fue uno de los entretenidos de la Armada de la Guarda entre 1602 y 1605, recibió

44.880 maravedís por su sueldo de cuatro meses, a razón de 30 ducados cada mes. El cargo de la cuenta se halla en AGI, Contratación, 3283.

² El valor del escudo varió considerablemente durante las fechas indicadas. En este sentido, a finales de abril de 1602, Juan de Morales, capitán de mar de uno de los galeones de la Armada de la Guarda, recibió 3.750 reales por el sueldo de 15 meses, a razón de 25 escudos de a diez reales al mes, por lo que, en ese caso, cada escudo equivaldría a 340 maravedís. Por otra parte, el sueldo de los entretenidos y capitanes de mar de la citada formación, entre otros miembros de la tripulación, aparece consignado indistintamente, para un mismo año, en escudos y ducados (25 escudos o 30 ducados mensuales), lo que significaría que el valor de la referida moneda de oro sería de 450 maravedís. Pero, además, en alguna ocasión el escudo no era equivalente a 10 reales, sino a 11. De acuerdo con esto, en el asiento de Joan de Córdoba como médico de la Armada de la Guarda de 1605 se recoge que este ganaría 60 escudos de a 11 reales al mes. Dicho documento se halla en AGI, Contratación, 3263B. Para el primer caso, véase el fenecimiento de cuenta de la gente de mar del galeón San José. Sanlúcar de Barrameda, 31 de abril de 1602. AGI, Contratación, 2960. Para lo segundo, véase, por ejemplo, los nombramientos de los diferentes entretenidos que hubo entre 1596 y 1606, los cuales se hallan en AGI, Contratación, 3282 y 3283. Cabe señalar, por último, que las diferentes alteraciones monetarias han sido analizadas, entre otros, por Earl J. Hamilton, en su trabajo *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1601-1650*, Barcelona, Ariel, 1975, pp. 60-86.

³ Solo hemos hallado una ocasión en la que el peso de plata tenía un valor de 451 maravedís. En este sentido, véanse las cuentas de lo remitido del Perú. Panamá, año 1605. AGI, Contaduría, 1472.

⁴ Los pesos de oro de 22 quilates y medio que llegaron a Sevilla a finales de 1604, y que se vendieron al año siguiente mediante subasta pública en la sala del tesoro de la Casa de la Contratación, se valoraron en 552 maravedís cada peso. Sobre esto último, véase el “Cargo de los maravedís procedidos de la venta del oro y plata que vino para su majestad en las flotas de tierra firme, desde 4 de agosto de 1604 hasta 20 de abril de 1606”. Sevilla, 20 de abril de 1606. AGI, Contaduría, 348.

⁵ LORENZO SANZ, Eufemio: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, t. II, Valladolid, Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid, 1980, p. 64.

⁶ BURZIO, Humberto F.: *Diccionario de la moneda hispanoamericana*, t. II, Chile, Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, 1958, p. 165.

⁷ Las unidades de peso han sido tomadas de DUEÑAS FONTÁN, Marcelino de: “Las piezas de artillería en el siglo XVI”, en José Ignacio González-Aller Hierro, Marcelino de Dueñas Fontán, Jorge Calvar Gross y M^a del Campo Mérida Valverde (coords.), *La Batalla del Mar Océano*, Ministerio de Defensa / Armada española, 2015, vol. V, pp. 99-143. Coincido con el autor en cuanto a las unidades de peso que recoge en su trabajo, pero no en las equivalencias que otorga a las monedas, pues, dadas las variaciones que hubo durante las fechas indicadas, cualquier intento por conocer la equivalencia moderna de estas monedas sería erróneo.

⁸ Tal y como define el Diccionario de la Real Academia Española, la “legua marina o marítima, la de 20 en grado usada por los marineros, equivale a 5.555,55 metros”. Fernando Serrano Mangas indica en uno de sus trabajos que la legua marina castellana tenía esa misma longitud, pero en la que fue su última publicación dedicada a los naufragios propone otras medidas. Para el primer caso, véase SERRANO MANGAS, Fernando: *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*, Madrid, Ediciones Siruela, 1991, p. 14. Para lo segundo, véase SERRANO MANGAS, Fernando: *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal*, México, Universidad Veracruzana, 2012, pp. 109-121.

⁹ Las cifras han sido tomadas de MENA GARCÍA, María del Carmen: “La Casa de la Contratación de Sevilla y el abasto de las flotas de Indias”, en Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar (coords.), *La Casa de la Contratación, la navegación y el comercio entre España y las Indias*, Sevilla / Universidad de Sevilla / Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Fundación El Monte, 2004, p. 278. No obstante, hay que tener en cuenta que los valores anotados varían según el lugar en el que se tomasen las mediciones y que, por ejemplo, una fanega de garbanzos no pesa lo mismo que una de trigo.

INTRODUCCIÓN

“El hombre conduce su vida y levanta sus instituciones sobre tierra firme. Sin embargo, prefiere concebir el movimiento de su existencia, en su conjunto, mediante la metafórica de la navegación arriesgada”¹. Así inicia Hans Blumenberg su examen a la filosofía occidental desde la mirada —tan física como alegórica— de lo imprevisible, de lo inseguro y de la incontrolable fuerza del mar. Qué duda cabe que los naufragios y las voces de los náufragos han alimentado historias, leyendas y reflexiones a lo largo del tiempo. Inicialmente, esta tesis iba a centrar su análisis en una de aquellas interrupciones que congelaba bajo las aguas cargamentos, vidas, pasiones y anhelos. Sin embargo, al empezar a escuchar otras voces, desde el mar y desde la tierra, se fue haciendo necesario comprender el naufragio no solo como un acto sino también como un proceso: enmarcar las instituciones, las mercancías y los hombres en un casco más grande que el de un solo galeón. Así pues, el primer objeto de estudio de esta tesis era el de analizar el naufragio de la armada de Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, que se produjo en aguas del Caribe en noviembre de 1605. No obstante, tras una revisión bibliográfica y archivística de los principales trabajos que hacen referencia a la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, institución de la que formaba parte dicha escuadra, decidimos ampliar los objetivos y los intereses de esta tesis, lo que nos empujó necesariamente a agregar un subtítulo que fuese más fiel a este propósito. Por tanto, el encabezamiento “El Día de Todos los Santos. Naufragio y rescate en la Carrera de Indias, 1605” mereció ir seguido del aditamento “orígenes, organización y desarrollo de la Armada de la Guarda”, dejando fielmente sintetizado el contenido de esta investigación.

¹ BLUMENBERG, Hans: *Naufragio con espectador. Paradigma de una metáfora de la existencia*, Madrid, La balsa de la Medusa, 1995, p. 13.

La elección de la Armada de la Guarda de 1605 como tema de estudio no fue caprichosa o por azar. En 2014, dando nuestros primeros pasos entre archivos y legajos, el profesor Fernando Serrano Mangas nos animó a adentrarnos en la historia marítima, consciente, quizás, de que alguno de sus alumnos tenía que seguir sus pasos. En efecto, la perspectiva del incipiente trabajo no debía restringirse al examen del naufragio, dada la importancia y la rica documentación que envolvió la planificación y desarrollo de la armada de 1605 en su conjunto. De este modo, las preguntas iniciales que tratamos de resolver se centraron en los galeones que la integraban, su tripulación, bastimentos, pertrechos y artillería, la ruta seguida —desde que se hizo a la vela desde Sanlúcar de Barrameda hasta que naufragó en el Caribe, cuando regresaba a la metrópoli— y el plan de búsqueda y rescate que desarrolló la Corona para tratar de encontrar los cuatro galeones que se perdieron (San Roque, Santo Domingo, Nuestra Señora de Begoña y San Ambrosio) y auxiliar a los buques y a los hombres que consiguieron sobrevivir a la tormenta (los galeones San Cristóbal, San Gregorio y San Martín).

La primera parte del proceso de investigación consistió en un examen inicial de los estudios publicados en torno a la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, a lo que acompañó un trabajo en paralelo sobre las fuentes archivísticas, fundamentalmente en el Archivo General de Indias. Sin embargo, tras estas primeras pesquisas, nos percatamos de que existían tantas dudas como opiniones acerca del origen, estructura y organización de esta institución, creada por la Corona y los mercaderes interesados en la salvaguarda de los convoyes que viajaban periódicamente de un lado a otro del Atlántico. Por tanto, como primer problema a resolver, estimamos imprescindible clarificar los inicios de la armada hasta dicho año de 1605, cuyos orígenes la mayoría de los investigadores sitúan entre 1521 y 1594.

De esta forma, la tesis ha quedado configurada, de manera deductiva, de lo general a lo particular. En el primer capítulo hemos estudiado las armadas que se organizaron entre los años 1521 y 1605, distinguiendo los cambios que se produjeron tras la firma del asiento de 1591, con el que se formalizó el establecimiento definitivo de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, cuyo primer viaje se realizó en 1593. Así pues, como principal aporte de este capítulo, se clarifica y se documenta el tan debatido origen del citado convoy. Dada la importancia de esta nueva interpretación del proceso de

conformación de las armadas, hemos querido enriquecer este apartado con varios anexos concernientes a esta cuestión. Asimismo, este amplio periodo de análisis ha exigido el manejo de una voluminosa documentación bibliográfica y de archivo. Para facilitar la comprensión de los numerosos términos, tanto náuticos como metrológicos, hemos incorporado, por un lado, un glosario de vocablos marítimos y, por otro, una tabla de equivalencias de monedas, unidades de peso, velocidad, volumen, líquidos y áridos, de elaboración propia.

Los siguientes capítulos están orientados al estudio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias de 1605. Prácticamente como un trabajo de disección, se ha planteado una taxonomía del sistema, de tal modo que pueda servir a trabajos posteriores como una guía en aspectos administrativos, organizativos y metrológicos de los galeones entre finales del siglo XVI e inicios del XVII. El segundo capítulo está dedicado a los navíos que ese año constituían la formación comandada por Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, desde que se construyeron los buques hasta que se fueron a pique o sus maderas fueron reutilizadas. En este sentido, hemos tratado aspectos relacionados con la construcción y la metrología naval en una horquilla temporal que abarca el intersticio de las dos centurias. En el tercer capítulo hemos analizado minuciosamente la dotación de cada uno de los galeones. Por un lado, hemos indagado los aspectos biográficos de la plana mayor, los oficiales —excepto los alféreces— (capitanes de mar, capitanes de infantería, gobernador del tercio, sargento mayor y entretenidos), los pilotos y otros cargos y oficios, señalando sus funciones y responsabilidades concretas a bordo de los navíos. Por otro lado, en la medida que la documentación de archivo nos lo ha permitido, hemos estudiado a los componentes de la tripulación y las características propias de los grupos en los que se dividían: gente de mar y gente de guerra.

El cuarto y último capítulo contiene todo lo relacionado con el viaje que hizo la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias en 1605: los preparativos; los bastimentos, pertrechos y artillería que llevaban los galeones; el gasto que ocasionó su apresto; el combate que tuvieron frente a una armada holandesa cuando se dirigían a Cartagena; los metales preciosos que recogieron en Portobelo; la tormenta que provocó que cuatro de los galeones se fueran a pique en aguas del Caribe, cuando regresaban a la metrópoli, y el plan de búsqueda y rescate que desarrolló la Corona para tratar de encontrarlos y

auxiliar a los hombres que lograron llegar a diferentes puntos del Caribe. Para concluir, junto al análisis de las causas y consecuencias del referido naufragio, a partir de la documentación examinada, hemos podido plantear algunas hipótesis acerca del siniestro y su posible emplazamiento.

Estado de la cuestión

A pesar del volumen documental que conserva el Archivo General de Indias, entre otros repositorios, apenas existen publicaciones dedicadas al estudio de alguna de las flotas y armadas de la Carrera de Indias. El trabajo de Huguette y Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, puede servir como base para analizar algunos de los citados convoyes, pero, además de que no recoge información sobre las formaciones que se organizaron después de 1650, habría que revisar algunos de sus postulados y transcribir con mayor precisión las cifras y los nombres propios que aparecen citados².

Siguiendo la línea anterior, algunas de las publicaciones del profesor Antonio García Baquero dedicadas al estudio de la Carrera de Indias, fundamentalmente sus dos obras de síntesis sobre el tema, *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, publicada en 1986, y *La Carrera de Indias. Suma de Contratación y océano de negocios*, que fue editada en 1992, nos han proporcionado numerosos testimonios acerca del funcionamiento del comercio marítimo-mercantil que se estableció entre España y América durante tres siglos. También debemos destacar la obra de la investigadora Carmen Mena, especialmente su trabajo sobre la armada colonizadora de Pedrarias Dávila, *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, en donde se pone de manifiesto la organización de una de las armadas más notables que cruzaron el Atlántico, haciendo especial énfasis a la estructura de la misma: preparativos, barcos, tripulación, etc. Asimismo, en uno de los trabajos del profesor Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, hemos hallado, entre otras cuestiones, las funciones desempeñadas por la tripulación, la utilidad de algunos de los pertrechos

² CHAUNU, Huguette y Pierre: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, 8 tomos en 12 vols., París, Armand Colin / S.E.V.P.E.N., 1955-1960.

que llevaban los galeones de la Armada de la Guarda y el lugar en el que se adquirirían los bastimentos necesarios para el viaje.

Las décadas que precedieron al establecimiento definitivo de la referida formación fueron determinantes. Durante los últimos años del reinado de Felipe II, tanto las haciendas que llegaban a su nombre desde el Nuevo Mundo como los recursos extraordinarios que se recaudaban permitieron al soberano Habsburgo continuar con su actividad político-militar, pero, también, desarrollar un amplio programa de construcción naval en los astilleros peninsulares del Cantábrico, en donde se fabricaron los galeones que integrarían la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias y la Armada del Mar Océano. Conocemos varias obras coetáneas que hacen referencia a la construcción y al diseño de los galeones, tales como: *Diálogo entre un vizcayno y un montañés sobre la fábrica de navíos*, cuya autoría desconocemos, *Instruccion nauthica para el buen uso y regimiento de las Naos, su traça y gobierno conforme a la altura de México*, de Diego García de Palacio (1587), y *Arte para fabricar y aparejar naos*, de Tomé Cano (1611). En la historiografía abundan, asimismo, los textos de esta temática, como es el caso de: *El buque en la Armada española*, que fue elaborado por varios autores (1981); *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, de José Luis Casado Soto (1988); *Arquitectura de las Naos y Galeones de las Flotas de Indias (1492-1590)*, de José Luis Rubio Serrano (1991); *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, de Fernando Serrano Mangas (1992); “Agustín de Ojeda y la construcción de navíos a finales del siglo XVI”, de María Isabel Vicente Maroto (2006); “Fórmulas de arqueología y construcción naval ibérica a principios del siglo XVII”, de José Luis Casabán, Filipe Castro y Miguel San Claudio (2014), etc.

Uno de los problemas a los que nos hemos enfrentado en la confección de la tesis fue el origen de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Su nombre se repite en la documentación desde los años sesenta del siglo XVI. Así lo refleja, por ejemplo, el investigador José Luis Casado Soto³. Sin embargo, Carla Rahn Phillips y Fernando Serrano Mangas, entre otros, afirman en sus obras que el establecimiento definitivo de

³ CASADO SOTO, José Luis: “La construcción naval atlántica española del siglo XVI y la armada de 1588”, en *La Gran Armada. Simposio hispano británico*, Londres-Madrid, 1988, Madrid, 1989, p. 59.

dicha formación se produjo a finales de la centuria⁴. Posiblemente, este hecho está derivado de los asaltos de otras potencias a los navíos mercantes que navegaban entre España y América, especialmente en 1589 —año en que capturaron algunas de las naos que regresaban a la metrópoli procedentes de Veracruz, Santo Domingo y otros puertos indianos—, siendo los caudales indispensables para el mantenimiento de la Real Hacienda. Completan el panorama historiográfico buena parte de los trabajos del profesor Pablo Emilio Pérez-Mallaína, los cuales han fomentado el interés por examinar aspectos concernientes a los tripulantes que se embarcaron para cruzar el Atlántico, ya sea en conjunto o de forma individualizada. Así como la obra del profesor Fernando Serrano Mangas, con la que trató de abordar algunas cuestiones poco conocidas acerca de las flotas de la Carrera de Indias.

Si bien todavía queda mucho trabajo por hacer, tenemos los cimientos de una estructura a la que aún no se le han puesto las vigas. Pero lo cierto es que la historiografía apenas cuenta con trabajos que profundicen en tales asuntos, por lo que en ciertos casos no hemos hallado la más mínima hipótesis sobre la organización de algunas de las armadas que se aprestaron durante el periodo de tiempo analizado (1521-1605). En la tesis doctoral de Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, al igual que en otros de sus trabajos, el investigador afirma que la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias era una formación distinta a la Armada del Mar Océano. Asimismo, Carla Rahn Phillips, entre otros historiadores, también distingue perfectamente ambas formaciones⁵. Para nosotros, no cabe duda de que los objetivos de una y otra armadas eran totalmente distintos, así como su medio de financiación y el diseño de los galeones que las constituían. Sin embargo, en publicaciones recientes se habla de ellas como si se tratase de una misma armada⁶.

⁴ Véase RAHN PHILLIPS, Carla: *Seis Galeones para el rey de España*, Madrid, Alianza Editorial, 1991, p. 32; SERRANO MANGAS, Fernando: “Las flotas de la plata”, en aa. vv., *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, Madrid, Fundación ICO, 1999, pp. 324-325.

⁵ Véase RAHN PHILLIPS, Carla: *óp. cit.*, p. 34.

⁶ En este sentido, véase MIRA CABALLOS, Esteban: *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempo de Carlos V y Felipe II*, Madrid, La esfera de los libros, 2005, pp. 81-138; MOYA SORDO, Vera: “El sistema naval español durante el virreinato: flotas, armadas y defensa costera en los siglos XVI-XVIII” en Marciano Valdez Martínez (coord.), *Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México: su desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución*, t. I, México, Secretaría de Marina-Armada de México / Estado Mayor General / Unidad de Historia y Cultura Naval / Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2012, pp. 84-86.

Sobre la formación de Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, apenas hay un trabajo publicado, el cual está centrado fundamentalmente en el análisis del naufragio⁷. En otras obras también se menciona el hecho de que cuatro de los siete galeones que la integraban se fueron a pique en aguas del Caribe en 1605, pero en ninguno de ellos se ahonda ni en la estructura ni en la composición de la citada formación. En este sentido, cabe señalar que la intención de este trabajo, para disgusto de algunos sectores, no es la de identificar el lugar exacto en el que se hallan los pecios de los referidos galeones y así tener un motivo añadido para buscarlos nuevamente, sino la de conocer la fecha de fundación y la organización de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias y las circunstancias que vivían los tripulantes durante la singladura oceánica.

Por lo general, está extendida la idea de que las aguas del Atlántico albergan los tesoros de los numerosos barcos malogrados durante la Carrera de Indias. Sin embargo, lo cierto es que los porcentajes de siniestralidad —durante los cien años en los que hubo un tráfico más elevado en la Carrera de Indias (1550-1650), tanto en el número de embarcaciones como de toneladas— son inferiores al 5%, sin obviar que, en cuanto la Corona y los principales interesados en la carga recibían la noticia del naufragio, se desarrollaba un plan de búsqueda y rescate con la mayor celeridad posible a efectos de recuperar sus haciendas⁸. En algunos casos, como sucedió por ejemplo en 1691 con cuatro de los navíos de la armada del marqués del Vado del Maestre, que zozobraron en los bajos de las Víboras, los buzos que realizaron las inmersiones lograron recuperar buena parte de los caudales que transportaban⁹. No obstante, el resultado fue bien distinto en otras ocasiones, pues a pesar de que la Corona volcó sus esfuerzos por encontrar uno de los navíos que en 1631 naufragó en aguas del golfo de México, nombrado El Juncal, no consta en las fuentes que los caudales que transportaba fueran recuperados¹⁰. En cualquier caso, no hemos podido precisar el lugar exacto en el que reposa alguno de los referidos

⁷ En realidad, existen dos trabajos, pero ambos fueron realizados por el mismo autor y son prácticamente idénticos. En este sentido, véase SEGOVIA SALAS, Rodolfo: “La Armada de la Guardia de la Carrera de Indias de don Luis Fernández de Córdoba (1605)”, en Adolfo Meisel Roca y Haroldo Calvo Stevenson (eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XVII*, Cartagena, Banco de la República de Colombia, 2007, pp. 157-202; “El naufragio de la Armada de la Guarda en 1605”, *Boletín de Historia y Antigüedades*, Academia Colombiana de Historia, vol. 94, n.º 836 (2007), pp. 3-38.

⁸ Véase CHAUNU, Huguette y Pierre: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. VIII, pp. 869-871.

⁹ PAJUELO MORENO, Vicente: “Naufragio y rescate de la flota y armada del marqués del Vado del Maestre, 1691”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. LXXVI, n.º 1 (enero-junio, 2019), pp. 155-175.

¹⁰ Véase SERRANO MANGAS, Fernando: *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal*, México, Universidad Veracruzana, 2012.

cuatro galeones de la armada de Luis Fernández de Córdoba, ni tampoco afirmar si la plata que guardaban en sus bodegas se pudo extraer en años posteriores, pues, a pesar de que existen numerosos testimonios sobre dichos asuntos, no sabemos si son ciertos o no.

Para el estudio de los tripulantes de la Armada de la Guarda de 1605, algunos de los trabajos del profesor Pablo Emilio Pérez-Mallaína han sido fundamentales, especialmente *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias* (1992). Asimismo, la tesis doctoral del profesor Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, que fue publicada por el Banco de España en 1989, ha sido uno de los libros que hemos tenido siempre a mano. De igual manera, el trabajo de Luis Navarro García, *Actas de la Universidad de Mareantes de Sevilla* (1972), y los estudios de María del Carmen Borrego Plá, “Los hermanos de la Cofradía de Mareantes en el siglo XVI” (1983), “Los hermanos de la Universidad de Mareantes de Sevilla en el siglo XVII” (1985) y “Sevilla, puerto y puerta de las Indias: la marinería oceánica hasta 1700” (1992), etc., nos han proporcionado, entre otros datos, la fecha exacta en la que algunos de los tripulantes ingresaron en la Universidad de Mareantes o en la Cofradía de Mareantes, o bien en ambas, como fue el caso de Cristóbal Alonso Zamorano, que fue el “piloto ayudante” del galeón Nuestra Señora de Begoña.

Sobre los naufragios de la Carrera de Indias en los siglos XVI y XVII existen diferentes monografías, pero para este trabajo hemos empleado especialmente las dos que consideramos las más apropiadas para analizar el siniestro de la Armada de la Guarda de 1605. Por un lado, el trabajo de Fernando Serrano Mangas, *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII* (1991), donde el autor hace mención expresa de la posible localización de los galeones San Roque, Santo Domingo, Nuestra Señora de Begoña y San Ambrosio, así como del asiento que en 1612 firmó la Corona con Tomás de Cardona, por el cual este se comprometía a buscarlos. Por otro lado, el libro de Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *El hombre frente al mar: Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII* (1996), reeditado en 2015 por la Universidad de Sevilla. En dicha obra, el autor examina, entre otras cuestiones, las causas y consecuencias de los naufragios, lo que nos permite comprobar la actitud de los nautas durante el desastre, la importancia del oro y la plata frente a las vidas humanas, las decisiones tomadas por el monarca tras conocer la noticia del siniestro, etc.

Frente a la rica producción historiográfica en torno a los naufragios, apenas se han publicado buenas investigaciones sobre la artillería naval, los bastimentos o los pertrechos de los buques oceánicos, estudios que enriquecerían sustancialmente las investigaciones sobre la Armada de la Guarda. Para analizar la artillería que montaban los galeones durante los primeros años del siglo XVII, además de la obra de Jorge Vigón, *Historia de la artillería española* (1947), se han manejado textos más recientes como algunos de los trabajos de Francisco Javier López Martín, principalmente “El artillado de las naves: el diseño de las piezas, su ubicación en los barcos y los centros de producción durante los siglos XVI y XVII” (2015), el estudio de Guillermo Frontela Carreras, *La Artillería y la Casa de la Contratación de Sevilla* (2009), o los capítulos tres y cuatro del quinto volumen de la obra *La Batalla del Mar Océano* (2015)¹¹.

Metodología y fuentes

Este trabajo constituye un estudio de historia marítima, en el que se incluyen aspectos relacionados con la economía, la política o la técnica naval. Buena parte de la investigación de esta tesis se ha sustentado en la documentación que contienen las secciones Contratación e Indiferente General del Archivo General de Indias. No obstante, desde los inicios del trabajo, fuimos conscientes de que no podíamos escatimar en esfuerzos y que debíamos cumplir los objetivos que nos habíamos propuesto. Así pues, no nos conformamos con la información recogida por Huguette y Pierre Chaunu sobre la Armada de la Guarda de 1605, ni tampoco con los registros de navíos que conserva el citado archivo sevillano. Por tanto, fue necesario examinar los legajos de la sección Guerra y Marina que custodia el Archivo General de Simancas, que nos aportaron numerosos testimonios sobre la construcción de los galeones. En el País Vasco, consultamos los fondos del Archivo General de Gipuzkoa, del Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa, del Archivo Histórico de la Diputación Foral de Bizkaia y del Archivo Municipal de Errenteria, donde se pudo recabar mayor información sobre los astilleros y la fabricación de los barcos. Recursos bibliográficos y documentales más

¹¹ DUEÑAS FONTÁN, Marcelino de: “Las piezas de artillería en el siglo XVI”, en José Ignacio González-Aller Hierro, Marcelino de Dueñas Fontán, Jorge Calvar Gross y M^a del Campo Mérida Valverde (coords.), *La Batalla del Mar Océano*, vol. V, Ministerio de Defensa / Armada española, 2015, pp. 99-143.

especializados fueron examinados en otros repositorios españoles, como el Archivo General Militar, el Archivo Histórico Nacional, la Biblioteca Nacional de España, la Biblioteca del Museo Naval de Madrid y la Real Biblioteca del Palacio Real de Madrid. Para cuestiones más puntuales, particularmente biográficas, se revisaron los fondos del Archivo de la Real Chancillería de Valladolid y de la Parroquia de Santa Ana de Sevilla.

De manera complementaria, la información acerca de la Flota de Nueva España y la Armada del Mar Océano, respectivamente, fue rastreada en el Archivo General de la Nación de México y en el Arquivo Nacional da Torre do Tombo, en Lisboa. Asimismo, se consultó material bibliográfico en la Biblioteca Central de Marinha y en la Biblioteca Nacional de Portugal, ambas en Lisboa, así como en la Biblioteca Nacional de México.

Además de los textos históricos sobre artillería, como las obras de Iulio César Ferrofino y la monografía de Diego de Ufano, *Tratado de la artillería y uso de ella platicado por el capitán Diego Ufano en las guerras de Flandes* (1613), hemos examinado los legajos de las secciones Indiferente General y Contratación del Archivo General de Indias, para entender y ampliar el conocimiento sobre el complejo mundo artillero de la flota. Asimismo, algunos de los expedientes de dichas secciones han aportado a nuestro trabajo fuentes de primer orden para comprender el mapa de la gente de mar y guerra, bastimentos, pertrechos, pólvora, municiones, armas y demás cosas de respecto de la armada y el número de tripulantes que en 1605 iban a bordo de cada uno de los galeones de la Armada de la Guarda. Igualmente, las relaciones de la tripulación elaboradas por Ruy López de Lisboa, maestre de plata del galeón San Roque y hombre de confianza del administrador de la avería aquel año, Juan Núñez Correa, han sido valiosísimas para conocer el número de hombres que formaban la dotación de cada buque, la cual se dividía en cuatro grupos perfectamente diferenciados: gente de guerra, gente de mar, artilleros y maestros de plata¹².

Desde un punto de vista exclusivamente cuantitativo, hemos tenido que enfrentarnos al problema de las equivalencias de las monedas, las unidades lineales y de peso y las medidas de volumen, líquidos y áridos que aparecen citadas en la documentación consultada. Igualmente, a la hora de abordar el capítulo dedicado a los

¹² Las relaciones elaboradas por Ruy López de Lisboa se hallan en AGI, Indiferente, 1121.

navíos de la armada de 1605, hemos afrontado la tarea de calcular las medidas que tendrían cada uno de los ocho galeones que integraban la citada formación, labor que nos ha acercado a planteamientos propios de la historia de la ingeniería naval. En el siglo XVI y al menos durante los primeros años del XVII, el método más empleado para determinar las toneladas de cada navío fue el empírico, pues en ese periodo —en la mayoría de las relaciones de navíos que hemos analizado— no se señala con precisión el número de toneladas de las embarcaciones que integraban las flotas o armadas de la Carrera de Indias, sino que se anotaban cifras redondas o guarismos aproximados. Tras un minucioso examen de estas cifras, se han evidenciado los errores en el número de galeones y toneladas que recoge la obra de Huguette y Pierre Chaunu, mismos datos que se retoman, al menos para el caso concreto de las toneladas, en los trabajos de Rodolfo Segovia Salas¹³. Efectivamente, a tenor de la documentación consultada en el Archivo General de Indias y en el Archivo General de Simancas, las cifras no coinciden con las de ninguno de los galeones que integraban la aludida formación. La revisión de los documentos originales en los archivos, incluso de aquellos que ya habían sido referidos por dichos autores franceses, no solo nos ha permitido poner en cuestión los números aludidos, sino también ampliar las perspectivas de la investigación. Por ejemplo, entre otras discordancias, ambos historiadores mencionan que el galeón San Martín fue construido en Galicia, dato que no aparece reseñado en la fuente que citan. De esta forma, con el fin de conocer mejor y más acertadamente el origen de los navíos, ampliamos el campo de búsqueda hasta los astilleros portugueses.

Varias rutas son posibles, desde la historia marítima, para el estudio de un naufragio y todo el andamiaje institucional, naval y humano que sustentaba el sistema en el que se desarrollaba su navegación. Con el propósito de articular cada una de las piezas que conformaban el engranaje de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias, en general, y de la formación de 1605, en particular, el camino elegido se ha fundamentado en una profunda investigación sobre los relatos, informes, cuentas y memoriales que se sucedieron a consecuencia del accidente. El resultado es una minuciosa inspección

¹³ Para el primer caso, véase CHAUNU, Huguette y Pierre: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. IV, pp. 184-196. Para lo segundo, véase SEGOVIA SALAS, Rodolfo: "La Armada de la Guardia de la Carrera de Indias de don Luis Fernández de Córdoba (1605)", pp. 175-177; "El naufragio de la Armada de la Guardia en 1605", pp. 3-38.

analítica que, de lo general a lo particular, transcribe las impresiones puntuales de los testigos en una amplia panorámica susceptible de ser extrapolada a otras investigaciones acerca de los navíos y las armadas durante la Edad Moderna. Superando análisis superfluos o miradas interesadas sobre el naufragio como oportunidad de enriquecimiento y negocio, desde la Universidad la historia marítima ha de poner en valor los vestigios del pasado —por supuesto— pero también explicar y dar a conocer las profundidades que anegan los legajos, las complejas artes que emplearon los nautas y los invaluable adelantos tecnológicos que permitieron articular sobre el océano no sólo tesoros y personas, sino también las palabras, las ideas y los anhelos que han construido y hermanado nuestros pueblos en la península ibérica y en el continente americano.

CAPÍTULO 1

LA ARMADA DE LA GUARDA DE LA CARRERA DE INDIAS¹

El 1 de diciembre de 1591, el presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación —en nombre del rey y por su mandato— y el prior y los cónsules del Consulado de la Universidad de los Mercaderes firmaron en Sevilla el primer asiento para “hacer y fundar una armada de diez galeones”². Dicha formación, que ha pasado a la historiografía con el nombre de Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, quedó establecida definitivamente en 1593, y al año siguiente navegó en dirección al Nuevo Mundo. Sin embargo, existe un cierto debate historiográfico en torno al año de su creación, debido, en buena medida, a que entre 1521 y 1593 se aprestaron diferentes armadas que actuaron bajo el mismo nombre o similar al de la formación que analizamos en este trabajo, dado que la misión principal para todas ellas fue la misma: guardar (proteger, conservar, defender, vigilar, asegurar) la Carrera de Indias. La mayoría de esas armadas estuvieron financiadas por la avería, que era, a grandes rasgos, el derecho que se cobraba sobre el valor de los géneros que se embarcaban para América y por las mercancías y los metales preciosos que desde allí llegaban a las costas gaditanas, que se

¹ En las fuentes aparece citada también con los nombres de Armada de la Guardia de la Carrera de Indias, Armada de la Carrera de Indias, Armada de la Avería, Galeones de Tierra Firme, Galeones, etc., pero hemos preferido emplear el que más veces se repite. A partir de ahora nos referiremos a dicha armada con el nombre de Armada de la Guarda, pues de ese modo evitaremos repetir constantemente el extenso nombre que recibió durante su existencia.

² La Casa de la Contratación fue el primer órgano administrativo creado para regular y gestionar el comercio y la navegación entre España y América. Se estableció por real decreto en 1503, en Sevilla, en donde se mantuvo hasta 1717, año en el que se trasladó a Cádiz, junto con el Consulado, cuya sede también había estado en Sevilla desde su fundación. Esta última institución fue creada en 1543, y en 1556 se redactaron sus Ordenanzas. Su instauración respondía a la necesidad de resolver los pleitos que surgían entre los mercaderes, sin embargo, sus funciones fueron más amplias, algunas de ellas compartidas con la Casa de la Contratación, como fueron la gestión del tráfico mercantil con las Indias, la organización de las flotas y armadas de la Carrera de Indias y, a partir de 1573, la cobranza y distribución de la avería, etc. Por otra parte, el primer asiento de la Armada de la Guarda se halla en el Archivo General de Indias (en adelante, AGI) Indiferente, 2661. Véase su transcripción en el Anexo IV.

empleaba para el apresto y el mantenimiento de las armadas que protegían los navíos mercantes o transportaban el tesoro indiano³.

En el encabezamiento y en el primer capítulo del referido asiento de 1591 se recoge, entre otros preceptos, que la armada “se pretende fundar para que ande en la Carrera de las Indias para asegurar de los enemigos las flotas que van y vienen de ellas”⁴. No obstante, desde sus inicios, su misión principal fue la de transportar los metales preciosos desde las colonias americanas hasta la metrópoli. En contadas ocasiones, al menos durante el periodo de tiempo para el que hemos analizado su organización (1593-1605), acompañó a alguna de las flotas de Tierra Firme y de Nueva España. Durante esos trece años se aprestaron diez armadas, todas ellas precedidas por asientos o contratos que se firmaron entre 1591 y 1603, que contienen las cláusulas o capítulos con las condiciones que debía reunir cada una (objetivos, forma de financiación, número de barcos y de hombres, etc.), durante el periodo de tiempo por el que se había rubricado el asiento, lo que también aparece recogido en él.

Queda excluida de este trabajo la armada que en 1596 estuvo comandada por Bernardino de Avellaneda, pues, a pesar de que en las fuentes aparece referida en más de una ocasión bajo el nombre de Armada de la Guarda, tanto su estructura como su objetivo principal no responden a los cánones establecidos para la organización de esta última, y en el capítulo cincuenta y seis del asiento que significó su prorrogación por otros cuatro años, rubricado en Madrid el 14 de enero de 1598, aparece citado que “la armada no salio el año de noventa y seis porque se perdio en la bahia de Cadiz”⁵.

La Armada de la Guarda estuvo integrada por entre seis y ocho galeones bien artillados, más varios pataches y algunos navíos que se añadían a su conserva. Su dotación era muy variable, pero normalmente estaba formada por entre 1.500 y 2.000 hombres, que se dividían en dos grupos según sus funciones a bordo: la gente de mar y la de guerra⁶.

³ CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: “La avería en el comercio de Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 2 (1945), pp. 519-520.

⁴ Véase el Anexo IV: encabezamiento y cap. 1.

⁵ Asiento y prorrogación de la Armada de la Guarda. Madrid, 14 de enero de 1598. AGI, Contratación, 3282 y 5015.

⁶ En el tercer capítulo del presente trabajo analizamos como la tripulación de la Armada de la Guarda de 1605 quedó dividida en cuatro sectores: gente de mar, gente de guerra, artilleros y maestros de plata. No obstante, en la mayoría de las ocasiones solo aparece repartida entre los dos primeros grupos.

El presupuesto asignado para el mantenimiento de cada una de las armadas que se aprestaron entre 1593 y 1603 era de 200.000 ducados, pero la internada en el Nuevo Mundo y el coste por la reparaci3n de los galeones podían incrementar las cifras. Ahora bien, hay que tener en cuenta que casi todos los galeones que esos años integraban la armada eran propiedad de la Corona, por lo que en esos 200.000 ducados no van incluidos los costes de su fabricaci3n, ni tampoco el valor de las piezas de artillería que montaban, pues en ese caso el mantenimiento de la armada alcanzaría cotas insostenibles. Con todo, entre 1604 y 1606, en cuyo periodo la administraci3n de la avería qued3 en manos de un hombre de negocios, el portugués Juan Núñez Correa, no se fij3 una cantidad para conservarla, aunque el presupuesto no baj3 de esa cifra en esos años.

La armada completaba un viaje redondo (travesía de ida y travesía de vuelta) en un periodo de unos ocho meses, aproximadamente, aunque la duraci3n del viaje dependía, principalmente, de los factores meteorol3gicos, la amenaza enemiga y los problemas logísticos que podían surgir durante el mismo. El derrotero empleado por la armada para arribar a las Indias y regresar a la metrópoli apenas vari3 durante su existencia⁷. Los galeones levaban anclas en Sanlúcar de Barrameda o en Cádiz para dirigirse a Cartagena, desde donde posteriormente navegarían hasta Nombre de Dios o Portobelo para recoger la plata y el oro, que había llegado hasta allí procedentes de las minas del virreinato peruano y del reino de Quito respectivamente. La formaci3n encargada de transportar el preciado metal argentífero desde el puerto de El Callao al istmo panameño era la Armada del Mar del Sur⁸; asimismo, desde Guayaquil partían diferentes navíos con el oro. Posteriormente, varias recuas de mulas acarreaban el tesoro hasta alguno de los referidos

⁷ Para el profesor Pablo Emilio Pérez-Mallaína, la armada naveg3 por última vez a Cartagena en 1706, al menos como una formaci3n sufragada por la avería. A partir de 1708 se siguieron enviando armadas de galeones a Tierra Firme, pero estas estuvieron financiadas por la Real Hacienda. Véase su trabajo: *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982, pp. 51-56, 442-443. Sobre algunos de los viajes que realiz3 la armada a Tierra Firme en las primeras décadas del siglo XVIII véase la tesis doctoral de TAPIAS HERRERO, Enrique: *El teniente general Manuel López Pintado (1677-1745), Ascenso económico y social de un comerciante y marino en la Carrera de Indias*, Universidad de Sevilla, 2015, pp. 293-319. En ella se recoge que López Pintado realiz3 dos viajes a Tierra Firme, el primero en 1728 y el segundo en 1730. Por otra parte, Céspedes del Castillo indica en su trabajo sobre la avería que, en 1737, se despacharon los últimos galeones a Tierra Firme, sin embargo, un año más tarde afirmaría que fue en 1735. Para el primer caso, véase “La avería en el comercio de Indias”, pp. 669-671. Para lo segundo, véase “Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creaci3n del virreinato del plata”, *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 3 (1946), pp. 702-706.

⁸ Véase PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987, pp. 189-202.

puertos panameños⁹. No obstante, no todos los galeones pasaban siempre a Nombre de Dios o Portobelo, pues algunos años el general aguardaba en Cartagena junto con los galeones más viejos o que necesitaban un mayor número de reparaciones. En ese caso, estos eran reparados, se embarcaban las provisiones necesarias para el viaje de vuelta y la capitana recibía el oro y las piedras preciosas que se obtenían en diversos puntos del Nuevo Reino de Granada¹⁰.

Según Antonino Vidal Ortega, fueron dos las razones por las que la ciudad de Cartagena se convirtió en el puerto terminal de las flotas y armadas que pasaban a Nombre de Dios o Portobelo: su situación natural y la amplitud de su bahía; lo primero favorecía las conexiones con otros puertos americanos y con la metrópoli, y lo segundo facilitaba que los navíos no tuvieran problemas para fondear y los enemigos tuvieran un difícil acceso para atacar la ciudad¹¹. Desde Cartagena, la armada emprendía el viaje de vuelta a la metrópoli, pasando primero por La Habana para hacer aguada y, con frecuencia, para recoger los metales preciosos que allí había dejado la Flota de Nueva España¹². Después, casi siempre, la armada se detenía en alguna de las islas de las Azores, normalmente cuando el general había recibido la noticia de un posible ataque enemigo o alguna de las embarcaciones hacía agua¹³. Dejadas atrás las Azores, los galeones regresaban a la metrópoli, cumpliéndose así el recorrido que unía España con América.

⁹ SERRERA CONTRERAS, Ramón María: *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid, Editorial Lunverg / Dirección General de Tráfico, 1992, pp. 73-83.

¹⁰ BORREGO PLÁ, María del Carmen: *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1983, pp. 64-69.

¹¹ VIDAL ORTEGA, Antonino: *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos / Universidad de Sevilla / Diputación de Sevilla, 2002, pp. 70-86.

¹² En el Archivo General de la Nación de México se recoge numerosa documentación sobre las características y el procedimiento de la Flota de Nueva España. En este sentido, véanse los volúmenes 2-6 de las Reales Cédulas Originales que conserva el citado archivo.

¹³ Según Demetrio Ramos Fernández, desde que Colón hizo escala en las Azores en el viaje de regreso a la península ibérica en 1493, dichas islas sirvieron de refugio y amparo para las flotas y armadas que retornaban a las costas gaditanas desde las Indias, además de lugar de aprovisionamiento y reparación de bajeles. Véase su trabajo: "Las Azores, punto clave en la relación ultramarina", en *Actas del Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t. VI, Lisboa, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998, pp. 49-56.

1.1 Antecedentes históricos y problemas de terminología

Debido a los diferentes nombres que recibieron las armadas que se aparejaron durante buena parte del siglo XVI, resulta complicado precisar el origen de la Armada de la Guarda, dado que, en las fuentes, en la mayoría de las ocasiones, no se especifica el nombre de cada una de ellas y solo se señala la función para la que fueron erigidas o el medio por el que habían sido financiadas. Estas circunstancias se mantuvieron hasta la última década de la centuria, en cuyo periodo se establecieron definitivamente las dos formaciones principales de la era austracista: la Armada de la Guarda y la Armada del Mar Océano. Fue a partir de entonces cuando en la documentación se recogen ambos nombres para identificar a una y a otra, aunque también se emplean otros términos para referirse a ellas.

En la primera mitad del siglo XVI se aprestaron las primeras armadas para proteger de posibles ataques de piratas y corsarios franceses¹⁴ los navíos mercantes españoles que iban y venían de las Indias. Algunas de ellas, además de cumplir con esa función, fueron empleadas para transportar hasta Sevilla los metales preciosos que se obtenían en el Nuevo Mundo. Durante dicho periodo, ninguna de las escuadras que se erigieron se consolidó como una armada fija ni su estructura era idéntica, aunque todas tenían un objetivo común: preservar y asegurar la ruta comercial marítima que se había establecido entre España y América. La intervención y duración de cada una de estas formaciones dependía de las circunstancias del momento, y sus áreas de actuación y las rutas que siguieron variaban según la ocasión. Algunas de esas formaciones se crearon para patrullar las aguas que comprenden el triángulo formado por las Azores, el

¹⁴ En este trabajo se emplearán los términos “pirata” y “corsario” para referirse, en el primer caso, a la persona que, junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para robar; para el segundo vocablo podríamos citar la misma acepción que para el primer término, pero habría que añadirle que los marinos que asaltaban a las embarcaciones enemigas contaban con la *patente de corso* de su nación, es decir, los corsarios gozaban de un permiso dado por el monarca para atacar, tanto a barcos como a ciudades enemigas. Según Michel Mollat du Jourdin, el corsarismo surgió a finales del siglo XV. Véase su trabajo: *Europa y el Mar*, Barcelona, Crítica, 1993, pp. 185-186. Para algunos investigadores fue a partir de 1521 cuando Francisco I, rey de Francia, comenzó a otorgar *patente de corso* a los piratas que merodeaban por las costas andaluzas a la espera de los navíos españoles que regresaban de América. En este sentido, véase el trabajo de VAS MINGO, Marta Milagros del y LUQUE TALAVÁN, Miguel: “La avería de disminución de riesgos marítimos y terrestres. La avería del camino”, *Estudios de historia novohispana*, n.º 26 (enero-junio, 2002), pp. 137-140. En otros trabajos se señala que la fecha inicial del corso en la Carrera de Indias fue 1553, como por ejemplo en el estudio realizado por LUCENA SALMORAL, Manuel: *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar*, Madrid, Mapfre, 1992, pp. 53-64.

archipiélago canario y el cabo de San Vicente, en donde se apostaban los escuadrones navales enemigos a la espera de los bajeles que regresaban a la península con los caudales obtenidos en las Indias; otras para acompañar las naos mercantes durante toda la singladura oceánica o en alguno de los trayectos, ya sea a la ida o a la vuelta desde América; y fueron contadas las formaciones cuya función era doble, pues, además de proteger a los navíos mercantes que la integraban, tenían que acarrear los metales preciosos indianos hasta la capital hispalense.

Durante los primeros cincuenta años de la citada centuria los principales enemigos de la monarquía hispánica en aguas del Atlántico fueron los franceses, aunque estos ya intentaron asestar el primer golpe en 1498, cuando Colón se dirigía a las Indias por tercera vez¹⁵. Según Fernández de Navarrete, el marino genovés tuvo que modificar su itinerario para no toparse con una armada francesa que le esperaba en el cabo de San Vicente¹⁶, pero para Clarence Haring, siguiendo el trabajo de Gabriel Marcel, *Les corsaires français au XVI siècle dans les Antilles*, Colón vio corsarios franceses en aguas cercanas a las islas Canarias en su primer viaje hacia el Nuevo Mundo¹⁷. No obstante, según se advierte en la obra de Fray Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias*, en la que se describe, entre otras cosas, el derrotero que siguió Colón para llegar a las Indias por primera vez, este no halló franceses en las proximidades de las islas Canarias, sino

tres carabelas armadas del rey de Portugal para lo prender [prenderlo], porque como supo el Rey que se habia concertado con los reyes de Castilla, pésole mucho en el ánima y comenzó á ver y á temer la suerte que le habia quitado Dios de las manos, por lo cual debió mandar en la isla de la Madera, y de Puerto Sancto, y de las Azores, y en las partes y puertos donde tenia gente portuguesa, que á la ida ó á la venida lo prendiesen, segun despues pareció por la burla que le hicieron á la vuelta en las islas de los Azores, pero desta vez no lo toparon las dichas tres carabelas¹⁸.

¹⁵ VARELA BUENO, Consuelo (ed.): *Diario del primer y tercer viaje de Cristóbal Colón*, en Fray Bartolomé de las Casas. Obras Completas, vol. XIV, Madrid, Alianza Editorial, 1989, p. 181. Véase, de la misma autora, *Los cuatro viajes. Testamento*, Madrid, Alianza Editorial, 2000.

¹⁶ Véase FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XV*, vol. I, Madrid, Imprenta Real, 1825, p. 245. Existe también la posibilidad de que la armada fuese portuguesa.

¹⁷ HARING, Clarence H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1979, p. 87.

¹⁸ LAS CASAS, Bartolomé de: *Historia de las Indias*, edición del marqués de la Fuensanta del Valle y don José Sancho Rayón, vol. I, cap. XXXVI, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1875, p. 266.

A pesar de que Colón no tuvo que hacer frente a ningún bajel enemigo durante sus periplos transatlánticos, la aparición de adversarios en esas aguas comenzó a ser habitual desde entonces. Por ello, en 1502, la Corona emitió una real provisión para que los navíos mercantes fuesen escoltados por carracas, ofreciendo prima a quienes las construyesen de más de 150 toneladas¹⁹. En 1507, el capitán Juan de la Cosa, de quien conservamos la carta o mapa más antiguo que se conoce de América²⁰, fue elegido por el soberano para comandar una armada, la cual estaría integrada por dos carabelas y serviría para “guarda y anparo de las naos que vienen de las yndias”²¹. Seis años después, la Corona entregaba una real cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación para que estos enviasen dos carabelas a las costas de Cuba, en donde patrullarían las aguas cercanas a la citada isla²².

Los principales interesados en mantener activa la ruta comercial marítima que se había establecido entre Sevilla y, hasta entonces, Santo Domingo, fueron la Corona y los mercaderes tratantes en Indias, puesto que, gracias a las remesas de oro que llegaban a la capital hispalense procedentes del Nuevo Mundo²³, la primera podía seguir sufragando las guerras que mantenía en el continente europeo y financiar las empresas destinadas a la exploración de nuevos territorios²⁴, mientras que los segundos tenían un nuevo lugar en el que vender sus géneros y conseguir artículos desconocidos hasta entonces al otro lado del Atlántico. Por consiguiente, a partir de 1522, un año después de que los franceses apresaran a dos de las tres embarcaciones que regresaban a las costas gaditanas desde

¹⁹ Colección Juan Bautista Muñoz, Madrid, Real Academia de la Historia, 1956, t. LXXV, f. 144v.

²⁰ MARTÍN-MERÁS VERDEJO, María Luisa: “La carta de Juan de la Cosa: interpretación e historia”, *Monte Buciero*, n.º 4 (2000), pp. 71-86. Para la investigadora, la carta fue trazada en el Puerto de Santa María (Cádiz) en el año 1500, y fue “el prototipo de toda la cartografía de la Casa de la Contratación”.

²¹ Libro de la Armada de Juan de la Cosa. (s.l.-1507). AGI, Contratación, 3252, l. 1, ff. 1r-3v, 21r-87r. Este marino ya estuvo presente en el primer viaje que realizó Cristóbal Colón.

²² *Colección de Documentos Inéditos relativos al Descubrimiento, Conquista y Organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar* (en adelante, CODOIN), Segunda Serie, vol. VI, Madrid, Real Academia de la Historia, Sucesores de Rivaneira, 1892, p. 3.

²³ LADERO QUESADA, Miguel Ángel: *El primer oro de América. Los comienzos de la Casa de la Contratación de las Yndias (1503-1511)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2002, pp.7-46. Para conocer las embarcaciones que se despacharon entre 1495 y 1513, véase el trabajo, del mismo autor, “El abastecimiento de las Indias a comienzos del siglo XVI: armadas y barcos, mercancías y precios (1495-1521)”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. 203, cuaderno 3 (2006), pp. 285-380.

²⁴ Para John H. Parry, “la Corona exigía una parte, generalmente un quinto [el quinto real] de todo el metal producido [...] y era empeñado a los banqueros alemanes mucho antes de salir de América”. Véase su trabajo: *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, Chile, Fondo de Cultura Económica, 1992, p. 99. En cuanto al quinto real al que hace referencia Parry, durante la primera mitad del siglo XVI se suceden varias Reales Provisiones, Reales Cédulas, Instrucciones, etc., en las que se especifican que al rey le corresponde el 20% de todo lo que se obtenía en las colonias americanas. Véase la *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, Madrid, Julián de Paredes, 1681, t. III, lib. VIII, tit. X, ley I-LIII.

América, ambas partes celebraron varios contratos para el apresto de armadas que protegiesen la navegación transatlántica.

Según el cronista mayor Antonio de Herrera y Tordesillas, el monarca decidió erigir a principios de 1521 una armada de cuatro o cinco navíos para que patrullasen las costas andaluzas y del Algarve²⁵. La citada formación, que estaría dirigida por Pedro Manrique, estaba lista para partir cuando llegó la noticia de que “los Franceses avia tomado dos carabeles de tres que venian de las Indias, y que la otra que traya la menor parte del oro que venia en ellas se avia salvado”²⁶. En un buen número de publicaciones se recoge que el primer asalto no se produjo ese año sino en 1523²⁷, quizás porque en ambas fechas los enemigos obtuvieron el mismo resultado en cuanto al número de navíos capturados²⁸ y, también, porque ese año se encomendó nuevamente a Pedro Manrique el gobierno de otra armada²⁹. No obstante, según las fuentes consultadas, la armada que se organizó en 1523, para la “guarda de la costa de andalucia”, fue la segunda que se despachó para las Azores en busca de las naves que regresaban desde las Indias con objeto de que no les “acaezca otra cosa como la pasada”, por lo que, probablemente, fue en 1521 cuando, por primera vez, los franceses apresaron las dos carabelas que mencionó el citado cronista³⁰.

Por otra parte, la primera “armada para la costa” se mandó aprestar en octubre de 1521 —y no a comienzos de ese año— con el dinero de la avería, la cual estaría integrada por una nao de 200 toneles, una carabela rasa y un bergantín, las dos primeras capitaneadas por Rodrigo del Castillo y Rodrigo Bermejo, respectivamente, de manera que, posiblemente, esta sería la primera armada que estuvo financiada por la avería, y no la capitaneada por Pedro Manrique ese mismo año³¹. En un buen número de trabajos se

²⁵ HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de: *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano*, déc. III, lib. I, cap. XIV, Madrid, 1601, pp. 29-30.

²⁶ Ídem.

²⁷ Por citar un ejemplo, véase MARTÍN ACOSTA, María Emelina: *El dinero americano y la política del Imperio*, Madrid, Mapfre, 1992, pp. 32-33.

²⁸ HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de: *óp. cit.*, déc. III, lib. I, cap. XIV, p. 83.

²⁹ Real Cédula al conde de Osorno. Valladolid, 23 de febrero de 1523. AGI, Indiferente, 420, l.9, f. 103v.

³⁰ Real Cédula al conde de Osorno. Valladolid, 14 de julio de 1523. AGI, Indiferente, 420, l.9, f. 167v.

³¹ Real Cédula a Juan Fernández de la Gama, teniente de asistente de la ciudad de Sevilla, y Juan López Recalde, contador de la Casa de la Contratación. Burgos, 8 de octubre de 1521. AGI, Indiferente, 420, l. 8, ff. 327v-328v. Véase también CODOIN, vol. XXV, p. 123. En dicha obra no aparece citado que la armada de Pedro Manrique se hiciese a costa de averías, pero sí la de Rodrigo del Castillo.

recoge que esta última fue la primera armada que se hizo a costa de averías, aunque también han sido propuestas fechas precedentes³². En nuestro caso, los primeros reproducen las tesis de Antonio de Herrera o de quienes copiaron algunos de sus enunciados, como fueron Joseph de Veitia Linage, Rafael Antúnez y Acevedo, etc., en los que se recoge que la primera armada que estuvo financiada por la avería fue la de Pedro Manrique³³; en otros trabajos se hacen eco de las afirmaciones realizadas por Cesáreo Fernández Duro en su obra *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, quien, a pesar de que sigue algunos de los postulados del citado cronista, no hace referencia expresa en su trabajo de que la primera armada de la avería fue la de Pedro Manrique³⁴. No obstante, el texto que refleja la obra de Antonio de Herrera y Tordesillas, titulada *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas i Tierra Firme del Mar Océano*, conocida también como las *Décadas*, es el mismo que rubricó el soberano Habsburgo para organizar la armada que se pretendía erigir a finales de ese mismo año —y no a principios de él— con el dinero de la avería, por lo que incidimos en que, posiblemente, la armada de Rodrigo del Castillo y Rodrigo Bermejo sería la primera armada que estuvo financiada por la avería y no la de Pedro Manrique³⁵.

En cualquier caso, la fundación de ambas armadas responde a la rivalidad franco-española que, aunque existía desde que en 1494 los franceses invadieran Italia, se agravó tras la elección de Carlos I (futuro Carlos V) como emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, en Frankfurt, el 28 de junio de 1519, frente al soberano francés, Francisco I, que era el otro aspirante³⁶. Al mismo tiempo, la llegada de metales procedentes de los

³² Para el primer caso, véase, por ejemplo, CRUZ BARNEY, Óscar: *El combate a la piratería en Indias, 1555-1700*, México, Universidad Iberoamericana, 1999, p. 15. Para lo segundo, véase OTTE, Enrique: “Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio transatlántico: la avería de 1507”, *Revista de Indias*, n.º 93-94 (1963), pp. 519-530. Según Enrique Otte, las dos carabelas de la armada de Juan de la Cosa que se aprestaron en 1507 estuvieron sufragadas por la avería.

³³ Según Veitia Linage, la Armada de la Guarda, denominada también Armada de Averías, tuvo su origen en 1521. Véase su obra *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, Juan Francisco de Blas, 1672, lib. II, cap. IV, p. 66. Teniendo en cuenta que su trabajo ha sido acopiado por un buen número de investigadores, sus tesis se han ido repitiendo en la historiografía.

³⁴ Véase ZUMALACÁRREGUI CALVO, Leopoldo: “Contribución al estudio de la avería en el siglo XVI y principios del XVII”, *Anales de Economía*, vol. IV, n.º 16 (1945), pp. 395-396.

³⁵ Véase CODOIN, vol. XXV, p. 123. La armada de Pedro Manrique no aparece citada y sí la de Rodrigo del Castillo, como una formación que se hizo a costa de averías.

³⁶ Tras la muerte del emperador Maximiliano I, abuelo paterno de Carlos V, se instó necesario elegir un nuevo sucesor. El proceso para que Carlos V fuese nombrado emperador ha sido descrito, entre otros, por el investigador Manuel Fernández Álvarez, en su trabajo: *Carlos V, El César y el hombre*, Madrid, Fundación Academia Europea de Yuste / Espasa-Calpe, 1999. pp. 105-132.

nuevos descubrimientos ultramarinos, lo que suponía un enriquecimiento de su adversario, provocaba alarma ante el aumento potencial de los recursos del soberano Habsburgo, quien, en caso de producirse un conflicto bélico, dispondría de un mayor número de efectivos. Según Cesáreo Fernández Duro, “las riquezas encontradas por los conquistadores de México, traídas a Castilla [en 1520] por lastre de los navíos, en lingotes de metales preciosos”, influyeron en que al año siguiente los franceses asaltasen los navíos mercantes españoles que regresaban a Sevilla con los caudales obtenidos en el Nuevo Mundo³⁷. Así pues, el conflicto no se hizo esperar, y a las disputas por los territorios de Nápoles, el Milanesado, Países Bajos y Navarra hemos de sumarle el enfrentamiento por el control de las rutas marítimas, como prueba el hecho de que, a partir de 1521, el monarca francés comenzase a otorgar *patentes de corso* a los piratas galos que merodeaban por las costas andaluzas a la espera de los navíos españoles que regresaban de América³⁸.

Con todo y con eso, en un buen número de publicaciones aparece citado que el origen de la Armada de la Guarda reside en la formación que estuvo comandada por Pedro Manrique en 1521. Sin embargo, a partir de la documentación consultada, la Armada de la Guarda aparece referida en los años setenta del siglo XVI, y su establecimiento definitivo se produjo en la última década de dicha centuria, con unos objetivos y una estructura totalmente distinta a la que se aprestó aquel año. La mayoría de las armadas que se aparejaron entre 1521 y 1593 para salvaguardar la ruta comercial marítima que se había establecido entre España y América fueron denominadas, durante los primeros treinta años, con los nombres de Armada de Averías o Armada de la Avería, Armada para la costa, Armada de Defensa, Armada para la Guarda de la costa de Andalucía, etc.; desde la década de los setenta del siglo XVI hasta el año de su establecimiento definitivo (1593), se repiten los nombres de Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, Armada de la Guarda, Armada de la Carrera de Indias, etc., lo que ha provocado un cierto debate historiográfico en torno a la fecha de su fundación. Para nosotros, el nombre que se asignó a cada una de las armadas que se aprestaron durante esos setenta y dos años se debe a que

³⁷ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, edición facsimilar, vol. I, Madrid, Museo Naval, 1972, p. 201.

³⁸ VAS MINGO, Marta Milagros del y LUQUE TALAVÁN, Miguel: *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*, Valladolid, Seminario Iberoamericano de los Descubrimientos y Cartografía / Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, 2004, p. 128.

el objetivo principal para todas ellas fue el mismo, guardar (proteger, conservar, defender, vigilar, asegurar) la Carrera de Indias, pero las características de esas formaciones eran distintas a las que mantuvo la Armada de la Guarda desde 1593 hasta principios de la siguiente centuria³⁹.

A comienzos de 1522, pocos meses después del apresto de la “armada para la costa” de Rodrigo del Castillo y Rodrigo Bermejo, la cual ha pasado a la historiografía con el nombre de Armada Guardacostas de Andalucía, los corsarios seguían asaltando las embarcaciones que se dirigían a la capital hispalense⁴⁰. Buen ejemplo de ello lo encontramos en la nao de Alonso de Algaba, que interceptaron a 25 leguas del cabo de San Vicente, cuando esta regresaba a Sevilla “con mucho oro y perlas, y açucares y otras mercaderías”, en cuya refriega perdieron la vida varios de sus tripulantes⁴¹. En este caso, sin embargo, los corsarios no tuvieron el éxito que habían tenido el año anterior, en el que capturaron dos de las tres carabelas que retornaban a Sevilla, ya que, pocos días después de que se produjera el suceso, el navío que había capturado la nao de Alonso de Algaba fue saqueado y desbaratado por cuatro carabelas de la Armada de Portugal, que “andavan de armada para guarda de la costa de sus reinos”, y la nao de Algaba fue llevada a Lisboa sin sufrir pérdidas materiales⁴².

Igualmente, los corsarios apresaron varias embarcaciones que se dirigían a la capital hispalense cargadas de ropa, lo que fue determinante para que la Corona y los mercaderes tratantes en Indias firmasen un asiento para la fundación de una armada, y que podemos considerar como el primero que celebraron ambas partes. Según algunas de las disposiciones que contiene el documento, que fue rubricado el 11 de septiembre de 1522, la armada estaría integrada por dos carabelas sufragadas por la avería, que

³⁹ Para el investigador Nicolás del Castillo Mathieu, la Armada de la Carrera realizó 18 viajes entre 1650 y 1700. Véase su trabajo: “Las 18 flotas de galeones a Tierra Firme (1650-1700)”, *Suplemento de Anuario de Estudios Americanos, Sección Historiografía y Bibliografía*, t. XLVII, n.º 2 (1990), pp. 83-129.

⁴⁰ MIRA CABALLOS, Esteban: *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*, Sevilla/Bogotá, Muñoz Moya editores, 1998. El nombre de “Armada Guardacostas de Andalucía” no aparece como tal en las fuentes manuscritas durante dicho periodo, aunque sí se recogen nombres muy parecidos como “armada para la costa de andalucía”. Las armadas que se aparejaron en los años propuestos reciben nombres muy diversos y sus funciones no se limitan a proteger las costas de Andalucía, como bien ha señalado el autor, pues en esas fechas muchas de ellas iban y venían de las Indias proporcionando escolta a los navíos mercantes, por lo que limitar el nombre de las formaciones que se aprestaron en esos veintinueve años al de “Armada Guardacostas de Andalucía” no nos parece del todo acertado.

⁴¹ Instrucción al secretario Cristóbal Barroso. Vitoria, 23 de mayo de 1522. Indiferente, 420, l. 9, f. 24v.

⁴² Ídem.

escortarían a ocho navíos mercantes durante toda la singladura oceánica. Su conservación dependía de la frecuencia con la que se produjeran las acometidas corsarias y de la cantidad que pudiese obtenerse con la avería⁴³. Para Olesa Muñido, ese mismo año surgió la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, “integrada primero por 4 naves de armada y después de 6 u 8 galeones que patrullaban el océano entre el Cabo de San Vicente, Canarias y las Azores; escoltando a las flotas —o convoyes mercantes obligatorios— hasta las propias Indias si así era preciso”⁴⁴. No obstante, la Armada de la Guarda no era la formación encargada de patrullar dichos lugares, ni estuvo integrada por cuatro navíos, sino que estuvo constituida por entre seis y ocho galeones, y su cometido principal fue el de transportar los metales preciosos desde las Indias hasta la metrópoli.

En 1522 se dispusieron también unas ordenanzas que estipulaban el modo y el procedimiento que debían seguir los oficiales de la Casa de la Contratación, tanto en la provisión de los bajeles que partían hacia el Nuevo Mundo como en las visitas que se realizaba a cada uno de ellos antes de su partida⁴⁵. Además, las naves deberían arquear más de 80 toneladas y tendrían que estar mejor armadas y pertrechadas⁴⁶. El 20 de diciembre de ese año, Hernán Cortés despachó tres carabelas en Veracruz con tesoros y joyas mexicanas, que enviaba a los monasterios, iglesias, varias personas particulares y, especialmente, al monarca, a quien correspondía la quinta parte de todo lo que se había embarcado en las bodegas. Como ya había sucedido en situaciones anteriores, una armada francesa, liderada esta vez por Juan Florín, capturó, a diez leguas del cabo de San Vicente, dos de las carabelas y al capitán de una de ellas, Alonso de Ávila⁴⁷. Ante tales circunstancias, y debido a la persistencia de los ataques corsarios, la Corona y los

⁴³ Real Provisión de D^a. Juana y D. Carlos en la que se toma el asiento con los mercaderes de Indias. Palencia, 11 de septiembre de 1522. AGI, Indiferente, 420, l. 9, ff. 31v-34v.

⁴⁴ OLESA MUÑIDO, Francisco F.: “La marina oceánica de los Austrias”, en aa. vv., *El buque en la Armada española*, Madrid, 1981, p. 130.

⁴⁵ Antes de que la armada partiese desde Sanlúcar de Barrameda o Cádiz se comprobaba que los galeones cumpliesen una serie de requisitos, que detallaremos en el epígrafe 1.4 Organización, pp. 64-78.

⁴⁶ Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Vitoria, 14 de julio de 1522, AGI, Indiferente, 420, l. 9, ff. 17r-18v.

⁴⁷ Carta de Alonso Dávila, preso en Francia, al rey. La Rochelle (Francia), 16 de junio de 1523. AGI, Patronato, 267, n. 1, r. 1. Según se advierte en el primero de los cuatro volúmenes de los *Documentos Cortesianos*, cuyo trabajo fue elaborado por José Luis Martínez, Hernán Cortés envió a España la tercera partida del tesoro que se había obtenido durante la conquista a finales de 1524. Ya hemos citado que la primera remesa de caudales procedentes de México llegó a la península en 1520 y la segunda fue la capturada por Florín en 1523. Dicha obra fue publicada por la UNAM y el Fondo de Cultura Económica de México entre 1990 y 1992. Véase, del citado volumen, desde la página 269 a la 300.

mercaderes continuaron aprestando armadas para proteger las costas andaluzas y del Algarve. Así, en 1526 se prohibía la navegación de forma aislada y sin la protección de navíos de armada⁴⁸. Para Francisco Javier San Martín de Artiñano, ese mismo año “se creó de forma permanente la Armada de la Guarda de las Indias, que englobó a las diferentes armadas destinadas, hasta entonces, a la defensa de las costas atlánticas”⁴⁹; tendríamos por lo tanto otra fecha de creación que, a nuestro juicio, tampoco respondería a un modelo estable.

Dos años más tarde, la Corona pidió varias piezas de artillería al duque de Medina Sidonia para disponer nuevamente la armada y, al igual que había sucedido anteriormente, fue necesario tomar a sueldo los navíos que la integrarían⁵⁰. En 1529, las potencias beligerantes —España y Francia— firmaron la paz de Cambrai, que ha pasado a la historiografía como la “paz de las damas”, debido a la intervención de Margarita de Saboya, tía del emperador, y Luisa de Saboya, madre de Francisco I, para que ambos llegasen a un acuerdo⁵¹. La rúbrica de este documento sirvió para poner fin a una década de luchas territoriales y para definir los territorios que pertenecían a cada soberano, pero también para que los corsarios estuviesen algunos años sin pronunciarse en aguas del Atlántico.

Desde ese año hasta 1535, la Corona envió pequeños escuadrones a las Azores para prevenir posibles asaltos, pero no fue hasta ese último año cuando la Corona y los mercaderes firmaron un nuevo asiento para la confección de una “armada para la defensa de los corsarios”, que estaría constituida por cuatro navíos y se realizaría a costa de la avería⁵². Esa misma armada aparece denominada también en la documentación con el nombre de “armada para guarda de las costas de los mares de poniente”, cuya misión sería la de custodiar las naos que regresaban a Sevilla con los metales preciosos obtenidos en

⁴⁸ *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, t. IV, lib. IX, tit. XXX, ley LV.

⁴⁹ SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco Javier: *La defensa militar de la Carrera de Indias. La infantería de Armada y el Tercio de Galeones (1521-1717)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2015, p. 27.

⁵⁰ Real Cédula al duque de Medina Sidonia. Valencia, 14 de mayo de 1528. AGI, Indiferente, 421, l. 13, ff. 117v-118r.

⁵¹ FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel: *Carlos V: Un hombre para Europa*, Madrid, Espasa-Calpe, 1999, pp. 145-146.

⁵² Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Madrid, 13 de febrero de 1535. AGI, Indiferente, 422, l. 16, ff. 165v-166v. El historiador Cesáreo Fernández Duro indica que en 1533 se firmó un “asiento para hacer cuatro navios de armada contra corsarios á costa de averías”, pero no hemos encontrado el documento que contiene el asiento. Quizás, el autor no citó correctamente el año en el que se redactó el asiento, pues el día y el mes propuesto por él coinciden con las fechas anotadas para la armada de 1535. Véase, FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española...*, t. I, p. 425.

Perú. Para Pablo Emilio Pérez-Mallaína, “entre diciembre de 1533 y junio de 1534 llegaron a Sevilla cuatro naves con centenares de miles de pesos en oro y plata para el rey y los afortunados indianos que volvían de la conquista del imperio de los incas”, por cuyo motivo, posiblemente, se redactaron unas Ordenanzas para que la navegación oceánica se efectuase con mayor seguridad y surgiese dicha armada⁵³.

La nomenclatura de las diferentes armadas que se aprestaron entre 1521 y 1535, al menos las que estuvieron sufragadas por la avería⁵⁴, fue muy variada, a saber: “armada para la costa”, “armada de la guarda de la costa”, “armada para las costas de andalucia”, “armada para la guarda de las costas de andalucia”, “armada contra los corsarios”, “armada para la defensa de los corsarios”, “armada de defensa”, “armada para guarda de las costas de los mares de poniente”, “armada para la guarda de los navíos que van y vienen de las yndias”, etc.; algunas de ellas recibieron nombres muy similares al de la formación que analizamos en este capítulo, lo cual puede llevar a equívocos. Por otra parte, la breve descripción realizada por los archiveros acerca de los expedientes y legajos que conserva, para este caso concreto el Archivo General de Indias, tanto en los catálogos internos del mismo como en la página web de los archivos españoles (PARES)⁵⁵, puede generar también ciertas confusiones, pues si nos atenemos al título que señalan en la breve descripción de los documentos, en 1536 se redactaron las posibles primeras Ordenanzas de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias⁵⁶. No obstante, una vez analizado el texto de dichas Ordenanzas, en ninguno de los capítulos que contiene el referido documento aparece citado ese nombre. En uno de los márgenes está anotado “la horden que se ha de guardar en el armada que se haze por averias”, y en el texto, así como en los diferentes legajos que hemos consultado para analizar la armada de 1536, se cita

⁵³ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “Las ordenanzas de 1534 para la seguridad del tráfico transatlántico”, en Thomas Calvo y Alain Muset (dirs.), *Des Indies Occidentales à l'Amérique Latine*, México, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, CEMCA, IHEAL, vol. 1, 2009, pp. 105-118.

⁵⁴ No todas las armadas que se aprestaron entre 1521 y 1535 estuvieron financiadas por la avería, ni se organizaron para la guarda de la Carrera de Indias, pues durante ese periodo la Corona financió otras empresas destinadas al “descubrimiento” y “conquista” de nuevos territorios, como fueron, por ejemplo, las lideradas por Francisco Pizarro y las armadas de la especiería.

⁵⁵ El Portal de Archivos Españoles (PARES) contiene referencias documentales de once archivos españoles y su acceso es libre y gratuito.

⁵⁶ Real Provisión que contiene las Ordenanzas de la Armada de Guarda de la Carrera de Indias. Madrid, 6 de abril de 1536. AGI, Indiferente, 1962, l. 4, ff. 60v-65r.

textualmente “armada para guardar los dichos mares del poniente” o “armada para la guarda de los navíos que van y vienen de las indias”⁵⁷.

La armada de 1536, que estuvo comandada por Diego López de las Roelas, fue disuelta a finales de ese año, ya que los franceses regresaban en invierno a sus tierras y su actuación no sería necesaria durante dicha estación. Sin embargo, debido a las noticias que habían llegado a Sevilla a principios de 1537 acerca del apresto de una armada francesa en las costas de Bretaña, la formación hubo de rearmarse nuevamente a comienzos de marzo. La Corona eligió a Blasco Núñez Vela como general de una armada que estaría integrada por doce navíos y varias fustas⁵⁸, aunque este solicitó que se aparejasen cuatro carabelas ligeras para incorporarlas a la armada, pues, en caso de producirse una persecución, las naos serían demasiado lentas para dar caza a los enemigos⁵⁹. El general recibió por parte del soberano la misión de navegar directamente hasta Nombre de Dios, en donde recogería el oro que habría llegado hasta allí procedente del Perú⁶⁰. Pero, además, debía pasar por los puertos de Cartagena, Santa Marta, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y Cuba para recoger el oro y la plata que hubiese en ellos para el monarca.

Núñez Vela cumplió sobradamente con las órdenes que le había remitido el soberano, pero, antes de que levase anclas desde el Nuevo Mundo, recibió la noticia de que una armada francesa integrada por veintiocho navíos había salido de sus costas con la intención de capturar el tesoro que transportaba⁶¹. La noticia comprometía seriamente la hacienda del rey, por lo que se mandaron aprestar dos escuadras con el fin proporcionar mayor protección a la armada de Núñez Vela. La primera de ellas, que estaba integrada por cinco naos y estuvo comandada por Miguel de Perea, soltó amarras en Cádiz y se dirigió a Portobelo, desde donde ambas formaciones regresarían conjuntamente hasta Sevilla; la otra, que estaría dirigida por Luis de Alcocer, escoltaría a las referidas formaciones entre las Azores y las costas gaditanas, que era el área más peligrosa del

⁵⁷ Real Cédula al licenciado Carvajal. Madrid, 7 de abril de 1536. AGI, Indiferente, 1962, l. 4, ff. 59v.

⁵⁸ Según Navarrete, la fusta “era una embarcación armada, semejante a la pinaza y carabela, de porte de trescientas toneladas, con tres palos y remos que se usaba en tiempo del rey D. Alfonso el Sabio”. Véase FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Diccionario marítimo español*, Madrid, Imprenta Real, 1831, p. 286; en 1974, el Museo Naval de Madrid publicó el mismo texto de Navarrete bajo la autoría de Timoteo O’Scanlan.

⁵⁹ Blasco Núñez Vela al rey. Sevilla, 7 de marzo de 1537. AGI, Indiferente, 1092, n. 196.

⁶⁰ Real Cédula a Núñez Vela. Valladolid, 14 de mayo de 1537. AGI, Indiferente, 1962, l. 5, ff. 156r-157r.

⁶¹ Francisco Moreno al rey. Cádiz, 3 de diciembre de 1537. AGI, Patronato, 267, n. 1, r. 7, ff. 1r.

viaje debido a los numerosos asaltos que habían tenido lugar en esas aguas. No obstante, esta no tuvo efecto, pues el soberano de Portugal, al igual que había procedido en 1536 con la armada de Diego López de las Roelas, envió su armada a las Azores para escoltar a la de Núñez Vela.

La participación de la armada portuguesa en esos años se debe a la buena relación que mantenían ambas coronas en esos momentos, debido a que la esposa del emperador, Isabel, era hermana de Juan III, rey de Portugal⁶². Fue precisamente la reina quien decidió aumentar las medidas de seguridad para el regreso de Núñez Vela a Sevilla, consciente de que la hacienda que transportaba ese año era demasiado valiosa como para dejarla a merced de unos pocos barcos, y más aún tras las noticias de la amenaza corsaria. Según la relación del viaje elaborada por el general, la armada atravesó el Caribe con buenos tiempos y no habían avistado velas enemigas hasta las Azores. Sin embargo, a la altura del cabo de San Vicente, este tuvo que hacer frente a una armada francesa, posiblemente la misma de la que ya se había tenido noticias, en cuya batalla una de las naos de la armada de Miguel de Perea rindió a un galeón francés. Finalmente, el peculio obtenido en el Nuevo Mundo llegó íntegro a Sevilla⁶³. Cabe señalar que, a pesar de lo que han señalado algunos investigadores, ni las escuadras de Diego López de las Roelas ni la de Núñez Vela eran la Armada de la Guarda.

Una vez más, las medidas de seguridad y protección del tráfico marítimo-mercantil indiano se ejecutaban cuando el peligro era inminente, y eso en el mejor de los casos, pues en otras ocasiones las armadas se aparejaban cuando ya se había producido el asalto. Empero, hay que tener en cuenta que el mantenimiento de cada una de estas armadas era muy costoso, la artillería en esos momentos era escasa —durante el siglo XVI siempre lo fue— y los sueldos que había que pagar por los navíos y la tripulación eran demasiado elevados como para establecer una marina fija. Además, la Corona no disponía de navíos propios, y los que se fabricaban a expensas del erario no eran empleados en las armadas que protegían a los navíos mercantes o transportaban el tesoro

⁶² Libro de las armadas de Hernando de Blas y Juan López de Archuleta. Años 1538-1540. AGI, Contratación, 3257.

⁶³ Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Valladolid, 30 de marzo de 1538. AGI, Indiferente, 1962, l. 6, ff. 32r-33r.

indiano, sino en las expediciones destinadas a la exploración de nuevos territorios⁶⁴. Así pues, la práctica habitual a la que recurrió el soberano Habsburgo fue la de tomar a sueldo las naves que servirían en las armadas que iban y venían desde el Nuevo Mundo⁶⁵.

Ahora bien, a pesar de que la organización del sistema de flotas y armadas de la Carrera de Indias —que se institucionalizaría entre los años cuarenta y sesenta del siglo XVI— no parecía efectivo, tan solo en una ocasión, en 1628, una flota entera cayó en manos de los enemigos, lo que le costó la cabeza a su general seis años más tarde⁶⁶. Entre 1656 y 1657, la armada inglesa comandada por Robert Blake consiguió apresar algunos de los barcos de la formación de Juan de Hoyos y destruir casi por completo la Flota de Nueva España comandada por Diego de Egues, pero no se hicieron con todo el botín como aconteció en 1628⁶⁷.

Para Clarence Haring, la armada de Núñez Vela fue la primera armada real que se aprestó para ir a las Indias “con el objeto de garantizar el transporte seguro del oro y la plata a España”, y la primera de las grandes flotas del tesoro⁶⁸. Efectivamente, los bastimentos, pertrechos, puesta a punto de las embarcaciones —no su construcción— y el sueldo de la tripulación corrieron a cuenta de la Real Hacienda y no de la avería⁶⁹. La armada de Núñez Vela fue la primera que navegó directamente desde Cádiz hasta Nombre de Dios para recoger el oro que había llegado hasta allí procedente de la conquista del imperio de los incas, quedando abierta desde entonces la ruta que enlazaba España con el

⁶⁴ Véase, por ejemplo, la construcción de naos que se hicieron en 1525 y 1528 para las armadas de la especiería. Los expedientes relativos a las que se fabricaron en 1525 se hallan en AGI, Patronato, 45, r. 2; para las de 1528, véase AGI, Patronato, 34, r. 28. Los maestros mayores de carpintería, Simón de Alcazaba para el primer caso, y Ruy de Soto, para el segundo, recibieron un real por cada tonelada de arqueo que tuviesen las naos.

⁶⁵ CASADO SOTO, José Luis: “Carlos V y la construcción naval en España”, en aa. vv., *Carlos V, la náutica y la navegación*, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Carlos V y Felipe II, 2000, pp. 132-133.

⁶⁶ Las infaustas acciones cometidas en la bahía de Matanzas (Cuba) por el general Juan de Benavides Bazán ante la armada holandesa liderada por Piet Heyn, así como la condena que recibió por permitir que estos se hiciesen con el oro y la plata mexicanas, han sido descritas por Carla Rahn Phillips en su trabajo *Seis Galeones para el rey de España*, pp.19-24. Sobre este asunto, véase también el artículo de DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: “El suplicio de don Juan de Benavides. Un episodio de la historia sevillana”, *Archivo Hispalense*, t. XXIV, n.º 76 (1956), pp. 159-171.

⁶⁷ Véase DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: “Una relación de la pérdida de la Armada de don Juan de Hoyos”, *Archivo Hispalense*, t. XLVI, n.º 141 (1967), pp. 299-307. La relación de lo sucedido a la armada de Juan de Hoyos y la flota de Diego de Egues se halla en AGI, Indiferente, 770.

⁶⁸ HARING, Clarence H.: *Comercio y navegación...*, p. 90.

⁶⁹ Relación del gasto de la armada de Núñez Vela. Cádiz, 6 de julio de 1537. AGI, Contaduría, 552A.

Perú, aunque no fue hasta después de 1545, en cuyo año se descubrieron las minas de Potosí, cuando comenzaron a llegar elevadas cantidades de plata a Sevilla⁷⁰.

La armada de Núñez Vela aparece denominada también en la documentación con el nombre de “flota”, lo que puede generar ciertas dudas acerca de las funciones y la propia estructura de la misma, y más aún si tenemos en cuenta alguna de las definiciones que se han dado sobre ambos términos. Así, por ejemplo, para el jurista Juan de Hevia Bolaños, “flota se dize quando las naves son de mercancia, y siendo de guerra se dize armada”⁷¹. Según Carmen Mena, “a comienzos del siglo XVI se utiliza indiscriminadamente ambos términos para hacer referencia simplemente a un conjunto de dos o más buques, cualquiera que fuera su objetivo: defensivo, comercial, de exploración o descubrimiento”⁷². Igualmente, la citada investigadora coincide con Fernando de Bordejé y Morencos en que los documentos se refieren, durante ese periodo, a las armadas, escuadras o flotas como un conjunto de buques “para ir en armada, [como] sinónimo de ir a empresa, descubrimiento u operación naval”⁷³. Estas circunstancias se repitieron durante toda la centuria, y con menor frecuencia en la siguiente, en cuyo periodo suele especificarse si la agrupación de barcos se había organizado con fines armamentísticos o meramente comerciales.

En los libros de registros de los navíos que iban y venían de las Indias (que conserva el Archivo General de Indias), no se precisa, en un buen número de ocasiones, si la empresa que se dirigía al Nuevo Mundo o regresaba de él se trataba ciertamente de una flota o una armada, sino que únicamente se señala que los viajes fueron cometidos por la “armada y flota de Tierra Firme” y “la armada y flota de Nueva España”⁷⁴. El hecho de que en las fuentes no siempre se especifique si el grupo de barcos que navegaba conjuntamente era una flota o una armada ha provocado que en algunas obras publicadas

⁷⁰ CIPOLLA, Carlo M.: *La odisea de la plata española*, Barcelona, Crítica, 1999, pp. 19-21.

⁷¹ HEVIA BOLAÑOS, Juan de: *Laberinto de comercio terrestre y naval, donde breve y compendiosamente se trata de la Mercancia y Contratacion de tierra y mar, util y prouechoso para Mercaderes, Negociadores, Navegantes, y sus Consulados, Ministros de los Juizios, profesores de Derechos, y otras personas*, Madrid, Luis Sánchez, 1619, p. 513.

⁷² MENA GARCÍA, María del Carmen: *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, Universidad de Sevilla / Fundación El Monte, 1998, pp. 18-19.

⁷³ Ídem. Véase también BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de: *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, Mapfre, 1991, p. 68.

⁷⁴ Libros de registros de los navíos que fueron y volvieron de América. Años 1504-1700, AGI, Contratación, 2898-2900.

entre los siglos XVI y XVIII, e incluso en algunos trabajos más recientes, se confunda a la Flota de Tierra Firme⁷⁵ con la Armada de la Guarda, pues ambas realizaban el mismo recorrido, conjuntamente desde 1618⁷⁶.

Por otro lado, y a pesar de que en 1538 Carlos V y Francisco I firmaron la tregua de Niza, que duró dos años⁷⁷, los corsarios siguieron asaltando a los navíos que regresaban a Sevilla desde el Nuevo Mundo, y también a las embarcaciones que transportaban azúcar entre las Canarias y la capital hispalense. En esos años se envió una carabela —otras veces aparece citado que fue un galeón— desde Sevilla a las Azores para escoltar a los navíos mercantes que regresaban desde las Indias⁷⁸. No obstante, no fue hasta 1542 cuando se apostó nuevamente una armada para ir a Nombre de Dios. El general elegido para esta ocasión fue Martín Alonso de los Ríos, quien, al igual que su antecesor en el cargo, Blasco Núñez Vela, recibiría un salario de seis ducados diarios. Este último también fue uno de los propuestos por el Consejo de Indias para comandarla, pero para aquella jornada, según la estimación realizada por el propio Consejo, no se requerían los servicios de un marino con tanta experiencia, pues la armada sería mucho más pequeña y no entrañaba tanto peligro como la que dirigió entre 1537 y 1538⁷⁹.

La armada de Martín Alonso de los Ríos regresó a Sevilla procedente de las Indias en 1543, en cuyo año se creó el Consulado de la Universidad de los Mercaderes⁸⁰, aunque

⁷⁵ La Flota de Tierra Firme estaba integrada por varios navíos mercantes —la mayoría eran naos— que contaban con la protección de dos buques de guerra sufragados por la avería, la capitana y la almiranta, en donde se alojaban el capitán general y el almirante, respectivamente, de ahí su nombre.

⁷⁶ En este sentido véanse las obras de CONCEPCIÓN, Gerónimo de la: *Emporio de el Orbe, Cádiz Ilustrada, Investigación de sus antiguas grandezas, discurrida en concurso de el generalísimo de España*, Ámsterdam, 1690, pp. 382-387; ANTÚNEZ Y ACEVEDO, Rafael: *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias occidentales*, Apéndice VIII, Madrid, Gabriel de Sancha, 1797, pp. 30-33; y CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997, pp. 327-372.

⁷⁷ ÁLVAREZ-OSORIO ALVARIÑO, Antonio y MARTÍNEZ MILLÁN, José: “La continuación de la pugna Habsburgo-Valois y las campañas contra el infiel”, en José Martínez Millán y Carlos Javier de Carlos Morales (coords.), *La corte de Carlos V. Corte y Gobierno*, vol. I, t. II, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000, pp. 153-170.

⁷⁸ Libro de las armadas de Hernando de Blas y Juan López de Archuleta. Años 1538-1540. AGI, Contratación, 3257. El primero acompañó al general Núñez Vela desde las Azores hasta Sevilla en 1538, antes de que se firmara la paz de Niza, y el segundo cubrió el mismo trayecto dos veces, una en 1539 y otra en 1540, escoltando a varios navíos que regresaban de las Indias.

⁷⁹ Consulta del Consejo de Indias. (s.l.-1542), AGI, Patronato, 258, n. 5, g. 2, r. 2.

⁸⁰ Para Antonia Heredia Herrera, de entre los diversos nombres que recibió la institución, Consulado de Sevilla, Consulado de cargadores, Consulado de mercaderes, etc., el más correcto es el de Consulado de la Universidad de los mercaderes, debido a que el término “cargadores”, con personalidad propia, no fue

sus Ordenanzas, que se redactaron en 1554, no recibieron la aprobación real hasta 1556⁸¹. Dicha institución, con sede en Sevilla hasta que en 1717, al igual que la Casa de la Contratación, se trasladó a Cádiz, tendrá una fuerte representación en todos los asuntos concernientes al tráfico mercantil entre la metrópoli y el Nuevo Mundo, a pesar de que en sus inicios sus competencias no eran muy amplias⁸². Según Enriqueta Vila Vilar,

para ejercer la profesión de mercader era preciso estar matriculado en el Consulado, en cuyo seno coexistían dos órganos diferentes y complementarios: El tribunal, integrado por el prior, cónsules y los funcionarios antes mencionados [un portero, un alguacil, un escribano mayor, etc.] y el Consulado propiamente dicho formado por el prior y los dos cónsules, así como seis consiliarios con sus tenientes, un síndico, un secretario, un contador y un tesorero. Ellos eran los encargados de convocar las juntas, administrar los propios y rentas, arbitrar préstamos o donativos a la Corona, firmar asientos, realizar operaciones financieras de cualquier tipo, intervenir en las flotas y, en general, velar por los intereses del comercio⁸³.

El mismo año de la fundación del Consulado, en 1543, se dictaron unas ordenanzas que establecieron las fechas de salida de las flotas, tanto desde la metrópoli como desde las Indias⁸⁴. A estas ordenanzas le siguieron dos reales provisiones, la primera fechada el 16 de julio de 1561 y la segunda el 18 de octubre de 1564, con las que prácticamente quedaría institucionalizado el sistema de flotas y armadas de la Carrera de Indias. Según Antonio García-Baquero, “a esta primera reglamentación se le dieron sus toques finales por sendos decretos de enero de 1565 y octubre de 1566”, pero con las primeras ordenanzas “quedó

acuñado en el siglo XVI y tampoco se puede especificar que dicha institución fuese exclusivamente sevillana, pues en 1717 su sede se trasladó a Cádiz. Véase su trabajo: “El Consulado de Mercaderes de Sevilla, una institución “retrasada” del Descubrimiento” en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*, *Actas*, t. IV, Madrid, Real Academia de la Historia / Confederación Española de Cajas de Ahorros, 1992, pp. 35-51. Además, Enriqueta Vila Vilar, quien ha publicado varios trabajos sobre esta institución, los cuales señalaremos a continuación, nos confirmó, personalmente, el día 14 de mayo de 2018, que el título que más se repite en las fuentes es el de Consulado de la Universidad de los Mercaderes. Véase también el trabajo de REAL DÍAZ, José Joaquín: “El Consulado de cargadores a Indias: su documento fundacional”, *Archivo Hispalense*, t. XLVIII, n.º 147 (1968), pp. 279-291.

⁸¹ Las Ordenanzas del Consulado sevillano han sido transcritas por HEREDIA HERRERA, Antonia: “Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla”, *Archivo Hispalense*, t. LVI, n.º 171-173 (1973), pp. 149-183.

⁸² VILA VILAR, Enriqueta: *El Consulado de Sevilla de Mercaderes a Indias. Un órgano de poder*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla, Instituto de la Cultura y las Artes (ICAS), 2016, pp. 68-71.

⁸³ VILA VILAR, Enriqueta: “El poder del consulado sevillano y los hombres del comercio en el siglo XVII: una aproximación”, en Enriqueta Vila Vilar y Allan J. Kuethe (eds.): *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1999, pp. 3-34.

⁸⁴ Real Provisión a los oficiales de la Casa de la Contratación y a los diputados del Consulado de la Universidad de los Mercaderes. Valladolid, 23 de octubre de 1543. AGI, Indiferente, 1963, l. 8, ff. 275r-277v.

ya legalmente instituida la navegación en convoyes como el único sistema de transporte válido en la Carrera”⁸⁵.

En las referidas ordenanzas de 1543 se recoge, entre otras disposiciones, que solo los navíos de más de 100 toneles podían llevar mercancías al Nuevo Mundo, que las flotas no fuesen a las Indias en cualquier período del año y que estas estuviesen integradas por diez barcos como mínimo. Se establece, además, la partida anual de dos flotas, una en el mes de marzo y otra en septiembre, y que estas fuesen acompañadas por un navío de guerra sufragado por la avería. El buque armado se separaría de las flotas al llegar al Caribe para dirigirse a La Habana, en donde se reuniría nuevamente con el convoy que se había despachado para Tierra Firme y la flota que se dirigía a Veracruz, para realizar conjuntamente el viaje de regreso a Sevilla.

Un año después de la publicación de dichas disposiciones y la creación del Consulado de la Universidad de los Mercaderes, la armada del general García de Escalante se hizo a la vela desde Sanlúcar de Barrameda, con el objetivo principal de regresar a Sevilla con los caudales que se obtendrían en Nueva España y Tierra Firme⁸⁶. El 18 de septiembre de 1544 se firmó la paz de Crépy, que parecía poner punto y final a las continuas guerras que habían mantenido Carlos V y Francisco I en suelo europeo desde 1521⁸⁷. No obstante, y a pesar de que en 1547 fallecía este último, lo que podía haber conllevado a un periodo de estabilidad entre ambas potencias, con la subida al trono de su hijo Enrique II se sucederán los conflictos, que no cesarían hasta la firma de paz de Cateau-Cambrésis, en 1559, siendo ya rey de España Felipe II⁸⁸, aunque “los marinos y hombres de mar de la costa occidental de Francia continuaron luchando contra los barcos españoles, casi con independencia de cuál fuera la política de su país”⁸⁹.

Durante el lustro 1545-1550 se continuaron aprestando flotas y armadas para partir hacia el Nuevo Mundo, descendiendo notablemente la actuación de las escuadras

⁸⁵ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaida editores, 1992, pp. 88-104.

⁸⁶ Papeles de armada del general García de Escalante. Años 1543 y 1544. AGI, Contratación, 2925.

⁸⁷ CHABOD, Federico: *Carlos V y su imperio*, México, Fondo de Cultura Económica, 2003, pp. 114-125.

⁸⁸ Según Henry Kamen, Felipe II fue proclamado rey de España en la plaza mayor de Valladolid el 28 de marzo de 1556, aunque él ni siquiera estuvo presente. Véase KAMEN, Henry: *Felipe de España*, Madrid, Siglo XXI, 1997, pp. 64-65

⁸⁹ LYNCH, John: *Los Austrias (1516-1598)*, Barcelona, Crítica, 1992, p. 212.

que patrullaban las aguas comprendidas entre las Azores y las costas gaditanas, debido, fundamentalmente, a que las flotas contaban con la protección de dos buques de guerra. Por otra parte, la Corona propuso que en los principales puertos americanos hubiese uno o dos navíos de remo, pues de ese modo, cuando se tuviesen noticias de velas enemigas, podrían salir en su búsqueda⁹⁰. En esos años, además, se descubrieron las minas de Potosí y Zacatecas, que, junto con la cuenca minera del Nuevo Reino de Granada, fueron las tres áreas principales de explotación de metales preciosos en el Nuevo Mundo⁹¹. Las cantidades de plata obtenidas en Potosí aumentaron constantemente a partir de la segunda mitad del siglo, por cuyo motivo la Corona aplicó medidas de seguridad para la navegación entre América y España⁹². Así, entre 1550 y 1554, fueron emitidas varias reales cédulas y ordenanzas en las que se recoge que los navíos de las flotas deberían ir mejor armados y pertrechados, y que estas fuesen escoltadas por varios buques de guerra⁹³.

En 1552 se organizó una armada de cuatro navíos y dos carabelas para ir a las Azores a buscar las formaciones que regresaban a la metrópoli desde las Indias, pues de esta manera el último tramo para llegar a las costas gaditanas se efectuaría con mayores garantías. Dicha formación aparece referida en la documentación con el nombre de “Armada de la Guarda de la navegacion a Indias”, lo cual resulta contradictorio. Para José Antonio Caballero Juárez, esa formación era la Armada de la Guarda de las Indias, ya que, como él mismo afirma, las armadas no siempre tenían el mismo nombre o presentaban pequeñas variaciones entre una y otra⁹⁴. Sin embargo, el objetivo principal de esta última no era el de escoltar a las formaciones indianas entre las Azores y las costas gaditanas, sino el de navegar hasta Cartagena y Portobelo para recoger los metales preciosos que llegaban hasta allí procedentes de las minas del Nuevo Reino de Granada, del virreinato peruano y del reino de Quito, para después regresar con ellos a la metrópoli. Tan solo en una ocasión, en 1593 —en su travesía inaugural tras la firma del asiento de

⁹⁰ Carta real a Diego López de las Roelas, general de la armada. Valladolid, 13 de septiembre de 1549. AGI, Indiferente, 1964, l.11, ff. 293r-294r.

⁹¹ Para conocer las cantidades de oro y la plata que se extrajeron en México, Perú y Nueva Granada, entre 1545 y 1560, véase HARING, Clarence H.: “American Gold and Silver Production in the First Half of the Sixteenth Century”, *The Quarterly Journal of Economics*, vol. XIX, n.º 3 (1915), pp. 433-479.

⁹² VILAR, Pierre: *Oro y moneda en la Historia (1450-1928)*, Barcelona, Ariel, 1969, pp. 150-193.

⁹³ CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico de las armadas...*, pp. 41-48.

⁹⁴ *Ibíd.*, pp. 46-47.

1591—, la Armada de la Guarda navegó entre Cádiz y las Azores, y precisamente no fue para proteger a alguna de las formaciones que regresaban desde el Nuevo Mundo, sino con el propósito de recoger la plata que había dejado Luis Alfonso Flores en la isla Tercera ante el miedo de un posible ataque.

Según Ricardo Cerezo Martínez, la Armada de Guarda de la Carrera de Indias, denominada también Armada Guardacostas, estuvo “destinada a proteger a las flotas indianas de las Azores a Sevilla”⁹⁵. Asimismo, para Esteban Mira Caballos, la Armada Guardacostas de Andalucía —a la que alude Ricardo Cerezo— fue bautizada con los siguientes nombres: “Armada del Poniente, Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía, Armada del Mar Océano, Armada Real del Mar Océano, Armada Real de la Guarda de la Carrera o sencillamente Armada de la Avería”⁹⁶. No obstante, y a pesar de que la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias recibió diferentes denominaciones durante su existencia (Armada de la Avería, los Galeones o Galeones de Tierra Firme, Armada de Tierra Firme, Armada de la Carrera de Indias, etc.), entre sus funciones no estuvo la de guardar las costas de Andalucía. En alguna ocasión aparece referida en las fuentes con el nombre de Armada del Mar Océano o, incluso, Armada del Océano, pero ello se debe a que la Armada de la Guarda era ciertamente una formación oceánica, en el sentido de que sus travesías se desarrollaron a través del Atlántico, pues su estructura y sus objetivos eran totalmente distintos a los de la Armada del Mar Océano o Armada Real del Mar Océano, cuyas navegaciones, salvo la efectuada por el general Luis Fajardo en 1605, no sobrepasaban las Azores⁹⁷.

Como ha señalado Carla Rahn Phillips, la Armada del Mar Océano “cobró existencia aproximadamente en 1580 y adquirió su nombre oficial en 1594”⁹⁸. Sus objetivos principales fueron “facilitar las conexiones con Flandes, intentar —cuando las fuerzas lo permitieran— el dominio del ámbito vital del Mar del Norte y del Báltico, salvaguardar las costas y los puertos peninsulares y proteger la arribada y la partida de las

⁹⁵ CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Las armadas de Felipe II*, Madrid, Editorial San Martín, 1988, p. 164.

⁹⁶ MIRA CABALLOS, Esteban: *El sistema naval del imperio español*, pp. 415-424. Véase también, del mismo autor, “El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio”, *Revista de Historia Naval*, n.º 74 (2001), pp. 39-54.

⁹⁷ VARELA MARCOS, Jesús: *Las salinas de Araya y el origen de la Armada de Barlovento*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1993, pp. 131-164.

⁹⁸ RAHN PHILLIPS, Carla: *óp. cit.*, p. 34.

formaciones indianas”⁹⁹. Para Jan Glete, dicha armada proporcionaba una defensa adecuada en las costas peninsulares españolas, capaz de disuadir, normalmente, los ataques ingleses que se produjeron después de 1588 en aguas cercanas a la metrópoli¹⁰⁰. En la penúltima década del siglo XVI aparece referida en las fuentes con el nombre de Armada de Portugal o los galeones de Lisboa, debido a que inicialmente se organizó con los galeones de la corona portuguesa y tenía su base naval en la capital lusa¹⁰¹. En su primera actuación bajo el nombre de la Armada del Mar Océano, en 1595, salió al Cabo de San Vicente para asegurar las flotas que regresaban de las Indias. El general elegido para la ocasión fue Antonio de Urquiola y su almirante Diego Brochero de Anaya¹⁰².

Con todo, resulta contradictorio que en la documentación aparezca referido que, en 1555, Álvaro de Bazán, *el Viejo*, fue nombrado el primer general de la Armada de la Guarda de Indias, pues este ni siquiera llegó a ir a América¹⁰³. Durante varios años recorrió las costas que separan Gibraltar de Fuenterrabía en busca de navíos enemigos, al igual que patrulló las aguas comprendidas entre las costas gaditanas y las Azores, en cuyas travesías había capturado varias embarcaciones francesas mediante el empleo de un prototipo de navío de guerra, la galeaza, que el mismo diseñó en las décadas de los cuarenta y los cincuenta¹⁰⁴. Las galeazas podían ser propulsadas por la acción del viento y por remos, y fueron empleadas tanto en las armadas que protegían las costas peninsulares como en las que se despachaban hacia el Nuevo Mundo, pero las cifras destinadas a su mantenimiento eran demasiado elevadas como para conservarlas y los principales puertos antillanos seguían sin defensas efectivas para repeler a los franceses, como quedó patente en 1554 con el saqueo de Santiago de Cuba y un año más tarde con

⁹⁹ SERRANO MANGAS, Fernando: “Demandas de buques para flotas y avanzadas hispanas en el siglo XVII”, en Luis A. Ribot García y Luigi de Rosa (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Madrid, Editorial Actas, 2003, pp. 114-116.

¹⁰⁰ GLETE, Jan: “The sea power of Habsburg Spain and the development of European navies, en Enrique García Hernán y Davide Maffi (eds.), *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, Madrid, Madrid, Editorial Laberinto / Fundación Mapfre / CSIC, 2006, 2006, vol. I, p. 850.

¹⁰¹ CASADO SOTO, José Luis: “Construcción naval atlántica española en la época de Felipe II”, en Enrique Martínez Ruiz (dir.), *Felipe II, la Ciencia y la Técnica*, Madrid, Editorial Actas, 1999, p. 381.

¹⁰² CODOIN, vol. XIV, pp. 85-89.

¹⁰³ Papeles de armada de los años 1555 a 1576. AGI, Contratación, 2928.

¹⁰⁴ CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, Editorial San Martín, 1988, pp. 139-143.

el asalto al puerto de La Habana, ambas acciones lideradas por Jacques de Sores¹⁰⁵. Por ello, la Corona comenzó a plantearse la idea de organizar escuadras permanentes de galeras, pues de ese modo los principales puertos de las costas americanas estarían más protegidos. Asimismo, la administración ideó un plan para la construcción de fortificaciones en dicho lugares, aunque estas no se empezaron a erigir hasta las últimas décadas del siglo XVI, en cuyas fechas “se impone la necesidad de fortificar y guarnicionar los puntos vitales de las rutas indianas”¹⁰⁶.

El descubrimiento de las minas de Potosí y Zacatecas provocó el aumento de franceses en las costas americanas, pues, además de las acciones cometidas en Cuba por Jacques de Sores, la Corona envió en 1555 una armada a Santo Domingo para evitar que este puerto también cayese en manos de los enemigos, la cual dos años más tarde repetiría trayecto¹⁰⁷. Además, los corsarios franceses saquearon y quemaron Cartagena en 1559, que era de una las plazas indianas principales, lo que, sin duda, sería determinante para que se aplicasen nuevas medidas de seguridad en el tráfico marítimo-mercantil indiano. Así, el 16 de julio de 1561 se establece que cada año fuesen dos flotas a las Indias y que cada una de ellas estuviera armada y artillada conforme a las ordenanzas de la Casa de la Contratación. Una de las dos llevaría anclas en enero y la otra en agosto, y los navíos capitana y almiranta portarían cuatro piezas de bronce y treinta soldados como mínimo, cuyo mantenimiento correría a cuenta de la avería¹⁰⁸.

Tres años más tarde se dictaron unas nuevas ordenanzas, en las que se especifica que la Flota de Nueva España llevaría anclas en el mes de abril y la Flota de Tierra Firme en agosto; ambas pasarían el invierno en el Nuevo Mundo y se reunirían en La Habana, desde donde partirían en dirección a la metrópoli después del 10 de marzo con el fin

¹⁰⁵ MARTÍNEZ, José Luis: *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999, pp. 123-125.

¹⁰⁶ NAVARRO GARCÍA, Luis: “Corsarismo y defensa: las fortificaciones indianas”, en *Actas del Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t.VI, Lisboa, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998, pp. 170-172. Véase también el trabajo de CALDERÓN QUIJANO, José Antonio: *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, Madrid, Mapfre, 1996.

¹⁰⁷ Real Cédula a la Audiencia de la isla La Española y a Juan Tello de Guzmán, capitán general de la armada que anda en guarda de dicha isla. Valladolid, 30 de noviembre de 1557. AGI, Santo Domingo, 899, l. 1, ff. 93r-93v.

¹⁰⁸ Real Provisión que contiene “la horden que se a de tener en la salida de las flotas cada año”. Madrid, 16 de julio de 1561. AGI, Indiferente, 1966, l. 14, ff. 35v-37v.

aprovechar el buen tiempo¹⁰⁹. Como señaló Fernando Serrano Mangas, “entre 1564 y 1566 apareció la organización naval que se mantuvo vigente en la Carrera de Indias durante toda la era austracista”, y se abandonó la navegación “entre la metrópoli y los territorios americanos mediante navíos sueltos o formaciones constituidas circunstancialmente”¹¹⁰. Además, para que los viajes entre una y otra orilla del Atlántico se procediesen con mayor seguridad, la Corona dispuso que ambas flotas fuesen escoltadas por una armada¹¹¹. Posiblemente, esta serie de disposiciones venían precedidas por las incursiones que en 1563 había realizado John Hawkins en la isla de Santo Domingo, con la que, como ha señalado el historiador Antonio Rumeu de Armas, “se inaugura una nueva etapa en la historia de la piratería británica, que haría celeberrimos en el mundo entero los nombres de los corsarios de la reina Isabel I”¹¹². En efecto, desde los inicios de la década de los sesenta hasta 1604, año en el que España e Inglaterra firman el tratado de Londres, los ingleses fueron el principal enemigo de la monarquía hispánica en aguas del Atlántico y en las costas americanas¹¹³.

Así pues, en 1567 se aprestó una armada para proteger a las citadas flotas. Para José Antonio Caballero Juárez, dicha formación se trataba de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias¹¹⁴. No obstante, aquella armada estuvo sufragada por la Real Hacienda y su estructura era distinta a la que mantuvo la Armada de la Guarda durante su existencia. El 3 de noviembre de ese año, la Corona entregó el título de general de la misma al adelantado Pedro Menéndez de Avilés¹¹⁵, quien, trece días antes, había recibido el de gobernador de Cuba y Florida¹¹⁶, y varios meses después diseñaría un prototipo de navío que incorporaría a las armadas, denominado “galeón agalerado”, cuya

¹⁰⁹ Real provisión sobre la partida de las flotas. Aranjuez, 18 de octubre de 1564. AGI, Indiferente, 1966, l. 15, ff. 179v-181r.

¹¹⁰ SERRANO MANGAS, Fernando: “Las flotas de la plata”, p. 323.

¹¹¹ *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, t. IV, lib. IX, tit. XXX, ley I.

¹¹² RUMEU DE ARMAS, Antonio: *Viajes de Hawkins a América*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1947, p. 129.

¹¹³ DAVIS, Ralph: *La Europa atlántica. Desde los descubrimientos hasta la industrialización*, México, Siglo XXI, 1977, pp. 82-93.

¹¹⁴ CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: “Los asientos de la avería de la Armada de la Carrera de Indias”, *Ius fugit: Revista interdisciplinar de estudios histórico-jurídicos*, n.º 5-6 (1996-1997), pp. 432-433.

¹¹⁵ Título de capitán general de la armada. El Escorial, 3 de noviembre de 1567. El documento original se halla en el AGI, pero su transcripción puede verse en el Museo Naval de Madrid (en adelante, MNM), CFN, t. XXI, doc. 82, pp. 558-559.

¹¹⁶ Nombramiento de Pedro Menéndez de Avilés como gobernador de Cuba y Florida. El Escorial, 24 de octubre de 1567. AGI, Contratación, 5787, n. 1, l. 1, ff. 97r-99v.

particularidad principal sería su sistema de propulsión mixto, mediante velas y remos. En 1568, la armada de Menéndez de Avilés, integrada por los doce galeones agalerados que se construyeron en la ribera de Deusto (Bilbao) bajo su responsabilidad, más ocho galeras que este confeccionó en La Habana, aparece citada en las fuentes, normalmente, con el nombre de Armada Real, ya que los galeones habían sido fabricados con el dinero del erario, al igual que el gasto ocasionado por la artillería, pertrechos, bastimentos y sueldos de la tripulación¹¹⁷. Para Veitia Linage, el primer general de la Armada de la Guardia, “q comunmete se llaman de Galeones”, fue Pedro Menéndez de Avilés, aunque en su obra también afirma que dicha formación había sido creada en 1521¹¹⁸.

Ciertamente, fue a partir de 1568 cuando en la documentación empieza a repetirse constantemente el nombre de Armada de Galeones, sin embargo, la nomenclatura que recibieron las armadas desde entonces hasta 1593, año que consideramos fue el del establecimiento definitivo de la Armada de la Guardia, se debe, una vez más, a la denominación genérica que toman las armadas cuya misión era la de guardar (proteger, conservar, defender, vigilar, asegurar) la Carrera de Indias. Ahora bien, la estructura y los objetivos de alguna de esas formaciones era bastante similar a los que mostraba la Armada de la Guardia¹¹⁹. Así, por ejemplo, el sucesor de Menéndez de Avilés, Esteban de las Alas, dirigió en 1571 una formación de seis galeones, que era el mismo número que solían incluir las Armadas de la Guardia que se aprestaron en el siglo XVII, y otra en 1574, que, a pesar de que el número se redujo a cuatro, hizo el mismo recorrido que realizaba esta última. Sin embargo, ambas fueron sufragadas con el dinero de los bienes de difuntos, por lo que las escuadras comandadas por Esteban de las Alas no cumplían uno de los

¹¹⁷ ENCINAS, Diego de: *Cedulario Indiano* [1596]; estudio e índices de Alfonso García Gallo, t. III, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1945, pp. 94-102.

¹¹⁸ Para lo primero, véase VEITIA LINAGE, Joseph de: *óp. cit.*, lib. II, cap. I, p.3. Para lo segundo, véase el lib. II, cap. IV, p. 66. Existen varios trabajos en los que se recoge que la Armada de la Guardia se creó en 1568. Véase, por ejemplo, CASADO SOTO, José Luis: “La construcción naval atlántica española...” p. 59.

¹¹⁹ En agosto de 1570 regresó a la metrópoli la armada de Pedro Menéndez de Avilés, escoltando a la Flota de Tierra Firme y la Flota de Nueva España. Era la primera vez que una armada integrada exclusivamente por galeones acompañaba a ambas flotas desde La Habana a Sevilla. Véase CODOIN, vol. XIV, p. 265. En 1551, la armada del general Sancho de Viedma hizo también el mismo recorrido acompañando a ambas flotas, pero la mayoría de las embarcaciones que la integraban eran naos.

requisitos fundamentales que mantuvo la Armada de la Guarda durante su existencia: su forma de financiación mediante la avería¹²⁰.

En 1575, la armada solo contaba con tres de los galeones que había confeccionado Pedro Menéndez de Avilés, a saber: Santiago, San Pablo y San Tadeo¹²¹. Para el investigador Eufemio Lorenzo Sanz, la “Armada de la Guardia de la Carrera de las Indias” se instauró ese año, como una formación que empezaría a navegar anualmente a las Indias por cuenta de la avería, y a partir de los noventa mediante asientos¹²². Sin embargo, y a pesar de que en los libros de registros de los navíos que iban y venían de las Indias aparece citado ese nombre por primera vez¹²³, no se trata ciertamente de la Armada de la Guarda, entre otras razones porque la armada de ese año estaba constituida únicamente por tres galeones, y la formación que realizó su viaje inaugural en 1593 y se mantuvo hasta principios del siglo XVIII no bajaba de seis. En un documento fechado en 1574 aparece citado que al año siguiente se aprestarían “los galeones de la armada de la guarda de la carrera de las yndias”, aunque la parte del texto “de las yndias” fue tachado, y la frase quedó de la siguiente manera: “los galeones de la armada de la guarda de la carrera y costas de las nuestras yndias”¹²⁴. En este sentido, coincidimos con el investigador José Manuel Díaz Blanco, quien afirma que a pesar de que “el término Armada de la Guarda de la Carrera de Indias no apareció hasta 1575 o 1576, aproximadamente, armadas de este tipo las hubo antes de entonces”¹²⁵.

Desde 1568 hasta 1575, la Corona había sufragado enteramente las armadas, pero a partir ese año el dinero destinado para su mantenimiento se obtuvo de la avería, debido, fundamentalmente, al déficit presupuestario que habían generado las guerras que

¹²⁰ Carta real a los oficiales de la Casa de la Contratación. San Lorenzo, 11 de agosto de 1573. AGI, Indiferente, 1956, l. 1, ff. 133v-134r.

¹²¹ Relación de los bastimentos y municiones entregados a los maestros de los galeones San Pedro, Santiago y San Tadeo, de la Armada de la Guarda de las Indias, y una relación de ciertos pasajeros. Sanlúcar de Barrameda, 25 de abril de 1575. AGI, Patronato, 269, n.1, r. 10.

¹²² LORENZO SANZ, Eufemio: *óp. cit.*, p. 355.

¹²³ Libros de registros de los navíos que fueron y vinieron de América, desde 1504 hasta 1626. AGI, Contratación, 2898-2899.

¹²⁴ Real Cédula a Francisco Duarte, factor de la Casa de la Contratación. Madrid, 25 de noviembre de 1574. AGI, Indiferente, 1956, l. 1, ff. 246r.

¹²⁵ DÍAZ BLANCO, José Manuel: “Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II”, *Revista de Indias*, vol. LXXIV, n.º 262 (septiembre-diciembre, 2014), p. 668.

mantenía Felipe II en el Mediterráneo frente a los turcos y en los Países Bajos¹²⁶. Precisamente, esos fueron dos de los motivos principales por los que la Real Hacienda se declaró en bancarrota en 1575¹²⁷. Por otra parte, el mantenimiento de las Armadas de Galeones era costosísimo y su ineficacia había quedado demostrada tras las acciones cometidas por John Hawkins y Francis Drake, principalmente. Ambos atacaron San Juan de Ulúa-Veracruz en 1568, cuatro años más tarde Drake atacó Nombre de Dios y al año siguiente se hizo de ciertas partidas de plata que procedían del Perú.

Ante tales circunstancias, Francisco de Bahamonde, gobernador de Cartagena, remitió una carta al monarca en la que le informaba de la situación en la que se hallaba la costa de Tierra Firme y de las medidas que habían de tomarse para evitar que los corsarios y piratas continuasen asaltando las embarcaciones y saqueando las ciudades¹²⁸. El citado gobernador solicitó también al soberano la intervención de al menos dos galeras para patrullar la costa de Tierra Firme, con las que se “escusaria el daño que an hecho con las lanchas que traen, ligerisimas, que alcançan y huyen como y quando quieren sin que ninguna de las embarcaciones que habia en toda la costa pudiera alcanzarlas”¹²⁹. La postura tomada por Bahamonde hizo reflexionar al Consejo de Indias sobre el establecimiento de un par de navíos de remo en esas aguas, aunque finalmente decidió organizar una armada de galeras permanente, integrada por cuatro galeras y dos fragatas, para que

las dos de ellas, con una fragata, corriesen la costa de tierra firme, desde Puerto de Cavallos hasta el nombre de Dios, Cartagena, Santa Marta, Cabo de la Vela, la Margarita, la Burburata Venezuela, hasta la Dominica, y las otras dos con la otra fragata corran las yslas de sanct Joan de Puerto rico, Sancto Domingo, Jamayca, y Cuba, costeandolas por la vanda norte, y por la del sur, y que atraviesen desde el cabo de sancto Anton al de Cotoche, corriendo la costa hasta sanct joan de lua, y asi mesmo atraviesen desde la ysla de Pinos, que es en la ysla de Cuba al cabo de Camaron, que es en la costa de nueva españa, y de alli vayan la costa en la mano hasta puerto de

¹²⁶ ELLIOT, John H.: *La Europa dividida (1559-1598)*, Madrid, Siglo XXI, 1976, pp. 269-274.

¹²⁷ CARLOS MORALES, Carlos Javier de: “La Hacienda Real de Castilla y la Revolución financiera de los genoveses (1560-1575)”, *Chronica nova. Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada*, n.º 26 (1999), pp. 37-78.

¹²⁸ Francisco Bahamonde al rey. Cartagena, 18 de febrero de 1574. AGI, Patronato 270, n. 1, r. 2.

¹²⁹ Ídem.

Cavallos y asi mesmo corran la costa de la florida, desde la cabeça de los martires hasta sancta elena¹³⁰.

Así pues, dado que los piratas y corsarios se habían extendido por el Caribe y el golfo de México, el Consejo de Indias solicitó al monarca que instituyese una armada de galeras que recorriese las principales costas americanas, pues, además de que los galeones eran demasiado lentos para alcanzar los navíos enemigos en caso de que estos se diesen a la fuga, especialmente cuando regresaban a la metrópoli excesivamente cargados de metales preciosos —no por razones de inferioridad constructiva—, el coste de las galeras sería muy inferior al ocasionado por los galeones, y su provecho mayor¹³¹.

El sistema de galeras en aguas del Golfo-Caribe acabó imponiéndose, pero no por ello cesó el envío de las Armadas de Galeones. A partir de 1576 se repite en las fuentes los nombres de “Armada de la Guardia de la Carrera de Indias” o “Armada Real de la Guardia de las Indias”, dado que dicha formación había sido sufragada enteramente por la Real Hacienda durante algunos años (1568-1575)¹³². Para David Goodman, “la principal fuerza protectora era la de los galeones de la llamada, desde 1576, Armada de la Guardia de la Carrera de Indias”¹³³. El título de general de la armada que se despachó ese año para las Indias fue, por muerte del adelantado Pedro Menéndez de Avilés, para Cristóbal de Eraso¹³⁴. Dicha armada estaba constituida por tres de los galeones que diseñó el adelantado en 1568, San Bartolomé, Santiago, *el Mayor* y San Mateo, más varias fragatas¹³⁵. Cristóbal de Eraso repetiría como general de la armada entre 1578 y 1579, aunque ese último año se aumentó a quince el número de embarcaciones, en las que se incluían las dos galeazas que posiblemente había fabricado Cristóbal de Barros¹³⁶. A pesar de que ambas formaciones estuvieron costeadas por la avería y en la documentación reciben el nombre de Armada de la Guardia de la Carrera de las Indias, hay que diferenciar

¹³⁰ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 6 de mayo de 1575. AGI, Indiferente, 738, n. 135.

¹³¹ Carta acordada del Consejo a Francisco Duarte, factor y veedor de la Casa de la Contratación. Madrid, 17 de julio de 1576. AGI, Indiferente, 1956, l. 1, ff. 354r-355v.

¹³² A finales del siglo XVI y principios del XVII, el nombre “Armada Real de la Guardia de las Indias” continúa apareciendo en la documentación.

¹³³ GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001, p. 22.

¹³⁴ CODOIN, vol. XIV, pp. 56-57.

¹³⁵ Relación de navíos. Sevilla, 3 de marzo de 1576. AGI, Contaduría, 548.

¹³⁶ Según Casado Soto, el Consejo encargó a Cristóbal de Barros —encargado de gestionar y supervisar la construcción naval en los astilleros del cantábrico peninsular— la confección de dos grandes galeazas en 1577, “para destinarlas a capitana y almiranta de las flotas de la Carrera”. Véase su trabajo: *Los barcos españoles del siglo XVI...*, pp. 139-143.

a estas formaciones de la armada que se organizó a partir de la última década del siglo XVI, pues ni existen coincidencias en el número de navíos que las integraban ni su tipología naval se asemeja al modelo que mantuvo la Armada de la Guarda entre 1594 y los primeros años del siglo XVIII. Ciertamente, la ruta que cumplió Cristóbal de Eraso en sus diferentes travesías fue la misma que desde 1594 siguió la referida armada, pero esta vía ya venía siendo transitada desde que en 1537 Blasco Núñez Vela llegó a Nombre de Dios para recoger el oro de los Incas.

En 1578, Francis Drake consiguió acceder al Pacífico por el estrecho de Magallanes, y un año después llegó a las costas del litoral novohispano, desde donde regresó a Plymouth —lugar del que levó anclas en 1577— siguiendo el mismo itinerario que trazó la expedición de Magallanes y Elcano en la primera vuelta al mundo, entre 1519 y 1522¹³⁷. La aparición de Drake en aguas del Pacífico motivó la creación de la Armada del Mar del Sur, pues había que proteger las costas del océano más grande de la tierra, pero dicha formación estuvo destinada, fundamentalmente, a transportar entre El Callao y el istmo panameño la plata que se extraía en las minas del virreinato peruano¹³⁸.

El mismo año en el que Drake retornó a Plymouth, en 1580, se aprestó una armada en Sanlúcar para que navegase hasta Cartagena. Dicha formación, que estuvo comandada por Diego Flores de Valdés y estaba integrada por una galeaza y tres fragatas, fue bautizada también con el nombre de Armada de la Guarda, aunque su estructura era distinta a la que mantuvo esta última desde que en 1593 quedase establecida definitivamente¹³⁹. Desde 1580 hasta 1586 no hubo armadas que actuaran bajo el nombre de “Armada de la Guarda”, pero ese último año se organizó una formación cuya estructura era bastante parecida a la que conservó dicha formación. Así, la escuadra que estuvo comandada por Álvaro Flores de Quiñones en 1586, estaba integrada por doce galeones, número muy similar al propuesto para la Armada de la Guarda (diez)¹⁴⁰. No obstante, su

¹³⁷ RUMEU DE ARMAS, Antonio: *óp. cit.*, pp. 348-353.

¹³⁸ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *óp. cit.*, pp. 2-4.

¹³⁹ Carta acordada del Consejo a Diego Flores de Valdés. AGI, Indiferente, 1956, l. 3, f. 78r.

¹⁴⁰ En una conversación mantenida con el profesor Pablo Emilio Pérez-Mallaína en su despacho de la Universidad de Sevilla, el 23 de mayo de 2018, nos advertía que la Armada del Mar Océano existía desde la década de los ochenta del siglo XVI, aunque no recibió ese nombre hasta la década siguiente, por lo que igualmente la Armada de la Guarda podía haber surgido antes de la última década de la citada centuria. En efecto, el nombre de la citada formación se repite en las fuentes desde los años setenta del siglo XVI, pero su establecimiento definitivo no se produjo hasta 1593.

dotación era de cuatro mil quinientos hombres, el dinero asignado para su apresto y mantenimiento superaba los 400.000 ducados, al año siguiente fue disuelta, etc¹⁴¹.

La Armada de la Guarda que, tras la firma del asiento de 1591, navegó por primera vez hacia el Nuevo Mundo en 1594, rara vez contó con una tripulación superior a los dos mil hombres y su mantenimiento ocasionaba un gasto de entre 200.000 y 300.000 ducados. Es cierto que para el apresto de la armada de 1593 se emplearon cerca de 400.000 ducados, pero ello se debe a que prácticamente todos los galeones que la integraban se fabricaron en meses precedentes. De hecho, la cantidad asignada anualmente para su conservación fue la mitad¹⁴². Además, la formación de Álvaro Flores de Quiñones se deshizo en su regreso a la metrópoli en 1587, debido a que los galeones que la constituían se transfirieron a la empresa de Inglaterra, mientras que la Armada de la Guarda se mantuvo hasta los primeros años del siglo XVIII, al menos como una formación que estuvo financiada por la avería¹⁴³.

Diversos estudios han abordado la estructura de la armada que se organizó entre ese año y 1588 para asestar un duro golpe a los intereses de la reina Isabel I de Inglaterra, y los hechos que ocurrieron ese mismo año entre las marinas inglesa y española, pero no detallaremos aquí las acciones que emprendieron ambas en las aguas del Canal de la Mancha, ni los accidentes y naufragios que sufrieron algunos de los navíos que integraban la formación española, pues nos alejaríamos en exceso de los objetivos principales de esta tesis¹⁴⁴. Tan solo mencionaremos que, si bien la empresa de Inglaterra resultó ser un desastre para los intereses económicos de la hacienda castellana, debido, entre otras cosas, a la pérdida de treinta y cinco de las embarcaciones que la integraban, la potencia naval

¹⁴¹ Cuentas de la armada de Álvaro Flores de Quiñones. Año 1587. AGI, Contratación, 4374.

¹⁴² Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 8 de junio de 1602. AGI, Indiferente, 747.

¹⁴³ En los inventarios de los navíos de la conserva de la armada de Álvaro Flores de Quiñones se advierte que los que dispuso en 1586 no eran los mismos que en 1588, por lo que, probablemente, los primeros se incorporaron a la Gran Armada. Dichos inventarios se hallan en AGI, Contratación, 2940A y 2940B.

¹⁴⁴ Existe un buen número de trabajos dedicados a tal asunto, aunque solo señalaremos los siguientes: CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*; FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Invencible*, 2 vols., Madrid, Real Academia de la Historia, 1884-1885; MARTÍN, Colin y PARKER, Geoffrey, *La Gran Armada, 1588*, Madrid, Alianza Editorial, 1988; SANZ CAMAÑES, Porfirio: *Los ecos de la Armada. España, Inglaterra y la estabilidad del Norte (1585-1660)*, Madrid, Sílex, 2012.

española, a pesar de lo que ha sido referido en más de una ocasión tanto en la historiografía anglosajona como en la española, no quedó fuertemente resentida¹⁴⁵.

En efecto, tras las infaustas circunstancias vividas por la marina española y la posterior contraofensiva inglesa enviada por la reina Isabel, primero a Santander, para acabar con los navíos que habían integrado la “Gran Armada” (aunque dicha expedición, comandada por Norris y Drake, navegó finalmente hasta La Coruña), y posteriormente a Lisboa, para tratar que el prior de Crato se hiciese con el trono portugués¹⁴⁶, la Corona decidió desarrollar un amplio programa de construcción naval en los astilleros cántabros y erigir las dos armadas principales de toda la era austracista: la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias y la Armada del Mar Océano.

1.2 Origen y financiación

Con el fin de sufragar las pérdidas económicas que ocasionó la “Gran Armada”, principalmente, cuyo monto se cifraba en 10 millones de ducados, Felipe II “reclamó a las Cortes un auxilio equivalente a esa cifra, aunque la Asamblea concedió una ayuda algo inferior, 8 millones de ducados en seis años, según indicaba la escritura del primer servicio, fechada el 4 de abril de 1590”¹⁴⁷. Al parecer, el servicio de millones que solicitaba el monarca se debía también a la reticencia a recargar la alcabala como se había hecho en 1575¹⁴⁸. En este sentido, cabe señalar que existían dos tipos de rentas: ordinarias

¹⁴⁵ El investigador José Luis Casado Soto cita los principales estudios que han señalado que la empresa de Inglaterra resultó ser un auténtico fracaso para Felipe II, tanto los pertenecientes a la historiografía anglosajona como a la española, en su estudio “La construcción naval atlántica española...”, pp. 51-56.

¹⁴⁶ El ataque de la armada de Drake y Norris en La Coruña, en 1589, ha sido analizado por la profesora María del Carmen Saavedra Vázquez en un trabajo titulado: *María Pita y la defensa de La Coruña en 1589*, Ayuntamiento de La Coruña, Galicia editorial, 1989. Para conocer con mayor detalle las causas y consecuencias de la contraofensiva inglesa, no solo en La Coruña sino también en Lisboa, véase SANTOS GORROCHATEGUI, Luis: *Contra Armada. La mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2011.

¹⁴⁷ ANDRÉS UCENDO, José Ignacio: “Una herencia de Felipe II: los servicios de millones en Castilla durante el siglo XVII” en José Martínez Millán (dir.), *Felipe II (1527-1598): Europa y la monarquía católica: Congreso Internacional" Felipe II (1598-1998), Europa dividida, la monarquía católica de Felipe II*, vol. II, Madrid, Editorial Parteluz, pp. 53-54. Véase también ELLIOT, John H: *La España imperial, 1469-1716*, Barcelona, Vicens Vives, 1979, p. 309.

¹⁴⁸ FORTEA PÉREZ, José Ignacio: *Monarquía y Cortes en la Corona de Castilla: las ciudades antes la política fiscal de Felipe II*, Valladolid, Cortes de Castilla y León, 1990, pp. 132-140.

(alcabalas, almojarifazgos, etc.¹⁴⁹) y extraordinarias (servicio de millones, cruzada, subsidio, etc.); otra renta ordinaria sería el tesoro de Indias, aunque a efectos contables habría que calificarla como extraordinaria. Durante los últimos años del reinado de Felipe II, tanto las haciendas que llegaban a su nombre desde el Nuevo Mundo como los recursos extraordinarios permitieron al soberano Habsburgo continuar con su actividad político-militar, pero, también, desarrollar un amplio programa de construcción naval en los astilleros del Cantábrico, en donde se construyeron los galeones que integrarían la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias y la Armada del Mar Océano.

A comienzos de 1590, Felipe II ordenó a su secretario en los asuntos de Indias, a la sazón, Juan de Ibarra, que se dirigiese a Sevilla para reunirse con el presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación y los principales miembros del Consulado de la Universidad de los Mercaderes. El motivo de la reunión era el de organizar una “armada distinta que asegurase las flotas que van y vienen del Nuevo Mundo”¹⁵⁰. Con ello se daban los primeros pasos para la “fundación” de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, aunque dicha formación no efectuaría su “primera” travesía hasta 1593.

A la cita, que tuvo lugar el 13 de febrero de 1590 en la sala de la Audiencia de la Casa de la Contratación —conocida también como la sala de justicia—, situada en los Reales Alcázares de Sevilla, sede, en esos momentos, de la referida institución y del Consulado de la Universidad de los Mercaderes¹⁵¹, acudieron, además del secretario Juan de Ibarra, Juan de Hinojosa, presidente de la Casa de la Contratación, y Ochoa de Urquiza y Francisco de Varte, jueces oficiales de la misma; y estando todos juntos “mandaron venir ante si” a Fernán Sánchez de la Barrera y Pedro Díaz de Abrego, prior y cónsul del

¹⁴⁹ Según Manuel Josef de Ayala, el almojarifazgo era el derecho que se pagaba por los géneros o mercaderías que salían del reino, por los que se introducían en él, o por aquellos con que se comerciaba de un puerto a otro dentro de España. Felipe II, en cédulas de 29 de mayo y 24 de junio de 1556, dispuso que las mercaderías pagasen de almojarifazgo al salir de España un 5% de su valor (10% siendo vinos), y el 10% al entrar en Indias; por su parte, la alcabala era uno de los impuestos fiscales de Castilla, consistente en el pago de un tanto por ciento del precio de ciertas mercaderías al ser vendidas. Véase AYALA, Manuel José de: *Diccionario de gobierno y legislación de Indias*, edición y estudios realizado por Marta Milagros del Vas Mingo, t. I, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1988, pp. 37-144.

¹⁵⁰ Juan de Ibarra al rey. Sevilla, 22 de febrero de 1590. AGI, Indiferente, 741, n. 207.

¹⁵¹ La construcción de la Lonja de mercaderes —sede del Consulado y, actualmente, del Archivo General de Indias— se inició en 1583, pero no fue ocupada, parcialmente, hasta 1598. Véase HEREDIA HERRERA, Antonia: “Casa de la Contratación y Consulado de Cargadores a Indias: afinidad y confrontación”, en Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar (coords.), *La Casa de la Contratación, la navegación y el comercio entre España y las Indias*, Sevilla / Universidad de Sevilla / Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Fundación El Monte, 2004, pp. 162-164.

Consulado de la Universidad de los Mercaderes; Pedro de Mendoza y Andrés Núñez de Prado, que lo fueron el año pasado; Alonso Cazalla de León, Juan de Miranda, Francisco de Mendoza y Fernando de Vallejo, consejeros y consiliarios de la dicha Universidad.

El primero en tomar la palabra fue Juan de Ibarra, quien se refirió a los daños que habían causado en los últimos años los ingleses y franceses en la Carrera de Indias, especialmente en 1589, en cuyo año robaron alguna de las naos que regresaban a la metrópoli procedentes de Veracruz, Santo Domingo y otras partes. Añadía que la armada real —futura Armada del Mar Océano— no podía navegar en conserva de las flotas que iban y venían de las Indias, pues consideraba que estaba ocupada en otros asuntos, y que por ello era conveniente crear una armada, a costa de averías, que acompañase a los convoyes mercantes durante la singladura oceánica. Además, el secretario mencionó que la hacienda regia podría aportar algún dinero para comenzar a erigirla, aunque la cifra no sería muy alta dada la situación por la que atravesaba. Acabado el exordio, tomó la palabra Fernán Sánchez de la Barrera, prior del Consulado, quien manifestó que sería la institución que él representaba la que redactaría las condiciones que tendría la armada, tanto su estructura como el tiempo que duraría.

Conocidas ambas posturas, el resto de miembros del Consulado dieron su parecer al respecto: todos se mostraron a favor de lo que había mencionado este último, por lo que había que esperar a que estos redactasen un memorial con los requisitos que reuniría la armada. Ahora bien, quedaba por decidir cuántos navíos la integrarían, el aforo total de la misma, su dotación, las piezas de artillería que portaría cada una de las embarcaciones, etc. Sobre esta decisión, al contrario de lo que se había concertado hasta entonces en dicha junta, el presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación sí podían intervenir. Finalmente, todos los presentes acordaron que la armada estuviese integrada por diez naos, dos pataches y cuatro lanchas, y que entre todas arqueasen 5.000 toneladas¹⁵².

Ninguno de los miembros del Consulado firmó las actas de la reunión, pues, según ellos, había que esperar a que el memorial con las condiciones que debía reunir la armada estuviese terminado¹⁵³. En definitiva, en la reunión quedó patente que la institución consular se había ganado la aprobación real para que fuese ella la que organizase la

¹⁵² Junta de Sevilla. Sevilla, 11 de abril de 1590. AGI, Indiferente, 741, n. 219.

¹⁵³ Ídem.

armada. Al parecer, la Casa de la Contratación quedó en un segundo plano, aunque esta podía intervenir en la composición del memorial que redactaría el Consulado¹⁵⁴. Además, si la armada iba a ser sufragada por la avería, tal y como expuso Juan de Ibarra en la junta, los jueces oficiales de la Casa de la Contratación tendrían que estar al corriente de las cantidades que podrían señalarse para empezar a disponer lo necesario para su apresto, pues ellos eran los máximos responsables del cobro y distribución de la avería.

Llegados a este punto, resulta preciso aclarar que el dinero recaudado de la avería se guardaba en un arca de tres llaves, que estaba custodiado en la Casa de la Contratación: una de ellas la tenía el juez de la avería, otra el prior del Consulado y la tercera el receptor de la avería¹⁵⁵. No obstante, en el asiento que firmaron el monarca y Juan Núñez Correa en 1603, una de las llaves las tendría este último¹⁵⁶. Igualmente, desde principios de 1604 hasta finales de agosto de 1606, en cuyo periodo se mantuvo vigente el citado asiento, el receptor de la misma sería Gaspar López de Setúbal, hombre de confianza de Núñez Correa. En diversas investigaciones se ha señalado que la institución encargada de administrar la avería fue el Consulado, y en otros estudios, no menos numerosos que los primeros, que fue la Casa de la Contratación. En este sentido, y como han señalado Marta Milagros del Vas Mingo y Miguel Luque Talaván en un trabajo elaborado conjuntamente sobre la avería,

las personas encargadas de la administración, recepción, cuenta y recaudo eran, además de los jueces de la Casa de la Contratación, el prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes, un juez de averías, un diputado contador —quien, entre otras cosas, debía formar el libro de la cuenta de cada armada—, un receptor —responsable del cobro de los que se repartiere por avería—, un escribano —ante quien debían de pasar los acuerdos y pagos que se hiciesen, y que debía ser elegido para cada flota [y armada]—, debiendo ir en ella, también, un veedor responsable de supervisar que [...]

¹⁵⁴ Carta de Juan de Ibarra al rey. Sevilla, 20 de febrero de 1590. AGI, Indiferente, 2661.

¹⁵⁵ ENCINAS, Diego de: *óp. cit.*, t. III, p. 175. Las tres llaves no siempre las tenían cada uno de los cargos citados, pues en el título de Francisco de Agüero como pagador de la Armada de la Guarda, este sería uno de los que la tendría; las otras dos quedarían en poder del presidente de la Casa de la Contratación, a su vez juez de averías, y el prior del Consulado. Véase el documento que contiene el referido título de Francisco de Agüero en AGI, Contaduría, 424, fechado en San Lorenzo, a 12 de septiembre de 1593. En otro documento aparece citado que las tres llaves estaban repartidas de la siguiente manera: una para el contador, otra para el prior del Consulado y la tercera para el receptor. En este sentido, véase la carta acordada del Consejo de Indias a la Casa de la Contratación. Valladolid, a 23 de junio de 1603. AGI, Indiferente, 1953, ff. 218r-218v.

¹⁵⁶ Véase el Anexo V: caps. 36 y 40.

todos los maravedís pertenecientes a la haveria, se gasten con fidelidad y recaudo, y en utilidad de la haveria¹⁵⁷.

Con todo, el 18 de marzo de 1590, el prior y los cónsules terminaron de redactar el memorial para “hacer y sustentar la armada de la guarda de las Indias”¹⁵⁸. El documento, que contenía un total de treinta y seis capítulos, incluía que la armada estaría integrada por diez galeones, dos pataches y cuatro lanchas, cuya misión principal sería la de acompañar las Flotas de Tierra Firme y Nueva España durante dos años, tanto en el viaje de ida como a la vuelta desde las Indias. En el memorial no aparece citado el número de toneladas que tendría la armada, ni el número de tripulantes o el dinero que sería necesario para su mantenimiento. Sin embargo, en una de las cartas enviadas por Juan de Ibarra al monarca, en la que le informó sobre los asuntos que se habían tratado en Sevilla, la Armada de la Guarda tendría un aforo de 5.000 toneladas, que se distribuirían en diez galeones y dos pataches; asimismo, el citado secretario añadía que la tripulación estaría formada por 3.000 individuos, “y q seran menester 400.000 ducados cada año pa entretenimiento della y mas de 200.000 de presente pa socorrer a los q se encargaren de hazer los navios y para artilleria y municiones, y otras cosas”¹⁵⁹.

De acuerdo con el citado memorial, la armada estaría sufragada por la avería, aunque el Consulado pedía prestados 100.000 ducados de la hacienda regia para comenzar a construir las embarcaciones, que junto a los 100.000 que se tomarían del arca de la avería sumaban los 200.000 ducados a los que hace referencia Juan de Ibarra en la citada carta. Para este último, cada año serían necesarios 400.000 ducados para el mantenimiento de la armada, pero el número de galeones se redujo a ocho en sus primeros años de andadura, e incluso a seis algunos años más tarde, y la tripulación no superaba los 2.000 hombres, por lo que las cifras anuales destinadas a la conservación de la misma quedó fijada en 200.000 ducados hasta 1603, en cuyo año la administración de la avería pasó a manos de Juan Núñez Correa¹⁶⁰. El cabildo sevillano también ayudaría en los gastos de la armada, debido a los beneficios que obtenía con el almojarifazgo y la alcabala, pues, a pesar de que los navíos que integraban la Armada de la Guarda no podían llevar

¹⁵⁷ VAS MINGO, Marta Milagros del y LUQUE TALAVÁN, Miguel: *El laberinto del comercio naval...*, pp. 170-188.

¹⁵⁸ “Primer memorial [con] las condiciones con que prior y consules ofrecen de hacer y sustentar el armada de la guarda de las Indias”. Sevilla, 18 de marzo de 1590. AGI, Indiferente, 2661. Véase el Anexo I.

¹⁵⁹ Juan de Ibarra al rey. Sevilla, 22 de febrero de 1590. AGI, Indiferente, 741, n. 207.

¹⁶⁰ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 3 de abril de 1598. AGI, Indiferente, 745, n. 43.

mercancías, la seguridad que estos proporcionarían a las flotas conllevaría una subida del comercio. Empero, en la fecha en la que fue rubricado el memorial aún no se había acordado la cantidad¹⁶¹. Hubo de esperarse a las negociaciones que mantuvo Juan de Ibarra en la capital hispalense para que esta última ofreciese 80.000 ducados, que serían pagados en tres años¹⁶².

El memorial fue remitido a Madrid para que el Consejo de Indias y el monarca lo examinasen. Los primeros apenas añadieron nada nuevo, salvo que la armada debería de durar más de dos años. Por su parte, el soberano se limitó a confirmar lo que había señalado el Consejo e insistía en que el memorial fuese enviado a Juan de Ibarra para que lo revisase con mayor exhaustividad¹⁶³. Ello significaba que si alguno de los capítulos o todo el texto no era de la conformidad de este último podía exigir al Consulado que lo reelaborase, pues tenía potestad para exigirlo. Efectivamente así fue, ya que, tras la revisión del memorial por parte del secretario, este optó por reunirse nuevamente con los principales miembros del Consulado en Sevilla. Según él, algunas de las condiciones que dicha institución había pedido al soberano había que reelaborarlas¹⁶⁴. El encuentro tuvo lugar en los Reales Alcázares sevillanos el 3 de julio de 1590, y en él estuvieron presentes, otra vez, y como no podía ser de otra forma dada la importancia del asunto a tratar, el presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, el propio Juan de Ibarra, los “señores prior y consules, y algunos de los consiliarios de la Universidad de los Mercaderes de la dicha ciudad, porque los demas estaban ausentes o impedidos”¹⁶⁵.

Durante ese día y el siguiente, los hombres que acudieron a la cita convocada por Juan de Ibarra estimaron oportuno modificar alguno de los capítulos del memorial, para lo cual el Consulado elaboró otro documento. La principal novedad que se incluía en el texto es la que hace referencia al tiempo que había de mantenerse en activo la armada, pues si en el primer memorial se fijó que la formación duraría dos años, en el nuevo

¹⁶¹ “Primer memorial [con] las condiciones con que prior y consules ofrecen de hacer y sustentar el armada de la guarda de las Indias”. Sevilla, 18 de marzo de 1590. AGI, Indiferente, 2661. Véase el Anexo I: caps. 1, 2, 3 y 31.

¹⁶² Juan de Ibarra al rey. Sevilla, 3 de julio de 1590. AGI, Indiferente, 2661. Véase el Anexo II: cap. 31.

¹⁶³ Véase el Anexo I: respuestas del rey.

¹⁶⁴ Véase el Anexo II: encabezamiento.

¹⁶⁵ Modificaciones que hizo el Consulado con respecto al primer memorial. Sevilla, 3 y 4 de julio de 1590. AGI, Indiferente, 2661. Véase el Anexo III: encabezamiento.

documento se establece que serían cuatro¹⁶⁶. Dicho documento fue enviado a la Junta de Puerto Rico¹⁶⁷ y al monarca para su revisión, lo que suponía que la armada difícilmente podría estar lista a finales de 1590 para escoltar a las flotas indianas que regresarían a la metrópoli, tal y como había quedado recogido en el primer capítulo del primer memorial¹⁶⁸.

El 11 de septiembre de 1590, Felipe II envió al Consulado el documento que estos les habían remitido en el mes de julio, en cuyo texto, que llegaría a Sevilla a finales de aquel mes, se habían insertado las respuestas que de cada uno de los capítulos dieron la Junta de Puerto Rico y el monarca. Salvo ligeras objeciones, ninguna de la partes pretendía que la puesta en marcha de la armada se dilatase aún más, aunque cabe señalar que el soberano procuraba que la citada formación durase seis años¹⁶⁹. Con todo, habían pasado más de siete meses desde que se reunieran en Sevilla por primera vez y aún no se habían comenzado a confeccionar los navíos que integrarían la armada. Las negociaciones para la “fundación” de la Armada de la Guarda se había prolongado en exceso, pero el asunto así lo requería, ya que la cuestión de crear una empresa como la que se pretendía, implicaba, no solo que todas las partes estuvieran involucradas, sino también un gran esfuerzo económico, en unos momentos tan delicados para el fisco como los que se vivieron tras el fracaso de la jornada de Inglaterra¹⁷⁰. A ello hay que añadir los gastos que ocasionó la contra armada de Drake en 1589, lo que supuso, según algunos investigadores, un gasto mayor que el que había ocasionado la empresa de Inglaterra el

¹⁶⁶ Véase el Anexo III: cap. 1.

¹⁶⁷ Para el investigador José Joaquín Real Díaz, la Junta de Puerto Rico fue instituida en 1583 por el monarca, y sería la raíz de la Junta de Guerra de Indias, creada como institución permanente en el año 1600. Véase su trabajo: “El Consejo de Cámara de Indias: génesis de su fundación”, *Historiografía y bibliografía americanista*, vol. VIII (1962), pp. 29-63. La Junta de Guerra de Indias tenía como competencias: “los negocios militares de gobierno y justicia, los asuntos militares de personal y mercedes y las plazas de la administración financiera de las armadas de Guarda de las Indias”. Sobre esto último véase SCHÄFER, Ernesto: *El Consejo Real y Supremo de las Indias* [1935], t. I, reedición facsimilar, Salamanca, Junta de Castilla y León / Marcial Pons, 2003. p.204.

¹⁶⁸ Véase el Anexo I: cap. 1.

¹⁶⁹ Véase el Anexo III: caps. 1, 2 y 6.

¹⁷⁰ Para Carlos Javier de Carlos Morales, la hacienda real contaba en 1586 con un superávit de casi 2 millones de ducados, aunque el coste destinado a los preparativos de la armada, estimado en unos 7 millones de ducados, y el desastre sufrido en la “jornada de Inglaterra”, entre otros asuntos, crearon un déficit de 894.581 ducados, que sería de 1.897.565 ducados cuando se hicieron las previsiones para el año 1589. Véase su trabajo: *Felipe II: el Imperio en Bancarrota. La Hacienda Real de Castilla y los negocios del Rey Prudente*, Madrid, Dilema, 2008, pp. 243-252.

año previo¹⁷¹. No debe extrañarnos pues, que, en la primera reunión celebrada en Sevilla, Juan de Ibarra manifestase que, “estando la contratacion tan afligida y toda la gente desta ciudad [Sevilla] y la de trato muy encogida con las perdidas del año pasado y las cortas ganancias que tienen de algunos años a esta parte, toda la costa della [de la armada] se haga por averia”¹⁷².

Ahora bien, tal y como se recoge en el segundo capítulo del primer memorial que redactó el Consulado, el arca de la avería tampoco se hallaba en mejores condiciones, por cuyo motivo dicha institución pedía prestados 100.000 ducados al monarca para iniciar las fábricas de galeones¹⁷³. Este fue uno de los motivos por el que los plazos para la ejecución de la misma se habían dilatado en exceso, pues el soberano no podría entregar esa cantidad hasta que no llegase la Flota de Nueva a España a la metrópoli¹⁷⁴, y esta no lo hizo hasta octubre de 1591¹⁷⁵. Existía también la desconfianza por parte del Consulado de que el fisco no pagaría las deudas que había contraído con la avería para la provisión de las flotas en las Indias y los sueldos de sus tripulantes, y hasta que Juan de Ibarra no pagó el importe íntegro de la deuda, en junio de 1590, no avanzaron las negociaciones¹⁷⁶.

Además, a finales de ese año solo se había iniciado la construcción de tres de los diez galeones que constituirían la armada, por lo que hubo que prorrogar los plazos ante la imposibilidad de que la armada estuviese lista para ese año. Por otra parte, la capital hispalense, que se había comprometido a pagar 80.000 ducados —en tres años— para los gastos de la armada, se demoró en la paga de los 30.000 ducados que entregaría el primero de los tres años, lo que también ocasionó que la firma del primer asiento de la Armada de la Guarda se retrasase y no se rubricase hasta el 1 de diciembre de 1591¹⁷⁷.

¹⁷¹ En este sentido, véase el trabajo de O'DONELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: “El fracaso de la Contraofensiva inglesa de 1589”, *Revista de historia naval*, n.º 1 (1983), pp. 137-145.

¹⁷² Juan de Ibarra al rey. Sevilla, 22 de febrero de 1590. AGI, Indiferente, 741, n. 207.

¹⁷³ Véase el Anexo I: cap. 2.

¹⁷⁴ Véase el Anexo III: cap. 2.

¹⁷⁵ CHAUNU, Huguette y CHAUNU, Pierre: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. III, p. 478.

¹⁷⁶ Véanse los Anexos II y III: cap. 6.

¹⁷⁷ Véase el Anexo IV: cap. 37.

1.3 Asientos de la Armada. El asiento de Juan Núñez Correa

El primer asiento de la Armada de la Guarda fue rubricado en Sevilla por el presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación —en nombre del rey y por su mandato— y el prior y cónsules del Consulado de la Universidad de los Mercaderes el 1 de diciembre de 1591. Durante cuatro años, que empezarían a contarse desde el 1 de enero de 1592, dicha armada estaría sufragada por la avería¹⁷⁸. Sin embargo, diecisiete días después de la firma del referido asiento, el monarca remitió una real cédula a ambas instituciones en la que les comunicaba que la armada no podría partir hasta principios de 1593, entre otras razones porque no se habían construido la totalidad de los navíos que la integrarían¹⁷⁹. Este hecho también quedó reflejado en el capítulo cuarenta y dos del asiento que se firmó en 1598 para su prorrogación, y que es la copia del de 1591 más sesenta y un capítulos que se le añadieron¹⁸⁰.

El citado asiento de 1591 contiene un total de treinta y ocho capítulos, en los que se hace mención expresa, mayoritariamente, a la organización de la Armada de la Guarda, aunque también se incluyen otros asuntos relativos a la Carrera de Indias. Cabe señalar que en el capítulo catorce se establece lo siguiente:

Que no se permitirá que en las naos de la dicha armada, ni en las capitana y almirantas de las flotas, se puedan cargar ni llevar ningunas mercaderías de ningún género ni cualidad que sean, con registro ni sin él, por los daños e inconvenientes que de hacerlo así han resultado; y su majestad lo mandará proveer así, poniendo para ello a los generales y ministros de las flotas y armada, y a los maestros de las naos, las penas y gravámenes necesarias, para que con esto vayan los navíos ligeros y desembarazados para el tiempo de la necesidad¹⁸¹.

No obstante, desde los inicios de la Armada de la Guarda, los galeones recibían todo tipo de productos para venderlos en el Nuevo Mundo, como hemos estudiado en la que fue la primera armada que se despachó a las Indias tras la firma del asiento¹⁸². Igualmente, en

¹⁷⁸ *Ibidem*, cap. 1.

¹⁷⁹ Real Cédula al presidente y a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación y al Consulado de la Universidad de los Mercaderes. Madrid, 18 de diciembre de 1591. AGI, Indiferente, 2661.

¹⁸⁰ Asiento y prorrogación de la Armada de la Guarda. Madrid, 14 de enero de 1598. AGI, Contratación, 3282 y 5015.

¹⁸¹ Véase el Anexo IV: cap. 14.

¹⁸² El presidente de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 2 de julio de 1594. AGI, Contratación, 2957.

el capítulo quince quedó establecido que en los galeones, siempre y cuando regresasen a la metrópoli escoltando a las flotas, “no se pueda hacer registro de oro ni plata, ni de otras mercaderías, por el peligro que podrían tener ofreciéndose ocasión de pelear”, aunque quedaba abierta la posibilidad de embarcar los referidos metales preciosos si los maestros habían entregado las fianzas correspondientes en la Casa de la Contratación¹⁸³.

A finales de 1596 se cumplían los cuatro años que, según recoge el citado asiento, duraría la armada. Sin embargo, en el verano de ese mismo año, una armada anglo-holandesa liderada por Charles Howard consiguió lo que nueve años antes intentó, sin éxito, Francis Drake, saquear y tomar la ciudad gaditana, punto neurálgico del comercio entre la metrópoli y las colonias americanas, en cuyo asalto los galeones que integraban la Armada de la Guarda fueron quemados¹⁸⁴. Ese hecho provocó que la armada no se pudiera prestar aquel año, y propició que el Consejo de Indias propusiese al soberano una prorrogación de la misma, pues según ellos dicha formación era indispensable para el funcionamiento de la Carrera de Indias¹⁸⁵. Igualmente, la Junta de Armadas afirmaba que la Armada de la Guarda debería durar más años¹⁸⁶.

De la misma manera, a principios de 1597, la Corona pretendía que la armada se “conservase para seguridad del trato y comercio de estos reinos con las indias”, entregando por entero su organización al Consulado, pues “ese negocio toca principalmente a ellos por la seguridad de sus haciendas”¹⁸⁷. Para lograr dicho efecto, ambas partes debían llegar a un acuerdo para su prorrogación, en el que quedasen

¹⁸³ Véase el Anexo IV: cap. 15.

¹⁸⁴ Para un análisis sobre la estructura de la armada que atacó Cádiz en 1596 véase el trabajo de PARKER, Geoffrey: “¿Por qué triunfó el asalto a Cádiz en 1596?”, en Manuel Bustos Rodríguez (dir.), *El asalto anglo-holandés a Cádiz en 1596 y su contexto internacional*, Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones, 1997, pp. 93-124. Véase, también, ABREU, Pedro de: *Historia del saqueo de Cádiz por los ingleses en 1596*; edición crítica, notas y estudio introductorio de Manuel Bustos Rodríguez, Universidad de Cádiz, 2017, pp. 15-19.

¹⁸⁵ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 25 de julio de 1596. AGI, Indiferente, 744, n. 34.

¹⁸⁶ La Junta de Armadas era el organismo encargado, entre otras cuestiones, de una parte de la organización de la Armada de la Guarda y de la Armada del Mar Océano. En este sentido, véase SANZ AYÁN, Carmen: *Un banquero en el siglo de Oro. Octavio Centurión, el banquero de los Austrias*, Madrid, La esfera de los libros, 2015, pp. 190-191. Según Schäfer, la Junta de Armadas existía desde la década de los sesenta del siglo XVI, aunque hasta 1594 fue denominada con el nombre de “Junta de la Contaduría Mayor”. Dicho organismo estaba formado por los presidentes del Consejo de Indias y del Consejo de Hacienda, un miembro del Consejo de Guerra y por el secretario Juan de Ibarra. Véase su trabajo *El Consejo Real y Supremo de las Indias*, t. I, p. 168.

¹⁸⁷ Real Cédula al presidente y a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación. (s.l.-1597). Dicha real cédula se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 16 de abril de 1597. AGI, Indiferente, 744, n. 174.

corregidos los defectos que habían surgido en sus cuatro años de actividad. Al igual que había sucedido para la rúbrica del asiento anterior, las negociaciones se prolongaron en exceso, aunque en esta ocasión difería el lugar en el que se celebraron las reuniones y los personajes que acudieron a las mismas, ya que se organizaron en Madrid, entre Juan de Ibarra, varios miembros del Consejo de Indias y Pedro de Mendoza, prior del Consulado de la Universidad de los Mercaderes. Dichas reuniones se iniciaron en septiembre de 1596, aunque no fue hasta el 14 de enero de 1598 cuando el asiento sobre la prorrogación de la Armada de la Guarda fue rubricado por otros cuatro años¹⁸⁸.

Ocho meses después fallecería Felipe II, dejando un reguero de deudas a su hijo que, dos días después de su muerte, no tuvo más remedio que llamar a los representantes de las ciudades de Castilla con la principal finalidad de darles a conocer “el lamentable estado en el que se encontraban las finanzas reales”¹⁸⁹. Dos años antes se había declarado la bancarrota, aunque no por ello cesaron las fábricas de galeones que se llevaban a cabo en los astilleros vascos, principalmente, pues, dado que la Corona consideraba que el tesoro indiano era el principal recurso que podría seguir financiando las guerras que mantenía con Inglaterra y las Provincias Unidas, había que seguir fabricando el vehículo que lo transportaba. Por tanto, era necesario también seguir manteniendo en activo la Armada de la Guarda.

Para la firma del asiento de 1591, el presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación habían estado presentes en las reuniones que mantuvo el secretario Juan de Ibarra con el prior y los cónsules de la Universidad de los Mercaderes de Sevilla, incluso firmaron el citado documento en nombre del rey. Sin embargo, para la rúbrica del asiento de 1598 ninguno de los miembros de la Casa de la Contratación acudió a la cita, prueba evidente de que aquella perdía poder frente a la iniciativa privada en cuanto a la organización de la Armada de la Guarda y, por ende, de la organización del tráfico marítimo-mercantil indiano¹⁹⁰.

¹⁸⁸ Asiento y prorrogación de la Armada de la Guarda. Madrid, 14 de enero de 1598. AGI, Contratación, 3282 y 5015.

¹⁸⁹ GELABERT, Juan E.: *La bolsa del rey. Rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648)*, Barcelona, Crítica, 1997, pp. 13-27.

¹⁹⁰ ÁLVAREZ NOGAL, Carlos: “Instituciones y desarrollo económico: la Casa de la Contratación y la Carrera de Indias (1503-1790)”, en Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar (coords.), *La Casa de la Contratación, la navegación y el comercio entre España y las Indias*, Sevilla /

Para Enriqueta Vila Vilar, “el instrumento que decididamente posibilitó al Consulado hacerse con el control de la Carrera de Indias fueron los asientos de la avería”¹⁹¹. Como contrapartida, siguiendo las hipótesis del investigador Lutgardo García Fuentes, entre otros, fue a partir de la segunda mitad del siglo XVII cuando la Casa de la Contratación “pierde toda la iniciativa en los asuntos del tráfico mercantil indiano, quedando relegada a un segundo lugar, a remolque del Consulado [...] verdadero órgano rector del comercio con Indias”¹⁹². No obstante, a tenor de la documentación consultada y como ha afirmado José María Oliva Melgar, el Consulado ejercía buena parte del control del comercio indiano desde que el monarca delegó en dicha institución el apresto de la Armada de la Guarda mediante el sistema de asientos¹⁹³. Por otra parte, en el voluminoso trabajo realizado por Antonio Miguel Bernal sobre la financiación de la Carrera de Indias, en el que dedica varias páginas al control que ejerció el Consulado de Sevilla sobre el comercio indiano, haciendo especial hincapié en los instrumentos que posibilitaron su ascenso como institución, el citado investigador señaló que fue en torno a 1608 cuando el Consulado desbancó a la Casa de la Contratación, en cuyo año la administración de la avería vuelve nuevamente a manos de la primera de las instituciones referidas¹⁹⁴. Ciertamente, ambas instituciones eran las principales encargadas de la administración y gestión de la avería, pero desde que el monarca dio comisión al Consulado para que redactasen el primer asiento de la Armada de la Guarda, cuya formación transportaba las mayores remesas de caudales que llegaban a la metrópoli

Universidad de Sevilla / Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Fundación El Monte, 2004, pp. 21-52.

¹⁹¹ VILA VILAR, Enriqueta: “El poder del consulado sevillano...”, pp. 3-34.

¹⁹² GARCÍA FUENTES, Lutgardo: *El comercio español con América: 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1980, pp. 23-29. Véase también PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “El Consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVII” en Francisco Morales Padrón (coord.), *Actas del IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, vol. I, Las Palmas de Gran Canaria, 1982, pp. 615-650.

¹⁹³ OLIVA MELGAR, José María: “El imperio económico internacional sobre América: a propósito de la financiación de la Carrera de Indias de A.M. Bernal. Materiales y reflexiones para una renovación necesaria”, *Sección de Historiografía y Bibliografía del Anuario de Estudios Americanos*, t. LII, n.º 1 (1995), pp. 261-283.

¹⁹⁴ BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio Miguel: *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla-Madrid, Fundación El Monte / Consorcio Urbanístico del Pasillo Verde Ferroviario, 1992, pp. 218-219.

desde las Indias, los hombres de negocios que integraban la citada institución consular “demostraron un liderazgo destacado dentro del mundo comercial sevillano”¹⁹⁵.

Con todo, el asiento de 1598 tenía una fecha de caducidad de cuatro años, concretamente hasta el 31 de diciembre de 1601. Dicho asiento consta de noventa y nueve capítulos, de los cuales los primeros treinta y seis son idénticos a los del asiento de 1591; el resto son adendas relativas al tráfico marítimo-mercantil indiano¹⁹⁶. Cabe señalar que en el capítulo cuarenta y siete se recoge que los galeones que integrarían la armada serían fabricados por cuenta de la Real Hacienda o mediante asientos con personas particulares, a quienes se les pagaría un sueldo justo, pues una de las razones por las que se había postergado la firma del primer asiento era porque los constructores no querían diseñar galeones para la Corona, pues el erario se demoraba en los pagos o ni siquiera les pagaba¹⁹⁷.

El 22 de noviembre de 1602, los licenciados Benito Rodríguez de Valtodano y Pedro Ponce de León, consejeros del Consejo de Indias, junto con Pedro Ponce de León, en representación del Consulado de la Universidad de los Mercaderes, y Juan de Ibarra, firmaron un nuevo asiento para la prorrogación de la Armada de la Guarda, aunque este sería derogado por el monarca a principios del año siguiente tras el asesoramiento que había recibido por parte de la Junta del Desempeño General, principalmente¹⁹⁸. Según María Emelina Martín Acosta, uno de los motivos por los que se suprimió fue porque la armada que aquel año partió para las Indias, que estuvo comandada por Luis Fernández de Córdoba, se había aprestado con los recursos hacendísticos de la Casa de la Contratación debido a la falta de fondos de la avería¹⁹⁹. Además, a principios de 1602, el Consulado había subido de un 1% a un 2% la avería que se obtenía con las mercancías

¹⁹⁵ DÍAZ BLANCO, José Manuel: *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Madrid, Marcial Pons / Valladolid, Instituto Universitario de Historia Simancas, 2012, pp. 44-70.

¹⁹⁶ Asiento y prorrogación de la Armada de la Guarda. Madrid, 14 de enero de 1598. AGI, Contratación, 3282 y 5015.

¹⁹⁷ *Ibidem*, cap. 47.

¹⁹⁸ La Junta del Desempeño General fue creada en 1603 para abordar los problemas financieros de la Corona. Para conocer con mayor detalle sus competencias, véase PELORSON, Jean-Marc: “Para una reinterpretación de la Junta del Desempeño General (1603-1606) a la luz de la “Visita” de Alonso Ramírez de Prado y de don Pedro Franqueza, conde de Villalonga”, en *Actas del Symposium de Historia de la Administración* (Alcalá de Henares, 1982), Madrid, Instituto Nacional de Historia de la Administración, 1983, pp. 613-628.

¹⁹⁹ MARTÍN ACOSTA, María Emelina: “Estado de la cuestión sobre la avería en la historiografía española y americanista. La avería de 1602”, *Revista de Indias*, vol. L, n.º 188 (1990), pp. 158-160.

que se embarcaban para venderlas en las Indias, del mismo modo que lo hizo con la avería de las mercancías que se importaban desde los puertos americanos, que pasaron de un 6% a un 7% y 8%, aunque dichas circunstancias ya se dieron en 1594²⁰⁰. Este último hecho fue quizás el más determinante a la hora de tomar la decisión, pues, a pesar de que la avería ganó ese año más de 60.000 o 70.000 ducados, muchos mercaderes no querían volver a embarcar sus géneros²⁰¹.

Otro de los motivos por los que posiblemente el monarca rescindió dicho asiento habría que buscarlo en el hecho de que la institución consular no había cumplido alguna de las obligaciones que recogían los asientos de 1591 y 1598, como por ejemplo no haber aprestado nunca los diez galeones que debían integrar las armadas que se despacharon a las Indias entre 1594 y 1602, incluso a pesar de que el dinero que se había destinado para ello lo obtuvieron prestado de la Real Hacienda en más de una ocasión²⁰². Para tomar la decisión, el soberano había contado con el asesoramiento de la Junta de Desempeño General, pero también, tal y como deja entrever el primer capítulo del asiento que firmó en 1603 con Juan Núñez Correa, había recibido consejo por parte de la Casa de la Contratación, el Consejo de Indias y el Consejo de Hacienda. Por otro lado, Felipe III afirma en dicho asiento que, además de que la institución consular no había cumplido algunos de los capítulos de los contratos que se firmaron en 1591 y 1598, tampoco había rembolsado al erario los empréstitos que le hizo algunos años para el apresto de la Armada de la Guarda y, en los primeros tres años del siglo XVII, la hacienda real había perdido mucho dinero por la subida del derecho de la avería²⁰³. Por otra parte, los principales miembros del Consulado no querían compartir la administración de la avería con la Casa de la Contratación, pues señalaban que quienes organizaban la Armada de la Guarda deberían ser quienes gestionasen la avería²⁰⁴.

²⁰⁰ Real Cédula al presidente y a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación. Madrid, 29 de mayo de 1595. AGI, Contratación, 5015.

²⁰¹ “Respuesta que se dio satisfaciendo a las proposiciones que hizo Juan Núñez Correa...”. (s.l.-1603). Original en AGI; transcrito en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 25, pp. 178-182.

²⁰² Ídem.

²⁰³ “Asiento que hizo S.M. con Juan Nuñez Correa en Valladolid, para la cobranza del derecho del avería, y apresto y provision de las armadas y flotas de Indias, que por cuenta de la misma avería han de ir a aquellos dominios”. Valladolid, 26 de septiembre de 1603. AGI, Contratación, 5016. Véase el Anexo V. El citado asiento se halla también en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 28, pp. 204-221.

²⁰⁴ CASTILLO MANRUBIA, Pilar: “Establecimiento del asiento de avería en el comercio de Indias”, *Revista de Historia Naval*, n.º 24 (1989), pp. 131-146.

El asiento de 1602 pretendía durar seis años, desde principios de 1603 hasta finales de 1608, y en él aparece explícito, por primera vez, que los galeones de la armada podían almacenar oro, plata y mercaderías en sus bodegas²⁰⁵. Sin embargo, además de todo lo expuesto anteriormente, el Consejo de Hacienda “se quejaba al Rey de que el asiento de la avería con el prior y los cónsules de la Universidad de los Mercaderes estaba siendo ruinoso para la Real Hacienda”²⁰⁶.

Ciertamente, la relación entre el monarca y los principales miembros del Consulado se había desgastado en los primeros años de la centuria, pues, a pesar de las concesiones que la Corona le había hecho, el Consulado no había cumplido con lo que ambas partes acordaron en los dos primeros asientos. Para nosotros, el problema se había iniciado con la firma del asiento de 1591, pues, a efectos de que pudiera organizarse la Armada de la Guarda, en uno momentos tan delicados para el fisco como los que vivía a principios de la última década del siglo XVI, la Corona otorgó al Consulado demasiados privilegios, los cuales han quedado recogido en el referido asiento de 1591: la institución consular podía cargar sedas toledanas y de otras partes para venderlas en las Indias, cesando con ello el estanco de las sedas granadinas; se suspendieron las indagaciones que habían iniciado el marqués de Auñón y el alcalde Armenteros para tratar de averiguar el oro y la plata que había llegado a Sevilla sin registrar desde 1583, cuyos posibles fraudes les atañerían directamente a los miembros del Consulado; se prohibió el despacho de navíos sueltos con mercancías que no reportaban a la avería; que los extranjeros no pudiesen hacer negocios en las Indias ni pudiesen pasar a ellas; podían nombrar los escribanos mayores y de raciones de los galeones de la armada, etc²⁰⁷. Pero, además, los principales miembros del Consulado de la Universidad de los Mercaderes, tal y como contiene el asiento de 1602, aspiraban a ampliar sus derechos en la gestión del tráfico marítimo-mercantil indiano, bien mediante el envío de un mayor número de navíos con cada armada o tratando de evitar que el Consejo de Hacienda se entremetiese en el cobro de la avería²⁰⁸.

²⁰⁵ Asiento de 1602. Valladolid, 22 de noviembre de 1602. Original en AGI. Transcrito en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 24, pp. 162-177.

²⁰⁶ MARTÍN ACOSTA, María Emelina: “Estado de la cuestión...”, pp. 158-160.

²⁰⁷ Véase el Anexo V: caps. 19, 20, 21, 25 y 26.

²⁰⁸ Asiento de 1602. Valladolid, 22 de noviembre de 1602. Original en AGI; transcrito en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 24, pp. 162-177.

Sobre esto último, cabe señalar que el Consejo de Hacienda mandó a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación —máximos responsables del cobro y distribución de la avería— que esta se cobrase algunos años al 5% sobre todos los géneros que llegaban a Sevilla, mientras que el Consulado de la Universidad de los Mercaderes la había mantenido anteriormente entre un 6 y un 8% en los últimos años, por cuya razón estos últimos no querían que el Consejo de Hacienda se inmiscuyese en la distribución y cobranza de la avería, opinión que también mantenía el Consejo de Indias²⁰⁹. Con todo, el soberano no estaba dispuesto a conceder más privilegios al Consulado, y para poner freno al poder que la institución había adquirido en los últimos años, los apartó de la gestión de la avería y, por ende, de la organización de la Armada de la Guarda. Por consiguiente, Felipe III decidió subastar la administración de la avería en 1603, pues existía en Sevilla una masa de hombres adinerados que podrían estar interesados en el negocio. Así, el 12 de julio de ese año, la Corona remitía una real cédula a Juan Núñez Correa, vecino de la ciudad de Lisboa, en la que se recoge la suma de dinero que cada año se comprometía a entregar este último por la renta de la avería²¹⁰.

Según aparece citado en el capítulo tercero del asiento que firmaron ambas partes el 26 de septiembre de 1603, Núñez Correa había ofrecido inicialmente 580.000 ducados para conseguir el arrendamiento y la administración de la avería, aunque hubo otras personas que subieron la puja, lo que obligó a Núñez Correa a mejorar su licitación con otros 10.000 ducados más²¹¹. Durante la almoneda también participaron varios miembros del Consulado, quienes conjuntamente se comprometían “a mejorar la dicha postura y asiento que el dicho Juan Núñez Correa y otros qualesquiera hayan hecho, aligerando nosotros en nombre de la dicha Universidad la contribucion de la dicha haberia y no

²⁰⁹ Consultas del Consejo de Indias. Valladolid, 11 y 22 de mayo de 1602. Original en AGI; transcrito en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 23, pp. 151-159.

²¹⁰ Según Jesús Carrasco Vázquez, Juan Núñez Correa nació en 1543, en Castro Daire (Portugal). En 1585 fue nombrado por Felipe II alcalde mayor de minas y registros de Honduras y Guatemala, y algunos años más tarde, en la década de los noventa, su familia era propietaria de dos ingenios de azúcar en Brasil. Dado que el edulcorante se obtenía con mano de obra esclava, Núñez Correa participó también en el negocio de esclavos que existía entre Brasil y Angola. Además, fue arrendatario del palo de Brasil entre 1594 y 1600, lo que le valió para que a principios del siglo XVII fuese un importante hombre de negocios. Véase CARRASCO VÁZQUEZ, Jesús: “Los conversos lusitanos y la unión ibérica: oportunidades y negocios. El caso de Juan Núñez Correa”, en Alfredo Alvar, Jaime Contreras y José Ignacio Ruiz (eds.), *Política y Cultura en la época moderna (Cambios dinásticos. Milenarismos, mesianismos y utopías)*, Universidad de Alcalá, 2004, pp. 763-774.

²¹¹ Véase el Anexo V: cap. 3.

aumentandola como el lo hace”²¹². En el documento que estos presentaron en la Casa de la Contratación, que contenía una mejora de las condiciones que había entregado el hombre de negocios portugués a la Casa de la Contratación²¹³, aparece anotado que don Bernardino González Delgadillo de Avellaneda, presidente de la referida institución, admitía la postura realizada por los miembros del Consulado e, incluso, firmó dicho documento, aunque finalmente fue Núñez Correa quien se hizo con el arrendamiento de la avería²¹⁴.

El 26 de septiembre de 1603, el monarca y el portugués Juan Núñez Correa firmaron el asiento “para la cobranza del derecho del avería, y apresto y provision de las armadas y flotas de Indias, que por cuenta de la misma avería han de ir a aquellos dominios”²¹⁵. Dicho asiento consta de cincuenta y cinco capítulos, de los cuales la mayoría hacen referencia a la organización de la Armada de la Guarda. El portugués se comprometía a fijar el porcentaje de la avería en el 1% sobre las mercancías exportadas al Nuevo Mundo, y en un 6% sobre el oro, plata y joyas que llegasen a la metrópoli; además quedaba obligado a pagar a la Real Hacienda 590.000 ducados cada uno de los diez años que duraría el asiento. Por el contrario, Núñez Correa recibiría 450.000 ducados de la propia avería, con los que debía armar y despachar, a su propia costa, todos los navíos que integrasen la armada, las capitanas y almirantas de las Flotas de Tierra Firme y Nueva España, las dos naos de Honduras y todos los gastos de bastimentos, pertrechos y salarios de la dotación de cada uno de ellos. En caso de que este no cumpliese con lo establecido recibiría una cantidad conforme a los gastos que hubiese realizado²¹⁶. De ese modo, el hombre de negocios portugués solo tendría que pagar 140.000 ducados cada año, aunque al parecer podría quedarse con el dinero que entrase en las arcas de la avería una vez pagada la renta anual de 590.000 ducados.

²¹² “Proposición ó postura que hicieron el Prior y Consules de la Universidad de Sevilla para el asiento y arrendamiento de la cobranza de la contribución del avería, que pretendía tomar Juan Núñez Correa”. Sevilla, 24 de julio de 1603. Original en AGI; transcrito en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 26, pp. 184-191.

²¹³ “Respuesta que se dio satisfaciendo a las proposiciones que hizo Juan Núñez Correa para el asiento de la renta del Avería”. (s.l.-s.f.). Original en AGI; transcrito en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 25, pp. 178-182.

²¹⁴ “Proposición ó postura que hicieron el Prior y Consules de la Universidad de Sevilla para el asiento y arrendamiento de la cobranza de la contribución del avería, que pretendía tomar Juan Núñez Correa”. Sevilla, 24 de julio de 1603. Original en AGI; transcrito en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 26, pp. 184-191.

²¹⁵ “Asiento que hizo S.M. con Juan Núñez Correa en Valladolid, para la cobranza del derecho del avería, y apresto y provision de las armadas y flotas de Indias, que por cuenta de la misma avería han de ir a aquellos dominios”. Valladolid, 26 de septiembre de 1603. AGI, Contratación, 5016. Véase el Anexo V.

²¹⁶ *Ibidem*, caps. 33 y 34.

Para Fernando Serrano Mangas, “todos los indicios apuntan a que la actividad de despachar las Armadas de Indias era rentable”, pero para Núñez Correa no lo fue²¹⁷. Este tan solo obtuvo beneficios en 1604, pues en 1605 tuvo que construir a su costa siete galeones, y el dinero que habría obtenido ese año con la avería de los galeones de la armada se quedó en aguas del Caribe. En octubre de 1606 habría obtenido beneficios con la llegada a la metrópoli de los tres galeones que lograron sobrevivir a la tormenta, pero, a finales de agosto de ese año, la Corona decidió rescindir el contrato ante las deudas generadas por el portugués y, también, como tendremos ocasión de señalar, por la presión que le había impuesto el Consulado. Un año más tarde, Núñez Correa fue acusado de adeudar al erario 1.300.000 ducados, por cuyo motivo estuvo de prisión en prisión durante algún tiempo. No obstante, en 1613 entregó un memorial en la Junta de Armadas sobre lo que había que hacer para el buen despacho de la Armada de la Guarda y las flotas de Tierra Firme y Nueva España²¹⁸, y en los años siguientes actuó en alguna ocasión como consejero de la Corona sobre asuntos tocantes al apresto de los citados convoyes²¹⁹.

Efectivamente, a principios de 1606, algunos de los miembros del Consulado propusieron al soberano que derogase el asiento que había firmado con el hombre de negocios portugués, como ya habían insistido en 1603²²⁰, pues señalaban que “algunas de las condiciones del asiento del dicho Juan Nuñez Correa son notoriamente perjudiciales para el bien publico”, por lo que había que reformarlo y mejorarlo²²¹. Además, afirmaban que,

aunque es verdad que el celo que vmag tuvo de hacer este asiento con el dicho Juan Nuñez Correa fue enderezado a que los dichos galeones de la plata fuesen y viniesen con mas recado y guarda, ha mostrado el tiempo lo contrario y va mostrando cada dia cuan pernicioso y dañoso es el dicho asiento, y lo que conviene que estos galeones y demas naos de armada vayan como antes iban proveido por cuenta de vmag, por mano de los

²¹⁷ SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata, (1620-1648)*, Madrid, Banco de España, 1989, pp. 291-292.

²¹⁸ Memorial que dio Juan Núñez Correa en la Junta de Armadas. Madrid, 1 de octubre de 1613. Original en AGI; transcrito en MNM, CFN, t. XXIV, doc. 5, p. 17.

²¹⁹ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 12 de marzo de 1618. Original en AGI, Indiferente, 753; transcrito en MNM, CFN, t. XXIV, doc. 20, pp. 98-118.

²²⁰ “Proposición ó postura que hicieron el Prior y Consules de la Universidad de Sevilla para el asiento y arrendamiento de la cobranza de la contribución del avería, que pretendía tomar Juan Nuñez Correa”. Sevilla, 24 de julio de 1603. Original en AGI; transcrito en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 26, pp. 184-191.

²²¹ Carta del Consulado al rey. Sevilla, 29 de febrero de 1606. La misiva se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 8 de marzo de 1606. AGI, Indiferente, 749.

jueces oficiales de la casa de la contratacion y con asistencia de prior y consules, pues, si vmag nos quiere hacer merced de considerar en ello, hallara que en dos años, que aquel Juan Nuñez tiene esto a su cargo, han sucedido muchos desastres por ir mal aviados y aparejados los dichos galeones de la armada, y aderezados ligeramente, todo al fin de ahorrar dineros de los muchos que vmd le da para esto, pues como vmajestad ha visto con tener el dicho Juan Nuñez Correa obligacion por su asiento de despachar cada año diez galeones por la plata, no ha despachado sino ocho, y estos estan mal aderezados que la ida de este año [a pesar de que el documento fue redactado en 1606, hace referencia al de 1605] a las indias se perdio uno de ellos [San Francisco] con toda la gente, con no mayor ocasion de habersele arrimado una urca de enemigos y con la uña de una ancla levantandole la cubierta; y ahora al presente, a la vuelta, con un tiempo que dio a los dichos galeones de la plata antes de llegar a la habana los desbarato, de manera que los dos de ellos arribaron a Jamaica y el uno a cartagena, tan mal tratados y abiertos por no haber consentido que se gastase un real en cinco meses que estuvieron en tierra firme, en darle lado ni aderezarles, que, milagrosamente como dicen, escaparon, pues aun una hacha con que cortar los arboles y jarcia apenas se hallaba en ellos, que, si no fuera por una que acaso acerto a llevar en su caja un carpintero, el galeon que arribo a Cartagena se perderia como vmgd puede mandarlo ver por la relacion que de alla nos enviaron, que va con esta. Y lo que peor es que los cuatro galeones restantes donde viene la fuerza de la plata no parecen, de que esta este comercio tan atribulado y afligido que casi con lagrimas nos ha venido a pedir supliquemos a vmag la cedula de ellos y les quite de sobre si tan gran yugo como tienen con el dicho Juan Nuñez Correa²²².

Es cierto que, como tendremos ocasión de señalar, los galeones no iban bien carenados ni llevaban las herramientas que recogía el inventario elaborado por el proveedor general de la Armada de la Guarda, Pedro Rodríguez de Herrera, pero hay que tener en cuenta que, con la firma del asiento de la avería, el Consulado perdió las posibilidades de organizar y controlar la Armada de la Guarda, con cuyo despacho habían obtenido numerosos beneficios, gracias, entre otras cosas, al contrabando de mercancías²²³.

²²² Ídem.

²²³ “Mapa de la gente de mar y guerra, bastimentos, pertrechos, polvora, municiones, armas y demas cosas de respecto de la armada”. Sanlúcar de Barrameda, 1 de junio de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

1.4 Organización

En el primer memorial que redactaron el prior y los cónsules del Consulado de la Universidad de los Mercaderes para “hacer y sustentar el armada de la guarda de las Indias”, rubricado el 18 de marzo de 1590, estos pedían al monarca, en primer lugar, que dicha formación estuviese integrada por diez galeones, dos pataches y cuatro lanchas²²⁴. Para obtener cada una de las unidades, Felipe II solicitó al Consulado y a la Casa de la Contratación que elaborasen unas capitulaciones en las que quedasen anotadas las condiciones que debían reunir quienes estuviesen dispuestos a fabricar alguno de los citados navíos.

Dichas capitulaciones fueron pregonadas en Sevilla durante los últimos días de marzo, pero estas no tuvieron una buena acogida, pues a la llamada solo acudió el general Juan de Uribe, quien, a pesar de que se comprometía a fabricar dos galeones —de 600 toneladas cada uno—, no aceptaba las condiciones propuestas por ambas instituciones, y presentó al monarca un nuevo proyecto²²⁵. En primer lugar, este pedía prestados 14.000 ducados de la avería para poder comenzar a fabricarlos, cuya cantidad se le descontaría del sueldo que ganarían ambos galeones durante los dos primeros años de servicio. El general recibiría el sueldo de ambos desde el día que fuesen botados y todos los meses del año durante una década, que era el periodo de tiempo que duraría el asiento, aunque los galeones estuviesen invernando o recibiendo el carenado. Como contrapartida, Uribe quedó “obligado a tener aparejados de todo lo necesario de arboles, jarcia, velas y todos lo demas que para el gobierno y navegacion de los dichos navios fuere menester, sin que les falte cosa alguna, y los tendria hechados a la mar” a finales de mayo de 1591²²⁶.

Las capitulaciones redactadas por la Casa y el Consulado también fueron publicadas en los astilleros del Cantábrico, en donde se esperaba mayor participación, ya que allí residía la mayor parte de los constructores navales de la península y se habían construido buena parte de los navíos de alto bordo que integraron las flotas y armadas de

²²⁴ “Primer memorial con las condiciones con que prior y consules ofrecen de hacer y sustentar el armada de la guarda de las Indias”. Sevilla, 18 de marzo de 1590. AGI, Indiferente, 2661. Véase el Anexo I: encabezamiento.

²²⁵ Asiento del general Joan de Uribe para la fábrica de galeones. Sevilla, 2 de abril de 1590. AGI, Indiferente, 2661.

²²⁶ Ídem.

la Carrera de Indias durante el gobierno de Felipe II. Según Luis Fajardo, que en esos momentos era el corregidor de las Cuatro Villas de la Mar (Cantabria) —San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales—, la única persona que había mostrado buena predisposición para diseñar un galeón fue el capitán Martín del Hoyo, aunque para ello, al igual que había sucedido con el general Juan de Uribe, primero se deberían cumplir los requerimientos que este envió al soberano²²⁷.

La escasa participación por parte de los constructores navales españoles no se debía a que las condiciones pregonadas eran inadmisibles, sino a que estos conocían las consecuencias de quienes habían contraído asientos con la Corona para la fabricación de los navíos que se destinaban a las armadas, ya que la Real Hacienda tardaba años en pagar las cantidades acordadas, y eso en el mejor de los casos²²⁸. Dicho asunto ha quedado recogido en los pleitos que mantuvieron ambas partes, en los que, normalmente, el constructor exige al fisco que le abone el dinero que se le debe por sus servicios, por el valor total o parcial de su navío, o bien por el tiempo que la embarcación hubiese sido empleada en las armadas, ya hubiese sido embargada o tomada a sueldo²²⁹. Precisamente fue esto último lo que le sucedió a Martín del Hoyo, quien a finales de 1598 aún no había recibido el sueldo correspondiente por los años que su galeón, Nuestra Señora de Fresnedo (956 toneladas), había servido en la Armada de la Guarda, y que venía siendo empleado en dicha formación desde 1593²³⁰. De acuerdo con esto, cabe señalar que el sueldo ordinario mensual que pagaba la Corona a los dueños de los navíos empleados en las armadas era de seis reales y medio por tonelada, y nueve reales y medio a los que servían de capitana y almiranta, aunque en alguna ocasión, además del sueldo ordinario, se les entregaba alguna dádiva para tratar de resarcirlos del perjuicio de la sustracción²³¹.

²²⁷ Luis Fajardo al rey. Laredo, 18 de mayo de 1590. AGI, Indiferente, 2661.

²²⁸ Agustín de Ojeda al rey. Rentería, 1 de enero de 1596. AGS, Guerra y Marina, 451 (2). En 1596, Ojeda pedía a la Corona que pagase 6.000 ducados a las personas que habían construido, entre 1589 y 1591, seis galeones en la ribera de Deusto.

²²⁹ En este sentido véase, por ejemplo, el pleito que mantuvo Martín de Arriola con la Corona entre 1586 y 1592. El primero reclamaba el dinero que se le debía por los años que había servido en la armada el galeón que fabricó en 1586, y que aún no había recibido en 1592. Archivo Históricas de Protocolos de Gipuzkoa (en adelante, AHPG), 1/1261.

²³⁰ Carta acordada del Consejo de Indias a la Casa de la Contratación. Madrid, 13 de septiembre de 1598. AGI, Indiferente, 1952, l. 4, f. 235r. El galeón pertenecía a Martín del Hoyo Setién y Pedro de Miranda Campos, y había sido construido en 1591.

²³¹ Carta de Juan de Aristizábal. Sevilla, 25 de junio de 1602. AGI, Indiferente, 1118.

Por otro lado, los requisitos propuestos por el general Juan de Uribe fueron publicados también por toda la costa de Andalucía, en Sevilla y en los astilleros del Cantábrico, pero el resultado fue incluso peor que el obtenido con las condiciones requeridas por la Casa de la Contratación y el Consulado, pues en esta ocasión ninguna persona ofreció sus servicios. A pesar de ello, el secretario Juan de Ibarra no perdía la esperanza de que los constructores se animarían a fabricar los galeones, y afirmaba: “solo es menester que comience alguno, que viendo los otros saldrán a ello de mejor gana”²³².

Las reticencias que mostraron los constructores para el diseño de los galeones que constituirían el grueso de la Armada de la Guarda, así como el hecho de que a finales de 1590 solo se había puesta la quilla de tres galeones en el astillero (los dos de Juan de Uribe y el de Martín del Hoyo), fueron motivos más que suficientes para que el monarca decidiese fabricar en La Habana los siete galeones que completarían la citada formación. Allí ya se habían diseñado ocho galeras en 1568 para añadirlas a la formación de Pedro Menéndez de Avilés, pero ahora se precisaba la construcción de buques de guerra-mercantes, es decir, de navíos que pudieran albergar suficientes piezas de artillería y que a su vez tuviesen un volumen adecuado para poder almacenar grandes cantidades de plata. Algunos constructores no vieron con malos ojos la idea de diseñar galeones en La Habana, pero las quejas que surgieron al respecto por parte de la Casa de la Contratación, principalmente, impidieron que el proyecto se iniciase, pues dicha institución era consciente de que, salvo la madera, habría que importar desde la metrópoli todos los materiales necesarios para confeccionarlos, lo que resultaría más costoso aún que fabricarlos en la península. Finalmente, el capitán Diego de Sotomayor construyó seis fragatas en la Habana entre 1590 y 1591²³³, que fueron empleadas al año siguiente por el general Luis Alfonso Flores para la recogida de la plata indiana y, posteriormente, se incluirían en la armada de Francisco Coloma, quien admitía que habían sido de “gran servicio y buena navegacion”²³⁴.

Con todo, el 1 de diciembre de 1591 se firmó el primer asiento para la “fundación” de la Armada de la Guarda, en cuya fecha, salvo los dos galeones de Uribe y el de Martín

²³² Juan de Ibarra al rey. Sevilla, 18 de septiembre de 1590. AGI, Indiferente, 2661.

²³³ Real Provisión a Diego de Sotomayor. Madrid, 4 de abril de 1591. AGI, Indiferente, 582, l. 2, ff. 144v-145r.

²³⁴ Francisco Coloma al rey. La Habana, 3 de agosto de 1594. AGI, Contratación, 2956.

del Hoyo, no se habían diseñado aún el resto de los navíos que la integrarían. Por ello, y a pesar de que en el primer capítulo del asiento se había establecido que la armada se sustentaría por cuenta de la avería durante cuatro años, que empezarían a correr y contarse desde el 1 de enero de 1592, el monarca remitió una real cédula a las referidas instituciones, diecisiete días después de la firma del asiento, por la que se posponía su inicio justo un año²³⁵. Ante tales circunstancias, la Corona decidió rebajar las condiciones que se habían pregonado en los astilleros del Cantábrico, y varios de los constructores navales que hasta entonces se habían negado a participar en el negocio aceptaron el encargo²³⁶. De ese modo, la Corona firmó varios asientos con personas particulares, a quienes favorecería con ayudas de costa (gratificación que se solía dar, además del sueldo, al que ejercía algún empleo o cargo). Así, entre 1591 y 1592, los galeones y pataches que se añadieron a la Armada de la Guarda fueron construidos en los astilleros vascos y en Lisboa, y al año siguiente quedó establecida definitivamente la armada. No obstante, en sus primeros años, no todos los galeones que la integraron se obtuvieron mediante contratos entre el monarca y personas particulares, pues algunos habían sido embargados o tomados a sueldo por la Corona.

Ese fue el caso, por ejemplo, del galeón nombrado San Juan Bautista, de 600 toneladas y cuyo dueño era Duarte Quirós, “nuevo y fuerte y dado visita y fletado para yr con el de merchante a la Nueva España”, que fue embargado en 1597 por Pedro Rodríguez de Herrera, proveedor general de la Armada de la Guarda, para que sirviese de capitana en la formación del general Juan Gutiérrez Garibay²³⁷. Inicialmente, el dueño solicitó a la Corona que tomase asiento con él, pues de ese modo podría obtener la mensualidad ordinaria que ganaban los galeones que servían a sueldo en dicha formación. Asimismo, este manifestó a la Corona que si su galeón hubiese ido como mercante a Nueva España habría ganado más de 30.000 ducados, y que no había recibido las ventajas que se abonaban a los propietarios de los galeones que superaban las 300 toneladas. Por ese motivo, en 1598, la Corona solicitó al presidente y a los jueces oficiales de la Casa de la

²³⁵ Real Cédula al presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación y al Consulado de la Universidad de los Mercaderes. Madrid, 18 de diciembre de 1591. AGI, Indiferente, 2661.

²³⁶ Los diferentes asientos que tomó el monarca con los constructores navales en 1592 se hallan en AGI, Contratación, 5110.

²³⁷ Real Cédula al presidente y a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación. San Lorenzo, 22 de julio de 1598. AGI, Indiferente, 1952, l. 4, ff. 221v-222r.

Contratación que se tomase asiento con Duarte Quirós, y se le pagase el sueldo ordinario y las recompensas como se había hecho con otros²³⁸. Por otro lado, el prior y los cónsules del Consulado, ante la falta de navíos de alto bordo para completar la Armada de la Guarda, se comprometieron con el monarca a entregar varias unidades²³⁹.

En 1593, la Armada de la Guarda realizó su viaje inaugural —tras la firma del asiento de 1591—, aunque su primera misión no fue la de acompañar a la Flota de Tierra Firme y Nueva España durante el trayecto entre la metrópoli y las Indias y viceversa, como se había fijado en el primer capítulo del referido asiento²⁴⁰, sino la de recoger la plata que el general Luis Alfonso Flores había dejado en la fortaleza de Angra (isla Tercera), en donde, tras haber recibido la noticia de que varias escuadras enemigas habían salido en su búsqueda, el tesoro indiano estaría a buen recaudo²⁴¹. La persona elegida para comandar la Armada de la Guarda fue Francisco Coloma, cuyo título fue expedido por la Corona el 23 de noviembre de 1592²⁴². La formación zarpó de Cádiz el 23 de abril de 1593, y a escasos tres días de navegación, a la altura del cabo de San Vicente, se toparon con varios navíos enemigos, a los que se les dio aviso desde el galeón capitana —mediante el disparo de una pieza— para que amainasen, aunque estos desoyeron la señal y se dieron a la fuga. Finalmente fueron alcanzados, y en los primeros días de junio se tomó declaración a los maestros de los navíos en Lagos (Portugal)²⁴³. Tras este suceso, la armada no tuvo mayores complicaciones para llegar a la isla Tercera y recoger el peculio dejado por Luis Alfonso Flores, ni tampoco para regresar con él a Cádiz, adonde arribaron tres meses después de que la formación se hiciera a la vela.

Al año siguiente, la Armada de la Guarda navegó en dirección al Nuevo Mundo. Una vez más, el máximo responsable de la misma fue Francisco Coloma, quien a comienzos de 1594 recibió, por parte del monarca, las instrucciones con los objetivos y

²³⁸ Ídem.

²³⁹ Juan de Ibarra al rey. Madrid, 18 de junio de 1591. AGI, Indiferente, 2661.

²⁴⁰ Asiento de la Armada de la Guarda. Sevilla, 1 de diciembre de 1591. AGI, Indiferente, 2661. Véase el Anexo IV: cap. 1.

²⁴¹ Luis Alfonso Flores al rey. Isla Tercera, 23 de abril de 1593. El documento se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 11 de mayo de 1593. AGI, Indiferente, 742, n. 93.

²⁴² Autos sobre los bienes del general Francisco Coloma. Año 1610. AGI, Contratación, 5579, n. 67

²⁴³ “Relacion de los procesos que se han fulminado contra los maestros de los navios que la armada tomo sobre el cabo de San Vicente”. Lagos, 15 de julio de 1593. AGI, Patronato, 254, n. 3, g. 3, r. 1.

la ruta que debía seguir durante el viaje²⁴⁴. Desde entonces y durante toda su existencia dicha armada rara vez alteró su trayecto o modificó su estructura, salvo ligeras variaciones en el número de tripulantes y navíos. Su objetivo principal también fue siempre el mismo: recoger los metales preciosos en Cartagena y Nombre de Dios o Portobelo y regresar con ellos a la metrópoli. El 23 de febrero de 1594, con las primeras luces del alba, el citado general mandó lanzar una pieza de leva desde su galeón, señal inequívoca para que el resto de los navíos de la formación siguiesen su estela²⁴⁵. La formación de Francisco Coloma, que estaba integrada por ocho galeones, seis fragatas y seis pataches, tardó cincuenta días en llegar a Santa Marta, pero, antes de que la formación llegase a dicho puerto, dos navíos se habían apartado de la conserva para ir a “las yslas de la Margarita, Rio de la acha, cumana, y puerto de coro, en busca de las perlas y de 2U [mil] @ [arrobas] de carne y mill de pescado que su majestad mando hacer alli”²⁴⁶.

La práctica de que una o dos unidades de la armada estuviesen reservadas para ir a recoger las perlas que se obtenían en las costas de la isla Margarita, principalmente, se seguía ejecutando a finales del siglo XVII, dando lugar a que el navío que cumplía esa función, normalmente un patache, aparezca citado en las fuentes con el nombre de “patache de la margarita”²⁴⁷. En 1604 y 1605, durante los viajes cometidos por Luis de Córdoba, fueron dos los navíos destinados a la recogida de las perlas, un galeón y un patache, debido, entre otras razones, a que en esos años las costas de la actual Venezuela estaban plagadas de enemigos, principalmente holandeses, que navegaban desde sus tierras hasta Araya para conseguir sal²⁴⁸. Igualmente, unos días antes de que el resto de los navíos de la formación llegasen a Cartagena, el general ordenaba al capitán de uno de los pataches que le adelantase, para que diese aviso de su llegada en la Audiencia de Panamá, pues de ese modo el oro y la plata estarían dispuestos para embarcarlos cuando los galeones llegasen a Nombre de Dios o Portobelo. Este hecho se repitió durante toda la Carrera de Indias, y permitía, no siempre, que los metales preciosos se fletasen con mayor rapidez. Una vez que la armada llegaba a Cartagena, aunque la de Francisco

²⁴⁴ Instrucción que dio el rey al general Francisco Coloma. Madrid, 15 de enero de 1594. Original en AGS; transcrito en MNM, CFN, t. XXIV, doc. 74, pp. 497-502.

²⁴⁵ CASTRO Y BRAVO, Federico de: *Las naos españolas en la Carrera de las Indias. Armadas y Flotas en la segunda mitad del siglo XVI*, Madrid, Editorial Voluntad, 1927, pp. 102-103.

²⁴⁶ Relación del viaje de la armada de Francisco Coloma. Año 1594. AGI, Patronato, 254, n. 3, g. 3, r. 2.

²⁴⁷ PAJUELO MORENO, Vicente: “Naufragio y rescate...”, pp. 155-175.

²⁴⁸ VARELA MARCOS, Jesús: *Las salinas de Araya...*, pp. 131-164.

Coloma se quedó en Santa Marta, el general despachaba varios galeones a Nombre de Dios —más tarde Portobelo— para recoger el oro y la plata. Normalmente, los navíos que pasaban a estos puertos era la almiranta junto con otros tres o cuatro galeones, o bien se elegían los más nuevos, aunque también hubo años en los que la formación al completo lo hizo, como por ejemplo la de Luis Fernández de Córdoba en 1604 y 1605²⁴⁹.

Desde mediados del siglo XVI hasta 1597, el puerto principal para la llegada de las flotas y armadas que se dirigían a Tierra Firme fue el de Nombre de Dios, pero al año siguiente la arribada de los convoyes se trasladó a Portobelo. Este hecho se debe, entre otros factores, a las malas condiciones que ofrecía el puerto de Nombre de Dios, tanto por su falta de seguridad como por su insalubridad, y su intrincado enlace con las costas del Pacífico —por donde llegaba la plata del virreinato peruano—, aunque cabe señalar también, como ha apuntado Carmen Mena, que “el ataque de Drake a Nombre de Dios, en 1596, que supuso el incendio y destrucción de la ciudad, sirvió de agente catalizador”²⁵⁰. A pesar de que el clima de Portobelo no era mejor que el de Nombre de Dios y la ciudad también había sido saqueada en 1596, gozaba de un mejor fondeadero para albergar las flotas y armadas, lo que, a efectos de poder embarcar la plata peruana, principalmente, resultaba muy conveniente. Así, dado que la idea de abandonar Nombre de Dios surgió por primera vez en 1584, una vez que la población se trasladó desde allí hasta Portobelo, se trazaron los caminos que unían esta última con la ciudad de Panamá —adonde llegaba la plata potosina por la vía del Pacífico— y se mejoraron las fortificaciones de la ciudad, cuyas obras se habían iniciado en 1595 de la mano del ingeniero militar italiano Juan Bautista Antonelli, el destino de la Armada de la Guarda fue Portobelo²⁵¹. En realidad, durante los primeros veinte años de la citada formación, los metales preciosos solían llegar al puerto de Perico, pero desde allí se transportaban en recuas de mulas hasta Panamá, desde donde la plata era acarreada hasta Portobelo.

²⁴⁹ La ruta de la plata entre Potosí y Panamá, así como entre Panamá y Nombre de Dios o Portobelo ha sido descrita con detalle por el profesor Ramón María Serrera Contreras, en su trabajo *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid, Editorial Lunverg / Dirección General de Tráfico, 1992, pp. 73-165.

²⁵⁰ MENA GARCÍA, María del Carmen: “El traslado de la ciudad de Nombre de Dios a Portobelo a fines del siglo XVI”, *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 40 (1983), pp. 78-83.

²⁵¹ ANGULO ÍÑIGUEZ, Diego: “Bautista Antonelli: las fortificaciones americanas del siglo XVI”, en el discurso de ingreso de Diego Angulo Íñiguez en la Real Academia de la Historia, Madrid, 1942, pp. 83-91.

A partir de 1598, además, en ese último punto se celebraban unas ferias a las que llegaban todo tipo de artículos y productos desde diversos puntos de la geografía americana²⁵², y en donde los maestros y tripulantes de la armada tenían puesto sus intereses, causando incluso postergaciones en la partida desde las Indias, a pesar de que en el capítulo catorce del asiento de 1591, en la prorrogación del mismo en 1598 y en diferentes ordenanzas se recoge que los galeones de la armada no podían llevar mercancías²⁵³. No obstante, fue un hecho habitual que en los galeones de la Armada de la Guarda, cuando partían desde la metrópoli, se embarcasen mercancías para venderlas en América, muchas ocasiones “a buelta de los bastimentos, pertrechos y municiones que se proveen para el viaje”, lo que obligó al soberano, en 1605, a tomar la decisión de marcar con fuego —con la marca de su corona “RE”— “todo lo que fuere pipas de vino, vinagre y botijas de azeite, y todo genero de quartos y barriles de çecinas, haba y garbanço, queso y las demas cosas de madera que se pudieren marcar”²⁵⁴. De igual manera, los pertrechos y lienzo de vela llevarían el sello de plomo pendiente, y las cartas y cédulas irían firmadas por Pedro Rodríguez de Herrera, que era el proveedor general de la citada formación.

Los galeones de la armada, al contrario de los que estaba proveído para las flotas²⁵⁵, recibían dos visitas antes de su partida hacia las Indias, aunque en algunas ocasiones solo una, justo antes de que se hiciesen a la vela desde Cádiz o Sanlúcar de Barrameda. Normalmente, los galeones recibían la primera visita en el paraje de Horcadadas, situado a medio camino entre Sevilla y la desembocadura del río, lugar destinado al carenado de los navíos de alto bordo, debido, entre otras razones, al bajo caudal del Guadalquivir en algunos puntos y al calado de los galeones que integraban la Armada de la Guarda, que le impedían ascender hasta Sevilla. Por ello, los metales

²⁵² VILA VILAR, Enriqueta: “Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 39 (1982), p. 283.

²⁵³ Asiento de la Armada de la Guarda. Sevilla, 1 de diciembre de 1591. AGI, Indiferente, 2661. Véase el Anexo IV: cap. 14

²⁵⁴ Real Cédula a la Casa de la Contratación. Valladolid, 15 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 1121. El mismo documento se halla en AGI, Contratación, 5016.

²⁵⁵ *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, t. IV, lib. IX, tít. XXXV. El Archivo General de Indias conserva un buen número de documentos que guardan relación con el modo y la forma en que se debían realizar las visitas, pero el texto más completo que hemos encontrado al respecto se halla en el Museo Naval de Madrid. En este sentido véase el Memorial que dio al presidente del Consejo, Alonso de Trujillo, sobre el oficio de visitador de los navíos de la Carrera de las Indias. (s.l.-s.f.). MNM, CFN, t. XXI, doc. 88, pp. 578-582.

preciosos se descargaban en el lugar al que llegaba la citada formación, aunque posteriormente serían remitidos a la capital hispalense²⁵⁶.

Para el caso concreto de las armadas que comandó Luis Fernández de Córdoba en 1604 y 1605, el encargado de realizar la primera visita fue Pedro Rodríguez de Herrera, proveedor de la Armada de la Guarda, junto con el capitán Pedro Bodopia, Juan de Miranda, Nicoloso Caballero, Luis Sánchez y Tomé Ortiz, maestros mayores de calafatería y carpintería²⁵⁷. En ella se comprobaba el estado en el que se hallaban los galeones, principalmente el casco, y se dictaminaba si estaban aptos o no para navegar hasta las Indias. En caso afirmativo, los carpinteros y calafates le aplicarían el carenado, es decir, lo repararían y calafatearían (rellenar de estopa las juntas de las tablas de los fondos, costado y cubiertas, y ponerles después una capa de brea para que no entre el agua por ellas). Por el contrario, si el galeón no era aprobado para emplearlo en la Armada de la Guarda, probablemente pasaría a formar parte de la Armada del Mar Océano, aunque sus maderas también podrían reutilizarse o, incluso, si se le realizaban las reparaciones oportunas, sería incluido en alguna de las flotas que navegaban hasta el Nuevo Mundo, como fue el caso del galeón San Martín, que fue uno de los galeones de la armada de 1605. En este sentido, cabe señalar que dicho galeón fue vendido siete años más tarde, mediante pública almoneda, a Sebastián de Arteaga, quien había pedido a los oficiales de la Casa de la Contratación que su galeón fuese visitado para incorporarlo en la primera de las flotas que se despachase a las Indias en 1612. Curiosamente, el galeón fue empleado sus últimos días en la misma ruta que venía realizando desde 1605, aunque aquel año navegó en conserva de la Flota de Tierra Firme²⁵⁸.

Según se advierte en el asiento que firmaron el monarca y el portugués Juan Núñez Correa el 26 de septiembre de 1603, los galeones que integraban la Armada de la Guarda serían visitados antes de la partida desde la metrópoli y en las Indias, por el general o las

²⁵⁶ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo E: “Auge y decadencia del puerto de Sevilla como cabecera de las rutas indianas”, *Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, n.º 67 (1997), pp. 15-39. En 1609, el monarca exigía que los aprestos y carenas se hiciesen en el paraje de Borrego, porque “hay agua y fondo competente”, *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, t. IV, lib. IX, tít. XXXII, ley IV.

²⁵⁷ Primera visita a los galeones, en la que se comprueban las reparaciones que precisaba cada uno. Horcadas, 23 de enero de 1605. AGI, Indiferente, 1120.

²⁵⁸ Venta del galeón San Martín. Sevilla, 7 de mayo de 1611-16 de febrero de 1612. AGI, Contratación, 4872. En este mismo legajo se halla la venta de los galeones San Pablo y San Pedro, que fueron comprados por Bernardo de Mata por un importe de 26.000 ducados. Ambos fueron empleados también en la Armada de la Guarda, pero acabaron sirviendo en la Flota de Nueva España.

personas que nombrase el soberano, “y de las dichas visitas y aprobación de ellas se han de dar luego certificaciones al dicho Juan Núñez Correa y a sus factores que las pidieren”²⁵⁹. De ese modo, el citado hombre de negocios portugués tendría la certificación de que las declaraciones prestadas por los carpinteros y calafates eran ciertas y de que no se habían embarcado mercancías en ninguno de los galeones²⁶⁰. No obstante, en 1604 y 1605 no consta que los agentes de Núñez Correa acudiesen a las visitas. Tras la primera visita, los galeones que habían sido elegidos para integrar la Armada de la Guarda descendían remolcados por el Guadalquivir hasta llegar a Sanlúcar de Barrameda. Allí se embarcaban los bastimentos, los pertrechos, la artillería y la tripulación, y se efectuaba la segunda y última visita para el caso concreto de la Armada de la Guarda, en la que era necesario que estuviesen presentes el contador y uno de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a fin de comprobar *in situ* que los galeones iban equipados de todo lo necesario para el viaje, haciendo particular atención al inventario que les entregaba el proveedor general de la armada.

En 1604 y 1605, el encargado de armar y despachar la Armada de la Guarda y de pagar a la tripulación fue Juan Núñez Correa, quien, durante los casi tres años en los que fue el administrador de la avería, debía reunir 2.000 hombres para cada una de las tres formaciones que se despacharon entre 1604 y 1606²⁶¹. Con anterioridad, el número de tripulantes había sido más reducido, como sucedió por ejemplo en la armada de Luis Fajardo de 1602, en la que se contabilizan 732 personas de mar y 1.038 de guerra (1.770 en total)²⁶². Incluso, en alguna ocasión, la cifra bajó de los 1.000 hombres, como ocurrió en 1603 en la armada de Luis Fernández de Córdoba, en cuyo año solo aparecen anotadas 816 personas en la relación de la tripulación²⁶³. A finales del siglo XVI, dotar los buques de la armada de los marineros que exigía su manejo era una tarea complicada, pues las condiciones de trabajo que estos soportaban eran durísimas y sus sueldos muy bajos²⁶⁴.

²⁵⁹ “Asiento que hizo S.M. con Juan Nuñez Correa en Valladolid, para la cobranza del derecho del averia, y apresto y provision de las armadas y flotas de Indias, que por cuenta de la misma averia han de ir a aquellos dominios”. Valladolid, 26 de septiembre de 1603. AGI, Contratación, 5016. Véase el Anexo V: caps. 24 y 45.

²⁶⁰ *Ibidem*, cap. 45.

²⁶¹ *Ibidem*, caps. 7-11.

²⁶² Relación de la armada de Luis Fajardo. Sevilla, 31 de julio de 1601. AGI, Contratación, 2960.

²⁶³ Ambas relaciones se hallan en AGI, Indiferente, 1119; la primera de ellas está fechada en Sevilla, el 6 de diciembre de 1603, y la otra, veintiún días después, también en la capital hispalense.

²⁶⁴ Minuta de Real Cédula. Madrid, 17 de enero de 1594. AGI, Indiferente, 811.

Con la intención de revertir la situación, la Corona les adelantaba las pagas, pero la situación no mejoró y a principios de la siguiente centuria se adoptaron medidas para evitar que el oficio se perdiera, entre las que destaca la nueva creación de seminarios de marineros²⁶⁵. No obstante, el proyecto no logró el efecto esperado, y el número de hombres de mar fue menguando con el tiempo.

En cuanto al número y al tipo de navío que integraba la Armada de la Guarda, el galeón fue la unidad naval por antonomasia, pero también se emplearon otras tipologías constructivas como la nao, la fragata, el patache, la zabra, el filibote, las urcas, etc. Estas dos últimas quedaron excluidas de la navegación hacia las Indias, mediante real cédula de 21 de diciembre de 1595, por ser navíos que se fabricaban fuera de los territorios que pertenecían al soberano. Sin embargo, y a pesar de que su empleo perjudicaba a los constructores peninsulares del Cantábrico, pues sus naos se quedarían sin la licencia que les permitiría pasar al Nuevo Mundo, se integraron igualmente en las flotas y armadas de la Carrera de Indias, debido a la continua demanda de navíos que exigía el tráfico marítimo-mercantil indiano²⁶⁶. En el Consejo de Indias solo aprobaban que los barcos extranjeros pudiesen hacer un viaje, dos como máximo, siempre y cuando hubiese navíos españoles para escoger, pero aquellos fueron aprobados continuamente para constituir las diferentes formaciones que atravesaban el océano²⁶⁷.

En 1594, la Armada de la Guarda estaba integrada por ocho galeones, seis fragatas y seis pataches²⁶⁸. Tras la firma del asiento del citado asiento de 1591, aquel año sería el primero que la referida formación navegaría en dirección al Nuevo Mundo. El duque de Medina Sidonia opinaba que las fragatas no tenían la traza conveniente para incorporarlas a su conserva, pero finalmente fueron aceptadas²⁶⁹. La armada, que estaba comandada por Francisco Coloma, regresó a la metrópoli al año siguiente, junto con las Flotas de Tierra Firme y Nueva España, cumpliéndose así una parte del recorrido tal y como se

²⁶⁵ VARELA MARCOS, Jesús: “La fundación del Seminario de Marinos de Guipúzcoa y Vizcaya en 1606. Origen de las escuelas navales” en Ronald Escobedo Mansilla, Ana de Zabala Beascochea y Óscar Álvarez Gila (eds.), *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana*, Vitoria, Universidad del País Vasco, 1996, pp. 67-76.

²⁶⁶ Real Provisión al presidente y a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación. Madrid, 3 de abril de 1596. AGI, Indiferente, 1952, l. 4, ff. 68r-68v. En el texto aparece mencionada la real cédula a la que nos referimos; véase también la *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, t. IV, lib. IX, tít. XXX, ley XX.

²⁶⁷ Carta del Consejo de Indias al rey. Madrid, 18 de octubre de 1597. AGI, Contratación, 5015.

²⁶⁸ Relación del viaje de la armada de Francisco Coloma. Año 1594. AGI, Patronato, 254, n. 3, g. 3, r. 2.

²⁶⁹ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 31 de diciembre de 1593. AGI, Indiferente, 745, n. 115.

había establecido en el primer capítulo del referido asiento²⁷⁰. Tras el viaje, los galeones fueron reparados para regresar nuevamente a Tierra Firme en 1596²⁷¹. Sin embargo, una armada anglo-holandesa liderada por Charles Howard saqueó Cádiz y quemó las embarcaciones que estaban fondeadas en la bahía, entre ellas las que constituían la Armada de la Guarda y la Flota de Nueva España²⁷². Este hecho significó un duro golpe para los intereses de la ciudad y sus comerciantes, pero también para la Corona, pues, además de que se tuvieron que confeccionar nuevos bajeles, la ciudad gaditana dejó de ser inexpugnable²⁷³.

A finales de 1596 expiraba el asiento que se firmó el 1 de diciembre de 1591²⁷⁴, pero debido a que aquel año no se pudo aprestar la Armada de la Guarda, este se aplazó por un año más. En esa fecha, también, el Consejo de Hacienda decretó la suspensión de pagos del monarca —como ya había sucedido en 1575—²⁷⁵, pero no por ello se paralizaron las fábricas de los galeones que se construían en Rentería, y en 1597 se volvió a despachar una armada para las Indias. Ese año, la formación estuvo comandada por Juan Gutiérrez de Garibay, quien probablemente había sido elegido general por el valor que había demostrado el año previo frente a una escuadra inglesa en aguas cercanas a la isla de Pinos²⁷⁶. El apresto de la armada de Garibay supuso un coste de 245.000 ducados²⁷⁷. En su regreso a la metrópoli este se vio acosado por un buen número de velas holandesas e inglesas, por lo que decidió, al igual que hizo Luis Alfonso Flores en 1593, dejar la hacienda que transportaba en la en la fortaleza de Angra (isla Tercera), desde donde cañoneó a las escuadrillas que se dirigían hacia su posición. Finalmente, Garibay pudo

²⁷⁰ Véase el Anexo V: cap. 1.

²⁷¹ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 14 de marzo de 1596. AGI, Indiferente, 743, n. 224.

²⁷² Expediente de responsabilidades sobre el saqueo y destrucción de la ciudad de Cádiz por los ingleses en 1596. Año 1596. AGS, Consejo Real de Castilla, 116 (2)-117 (1). En uno de los trabajos de Cesáreo Fernández Duro, este indica que la flota afectada fue la de Tierra Firme. Véase FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española...*, t. III, pp. 121-128. La trascendencia del asalto de Cádiz y las causas de la derrota

²⁷³ Relación sobre la toma y saqueo de Cádiz. Año 1596. AGS, Estado, 1428 (170).

²⁷⁴ Real Cédula al presidente y a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación y al Consulado. Madrid, 18 de diciembre de 1591. AGI, Indiferente, 2661.

²⁷⁵ SANZ AYÁN, Carmen: “La estrategia de la monarquía en la suspensión de pagos del 96 y su medio general”, en *Actas del Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t. II, Lisboa, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998, pp. 81-96.

²⁷⁶ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “Juan Gutiérrez Garibay. Vida y Hacienda de un general de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVI”, *Revista de Indias*, vol. LXX, n.º 249 (mayo-agosto, 2010), pp. 319-344.

²⁷⁷ Pedro Rodríguez de Herrera al presidente y a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación. Sanlúcar de Barrameda, 14 de abril de 1597. AGI, Indiferente, 1113.

embarcar los metales preciosos que transportaba, y consiguió llegar a Sanlúcar de Barrameda en febrero de 1598 con los caudales obtenidos en el Nuevo Mundo.

Desde ese año hasta 1605, la Armada de la Guarda estuvo integrada, casi en su totalidad, por los galeones que entre 1594 y 1598 construyó el capitán Agustín de Ojeda para la Corona, quien, como tendremos ocasión de señalar, fue uno de los constructores navales más productivos de la última década del siglo XVI²⁷⁸. Normalmente, durante sus primeros años, la citada formación estuvo constituida por entre seis y ocho galeones de propiedad real, más varios pataches, aunque también hubo años en los que se incorporaron galeones que habían sido embargados o tomados a sueldo por la Corona. El coste destinado a su apresto y mantenimiento, tanto de los pertrechos como de los bastimentos y los sueldos de la tripulación —no de la artillería—, osciló entre los 200.000 y 300.000 ducados, aunque su asignación anual estaba fijada en la primera cifra²⁷⁹.

Tan solo en una ocasión el gasto ocasionado por la armada bajó de los 200.000 ducados, entre 1601 y 1602, en cuyos años la armada de Luis Fajardo había tenido un gasto de 198.078 ducados²⁸⁰. No obstante, hay que tener en cuenta que entre 1593 y 1605 la armada estuvo integrada prácticamente por galeones reales, pues a partir de 1606, tras el naufragio en aguas del Caribe de la armada de Luis Fernández de Córdoba, la mayoría de los navíos que la constituían eran tomados a sueldo o embargados por la Corona a particulares, lo que aumentaría el importe destinado a su mantenimiento. La estructura de las Armadas de la Guarda que se aparejaron entre 1593 y 1605 quedó de la siguiente manera:

²⁷⁸ Véase el epígrafe 2.3 “Construcción naval en los astilleros vascos durante la última década del siglo XVI” pp. 106-123.

²⁷⁹ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 3 de abril de 1598. AGI, Indiferente, 745, n. 43; véase también otra Consulta del Consejo de Indias, rubricada en Valladolid, el 8 de junio de 1602. AGI, Indiferente, 747.

²⁸⁰ Gasto de la armada de Luis Fajardo. Sanlúcar de Barrameda, 27 de febrero de 1602. AGI, Indiferente, 1117.

TABLA 1. Estructura de la Armada de la Guarda (1593-1605)

AÑOS*	GENERAL	N.º DE NAVÍOS (IDA)
1593	Francisco Coloma	10 galeones y 4 pataches
1594/1595	Francisco Coloma	8 galeones, 6 fragatas y 6 pataches
1597/1598	Juan Gutiérrez de Garibay	8 galeones, 2 pataches y 1 nao
1598/1599	Luis Fajardo	7 galeones, 3 zabras, 2 filibotes y 1 nao
1599/1600	Francisco Coloma	6 galeones, 6 filibotes y 5 pataches
1600	Marcos de Aramburu	7 galeones y 3 pataches
1601/1602	Luis Fajardo	7 galeones, 3 pataches y 1 navío
1602	Luis Fernández de Córdoba	6 galeones, 2 pataches, 1 nao y 1 fragata
1603	Luis Fernández de Córdoba	7 galeones y 3 pataches
1604	Luis Fernández de Córdoba	7 galeones y 2 pataches
1605	Luis Fernández de Córdoba	8 galeones y 2 pataches

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI.

*Los años incluyen la travesía de ida y la de vuelta.

Entre 1593 y 1605, inclusive, los encargados del apresto y despacho de la Armada de la Guarda fueron los oficiales de la avería (un veedor, un contador, un pagador, un proveedor, un tenedor de bastimentos y un escribano mayor) junto con un juez comisionado por el monarca para dicho efecto. De todos ellos, el veedor, contador, pagador y escribano mayor se embarcaban en los galeones de la armada, para dar cuenta y razón a las personas encargadas de la administración, recepción, cuenta y recaudo de la avería de todos los gastos que se hicieran durante el viaje, salvo en 1604 y 1605, años en los que entregaron las cuentas a Juan Núñez Correa. Los dos primeros llevaban un libro en el que quedaban recogidos los gastos que se hacían desde que los galeones comenzaban a ser carenados hasta que la formación regresaba a la metrópoli.

En el capítulo trece del asiento que precedía el establecimiento definitivo de la Armada de la Guarda, rubricado el 1 de diciembre de 1591, se recoge que la Corona cedería sus almacenes y atarazanas para guardar los bastimentos, pertrechos, armas y municiones, pues de ese modo todo ello estaría a buen recaudo sin necesidad de que el prior y los cónsules tuvieran que pagar un alquiler²⁸¹. No obstante, estos se comprometían, por cuenta de la avería, a preparar dichos establecimientos para que estuviesen en las mejores condiciones posibles²⁸². Durante el periodo objeto de análisis (1593-1605) fueron los oficiales de la avería quienes tuvieron acceso a esos recintos, incluso cuando a partir de 1603 estos le cedieron a Juan Núñez Correa la competencia de guardar en ellos los aparejos necesarios para la Armada de la Guarda²⁸³.

En numerosas ocasiones, los oficiales de la avería aparecen referidos en las fuentes como si estos fuesen oficiales de la Casa de la Contratación, debido a que estaban subordinados a dicha institución, aunque en el citado asiento de 1603 se distingue perfectamente a unos de otros. La designación de los cargos ocupados por los primeros correspondía normalmente a la Corona, previa consulta de la Cámara de Indias o del Consejo de Indias, aunque Ruy López Hurtado fue nombrado contador de la Armada de la Guarda por el general Luis Fernández de Córdoba²⁸⁴, y en 1593 había sido nombrado escribano mayor de la citada formación por orden del prior y los cónsules del Consulado de la Universidad de los Mercaderes²⁸⁵.

²⁸¹ Los almacenes y atarazanas estaban ubicados en Sevilla, Cádiz y Sanlúcar. Recientemente se ha publicado un trabajo sobre las atarazanas de Sevilla, en el que se recoge que desde finales del siglo XV el edificio tuvo, entre otros usos, el de almacenar bastimentos y pertrechos para el tráfico indiano. En este sentido, véase PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Las Atarazanas de Sevilla*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla / Ayuntamiento de Sevilla / Diputación de Sevilla, 2019, pp. 604-663.

²⁸² Véase el Anexo IV: cap.13.

²⁸³ Véase el Anexo V: cap. 18.

²⁸⁴ Nombramiento de contador de la Armada de la Guarda por muerte de Lope de Muñatones. Sanlúcar de Barrameda, 3 de enero de 1605. AGI, Contratación, 3263B. En el mismo legajo se halla la copia del documento que recoge el nombramiento de Ruy López Hurtado como pagador de dicha armada en 1603, cuyo nombramiento también fue efectuado por Luis Fernández de Córdoba.

²⁸⁵ Copia del título de escribano mayor de la Armada de la Guarda. Sevilla, 18 de noviembre de 1593. AGI, Contratación, 3263A.

1.5 Ruta

El derrotero que siguieron las diferentes flotas y armadas de la Carrera de Indias para llegar al Nuevo Mundo fue prácticamente el mismo que tomó Cristóbal Colón en su segundo viaje hacia las Indias²⁸⁶, o al menos la parte del trayecto que cumplió el marino genovés entre Cádiz y la Dominica²⁸⁷. La Armada de la Guarda iniciaba la ruta en Sanlúcar de Barrameda o, con menor frecuencia, en Cádiz, en donde los galeones que la integraban recibían los bastimentos y pertrechos necesarios para la singladura oceánica, aunque siendo estrictos estos partían desde los parajes del Guadalquivir —Borrego y Horcadas—, que eran los lugares destinados a la reparación y puesta a punto de los navíos de alto bordo. Para el periodo de tiempo que hemos analizado en este apartado (1594-1605), el paraje principal fue el de Horcadas.

Antes de que la armada se hiciese a la vela desde alguno de los referidos puertos gaditanos, la Corona entregaba a los generales unas instrucciones precisas que contenían los objetivos y la ruta que debían seguir durante el viaje²⁸⁸. Para cada una de las travesías que se efectuaron entre 1594 y 1605, el soberano solicitó que la armada no atracase en las islas Canarias ni en las Antillas menores, y que desde Cádiz o Sanlúcar de Barrameda fuesen directamente a Cartagena, que era el lugar en el realizaban la primera parada obligatoria en el Nuevo Mundo.

Sin embargo, y a pesar de lo dispuesto en las instrucciones, fueron contadas las ocasiones en las que la armada no hizo escala en ellas, debido a los imprevistos que podían surgir durante el viaje, fundamentalmente logísticos (la falta o mala colocación del lastre, que alguno de los galeones hiciese agua, la necesidad de bastimentos o pertrechos —también la conjunción de ambas—, etc.), y por el contrabando que se practicaba en el

²⁸⁶ COMELLAS GARCÍA-LLERA, José Luis: *Sevilla, Cádiz y América. El trasiego y el tráfico*, Málaga, Fundación Mapfre América / Editorial Arguval, 1992, pp. 181-183.

²⁸⁷ Colón tardó 20 días en cubrir el trayecto que separa las Canarias de la Dominica, bautizada así por el almirante italiano porque era domingo el día que fue descubierta por primera vez. Véase, FERRER DE COUTO, José y MARCH Y LABORES, José: *Historia de la marina real española: desde el descubrimiento de las Américas hasta el combate de Trafalgar*, vol. I, Madrid, Imprenta de José María Ducazcal, 1854, pp. 211-213. En la misma línea, véase el trabajo de ORELLANA, Emilio J.: *Historia de la marina de guerra española: desde sus orígenes hasta nuestros días*, vol. I, Barcelona, Salvador Manero Bayarri, 1886, pp. 315-317.

²⁸⁸ En este sentido, véase por ejemplo una de las instrucciones que dio el rey al general Francisco Coloma. Madrid, 15 de enero de 1594. Original en AGS; transcrito en MNM, CFN, t. XXIV, doc. 74, pp. 497-502.

archipiélago canario a fin de no tener que pagar la avería que se abonaba en los puertos de salida por los productos que se embarcaban para América²⁸⁹. Sobre esto último, el portugués Juan Núñez Correa pedía sanciones más duras para quienes ejerciesen dicha práctica, aunque en 1604 este introdujo subrepticamente ciertos géneros en los galeones que integraban la Armada de la Guarda, principalmente vino, ya que los caldos de la tierra alcanzaban elevados precios en las Indias²⁹⁰.

En cuanto a las datas de salida desde Cádiz o Sanlúcar de Barrameda, según se recoge en el primer capítulo del asiento de la avería de 1603, lo más importante era que la armada iniciase el recorrido con tiempos favorables “para su buena y mas segura navegacion”²⁹¹. Las fechas para que la armada partiese en dirección a las Indias no estaban fijadas por la Corona ni por ninguna de las principales instituciones de la Carrera de Indias, como sí ocurría para las Flotas de Tierra Firme y Nueva España, a pesar de que los plazos acordados rara vez se cumplieron. Para el caso concreto de la armada era preferible que los galeones soltasen amarras en alguno de los tres primeros meses del año, pues de ese modo, posiblemente, la formación podría regresar a la metrópoli el mismo año de su partida y se evitarían los excesivos gastos que ocasionaban las invernadas en el Nuevo Mundo.

Desde alguno de los citados puertos gaditanos, normalmente desde Sanlúcar de Barrameda, la armada se dirigía al archipiélago canario, cuyo trayecto se cubría en una semana, aproximadamente, que fue el tiempo empleado por Luis Fernández de Córdoba en 1605²⁹². Teniendo en cuenta que entre los puertos de Cádiz y Santa Cruz de Tenerife

²⁸⁹ El presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 10 de enero de 1606. AGI, Contratación, 5168.

²⁹⁰ No podemos precisar si el vino llegó a las Canarias procedente de la península o si por el contrario había sido producido en alguna de las islas del archipiélago, pues en el documento que hemos analizado no aparece citado su lugar de procedencia. Véase, en este sentido, la carta que remitió la Junta de Armadas al Consejo de Indias el 26 de noviembre de 1605. AGI, Contratación 5168. Ciertamente, en esas fechas existía un comercio vinatero consolidado entre la isla de Las Palmas de Gran Canaria y las Indias, que, además, se convirtieron en grandes competidores de los caldos andaluces, cuyo comercio ya se había iniciado a principios de la centuria anterior. Véase el trabajo de GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: “Los productos vinícolas andaluces en la Carrera de Indias”, en Alberto Ramos Santana y Javier Maldonado Roso (eds.), *El comercio de vino y aguardientes andaluces con América (siglos XVI-XX)*, Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1998, pp. 71-90.

²⁹¹ Asiento de la avería y despacho de armadas, y capitanas y almirantas y navíos de aviso, por Juan Núñez Correa. Madrid, 26 de septiembre de 1603. AGI, Contratación, 5016. Véase el Anexo V: cap. 1.

²⁹² Carta del general Luis de Córdoba. Cartagena (a bordo del San Roque), 20 de julio de 1605. La carta se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 27 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 748.

hay una distancia de 701 millas náuticas —1.298,252 km—²⁹³, significa que los galeones recorrían unos 185 km diarios durante ese tramo, a una velocidad media de entre 4 y 5 nudos la hora²⁹⁴. Cabe señalar que la navegación en convoy entorpecía y ralentizaba la marcha de la formación²⁹⁵, ya que, como ha afirmado Ricardo Cerezo Martínez, los buques sueltos podían alcanzar los 6 o 7 nudos²⁹⁶. Incluso, como ha señalado José Luis Comellas, la velocidad podía incrementarse a los 12 o 13 nudos si las condiciones meteorológicas eran favorables, lo que confirma que la duración del viaje estaba determinada, en buena medida, por los factores atmosféricos²⁹⁷.

Dejadas atrás las Afortunadas, los galeones ponían rumbo SO —descendiendo hasta los 15°50'— en demanda de las islas Guadalupe o Dominica, aunque en alguna ocasión los navíos se detuvieron también en la Martinica²⁹⁸. Tampoco estaba permitido que los galeones se parasen en ninguna de las pequeñas Antillas, pero durante el periplo transatlántico podían surgir todo tipo de imprevistos que les obligaba a detenerse, principalmente fallos técnicos en alguno de los buques, tal y como fue el caso del galeón San Juan de Laranga, que en 1594 era uno de los de la armada de Francisco Coloma, o como tendremos ocasión de señalar, los galeones San Roque y La Begoña en 1605²⁹⁹. Si durante la navegación oceánica los galeones no sufrían percances, las condiciones meteorológicas eran favorables y no se divisaban velas enemigas, la duración del viaje entre las Canarias y las Antillas menores se completaban entre unos veinte y veinticinco días³⁰⁰.

²⁹³ Instituto Hidrográfico de la Marina, *Distancias entre puertos*, 2009, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009, p. 8.

²⁹⁴ El nudo es la unidad de velocidad para barcos y aviones equivalente a una milla náutica por hora. La milla náutica es igual a 1,852 km.

²⁹⁵ CHAUNU, Pierre: “Les Routes Espagnoles de l’Atlantique”, *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 25 (1968), p.117. En este número del Anuario se recogen los trabajos presentados al Noveno Coloquio Internacional de Historia Marítima, que tuvo lugar en Sevilla, del 24 al 30 de septiembre de 1967.

²⁹⁶ CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: “Las rutas de las armadas de Castilla en los siglos XV y XVI: la apertura de las rutas marítimas castellanas en los distintos ámbitos económico europeos”, *Revista da Universidade de Coimbra*, n. 34 (1988), pp. 235-236.

²⁹⁷ COMELLAS GARCÍA-LLERA, José Luis: *El cielo de Colón: técnicas navales y astronómicas en el viaje del Descubrimiento*, Sevilla, Athenaica, 2015, pp. 100-102. Este trabajo es la reedición de la obra que se publicó en 1991 por primera vez.

²⁹⁸ Relación del viaje de la armada de Marcos de Aramburu. En el galeón San Juan Bautista, 6 de noviembre de 1600. AGI, Contratación, 2156.

²⁹⁹ Relación del viaje de la armada de Francisco Coloma. Año 1594. AGI, Patronato, 254, n. 3, g. 3, r. 2.

³⁰⁰ Carta del general Luis de Córdoba. Cartagena (a bordo del San Roque), 20 de julio de 1605. La carta se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 27 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 748.

Una vez que la armada penetraba en el Caribe, habiendo pasado primero por entre las islas Guadalupe y Dominica, que fue la ruta que más veces frecuentó la Armada de la Guarda, quedaba por recorrer el trayecto más cómodo para llegar a Cartagena, pues la bondad de los vientos entre las Antillas menores y Tierra Firme permitían una navegación “facil y segura”³⁰¹. Durante dicha jornada, que solía durar entre diez y doce días, algunas de las embarcaciones de la armada, normalmente un galeón o un patache, se apartaban de la conserva para dirigirse a recoger las perlas que se obtenían en la isla Margarita, Cumaná o Río Hacha³⁰². El resto de navíos seguiría la derrota para llegar a Cartagena, en cuyo puerto la armada se dividía nuevamente.

Normalmente, según las instrucciones dadas por el monarca a los generales, estos debían despachar a la almiranta junto con otros galeones a Portobelo —en las travesías de 1594 y 1597 los galeones fueron al puerto de Nombre de Dios—³⁰³, en donde embarcarían la plata que había llegado hasta allí procedente del virreinato peruano³⁰⁴. Entre ambos puntos la armada emplearía entre siete y diez días de navegación, aproximadamente, que fueron las jornadas que invirtió Luis Fernández de Córdoba en sus cuatro viajes.

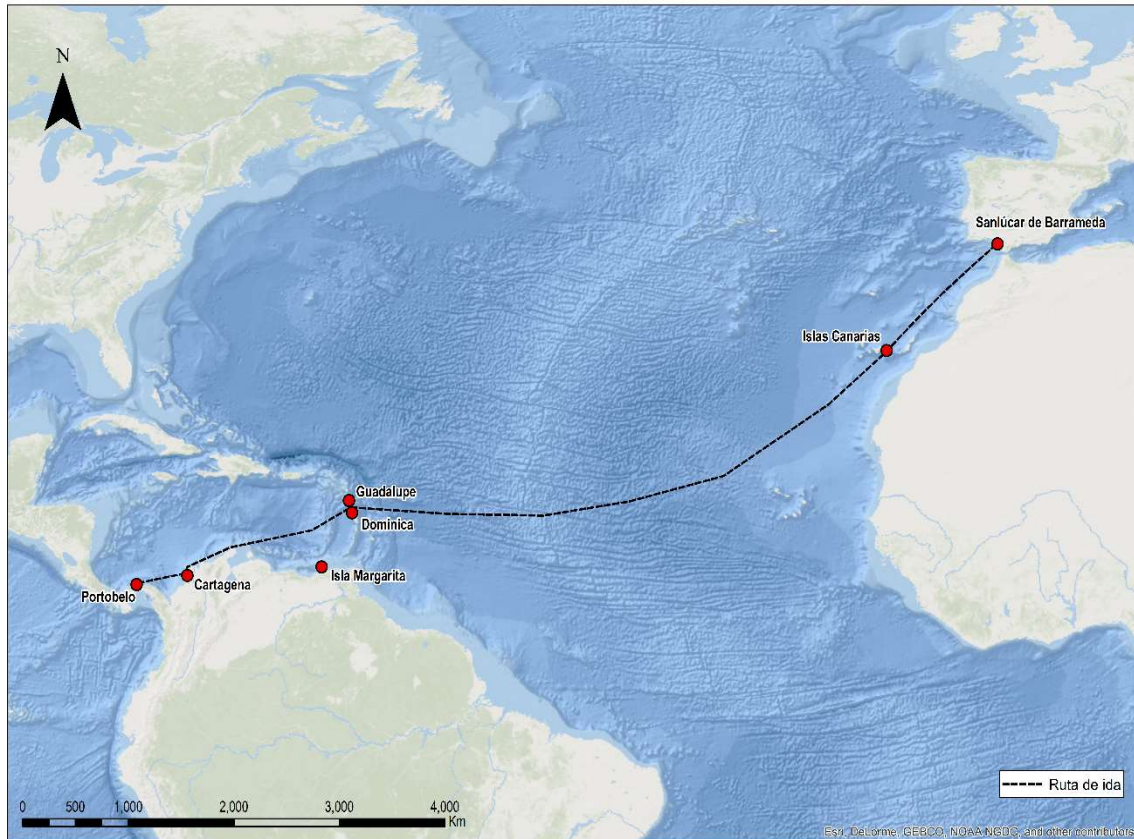
³⁰¹ GARCÍA DE CÉSPEDES, Andrés: *Regimiento de navegacion e hydrografia*, Madrid, 1606, pp. 178-179.

³⁰² Sobre esto último, véase el trabajo de SCHÄFER, Ernesto: “Comunicaciones marítimas y terrestres de las Indias españolas” *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 3 (1946), pp. 969-983. El artículo contiene, además, unos mapas con las principales rutas terrestres y marítimas de los siglos XVI, XVI y XVIII.

³⁰³ Hasta 1597, las flotas y armadas que se dirigían a Tierra Firme recogían la plata del virreinato peruano en Nombre de Dios. Véase MENA GARCÍA, María del Carmen: “El traslado de la ciudad...”, pp. 98-99.

³⁰⁴ El camino que seguía la plata entre Potosí y los referidos puertos de Nombre de Dios y Portobelo, tanto por vía terrestre como marítima, fue analizado, entre otros, por el profesor Ramón María Serrera Contreras. Véase su trabajo: “Las rutas de la plata americana”, en aa. vv., *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, Madrid, Fundación ICO, 1999, pp. 333-342.

MAPA 1. Ruta de ida de la Armada de la Guarda



Elaboración propia.

Tanto los navíos que llegaban a Portobelo como los que se habían apartado de la formación para ir a por las perlas debían regresar a Cartagena, para que todas las embarcaciones que integraban la armada emprendiesen conjuntamente la travesía de vuelta a la metrópoli. Desde Cartagena la armada se dirigía a La Habana, última parada obligatoria para las flotas y armadas de la Carrera de Indias antes de adentrarse en el Atlántico. El trayecto entre estos dos puertos se cubría en unas dos semanas y su navegación resultaba bastante complicada, ya que para acceder al fondeadero cubano había que superar varios escollos y atravesar algunas zonas de peligrosos cayos y arrecifes, como eran los bajos de la Serrana, la Serranilla, etc. Además, las fechas en las que la armada levó anclas de Cartagena no fueron las adecuadas para atravesar el Caribe, pues normalmente se hacían a la vela en octubre o noviembre, en cuyos meses hacen acto de presencia las tormentas y los huracanes.

La fecha para que la armada regresase a la metrópoli, al contrario de lo que sucedía para el viaje de ida a las Indias, estaba fijada por la Corona, tal y como se advierte en las referidas instrucciones que recibían los generales, aunque no se suele señalar el mes exacto sino la estación del año, preferiblemente en verano, ya que de esta manera la armada no tendría que pasar el invierno en el Nuevo Mundo y el gasto destinado para su mantenimiento sería más reducido. El general Luis Fernández de Córdoba no inverna en ninguno de los cuatro viajes que efectuó a las Indias entre 1602 y 1605, a pesar de que este había insistido al monarca, especialmente en el que fue su último viaje, del peligro que suponía retornar a la metrópoli en invierno³⁰⁵. Según Carlos Álvarez Nogal, “era importante que las remesas americanas llegasen a España antes de Noviembre, no solo porque las condiciones meteorológicas empeoraban después de esa fecha, [...] sino sobre todo por la necesidad de contar con fondos líquidos para negociar el crédito en el momento adecuado”³⁰⁶. En torno a ese mes “se fijaban los créditos necesarios para el año siguiente” entre los hombres de negocios, de quienes dependía el soberano para ajustar su capacidad de gasto³⁰⁷.

El problema que surge en torno a este asunto es que la armada no solía partir desde Sanlúcar de Barrameda antes de marzo, por lo que si un viaje redondo (travesía de ida y travesía de vuelta) se completaba en unos ocho meses, aproximadamente, era muy difícil que la armada retornase a las costas gaditanas el mismo año que había emprendido el viaje hacia América, y mucho menos hacerlo en verano. El hecho de que las Armadas de la Guarda soltaran amarras después de marzo, implicaba que dicha formación no arribaría a la península hasta finales de año o principios del siguiente, en cuyos meses se procedería a la descarga de los caudales obtenidos en el Nuevo Mundo y a la reparación de los galeones, y dado que estos eran los mismos que repetían itinerario de un año para otro, no se podían embarcar los bastimentos y la tripulación necesaria para el viaje hasta que no estuviesen a punto, normalmente a finales de febrero o principios de marzo. Existen otras causas que provocaron que la salida de las armadas desde la metrópoli se retrasase, como fueron: los factores meteorológicos, los accidentes en la barra de Sanlúcar de

³⁰⁵ PAJUELO MORENO, Vicente: “Un acercamiento a la armada del general Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor (1602-1605)”, en prensa.

³⁰⁶ Véase su trabajo: “Las remesas americanas y los banqueros de la monarquía”, en aa. vv., *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, Madrid, Fundación ICO, 1999, p. 608.

³⁰⁷ Ídem.

Barrameda, la búsqueda de galeones para completar el aforo de toneladas que comprendía cada armada, las noticias que llegaban a la metrópoli acerca de la presencia de armadas enemigas en las proximidades del cabo de San Vicente, etc³⁰⁸.

Con todo y con eso, una vez que la armada atracaba en La Habana, los galeones que tuviesen algún defecto serían reparados, se embarcaban los últimos bastimentos para el viaje de regreso a la metrópoli y se introducía la plata del virreinato mexicano, que llegaba a aquel puerto en los navíos que integraban la Flota de Nueva España, cuya formación podía retornar conjuntamente a España con la armada, partir de La Habana en fechas distintas a las emprendidas por la armada o regresar al puerto de Veracruz. Desde el citado puerto cubano quedaba por recorrer la parte más complicada de todo el viaje. En primer lugar, había que atravesar el canal de las Bahamas, cuyo acceso era peligroso debido a las aguas bajas y a los arrecifes situados a la entrada del mismo, pero, sobre todo, porque las fechas en las que las armadas solían cruzarlo no eran las adecuadas, normalmente entre septiembre y noviembre, en cuyos meses se suceden las tormentas y los huracanes en aquella zona. Posteriormente, y una vez superado dicho obstáculo, los galeones continuaban la derrota en demanda de las islas Azores³⁰⁹, subiendo en altura hasta alcanzar los 38° e, incluso, 40°³¹⁰. Era habitual que entre ambos puntos “ventaran vientos desagradables que entorpecían la nauegacion”, como apuntaba el general Francisco Coloma en su regreso a la metrópoli el año 1600³¹¹.

Igualmente, el general Luis Fernández de Córdoba señalaba en la descripción del viaje que hizo en 1604, que había desembocado el canal de Bahamas con muy malos tiempos, al igual que le sucedió durante la navegación entre ese punto y la isla Tercera. Este afirma, además, que tardaron noventa y siete días en cubrir el trayecto que separa La Habana del puerto de Bonanza (Sanlúcar de Barrameda), mientras que en sus dos viajes anteriores realizó el mismo itinerario en apenas dos meses, que era el tiempo que solían

³⁰⁸ Sobre dicho asunto véase LORENZO SANZ, Eufemio: *óp. cit.*, pp. 280-281.

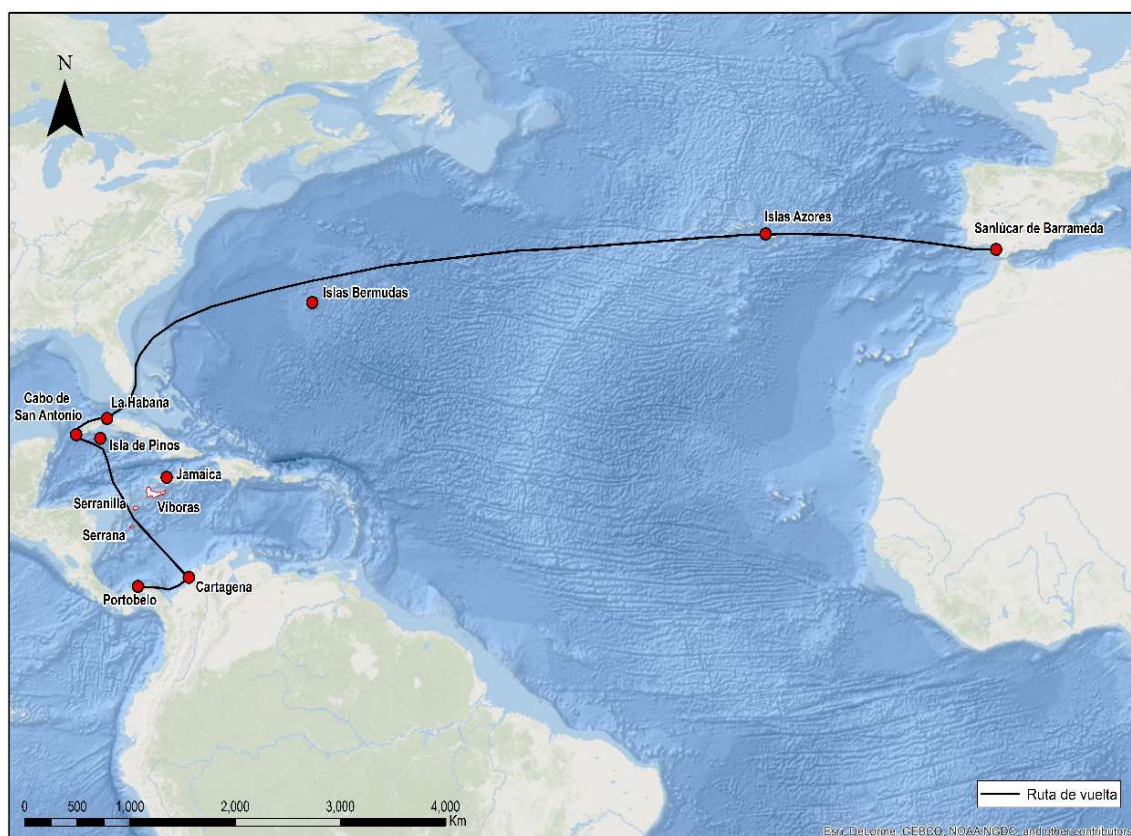
³⁰⁹ Durante todo el siglo XVI, la isla Tercera había servido de base logística para las flotas y armadas que regresaban a la metrópoli desde el Nuevo Mundo, especialmente a partir de 1583, en cuyo año fueron conquistadas por la armada de Álvaro de Bazán. En este sentido véase CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: “La conquista de la isla Tercera (1583)”, *Revista de historia naval*, n.º 3 (1983), pp. 5-46.

³¹⁰ En la relación del viaje que hizo la Armada en 1595 desde La Habana hasta el cabo de San Vicente, uno de los galeones de la armada y varias fragatas alcanzaron los “41° largos, para aguardar el armada que falta”, pero lo habitual era que navegasen entre los 38° y 40°. Véase la transcripción del documento en MNM, CSB, ms. 391, n.º 1219, pp. 385r-390v.

³¹¹ Francisco Coloma al rey. Sanlúcar de Barrameda, 19 de mayo de 1600. AGI, Contratación, 2958.

emplear las armadas en llegar a Cádiz desde el citado puerto cubano, e incluso menos³¹². Posiblemente, además de por las razones meteorológicas señaladas por el general, el tornaviaje se había dilatado también por la edad de los galeones que integraban la armada, ya que la mayoría de ellos llevaba ocho años de viajes ininterrumpidos entre la metrópoli y el Nuevo Mundo, cuando lo normal habría sido que no superasen los seis.

MAPA 2. Ruta de vuelta de la Armada de la Guarda



Elaboración propia.

Los generales tenían orden de no detenerse en las Azores, aunque normalmente alguno de los galeones solía acabar maltrecho tras superar el canal de Bahamas o bien tras la navegación entre ese punto y las Azores, lo que les obligaba a detenerse para que fuese reparado en alguna de las islas del archipiélago, normalmente en San Miguel o la Tercera. También fondearon en las citadas islas a causa de los peligros que se avecinaban a partir

³¹² Relación del viaje de la armada. Bonanza, 30 de diciembre de 1604. AGI, Indiferente, 1120.

de las mismas, pues los enemigos aguardaban la llegada de la armada entre las Azores y el cabo de San Vicente.

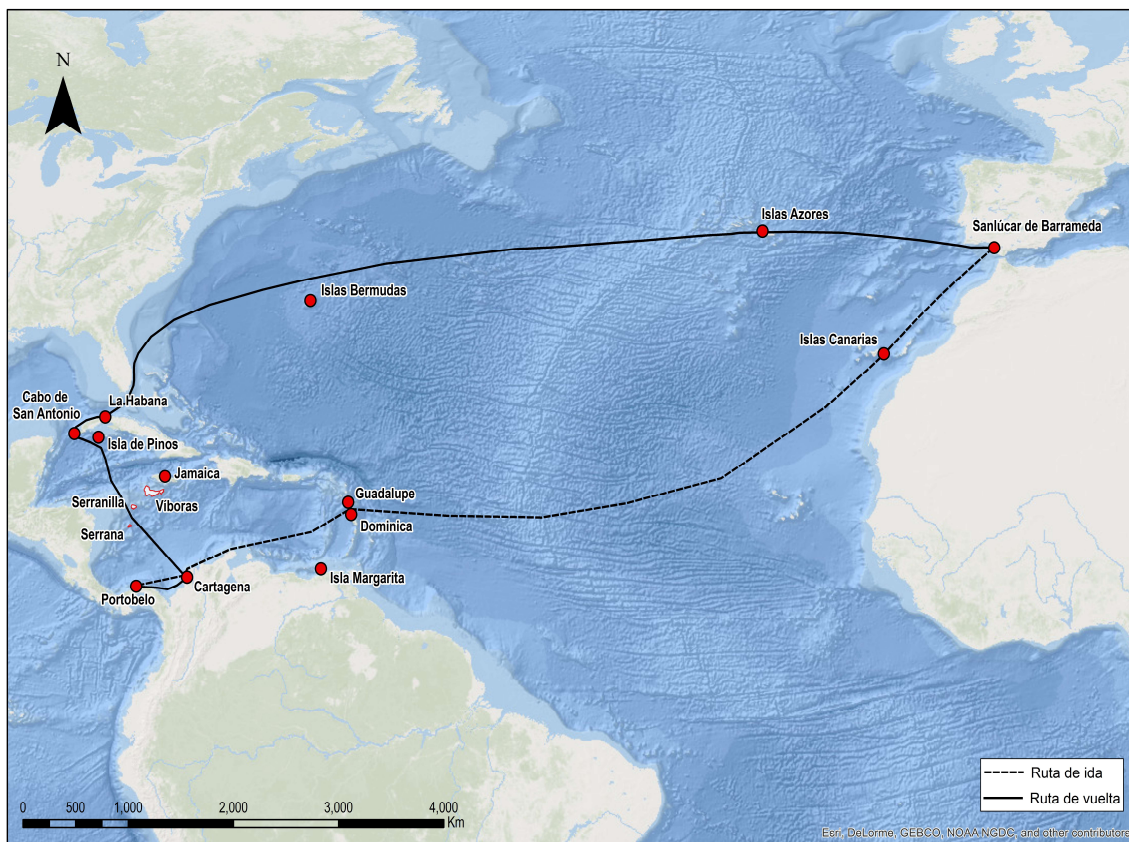
El hecho de que los piratas y los corsarios saliesen en busca de las armadas que regresaban de las Indias, obligó, en más de una ocasión, a que los generales buscasen abrigo en alguna de las islas del archipiélago, normalmente en la Tercera, tal y como procedió Juan Gutiérrez de Garibay a finales de 1597³¹³. Dada la inseguridad que suponía atravesar el tramo Azores-Cádiz o Sanlúcar de Barrameda, la Corona despachó diferentes escuadras para escoltar a la Armada de la Guarda durante dicho recorrido. La formación que se encargaba de custodiarla fue la Armada del Mar Océano, o bien algunas de sus unidades, aunque no la acompañó todos los años.

Desde las Azores hasta Sanlúcar de Barrameda, “ponen los marineros como trecientas leguas de navegacion, que se navegan desde quinze hasta treinta dias, muchas vezes, por reynar de ordinario en este golfo muchas brisas, que son contrarias derechamente para venir a España”³¹⁴. A pesar de que el último tramo del recorrido se antojaba difícil, dado que a partir de las Azores tuvieron lugar la mayoría de los asaltos y la navegación era compleja, ninguna de las nueve Armadas de la Guarda que fueron a las Indias y regresaron a la metrópoli entre 1594 y 1604 sufrió pérdidas materiales. Llegados a Sanlúcar de Barrameda o Cádiz se procedía a la descarga de los metales preciosos en embarcaciones de menor calado, a efectos de que estas pudiesen remontar el curso del Guadalquivir hasta llegar a Sevilla.

³¹³ Véase PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “Juan Gutiérrez Garibay...”, pp. 319-344.

³¹⁴ GARCÍA DE CÉSPEDES, Andrés: *óp. cit.*, pp. 178-179.

MAPA 3. Ruta de ida y vuelta de la Armada de la Guarda



Elaboración propia.

CAPÍTULO 2

LOS NAVÍOS DE LA ARMADA DE LA GUARDA, 1605

Con la consolidación de la Armada del Mar Océano y la Armada de la Guarda en la última década del siglo XVI, la Corona desarrolló un amplio proyecto de construcción naval en los astilleros del Cantábrico, principalmente en los vascos, para surtir de galeones a ambas formaciones. Para ejecutar dicho plan, el monarca encargó al general Antonio de Urquiola y al capitán Agustín de Ojeda la fábrica de los galeones que las constituirían. El primero fue comisionado por el soberano para el diseño de los vasos que se destinaban a la Armada del Mar Océano, mientras que el segundo fue el principal responsable de la fábrica de bajeles que se incluirían en la Armada de la Guarda, para la que construyó dieciocho galeones entre 1594 y 1597, inclusive.

A mediados de ese último año, Agustín de Ojeda se dirigió a Zorroza para construir otros seis galeones, cuyo destino sería la Armada del Mar Océano, aunque uno de ellos, nombrado San Roque, acabaría siendo la capitana de la Armada de la Guarda en 1604 y 1605¹. De esta forma, Agustín de Ojeda construyó veinticuatro galeones entre 1594 y 1598, inclusive, de los cuales seis de ellos integraban la citada formación de 1605, a saber: San Roque, Santo Domingo, San Ambrosio, San Francisco, San Cristóbal y San Gregorio.

Según se recoge en el capítulo vigésimo segundo del asiento que firmaron el monarca y el portugués Juan Núñez Correa en Valladolid el 26 de septiembre de 1603, este último quedó obligado con el primero a confeccionar, a su costa, diez galeones nuevos, y darlos aprestados y puestos a la vela en los primeros meses de 1605². Sin embargo, el hombre de negocios portugués solo construyó siete galeones, y estos ni

¹ Véase el epígrafe 2.4.1 Galeón San Roque, pp. 124-136.

² Véase el Anexo V: cap. 22.

siquiera fueron empleados, al menos ese año, en la Armada de la Guarda, sino que debido a la falta de buques para completar la Armada del Mar Océano, los siete galeones fueron añadidos a esta última³.

Por otro lado, uno de los galeones que regresó a la metrópoli a finales de 1604 en conserva de la armada de Luis Fernández de Córdoba, el San Agustín, que era, junto con el San Gregorio, el galeón más viejo que integraba la citada formación, necesitaba demasiadas reparaciones para incorporarlo nuevamente a la misma, y fue traspasado a la Armada del Mar Océano. Debido a ello, a efectos de que la Armada de la Guarda pudiera completar el aforo de toneladas que el monarca había acordado con Juan Núñez Correa, la formación metropolitana cedió dos de sus unidades a la armada del citado general: el galeón San Martín, que había sido construido en Lisboa por Núñez Correa, y el Nuestra Señora de Begoña, que fue confeccionado en Lezo por el general Antonio de Urquiola⁴. Además de los ocho galeones que hemos citado, la armada del general Luis de Córdoba incluía dos pataches, el Buen Jesús y el Santa María de Gracia.

En la siguiente tabla señalamos las toneladas que arqueaban cada uno de los navíos que en 1605 integraban la Armada de la Guarda, así como el lugar y el año en el que fueron construidos y sus costes de fabricación:

³ El asiento que firmó la Corona con Juan Núñez Correa en 1604 para la fábrica de galeones de la Carrera de Indias se halla en el MNM, CFN, t. XXXI, doc. 30, pp. 126-129.

⁴ El buque era el número total de toneladas que se establecía para cada flota o armada de la Carrera de Indias. Para el caso concreto de la Armada de la Guarda, el buque era acordado por el Consulado y la Casa de la Contratación, aunque entre 1604 y 1606, inclusive, fueron la Corona y Juan Núñez Correa quienes lo decidieron.

TABLA 2. Navíos de la Armada de la Guarda de 1605

GALEONES / PATACHES	TONELADAS	LUGAR DE CONSTRUCCIÓN	AÑO	PRECIO (DUCADOS)
San Roque (capitana)	720	Zorroza	1597/1598	17.600
Santo Domingo (almiranta)	570	Rentería	1596	14.250
Ntra. Sra. de Begoña	800	Lezo	1597/1598	19.800
San Ambrosio	470	Rentería	1596	11.750
San Francisco	487	Rentería	1596	12.175
San Cristóbal	438	Rentería	1596	11.000
San Gregorio	544	Rentería	1595/1596	13.600
San Martín	400	Lisboa	1604	10.000
Patache El Buen Jesús	¿?	Vizcaya	1604	—
Patache Sta. M ^a de Gracia	¿?	Vizcaya	1604	—
Total	4429	—	—	110.175

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGS y en el AGI.

2.1 El galeón

Dado que el galeón era la embarcación principal de la Armada de la Guarda, hemos estudiado sus características básicas y analizado las diferentes funciones para las que fue diseñado, aunque la bibliografía consultada nos informa de una tipología diversa y se recogen varias definiciones para el término estudiado. Como ha afirmado Iván Valdez-Bubnov, “el término galeón representa tan solo un concepto genérico y no una serie de características técnicas estrictamente determinadas”⁵. Así, por ejemplo, en la última

⁵ VALDEZ-BUBNOV, Iván: *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México / Instituto de Investigaciones Históricas, 2011, p. 58.

edición del *Diccionario de la lengua española*, el vocablo galeón aparece definido, en su primera acepción, como un “bajel grande de vela, parecido a la galera y con tres o cuatro palos, en los que orientaban, generalmente, velas de cruz. Los había de guerra y mercantes”⁶. Ahora bien, si nos atenemos a tal definición, que es muy similar a la que recoge el *Diccionario marítimo español* de Martín Fernández de Navarrete y el *Diccionario de autoridades*, el galeón no siempre disponía del mismo número de palos, ni las velas que estos sujetaban eran siempre redondas⁷. En este sentido, cabe señalar que los galeones podían ser empleados para la guerra o para el transporte de mercancías — también la conjunción de ambas como era el caso de los que integraban la Armada de la Guarda—, por lo que precisar la traza que estos mostraban resulta complicado⁸. A ello habría que añadirle que en las fuentes manuscritas de la época no se precisaban las diferentes tipologías de barcos que existieron, pues “una misma palabra puede referirse tanto a un tipo específico de embarcación, a dos o más, o bien ser usada como denominación genérica”⁹.

En la última década del siglo XVI se diseñaron dos modelos distintos de galeones en los astilleros del Cantábrico, tanto por sus características técnicas como desde el punto de vista utilitario: el galeón de plata y el galeón del océano. El diseño del primero estaba pensado para incorporarlo en la Armada de la Guarda, por lo que, inicialmente, serviría para escoltar a las Flotas de Tierra Firme y Nueva España. No obstante, el galeón de plata fue empleado principalmente para el transporte de los metales preciosos desde el Nuevo Mundo hasta la metrópoli. Por su parte, el galeón del océano fue confeccionado, fundamentalmente, para “salvaguardar las costas y los puertos peninsulares y proteger la arribada y la partida de las formaciones indianas”¹⁰.

En cuanto al galeón de plata, existe un cierto consenso historiográfico que lo define como un buque de guerra que a su vez cumplía las funciones de un navío mercante,

⁶ Véanse las dos primeras acepciones del vocablo “galeón” en el *Diccionario de la lengua española* [en línea].

⁷ Véase FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Diccionario marítimo español*, p. 288; y el *Diccionario de autoridades*, vol. IV, p. 8.

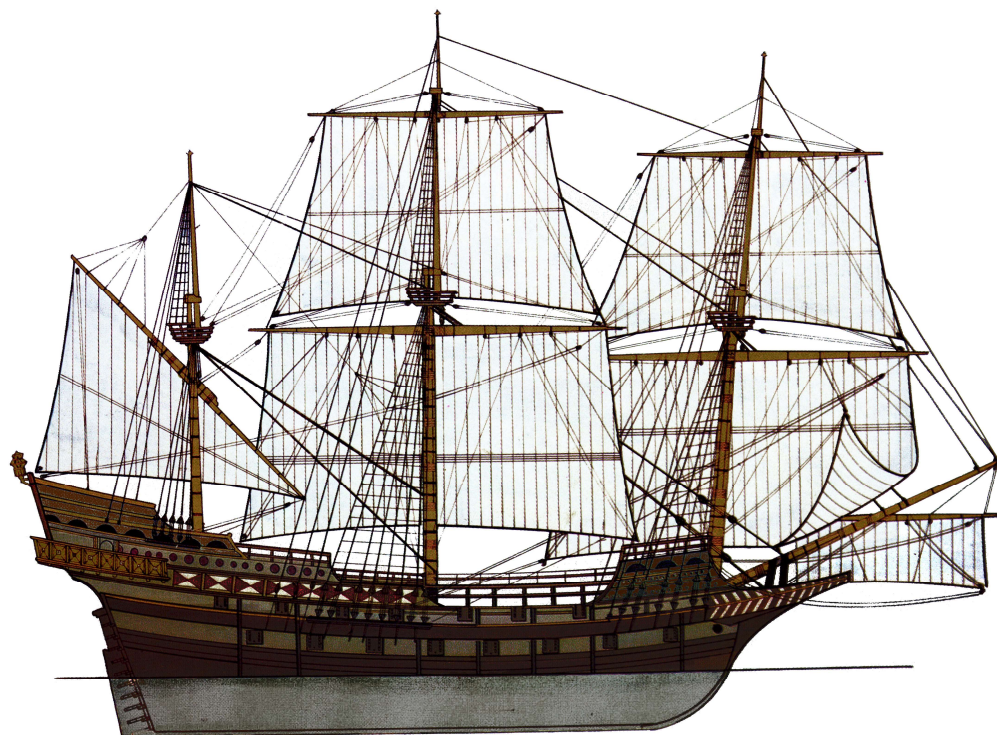
⁸ GAMA PIMENTEL BARATA, João da: *Estudos de Arqueologia naval*, vol. I, Lisboa, Banco de Fomento Exterior / Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989, p. 307.

⁹ CASADO SOTO, José Luis: “Barcos para la guerra. Soporte de la Monarquía Hispánica”, *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, n.º 5 (2006), pp. 20-23.

¹⁰ SERRANO MANGAS, Fernando: “Demandas de buques para flotas...”, pp. 114-116.

propulsado exclusivamente a vela y de aparejo redondo, aunque a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII el palo de mesana solía llevar vela latina. Los galeones constaban de tres palos —de popa a proa: mesana, mayor y trinquete—, más el bauprés. En algunas representaciones gráficas (dibujos, grabados, mapas, pinturas, etc.), tanto del periodo al que hacemos alusión como en fechas más recientes, aparece también representado el contramesana, pero no hemos hallado en las fuentes que los galeones lo llevaran instalado. En esas fechas, el porte medio de los galeones de plata era de entre 400 y 600 toneladas, y montaban entre 15 y 30 piezas de artillería.

ILUSTRACIÓN 1. Galeón de finales del siglo XVI



Fuente: Elaboración propia a partir de la imagen tomada del libro *El buque en la Armada Española*¹¹.

El origen del galeón como buque de guerra, cuyo diseño debía servir para escoltar a los navíos mercantes y transportar hasta la península ibérica los metales preciosos obtenidos en el Nuevo Mundo, se remonta a principios del siglo XVI¹², pero, “como todas la demás

¹¹ OLESA MUÑIDO, Francisco F.: “La marina oceánica de los Austrias”, p. 129.

¹² En la obra de Attilio Cucari, *Veleros de todo el mundo desde el año 1200 hasta hoy*, se advierte que “la palabra galeón apareció por primera vez en los Annali genovesi del siglo XII, y se refería a la galera menor, movida por 60 u 80 remos y empleada en misiones de avanzada. El verdadero galeón nació durante el siglo

tipologías navales del Océano en el siglo de los descubrimientos, estuvo sometida a sucesivas y profundas transformaciones a lo largo de la centuria”¹³. Existen varias interpretaciones en cuanto a su aplicación y a su diseño, como se advierte en los trabajos de Michael Barkham y Fernando Serrano Mangas, entre otros. Para el primero, “durante la primera mitad del siglo, el término galeón (escrito de varias formas) fue usado sobre todo para denominar un tipo de pequeña embarcación abierta o sin cubierta con remos o velas”, y que se empleó para la pesca de la sardina o la caza de ballenas¹⁴. Para el segundo, “el galeón fue la unidad naval empleada por excelencia en la guerra y los viajes transoceánicos por las marinas europeas en el siglo XVI y primera mitad del XVII”; este afirma, además, que la marina española hizo uso del galeón durante esos dos siglos “para proteger las flotas que efectuaban el comercio con América y transportar la plata”¹⁵. En nuestro caso, nos quedaremos con la segunda acepción, pues el propósito principal para el que habían sido construidos los galeones que en 1605 integraban la Armada de la Guarda era el de transportar los metales preciosos desde las colonias americanas hasta la metrópoli.

A principios del siglo XVI, el galeón del Atlántico era un barco estrictamente de guerra, sin embargo, a medida que se intensificaban los intercambios con el Nuevo Mundo y se introdujo el sistema de flotas de la Carrera de Indias, la Corona estimó conveniente que en sus bodegas también se almacenase la plata. Fueron, pues, las exigencias del tráfico comercial marítimo las que propiciaron, en buena medida, que las proporciones del galeón fuesen aumentando progresivamente con el paso del tiempo, especialmente desde mediados de la centuria, pasando de las 200-400 toneladas que

XVI como evolución de la galera”. El estudio elaborado por el investigador italiano, a pesar de que no deja de ser una obra divulgativa, presenta un trabajo cuidado tanto en la forma como en su contenido. Véase CUCARI, Attilio: *Veleros de todo el mundo desde el año 1200 hasta hoy*, Madrid, Espasa-Calpe, 1978, p.71. Para Parry, el primer galeón fue construido por el estado veneciano entre 1526 y 1530, por el constructor Matteo Bresan. Véase PARRY, John H.: *La época de los descubrimientos geográficos (1450-1620)*, Madrid, Ediciones Guadarrama, 1964, pp. 102-103.

¹³ CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI...*, pp. 186-194.

¹⁴ BARKHAM HUXLEY, Michael: “Las pequeñas embarcaciones costeras vascas en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el «galeón», la «chalupa» y la «pinaza»”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n.º 2 (1998), pp. 202-206.

¹⁵ SERRANO MANGAS, Fernando: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1985, pp. 11-16.

arqueaban en esas fechas, a las 400-600 toneladas a finales del periodo¹⁶. Esta tendencia a que los navíos fuesen más grandes estuvo motivada, también, por una real cédula de 1563, en la que se recoge que el monarca favorecería a los dueños de los navíos que tuviesen más de 300 toneles, entregándoles cada año 10.000 maravedíes por cada 100 toneles de porte¹⁷. Estas circunstancias ocasionaron que, a partir de la última década del siglo XVI, los galeones de la Armada de la Guarda no llegasen hasta Sevilla en el tornaviaje, y los metales que transportaban se descargasen en Cádiz o en Sanlúcar de Barrameda, aunque estos fuesen enviados posteriormente a Sevilla¹⁸.

Para Manuel Parada Mejuto, fue la confluencia de varias tipologías navales como la carraca, la nao, la galera y algunas más que se mencionan en su tesis doctoral, las que dieron como resultado el galeón de finales del siglo XVI¹⁹. En la misma línea encontramos las hipótesis propuestas por José Luis Casado Soto, pero este puntualiza que fue a partir de los “prototipos de barcos atlánticos creados ex profeso para la guerra” de donde surgió el galeón de finales de siglo²⁰. Uno de esos prototipos fue la galeaza, cuyo diseño fue promovido, primero por el general Álvaro de Bazán, *el Viejo*, en las décadas de los cuarenta y cincuenta de la centuria, y posteriormente en 1577 bajo la responsabilidad de Cristóbal de Barros. Las galeazas eran grandes naves que podían ser propulsadas simultáneamente a remo y a vela, y que por sus proporciones permitían introducir un buen número de piezas de artillería, empero, eran demasiado pesadas para ser bogadas y no eran eficaces para las guerras en mar abierto, como quedó patente en 1588 durante la “jornada de Inglaterra”²¹. Por ello, a partir de ese año se abandonó su

¹⁶ Véase CASADO SOTO, José Luis: “Flota atlántica y tecnología naval hispana en tiempos de Felipe II”, en *Actas del Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t. II, Lisboa, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998, p. 357.

¹⁷ Real Cédula para favorecer la confección de navíos y para que fuesen de mayores proporciones. Madrid, 6 de mayo de 1563. AGS, Guerra y Marina, 523 (444).

¹⁸ Real Cédula para que los metales preciosos se pudieran descargar en Cádiz. Madrid, 5 de octubre de 1594. AGI, Contratación, 5015.

¹⁹ Véase PARADA MEJUTO, Manuel J.: *El galeón como producto resultante de la confluencia de las dos tipologías de construcción naval europea: la mediterránea y la atlántica*, Tesis doctoral, Departamento de Energía y Propulsión Marina, Universidad de La Coruña, 2004, pp. 205-231.

²⁰ CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI...*, pp. 118-153.

²¹ GIBSON, Charles E.: *La historia del barco*, Buenos Aires, Editorial Espasa-Calpe, 1953, pp. 111-113.

fábrica, al menos para la navegación en aguas del Atlántico, pues en el Mediterráneo perdurarían hasta el siglo XVIII²².

Durante el gobierno de Felipe II, además de las galeazas construidas por Cristóbal de Barros, se diseñó otro prototipo de navío, denominado en las fuentes con el nombre de “galeón agalerado”. La primera persona encargada de su fábrica fue el adelantado Pedro Menéndez de Avilés, quien, entre 1567 y 1568, estuvo al mando de la construcción de doce “galeones agalerados” en la ribera de Deusto, los cuales han pasado a la historiografía con el nombre de los “doce apóstoles”²³. Parece ser que el intento por confeccionar galeones de gran tamaño que pudieran ser propulsados simultáneamente por velas y remos no dio muy buen resultado, al menos en sus inicios, como demuestra el discurso dado por el capitán Rodrigo de Vargas²⁴. Según este, los galeones confeccionados por Pedro Menéndez de Avilés mostraban muy malas proporciones, pues eran grandes para bogar remos y pequeños para servir en las ocasiones de guerra. No obstante, sus defectos serían corregidos en fábricas posteriores y fueron empleados durante casi una década escoltando a las flotas y acarreando los metales entre las Indias y la metrópoli, cumpliendo así con las funciones para las que habían sido diseñados²⁵.

A pesar de que ni los galeones agalerados ni las galeazas sobrepasaron la última década del siglo XVI, aunque estas últimas sí siguieron empleándose en aguas del Mediterráneo, sus estructuras sirvieron de modelo para aplicarlas al galeón. Como afirmó Gervasio de Artiñano: “El enlace de las cualidades de las galeazas, con las cubiertas o

²² OLESA MUÑO, Francisco F.: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, t. I, Madrid, Editorial Naval, 1968, pp. 242-246. Para comprobar el diseño y las características de una galeaza véase LANDSTRÖM, Björn: *El Buque*, Barcelona, Editorial Juventud, 1964, pp. 134-136.

²³ Esa sería la primera serie de galeones que fueron bautizados con el nombre de los doce apóstoles, pues entre 1589 y 1591 el capitán Agustín de Ojeda y Fernando de la Riva Herrera construyeron doce galeones, seis cada uno, que recibieron los mismos nombres. En este sentido, véase la tesis doctoral de CASABÁN, José Luis: *The twelve Apostles: Design, Construction, and function of Late 16th Century Spanish Galleons*, Tesis doctoral, Texas A&M University, 2017.

²⁴ Rodrigo de Vargas, “Discurso mui precioso de Rodrigo de Vargas sobre los galeones agalerados...”. (s.l – 1575). Original en AGI; transcrito en MNM, CFN, t. XXII, doc. 38, pp. 129-131.

²⁵ CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI...*, pp. 136-139.

puentes de las naos, y el abandono de los remos, hacen brotar los afamados «Galeones» españoles”²⁶.

Con todo, a partir de 1580 se celebraron varias juntas para tratar asuntos relacionados con la construcción naval, especialmente sobre las características técnicas que tendrían los galeones que integrarían las armadas²⁷. Había que enmendar los errores que se habían cometido en la construcción de los galeones agalerados de Pedro Menéndez de Avilés, pero, sobre todo, dadas las acciones cometidas en las costas americanas por los ingleses Drake y Hawkins, entre otros²⁸, y los continuos ataques enemigos que se seguían sucediendo entre las Azores y el cabo de San Vicente, había que confeccionar galeones que fuesen rápidos, de buen tamaño para albergar suficiente artillería y con buena capacidad de maniobra para poder hacer frente a las ofensivas lanzadas por los enemigos. Así, en las diferentes juntas que se celebraron en Santander, Sevilla y Lisboa entre 1580 y finales de 1581, se decidió que había que construir nueve galeones, los cuales fueron botados en 1583. Estos fueron empleados por primera vez en 1584, en la armada cuya función, a partir de 1594, realizaría la nombrada Armada del Mar Océano, es decir, navegar entre la península ibérica y las Azores para escoltar, desde allí hasta las costas gaditanas, a las flotas y armadas que regresaban desde el Nuevo Mundo. Esos nueve galeones fueron transferidos dos años más a la formación que navegaría hasta las Indias bajo el mando de Álvaro Flores de Quiñones, y en 1588 se incorporaron a la Gran Armada²⁹.

Un año antes, Francis Drake había provocado la pérdida de dieciocho de las embarcaciones que estaban fondeadas en la bahía de Cádiz y se apropió de siete barcos,

²⁶ ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio de: *La Arquitectura naval española (en madera). Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid, 1920, pp. 41-47. Sobre este asunto, véase también BROSSARD, Maurice de: *Historia Marítima del Mundo*, Madrid, Editorial Edimat, 2003. pp. 272-274.

²⁷ CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI...*, pp. 143-153.

²⁸ Además de las acciones cometidas por Drake y Hawkins, las cuales han sido descritas en el capítulo anterior, “entre 1572 y 1577 se hicieron a la vela rumbo al Caribe no menos de once importantes expediciones inglesas que saquearon las posesiones españolas”. Véase, en este sentido, el trabajo de PARKER, Geoffrey: *La gran estrategia de Felipe II*, Madrid, Alianza Editorial, 1998, pp. 277-278.

²⁹ En los inventarios de los navíos que integraban la armada de Álvaro Flores de Quiñones se advierte que los que dispuso en 1586 no eran los mismos que en 1588, por lo que, probablemente, los primeros se incorporaron a la Gran Armada. Dichos inventarios se hallan en AGI, Contratación, 2940A y 2940B.

entre los que destaca el galeón San Felipe³⁰, que fue capturado por el marino inglés en aguas cercanas a las Azores cuando dicho galeón regresaba de la India con un valioso cargamento. Estas circunstancias, junto con los infelices episodios vividos por la “Gran Armada” en 1588 y las acciones cometidas por los enemigos en las costas americanas, ocasionaron que la Corona emprendiese un nuevo y activo programa de construcción naval en los astilleros del Cantábrico, principalmente en los vascos, con el objetivo de garantizar la defensa de las costas peninsulares y proteger la llegada de las flotas y armadas que regresaban a la metrópoli desde el Nuevo Mundo, para lo cual se organizó la Armada del Mar Océano, y seguir recibiendo las remesas de metales preciosos que evitasen la ruina del imperio, para lo cual se erigió la Armada de la Guarda³¹.

Así, entre 1589 y 1591 se construyeron doce galeones, que, al igual que los construidos en 1568 bajo la responsabilidad de Pedro Menéndez de Avilés, fueron bautizados con el nombre de los doce apóstoles; seis unidades se construyeron en Deusto y las otras seis en Guarnizo³². Los modelos de galeones que se diseñaron durante las dos últimas décadas de la centuria, tanto para incorporarlos en la formación metropolitana como en la Armada de la Guarda, fueron, salvo ligeras variaciones estructurales, los mismos que se siguieron construyendo hasta bien entrado el siglo XVIII, aunque, indudablemente, un galeón de principios del siglo XVII no era idéntico a otro de finales de la misma centuria³³.

³⁰ El encargado de la construcción del galeón San Felipe fue Agustín de Ojeda. Su confección tuvo lugar en Zorroza, entre 1597 y 1598. Véase la Carta de Agustín de Ojeda al rey. Zorroza, 21 de febrero de 1598. AGS, Guerra y Marina, 512 (51).

³¹ Para María Emelina Martín Acosta, “las remesas indianas promovieron la política del imperio, permitiendo a los Austrias realizar los más ambiciosos planes políticos que, sin aquel valioso apoyo económico, no hubieran podido cumplir”, aunque hay que tener en cuenta, como señaló el profesor Antonio Miguel Bernal Rodríguez, que no todo el oro y la plata que llegaba desde las Indias —para la Corona— estuvo disponible, en su globalidad, para la política imperial y hegemónica de España. Ambos estudios se incluyeron en el trabajo cuyo editor fue este último. Véase BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio Miguel (ed.): *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica*, Madrid, Marcial Pons / Fundación ICO, 2000, pp. 353-424.

³² VICENTE MAROTO, María Isabel: “Agustín de Ojeda y la construcción de navíos a finales del siglo XVI”, en María Isabel Vicente Maroto y Mariano Esteban Piñeiro (coords.), *La ciencia y el mar*, Valladolid, Fundación Carolina, 2006, p. 343.

³³ SERRANO MANGAS, Fernando: *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992, pp. 11-12.

2.2 Metrología naval a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII

El 20 de agosto de 1590, la Corona expidió una real cédula en la que se recoge que los navíos serían arqueados con un nuevo codo, que fue declarado único y válido para todos los territorios que pertenecían al soberano³⁴. Dicha real cédula fue remitida al presidente y a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, junto con el patrón de hierro con el que se habían de tomar las medidas del cuerpo del navío y una instrucción, en la que quedó recogida la manera en la que se tenían que tomar tales mediciones, a partir de las cuales se calculaba el número de toneladas —de arqueo, no de desplazamiento—³⁵. Desde entonces, el volumen de carga útil aproximado que podría introducirse en el cuerpo del navío, se obtenía mediante dicho patrón, que era de dos tercias de vara más la treintaidosava parte de las dos tercias de vara, o lo que es lo mismo, dos tercias de vara más un dedo, esto es³⁶:

Codo real (1590) = $2/3$ de vara + $1/32$ de $2/3$ de vara = **0,5746 m.** aprox.

Vara castellana = 48 dedos = 0,8359 m. aprox.

Dos tercias de vara = 0,5572 m. aprox.

1 dedo = $1/48$ de vara = 0,0174 m. aprox.

Con ello se pretendía asentar un patrón fijo, pues hasta 1590 el codo empleado en Andalucía no era el mismo que el utilizado en otros astilleros de la península ibérica, al igual que tampoco se usaba el mismo codo en las costas andaluzas³⁷. En la real cédula de 1590 aparece citado que el arqueador daría cuenta, en primer lugar, en la Casa de la Contratación, de las toneladas o toneles que resultasen del arqueo, aunque no aparece especificado si ambas unidades de medida eran equivalentes o no. Para algunos investigadores, el tonel o tonel macho y la tonelada eran la misma cosa a partir de 1590,

³⁴ Real Cédula a la Casa de la Contratación. San Lorenzo, 6 de febrero de 1591. AGI, Contratación, 5015. En dicha real cédula se recoge también la copia de la real cédula que se rubricó el 20 de agosto de 1590, y la instrucción a la que hemos hecho referencia. Véase el Anexo VI.

³⁵ Ídem.

³⁶ Las medidas han sido tomadas de varios trabajos, a saber: RUBIO SERRANO, José Luis: “Las unidades de medida españolas en los siglos XVI y XVII”, *Revista de Historia Naval*, n.º 20 (1988), pp. 77-94; CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI...*, pp. 58-94; y DUEÑAS FONTÁN, Marcelino de: “Medidas de los navíos de la jornada de Inglaterra”, *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 27 (1996), pp. 5-56.

³⁷ En Málaga se utilizaba un codo mayor que en el Cantábrico. Véase la carta que envió Cristóbal de Barros al Consejo. Madrid, 20 de enero de 1580. AGS, Guerra y Marina, 96 (63).

como se advierte también en una real cédula de 1597 en la que el monarca cita indistintamente los términos “toneles” y “toneladas” para referirse a la construcción de doce galeones en los astilleros vascos³⁸.

Ambas unidades de medida son equivalentes siempre y cuando el arqueo se procediese para calcular el sueldo que debía pagar la Corona a quienes había tomado sus navíos a sueldo —denominada por ello en las fuentes, en un buen número de ocasiones, como “tonelada de sueldo”—, así como para clasificar que navíos podían ser admitidos o no en la Carrera de Indias, precisar el coste de su construcción, fijar el precio de su compra o venta, o cuando era necesario conocer el número de navíos que integrarían las armadas a efectos de poder completar el aforo que se había estipulado para cada una de ellas.

Sobre esto último, hemos observado que en las relaciones de los navíos que integrarían la Armada de la Guarda, además de que el tonelaje de cada uno de ellos aparece consignado indistintamente en toneladas y toneles machos, la Corona daba un 20% de refacción, lo cual, según Casado Soto, era la compensación económica que pagaba la Real Hacienda a quienes la Corona había tomado a sueldo o embargado sus navíos, ya que el sueldo percibido por estos últimos apenas varió durante todo el siglo XVI y los costes de fabricación habían ido aumentando progresivamente a lo largo de la centuria³⁹. Dicha afirmación tiene sentido si analizamos las armadas que se formaron, exclusivamente, con navíos tomados de personas particulares, pero las Armadas de la Guarda que se aprestaron entre 1597 y 1605 estuvieron integradas, casi en su totalidad, por galeones de propiedad real, en los que la retribución del 20% no sería necesaria⁴⁰. En ese caso, la explicación habría que buscarla en la concesión dada por el monarca, solo algunos años, de embarcar mercancías en los galeones, aunque destinar el 20% del aforo de toneladas para mercancías nos parece excesivo⁴¹. Probablemente, no fueron esas las

³⁸ Real Cédula a Juan Velázquez. Madrid, 25 de febrero de 1597. AGS, Guerra y Marina, 484 (250).

³⁹ CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI...*, pp. 58-94.

⁴⁰ En este sentido, véase, por ejemplo, la “relacion de de los galeones que parecen mas a proposito para formar la armada de la guardia en el numero de las 5.200 toneladas que contiene el asiento de la dicha armada”. Sevilla, 27 de diciembre de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

⁴¹ A pesar de que en los asientos de 1591 y 1598 se recoge que los galeones no podían llevar mercancías, ni con registro ni sin él, la Corona permitió, incluso, en la que fue la primera Armada de la Guarda que se despachó a Tierra Firme tras la firma del citado asiento de 1591, que se fletasen 200 pipas de vino para venderlas en La Habana. En este sentido, véase la minuta de la Real Cédula que fue remitida a Francisco Coloma, general de dicha armada. Madrid, 17 de enero de 1594. AGI, Indiferente, 811. La prohibición de embarcar mercancías aparece recogida en el capítulo 14 del asiento de 1591. Véase el Anexo IV.

circunstancias por las que se aplicaba el 20% de refacción en los buques de propiedad real, sino más bien debido a la variación que hubo en cuanto al número de tripulantes de cada una de las Armadas de la Guarda que se aprestaron en esos años, pues mientras que algunas de ellas se valieron de unos 1.000 hombres otras precisaban 2.000.

Por el contrario, si el navío había sido arqueado en las costas peninsulares del Cantábrico, se siguió diferenciando, por un tiempo, el tonel macho de las toneladas, siendo de mayor volumen el primero de ellos:

Tonel Cantábrico o tonel macho = 1,5183 m³ aprox.

Tonelada de carga en Sevilla/Cádiz = 1,3844 m³ aprox.

Así, por ejemplo, el capitán bilbaíno Juan de Landecho reclamaba al fisco en 1596 el dinero que le debía por los servicios que había prestado su nao, La Begoña, en la Armada de la Guarda, solicitando al monarca que no le abonasen el sueldo de la nao según los toneles machos que esta había arqueado en Vizcaya, con cuya unidad de medida cobraría “mucho menos dinero que si fuese arqeada en sevilla”⁴². Por lo tanto podemos afirmar que, durante la mayor parte del siglo XVI, hubo variaciones volumétricas dependiendo del lugar en el que se efectuase el arqueo, pero a partir de 1590, salvo algunas excepciones, el tonel macho y la tonelada tendrían el mismo volumen (1,5183m³)⁴³.

Por otra parte, en Lisboa se seguiría consignando el porte de los navíos en rumos, pues, en 1598, la Corona reclamaba a los contadores de cuentas de la Armada de la Guarda que las medidas que allí había tomado el general Antonio de Urquiola a los doce galeones que, desde Italia, llegaron a la capital lusa comandados por Pedro de Ibella, se expresasen en toneladas y no en rumos, pues de ese modo se podría pagar una cantidad justa a quienes los habían construido⁴⁴.

⁴² Juan de Landecho al rey. Sevilla, 14 de febrero de 1596. AGI, Indiferente, 1112.

⁴³ En otros trabajos se proponen medidas diferentes a las citadas en esta tesis. Véase, por ejemplo, el trabajo de los investigadores CASABÁN, José Luis, CASTRO, Filipe y SAN CLAUDIO, Miguel: “Fórmulas de arqueo y construcción naval ibérica a principios del siglo XVII”, en Francisco Xavier Nieto Prieto y Manuel Bethencourt (coords.), *Arqueología subacuática española: Actas del I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española*, vol. I, Cartagena, 2014, pp. 441-446.

⁴⁴ Real Cédula a los contadores de cuenta de la Armada de la Guarda. Madrid, 4 de diciembre de 1598. AGS, Guerra y Marina, 535 (41). Las unidades de medida y de arqueo portuguesas en los siglos XVI y XVII han sido citadas, entre otros, por CONTENTE DOMINGUES: Francisco: *Os navíos do mar oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI y XVII*, Lisboa, Centro de História da

En los diferentes arqueos que hemos analizado de cada una de las Armadas de la Guarda que se aprestaron entre 1594 y 1605, y que se realizaban a efectos de conocer cuántas unidades serían necesarias para completar el aforo de toneladas que exigían los asientos de la Armada de la Guarda, los arqueadores registraban el volumen de los navíos, indistintamente, en toneladas o toneles. Desde 1591 hasta 1598, cada armada tenía asignado un aforo de 5.000 toneladas, pero desde ese último año hasta 1603, en cuyo año la administración de la avería pasó a manos de Juan Núñez Correa, se amplió el aforo en 200 toneladas, que quedarían reservadas para incluir en la armada cuatro pataches, aunque esta medida no llegó a ejecutarse⁴⁵.

En las Ordenanzas que se redactaron en 1618 para la fábrica de los navíos, se recoge que el codo que había de emplearse para medir sus proporciones seguía siendo el “de dos tercios de varas, medida castellana, y un treinta y doceavo de las dos tercias”⁴⁶. El nuevo codo con el que el monarca mandó que se procediesen los arqueos se asentó desde el mismo año en el que se promulgó la citada real cédula de 1590, sin embargo, a tenor de la documentación consultada, estos no siempre se ejecutaban correctamente. Así pues, quienes tomaban las medidas favorecían, en más de una ocasión y como no podía ser de otra forma, a la parte que les pagaban por realizarlo, casi siempre la Corona, reduciendo, al menos sobre el papel, alguna de las medidas del navío, ya sea la manga, el puntal o la eslora —también podían ser todas ellas—, a partir de las cuales se obtenía el número de toneladas, pues de ese modo la Real Hacienda abonaría cantidades más reducidas a los propietarios de los navíos que habían sido tomados a sueldo por la Corona⁴⁷.

Universidade de Lisboa, 2004, pp. 236-240; VIEIRA DE CASTRO, Filipe: *The Pepper Wreck: a Portuguese Indiaman at the mouth of the Tagus river*, Texas A&M University Press, 2005, p. 191.; y CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI...*, pp. 71-73. Los dos primeros señalan las mismas medidas, pero no coinciden con las propuestas por este último.

⁴⁵ Véase el “Asiento y prorrogacion de la Armada de la Guarda”, concretamente el capítulo 46. Madrid, 14 de enero de 1598. AGI, Contratación, 3282 y 5015.

⁴⁶ Véase la transcripción de dichas Ordenanzas, más concretamente el capítulo 102, en RODRÍGUEZ MENDOZA, Blanca: “The spanish navy and the ordenanzas de 1607, 1613, and 1618”, en Filipe Vieira de Castro y Katie Custer (eds.), *Edge of Empire*, Casal de Cambra (Portugal), Caleidoscopio, 2008, p. 146.

⁴⁷ La Corona pagaba una cantidad al propietario —o propietarios— del navío que había tomado a sueldo, que era, desde mediados del siglo XVI hasta principios del XVII, de seis reales y medio al mes por cada tonelada, nueve reales y medio para los que servían de capitanas y almirantas. Además, la Corona embargaba con frecuencia los navíos a particulares, a quienes se les entregaba un sueldo para resarcirlo del perjuicio de la sustracción, aunque este no era fijo como ocurría con los que se tomaban a sueldo. En las Ordenanzas para la fábrica de los navíos de guerra y mercante, expedidas por el rey en Madrid, a 21 de

Como señaló Casado Soto, dados “los fuertes intereses contrapuestos involucrados en la evaluación de los arqueos, ya fuera de cara al pago de los derechos aduaneros o bien a la hora de la percepción de los sueldos de la Corona, no es difícil comprender lo propicio que este asunto resultaba para el fraude”⁴⁸. Existen varios trabajos que analizan dicha problemática, en los que se señala que podían ser varios factores los que ocasionaban que las toneladas asignadas a un mismo navío fuesen distintas según la fuente consultada: la confusión entre toneladas y toneles, falta de personal cualificado para efectuar los arqueos, el mal cálculo de las proporciones de una forma empírica, etc⁴⁹.

Durante el siglo XVI y la primera mitad del XVII, el método más empleado para determinar las toneladas de cada navío fue el empírico, pues, en la mayoría de las relaciones de navíos que hemos analizado de ese periodo, no se señala con precisión el número de toneladas de las diferentes embarcaciones que integraban las flotas o armadas de la Carrera de Indias, sino que se anotaban cifras redondas o guarismos aproximados. Posiblemente, esto responde al hecho de que los peritos o arqueadores designados por la Casa de la Contratación, que solían ser maestros mayores de carpintería o almirantes, sabrían estimar el porte de la nave a partir de las dimensiones básicas del casco —sin necesidad de tomar las medidas como estaba legislado—, o bien practicaban el arqueo a alguno de los navíos que estuviesen fondeados, y que serviría de guía o como referencia para obtener el número de toneladas del resto.

Los arqueamientos se habían efectuado hasta 1590 mediante un codo de dos tercias de vara, esto es, de 0,5572 metros de largo, aproximadamente, pero desde ese año, en el que se implantó un nuevo codo —de dos tercias de vara más un treintaidosavo de él—, el largo del patrón con el que se tomaban las medidas se había aumentado 0,0174 metros, aproximadamente⁵⁰. Ello significaba que, desde entonces, y como ya hemos señalado anteriormente, los navíos mostrarían dimensiones más reducidas sobre el papel,

diciembre de 1607, se recoge que a partir de entonces la tonelada se pagaría a ocho reales y medio. El documento original que contiene dichas Ordenanzas se halla en el AGI; su transcripción en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 47, pp. 288-297.

⁴⁸ CASADO SOTO, José Luis: “La construcción naval atlántica española...”, pp. 51-78.

⁴⁹ En este sentido véase RUBIO SERRANO, José Luis: *Arquitectura de las Naos y Galeones de las Flotas de Indias (1492-1590)*, t. I, Málaga, Ediciones Seyer, 1991, pp. 125-135.

⁵⁰ En los trabajos de Rubio Serrano y Casado Soto se proponen otras medidas para el codo de dos tercias de vara: el primero, 0,5373 m; y el segundo, 0,5576 m. Con ninguna de ellas se obtienen los 0,8359 metros de la vara castellana. Véase RUBIO SERRANO, José Luis: “Las unidades de medida españolas...”, pp. 77-94; CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI...*, pp. 58-94.

lo que supondría un verdadero problema para aquellos a quienes la Corona había tomado a sueldo su navío. Pero, además, los arqueos no fueron efectuados por personas cualificadas en la mayoría de las ocasiones.

Para tratar de comprender este asunto, hemos analizado el arqueamiento que se efectuó a la nao vizcaína San Nicolás, propiedad de Juan de Lambarri, quien, en 1598, con objeto de conocer cuál sería la cantidad que percibiría —tanto por el antiguo como por el nuevo codo— por los servicios que prestaría su nao en la Flota de Tierra Firme, pidió al presidente y a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación que su nao fuese arqueada por ambas medidas⁵¹. Por razones obvias, el sueldo que ganaría Juan de Lambarri con la aplicación del nuevo codo sería inferior al que obtendría si se emplease el codo antiguo, pero, además, la persona que bajó al plan junto con el arqueador Diego Bernal no supo donde había que poner la medida para obtener el puntal de la nao por el nuevo codo, lo que ocasionó que el propio Juan de Lambarri solicitase nuevamente al presidente y a los jueces oficiales Casa de la Contratación que se repitiera el arqueo, en el que quedaría demostrado el error de casi un codo de diferencia en perjuicio de este último.

La nao de Juan de Lambarri cumplía las medidas que, según el capitán Tomé Cano, entre otros, debía tener una nao que había sido fabricada correctamente, mediante la fórmula seguida por los carpinteros de ribera de “as, dos, tres”, esto es, “a un codo de manga dos de quilla; a otro de manga tres de eslora; y a tres codos de manga uno de plan; y el puntal a tres cuartos de la manga”⁵². Esta sería la regla que se aplicó a la construcción de los galeones que integraban la Armada de la Guarda de 1605, a partir de la cual se obtenía el número de toneladas que arqueaba cada uno de ellos⁵³. Para el caso concreto de dichos galeones —todos de propiedad real—, no supone un verdadero problema que el número de toneladas indicadas para cada galeón variase según la relación o inventario,

⁵¹ Arqueamiento de la nao vizcaína almiranta por el nuevo y antiguo codo. Sevilla, 23 de abril de 1598. AGI, Contratación, 2964. Véase el Anexo VII.

⁵² CANO, Tomé: *Arte para fabricar y aparejar naos* [Sevilla, 1611]; edición y prólogo de Enrique Marcos Dorta, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 1964, pp. 61-62.

⁵³ En las Ordenanzas sobre arqueamiento de navíos de 1613, el monarca fijó que en los arqueos no solo había que tener en cuenta la eslora, la manga y el puntal, sino que había que tomar también medidas de la quilla y el plan, “sin lo cual de ninguna manera se puede hacer justificado arqueamiento”. Véase la transcripción de las mismas en RODRÍGUEZ MENDOZA, Blanca: “The spanish navy...”, pp. 123-128.

salvo a efectos de poder precisar el aforo de cada armada o indicar en este trabajo una misma cifra para cada uno de ellos.

ILUSTRACIÓN 2. Arqueamiento de la nao San Nicolás⁵⁴

Antiguo codo: $\frac{2}{3}$ de vara = 32 dedos = **0,5572** m. aprox.

Manga: 17 codos y $\frac{3}{4}$.

Puntal: 15 codos y $\frac{1}{9}$.

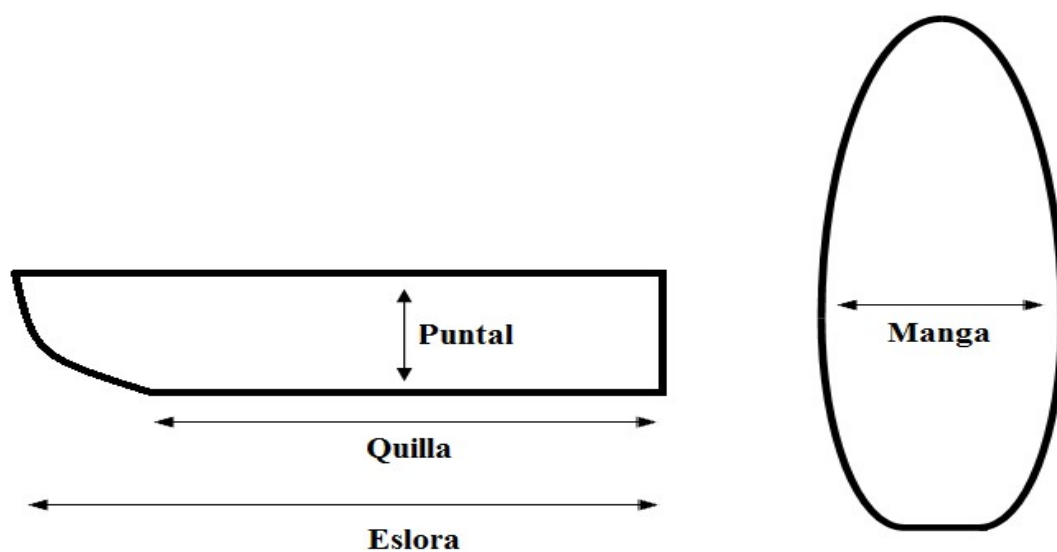
Eslora: 52 codos.

Nuevo codo (a partir de 1590): $\frac{2}{3}$ de vara + $\frac{1}{32}$ de $\frac{2}{3}$ de vara = **0,5746** m. aprox.

(1ª vez) Manga: 17 codos y $\frac{1}{9}$. (2ª vez) 17 codos y $\frac{1}{4}$.

Puntal: 11 codos y $\frac{1}{3}$. 12 codos y $\frac{1}{2}$.

Eslora: 50 codos y $\frac{1}{3}$. 50 codos y $\frac{1}{3}$.



⁵⁴ Véase el Anexo VII.

2.3 Construcción naval en los astilleros vascos durante la última década del siglo XVI

Durante el gobierno de Felipe II, la mayor parte de los navíos que integraban las armadas de la Carrera de Indias se construyeron con el dinero de la Real Hacienda. Así pues, el soberano renunció a continuar con el procedimiento seguido por su padre de tomar a sueldo o embargar las embarcaciones que constituían dichas formaciones. Es cierto también que, en alguna ocasión, recurrió a esa práctica, pero, normalmente, la Corona encargó la construcción de los navíos a personas que gozaban de una excelente hoja de servicios como marinos, que a su vez tenían experiencia en asuntos relacionados con la construcción naval. De ese modo, los elegidos fueron, casi siempre, almirantes y capitanes, a quienes la Corona les asignaba un sueldo, indicaba el lugar en el que se fabricarían —también existía la posibilidad de que estos lo eligieran—, señalaba el número de toneladas, etc.

Por su parte, quienes recibían tal comisión debían ocuparse, junto con la ayuda de un proveedor designado por la Corona, de conseguir los materiales necesarios para la construcción y el personal que los obraría. Tanto el sueldo de estos últimos como el gasto de los materiales se obtendrían, normalmente, de la Real Hacienda, pero para algunas fábricas la Corona tuvo que pedir dinero prestado de la avería, como fue el caso de las que quedaron a cargo del capitán Agustín de Ojeda en Rentería, en las que se construyeron, como tendremos ocasión de señalar, cinco de los galeones que en 1605 integraban la Armada de la Guarda⁵⁵. El registro de todo ello quedaba anotado en los inventarios de los oficiales que la Corona elegía para dicho efecto (un veedor, un pagador y un proveedor).

Por otro lado, la Corona también estableció otros métodos de fabricación directa, principalmente mediante asientos con personas particulares, a los que les exigía ciertas condiciones acerca de los plazos de entrega y de la estructura que tendría el navío. Como contrapartida, aquellos que aceptaban dichas condiciones, aunque también podía modificarse alguna de ellas, quedaban obligados a construir la embarcación al precio que

⁵⁵ Paga de los que han trabajado en la fábrica de los galeones. San Sebastián, 1 de octubre de 1595. AGS, Guerra y Marina, 432 (1). Las pagas se hicieron en la iglesia de Rentería, a puerta cerrada, “por ser las pagas muy gruesas y muchas la personas”.

ambas partes acordaban antes de la firma del contrato. La tasación se hacía a razón de una cantidad fija por cada una de las toneladas de arqueado que tuviese el navío. También hubo otros tipos de contrato, pero el modelo principal y el que analizaremos en este trabajo fue el primero que hemos descrito.

En la segunda mitad del siglo XVII, sobre todo en las dos últimas décadas de la centuria, la Corona ejecutó diferentes medidas para incentivar y promocionar la confección de navíos de alto bordo y favoreció a los astilleros del Cantábrico en detrimento de los andaluces (todos los navíos fabricados en el Guadalquivir, condado de Niebla, Puerto de Santa María y marquesado de Gibraleón y Ayamonte), a los que, a partir de 1593, y como trató de hacer, sin mucho éxito, Carlos V⁵⁶, se les negó la posibilidad de que participasen en alguna de las formaciones de la Carrera de Indias⁵⁷. La razón principal por la que la Corona no admitía que en esos lugares se construyesen más embarcaciones quedaron recogidas en una real cédula:

[...] porque como la madera es de pino y la cortan berde y luego la asientan sin dexarla curar, en secandose la dicha madera despide el clabo con facilidad y se aflojan los pernos, de manera que con qualquier tiempo que les da a estos naos se abren [...] y se an gastado los mexores montes de la costa siendo la madera de ellos muy necesaria para los adobios y aderezos de las naos mias y de particulares; y especialmente las de Vizcaya y las Provincias, que las mas vienen por acavar y se perficionan con la madera de la dicha costa en todo lo que es altos y bonbas⁵⁸.

La Corona pretendía evitar que en los montes del sur se agotase la madera como ya había sucedido en algunos bosques del Cantábrico, en cuya área, desde principios de la centuria, se habían obtenido la mayor parte de los árboles que se destinaban a la confección de los navíos oceánicos. Debido a ello, a partir de 1563 se publicaron varias reales cédulas para tratar de evitar el agotamiento de los recursos forestales, y ese mismo año se emitió una de ellas para que se plantasen robles desde Fuenterrabía (Guipúzcoa) hasta Puente deume (La Coruña); además, una persona se encargaría de supervisar la conservación de los

⁵⁶ VICENTE MAROTO, María Isabel: “El arte de navegar y la construcción naval”, en Manuel Silva Suárez (ed.), *Técnica e Ingeniería en España*, t. I, Madrid, Real Academia de Ingeniería / Institución Fernando el católico / Prensas Universitarias de Zaragoza, 2007, pp. 498.

⁵⁷ Real Cédula a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación. San Lorenzo, 16 de junio de 1593. AGI, Contratación, 5091, l. 1, ff. 144r-145r.

⁵⁸ Ídem.

montes y los plantíos⁵⁹. Con estas medidas la Corona procuraba ejercer un control más efectivo del que se había tenido hasta entonces con el corte de los árboles, consciente, probablemente, de que el sistema de flotas y armadas que se institucionalizó en esos años demandaría con el tiempo enormes cantidades de madera, como así fue.

Asimismo, se promulgaron varias reales cédulas para prohibir la inclusión de navíos extranjeros en las formaciones que se aprestaban para partir a las Indias⁶⁰. Sin embargo, al igual que sucedió para los que se diseñaban en los astilleros andaluces, fueron admitidos en la Carrera de Indias ante la falta de bajeles para completarlas. En atención a esto último, en una de las relaciones de los navíos que estaban surtos en Sevilla a principios de julio de 1599, solo cinco de los veintidós que había no se construyeron en el extranjero, el resto habían sido fabricadas en San Juan de Luz (11), Inglaterra (2), Francia (1), Escocia (1), Ragusa (1) y, la última, que era una urca, a pesar de que no aparece indicada su procedencia, posiblemente habría sido diseñada en Holanda, Alemania o en los países nórdicos⁶¹.

Con todo, en 1589, la Corona mandó que se construyesen doce galeones, por cuenta de la Real Hacienda, en alguno de los astilleros de Guipúzcoa, Vizcaya o en cualquiera de las cuatro villas de la costa de la mar (San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales)⁶². El encargado de la construcción de seis de esos galeones fue Agustín de Ojeda, quien, entre 1589 y 1591, estuvo al mando de las fábricas que se llevaron a cabo en la ribera de Deusto; los otros seis fueron construidos por Fernando de la Riva Herrera, en esas mismas fechas, en el astillero de Guarnizo⁶³. Esa fue la primera de las cinco fábricas de galeones que realizó Agustín de Ojeda para la Corona antes de que finalizara el siglo XVI. En las tres siguientes, las quillas se pusieron en el astillero de Rentería, en donde estuvo al cargo de la confección de dieciocho

⁵⁹ Véase, por ejemplo, la real cédula sobre el plantío y conservación de montes. Madrid, 6 de mayo de 1563. AGS, Guerra y Marina, 523 (443).

⁶⁰ *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, t. IV, lib. IX, tit. XXX, leyes XXII.

⁶¹ Relación de los navíos que hoy tiene S.M. en las costas de estos reinos, y sus portes y toneladas. Sevilla, 5 de julio de 1599. AGI, Indiferente, 1115.

⁶² Real Cédula al señorío de Vizcaya. Madrid, 2 de febrero de 1589. Archivo Histórico de la Diputación Foral de Bizkaia (en adelante, AHDFB), Administración de Vizcaya, AJ00007/075.

⁶³ VICENTE MAROTO, María Isabel: “Agustín de Ojeda y la construcción de navíos...”, p. 343.

galeones —en tres fábricas distintas— entre 1594 y 1596. La última fábrica tuvo lugar en Zorroza, en la que trabajó desde mediados de 1597 hasta junio de 1598⁶⁴.

Para Lourdes Odriozola Oyarbide, el capitán Agustín de Ojeda era natural de Fuenterrabía, aunque en otros trabajos se señala que este había nacido en Huelva⁶⁵. Tampoco existen coincidencias entre los investigadores a la hora de indicar el número de galeones que construyó entre 1589 y 1617, ni queda claro el lugar ni las fechas en la que fueron erigidos⁶⁶. Para nosotros, la confusión radica en que no se ha tenido en cuenta que, a excepción de la que fue la tercera fábrica de galeones que realizó en Rentería, las dos primeras se realizaron en dos años diferentes. Con esto no queremos decir que la duración de cada una de ellas fuese de dos años, sino que se iniciaron en un año y se terminaron al siguiente.

Agustín de Ojeda había sido comisionado por la Corona para el diseño de seis galeones en Deusto, pero su labor más importante como constructor al servicio de la misma la desarrolló en el astillero de Rentería, en donde confeccionó un total de dieciocho galeones entre 1594 y 1596, en tres fábricas distintas, según se dispone en la siguiente tabla:

⁶⁴ Agustín de Ojeda al rey. Zorroza, 25 de octubre de 1598. AGS, Guerra y Marina, 520 (168).

⁶⁵ Para lo primero, véase ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, San Sebastián, Diputación Foral de Guipúzcoa, 2002, p. 228. Para lo segundo, véase GOODMAN, David: *El poderío naval español...*, p. 181.

⁶⁶ Sobre este asunto véanse los trabajos de VICENTE MAROTO, María Isabel: “Agustín de Ojeda y la construcción de navíos...”, pp. 311-343; ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *óp. cit.*, p. 228 y 328-337; y GOODMAN, David: *El poderío naval español...*, p. 181. La primera investigadora afirma que Ojeda construyó treinta y cuatro galeones entre 1589 y 1617, y que asistió al apresto y carena de otros siete; la segunda señala que fueron treinta, entre 1593 y 1598, dejando abierta la posibilidad de que diseñara alguno más en Zorroza, en 1618; para el último, Ojeda construyó treinta y dos galeones entre 1589 y 1617.

TABLA 3. Galeones construidos por Agustín de Ojeda en Rentería (1594-1596)

1ª FÁBRICA DE GALEONES 1594-1595	2ª FÁBRICA DE GALEONES 1595-1596	3ª FÁBRICA DE GALEONES 1596
Nuestra Señora de Aránzazu	San Marcos	San Jerónimo
Nuestra Señora de la Cinta	San Juan Bautista	Santo Domingo
Nuestra Señora del Rosario	San Agustín	San Ambrosio
San Bernabé	San Lucas	San Francisco
San Lorenzo	San Gregorio	San Cristóbal
Nuestra Señora de Valvanera	San Mateo	San José

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGS.

En 1597, la Corona volvió a encargar a Ojeda la construcción de otros seis galeones, que se finalizarían en Zorroza al año siguiente⁶⁷. Por tanto, este se hizo cargo de la construcción de treinta galeones entre 1589 y 1598, como también ha señalado la investigadora María Isabel Vicente Maroto⁶⁸. El sueldo que recibió al mes por las tres fábricas que realizó en Rentería fue de 80 ducados. Por otro lado, en alguna ocasión aparece anotado en las fuentes que Ojeda había construido los dieciocho galeones en Pasajes, pero ello se debe a que la instalación de la arboladura, la jarcia, el velamen y el carenado se procedió en ese astillero; el casco de todos y cada uno de ellos fue construido íntegramente en Rentería.

⁶⁷ Real Cédula a Ojeda y a Urquiola. Madrid, 13 de junio de 1598. AGS, Guerra y Marina, 525 (212).

⁶⁸ VICENTE MAROTO, María Isabel: “Agustín de Ojeda y la construcción de navíos...”, pp. 311-318. Para esta investigadora, Ojeda construyó dos galizabras, pero fueron nueve. La galizabra era una embarcación propulsada a remo y a vela, que no superarían las 200 toneladas y que fueron empleadas en la última década del siglo XVI en la Carrera de Indias. Para una definición más amplia del término véase el trabajo de CASADO SOTO, José Luis: “Los barcos del Atlántico Ibérico en el siglo de los Descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico”, en Bibiano Torres Ramírez (coord.), *Andalucía, América y el mar: Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América* (Universidad de Santa María de la Rábida, octubre de 1989), Sevilla, 1991, pp. 121-144.

Desde principios de 1594 hasta finales de 1596, Agustín de Ojeda fue el encargado de la construcción de dieciocho galeones y nueve galizabras. En los dos últimos años se botaron cinco de los ocho galeones que en 1605 integrarían la Armada de la Guarda, a saber: San Gregorio, Santo Domingo, San Ambrosio, San Francisco y San Cristóbal. Para la confección de los seis galeones de la primera fábrica, la Corona emitió una real cédula el 20 de enero de 1593, para que el capitán general de la provincia de Guipúzcoa, Juan Velázquez, se encargase de cortar, en los montes cercanos a Pasajes, los árboles que serían necesarios⁶⁹. La villa de Rentería se opuso firmemente a que la madera se cortase en su jurisdicción, pero finalmente tuvieron que ceder a la tala de cuatrocientos robles, que fueron tasados a 42 reales cada uno, precio bastante elevado si lo comparamos con los 450 reales que se le debían en 1598 a María de Arnao Vidao, vecina del valle de Oyarzun, por los quince árboles de roble que compró Agustín de Ojeda para la tercera fábrica (1596), a razón de 30 reales la unidad⁷⁰. Quizás, el precio de los árboles que se cortaron en Rentería se valoraron en ese precio porque iban a emplearse en los galeones que el general Antonio de Urquiola construía en Pasajes para destinarlos a la Armada del Mar Océano⁷¹. No obstante, el precio de la madera que se empleó para la construcción de los vasos que integraban dicha formación no era superior a la que se utilizaba para el casco de los galeones de plata⁷².

El corte de esos árboles significaba el comienzo de la primera fábrica de Agustín de Ojeda en Rentería, pero debido al tiempo que exigía el secado de las maderas, las obras no se iniciaron hasta el año siguiente. Sobre este último asunto, existen varios tratados de la época que contienen información precisa acerca de las fechas en las que se debían cortar los árboles, en los que se tenía muy presente el calendario lunar. Una de esas obras la compuso en 1575 el capitán Juan de Escalante de Mendoza, bajo el título: *Libro nombrado regimiento de la navegacion de las Indias Ocidentales. Ytinerario de navegacion de los mares y tierras Ocidentales*. En dicho trabajo se señala como no solo era conveniente que los árboles se cortasen cuando ya no tenían hojas, sino que también

⁶⁹ Real Cédula a Juan Velázquez. Madrid, 20 de enero de 1593. Archivo Municipal de Errenteria (en adelante, AME), C/5/I Lib. 2, exp. 5.

⁷⁰ Real Cédula a Agustín de Ojeda. Madrid, 30 de agosto de 1598. AGS, Guerra y Marina, 525 (552).

⁷¹ Solicitud hecha por la villa de Rentería para que la Real Hacienda le pague los robles. Madrid, 24 de noviembre de 1598. AGS, Guerra y Marina, 533 (155).

⁷² Véase SERRANO MANGAS, Fernando: *Función y evolución...*, p. 16.

se hiciese el corte “en el principio de los días del segundo cuarto de la menguante de la luna, porque entonces están los arboles con menos humedad y mejor sazón y disposición”⁷³.

Así, el roble necesario para construir la obra viva (parte sumergida del casco de un buque) de los galeones de la primera fábrica, se había obtenido, al igual que durante todo el siglo XVI, en los bosques del Cantábrico, en donde la Corona señalaba los árboles que se cortarían *a posteriori*⁷⁴. Por el contrario, la obra muerta (en esas fechas, todo lo que quedaba por encima de la línea de flotación, incluida la arboladura) se construía a partir de la madera de pino que se importaba desde Flandes, siendo esta especialmente necesaria para la arboladura⁷⁵. Para obtenerla, Agustín de Ojeda concertó varios asientos con los flamencos Giraldo del Puerto y Nicolas Simons, y con los vecinos de San Sebastián Joanes de Amezqueta y Martín de Veen, quienes le proporcionaron, además del pino necesario para la arboladura, el alquitrán, la jarcia y el cáñamo⁷⁶. El cáñamo también se había adquirido en lugares como Calahorra, Navarra, Calatayud, Logroño, Alfaro y Ágreda⁷⁷, pero la mayor parte de la jarcia se importaba de Flandes, Alemania y Moscovia, desde donde llegaba a los astilleros vascos en varias urcas, que era la embarcación preferida en aquellos momentos para acarrear los pertrechos desde el Mar Báltico y el Mar del Norte⁷⁸.

Al mismo tiempo que Agustín de Ojeda obtenía la madera necesaria para la primera fábrica, este debía proveer también los diferentes tipos de clavos que se utilizaban para fijarla. A diferencia de otros pertrechos, el hierro con el que se labraban los clavos

⁷³ Véase ESCALANTE DE MENDOZA, Juan de: *Libro nombrado regimiento de la navegacion de las Indias Ocidentales. Ytinerario de navegacion de los mares y tierras Ocidentales*, Sevilla, 1575; reedición facsimilar publicada por el Museo Naval de Madrid, 1985, p. 37. En este sentido, véase también VARELA MARCOS, Jesús: “La pretendida reforma naval de Felipe III: la política de protección de bosques, saca y elaboración de maderas para la construcción naval”, *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, (1998), pp. 127-131.

⁷⁴ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 30 de septiembre de 1600. AGI, Indiferente, 746.

⁷⁵ Agustín de Ojeda al rey. Rentería, 16 de enero de 1595. AGS, Guerra y Marina, 423 (67). Para Fernando Serrano Mangas, el pino de Flandes no era otra cosa que la madera nórdica que llegaba importada a Flandes, desde donde se reexportaba a España. En este sentido, véase SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas...*, p. 106.

⁷⁶ Real Cédula a Ojeda y a Urquiola. Madrid, 7 de junio de 1598. AGS, Guerra y Marina, 525 (332).

⁷⁷ Real Cédula al general Urquiola y al capitán Agustín de Ojeda. Madrid, 11 de enero de 1598. AGS, Guerra y Marina, 523 (13).

⁷⁸ Para una definición más amplia de dicha tipología naval, véase SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas...*, pp. 58-62.

se obtuvo íntegramente en el País Vasco, en donde existirían para esas fechas más de ochenta herrerías⁷⁹. Los principales maestros herreros con los que se tomaron varios asientos fueron Joan Pérez de Arizmendi, Miguel de Arrillaga, Martín de Arquia y con el maestro entallador Joanes de Acaldegui, quienes proporcionaron la clavazón, la cabilladura y balaustres de madera⁸⁰. Así, una vez que se había secado la madera y se había obtenido la clavazón, se comenzarían las labores propias de carpintería, a fin de que el capitán Agustín de Ojeda pudiese entregar los primeros seis galeones a la Corona.

La primera fábrica se iniciaría en torno al mes de abril de 1594, pues con anterioridad a esta fecha las fuentes contienen información relativa al número de robles que había que cortarse y sobre los lugares que podían servir de abastecimiento; además, Ojeda informaba en ese mes que la madera ya “estaba muy seca para trabaxar con ella”⁸¹. El 12 de enero de 1595, el segundo galeón de la primera fábrica fue lanzado al agua, al que bautizaron con el nombre de Nuestra Señora de la Cinta, y que según el propio Agustín de Ojeda, “es la mejor y mas bien echa pieza a ojos de todos que nunca se a echo”⁸². Posiblemente, el primer galeón habría sido botado en los primeros días de enero, y al igual que ocurriría con el resto de los galeones que se confeccionaron en Rentería, la instalación de los árboles, la jarcia, el velamen y el carenado se efectuó en Pasajes, porque el canal a la altura de Rentería no tenía suficiente caudal, “y no subiendo mucho las mareas no se pueden bajar sino es con ayuda de muchas gabarras y barcos grandes que los ayuden a suspender, que sera de mucha costa”⁸³.

En las labores de carpintería y calafatería habían asistido cuatrocientas cincuenta personas durante unos seis meses, aproximadamente, lo cual había generado un gasto en jornales tan elevado que, incluso antes de que se finalizasen los tres últimos galeones, el capitán Agustín de Ojeda se vio obligado a despedir a ciento cincuenta hombres.⁸⁴ Debido a ello, y a pesar de que los primeros cinco galeones se habían terminado de carenar en

⁷⁹ GARCÍA FUENTES, Lutgardo: *Sevilla, los vascos y América. (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*, Madrid, BBV/ Laida, 1991, p. 109.

⁸⁰ Lo que piden los maestros herreros al monarca. Madrid, 22 de abril de 1596. AGS, Guerra y Marina, 536 (139). Según Navarrete, “la cabilla es el pedazo de hierro, cuadrado o redondo, y de dimensiones proporcionadas, con que se encoramenta y se forra, o se unen unas piezas de construcción a otras, como si fuera clavo”. Véase FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Diccionario marítimo español*, p. 119.

⁸¹ Agustín de Ojeda al rey. Rentería, 14 de abril de 1594. AGS, Guerra y Marina, 430 (55).

⁸² Agustín de Ojeda al rey. Rentería, 16 de enero de 1595. AGS, Guerra y Marina, 423 (67).

⁸³ Ídem.

⁸⁴ Martín de Arano al rey. San Sebastián, 26 de agosto de 1595. AGS, Guerra y Marina, 431 (20).

enero, el último galeón de la primera fábrica no salió del astillero de Rentería hasta el 25 de marzo de ese mismo año. Según Agustín de Ojeda, los galeones de la primera fábrica mostraban muy buenas proporciones, aunque Martín de Arano, veedor y contador de la provincia de Guipúzcoa, opinaba, según los dictámenes que les habían enviado algunos “amigos de Madrid” y el secretario real Juan de Ibarra, que los galeones “parecieron alla raros, y tambien a los fabricantes de Guipuzcoa”⁸⁵.

Ante las críticas recibidas por parte de Martín de Arano, el capitán Agustín de Ojeda envió un requerimiento a la Corona, notificándole que la obligación de Arano era la de haber asistido personalmente en la fábrica de los galeones durante todo el año, quien se defendía argumentando que cuando abandonó la villa de Rentería ya se habían terminado los primeros cinco galeones, y que en su ausencia dejaba al corriente a sus oficiales⁸⁶. Continuaron los pleitos entre ambos, especialmente durante las dos primeras fábricas, pero no vamos a dilucidar en este trabajo dicho asunto, pues nos desviaríamos en exceso de los objetivos principales de la tesis. Tan solo mencionaremos que la tensión que vivieron ambos fue tal, que la Corona tuvo que enviar un despacho a Juan Velázquez, capitán general de la provincia de Guipúzcoa, para que mediase en dicho conflicto y les hiciese entrega de las órdenes que debían cumplir cada uno⁸⁷.

Con todo y con eso, antes de que se diese por concluida la primera fábrica, en la que se construyeron seis galeones y tres galizabras, la Corona habría acordado con Agustín de Ojeda el diseño de otros seis galeones, pues, cuando apenas habían finalizado las obras del último galeón, se continuaban las labores en el astillero de Rentería. Teniendo en cuenta que los primeros cinco galeones se habían botado entre enero y marzo de 1595, las obras de la segunda fábrica se iniciaron, probablemente, ese mismo mes o incluso antes, pues en septiembre de ese mismo año empezaron a bajar a Pasajes la segunda tanda de galeones, siendo el primero de ellos el nombrado San Marcos⁸⁸.

⁸⁵ Martín de Arano al rey. San Sebastián, 2 de septiembre de 1595. AGS, Guerra y Marina, 431 (17).

⁸⁶ “Requerimiento que se le hizo al behedor y su reespuesta”. San Sebastián, 31 de agosto de 1595. AGS, Guerra y Marina, 432 (2).

⁸⁷ Reales Cédulas al capitán Agustín de Ojeda y al veedor Martín de Arano. El Pardo, 5 de noviembre de 1595. AGS, Guerra y Marina, 436 (572).

⁸⁸ Agustín de Ojeda al rey. Rentería, 25 de septiembre de 1595. AGS, Guerra y Marina, 431 (144).

Para ambas fábricas, la Corona envió unas instrucciones precisas a Ojeda, en las que se recogen que se realizarían seis galeones en cada una de ellas, que arqueasen 2.700 toneladas⁸⁹. Por tanto, cada vaso sería de unas 450 toneladas, aunque obviamente ninguno de ellos guardaría las mismas proporciones entre sí. El precio de cada uno de esos galeones se tasó en 25 ducados la tonelada, lo que parecía una cifra bastante elevada si lo comparamos con los 19 ducados por los que se había comprometido Domingo de Goñqueta, vecino de Rentería, a construir dos galeones de 450 a 500 toneladas cada uno, “arbolados y con la bondad y grosor que requiere a la grandor del galeon, ecepto la artilleria y sus pertrechos, que esto ha de ser por cuenta del rey”⁹⁰. Para Juan Velázquez, capitán general de la provincia de Guipúzcoa, Agustín de Ojeda había generado importantes deudas con los proveedores debido a su mala gestión, pues, además de que los materiales que compró para la primera fábrica se adquirieron a precios muy elevados, las cuentas que entregó eran muy confusas. Afirmaba, también, que “la misma fabrica y tan buena y mas cumplida de xarçia y velas ay muchos que se atrevieran de a ver echo con mas de mil y quinientos ducados menos en cada navio”⁹¹. Ante tales circunstancias, Agustín de Ojeda no dispuso de dinero suficiente para retribuir a quienes les habían suministrado los materiales, lo que le obligaba a pedir dinero insistentemente al monarca para satisfacer las libranzas que había dado a los proveedores, y que aún no había pagado en 1598⁹².

Ese mismo año, la Corona tampoco había saldado las deudas que contrajo con algunas de las personas que entre 1589 y 1591 trabajaron con Ojeda en la fábrica de Deusto. Según el propio Ojeda, para compensar a “gente tan pobre y necesitada que daba lastima”, este les dio prestados más de 600 ducados, por lo que rogaba a la Corona que saldase sus deudas, que superaban los 6.000 ducados, porque si los trabajadores no cobraban tampoco podría hacerlo él⁹³. Por la manera en la que está redactada la misiva, parecía que la relación entre Felipe II y Ojeda iba a romperse. No obstante, el secretario

⁸⁹ Instrucciones para Agustín de Ojeda. Rentería, 29 de agosto de 1595. AGS, Guerra y Marina, 430 (228).

⁹⁰ Acuerdo para la fábrica de galeones. Madrid, 29 de abril de 1598. MNM, CVP, vol. III, t. 1B, doc. 131.

⁹¹ Pleito entre Martín de Arano y Agustín de Ojeda. San Sebastián, 2 de septiembre de 1595. AGS, Guerra y Marina, 431 (139).

⁹² De todas las personas a las que Ojeda y la Real Hacienda debían dinero, cabe destacar a Margarita de Lequedano Ybaycanal, quien en 1598 reclamaba 493.400 maravedís por los árboles que se cortaron en unos montes suyos para la segunda fábrica. Véase la carta que envió el Consejo al rey. Madrid, 17 de junio de 1598. AGS, Guerra y Marina, 536 (9).

⁹³ Agustín de Ojeda al rey. Rentería, 1 de enero de 1596. AGS, Guerra y Marina, 451 (2).

Ibarra le hizo saber a este último que para el servicio de la Armada de Barlovento debería fabricar seis galeones más y dos galizabras⁹⁴. Ojeda expuso al soberano que no podría continuar el oficio debido a las deudas que había generado con la fábrica de Deusto y la primera fábrica de Rentería, pero admitía que podría continuar sirviendo a la Corona en otro puesto:

[...] como quiera que yo e travajado tanto en las fabricas que asta aqui e echo, y mean resultado de ellas tantas pesadumbres, de suerte que estoy muy enpenado por lo que e gastado en servicio de vmajestad, nome es posible hazerlos, respeto de allarme de la forma que digo, suplico a vmg^d humillm^{te} [humildemente] me aya por escusado della, que en otras ocasiones de mi profesion que vmg^d me quiera enplear fuera de esta de fabricas servire con mucho gusto⁹⁵.

A pesar de todo, finalmente Ojeda aceptó su nuevo cometido. Mientras tanto, en Rentería se continuaba con la construcción de los seis galeones y cuatro galizabras de la segunda fábrica. El primer día de 1596 se finalizaron las obras del cuarto galeón, que fue bautizado con el nombre de San Lucas. Los otros dos que faltaban para dar por finalizada dicha fábrica también estaban a punto de ser lanzados al agua⁹⁶. Precisamente, uno de los galeones que aún se hallaba en el astillero era el San Gregorio, que fue uno de los que en 1605 integraban la Armada de la Guarda. Su botadura debió producirse también en enero o, como muy tarde, en febrero, pues, el primer día de marzo, los seis galeones y las cuatro galizabras bajaron a Pasajes⁹⁷.

El capitán general de la provincia de Guipúzcoa, Juan Velázquez, solicitó al monarca que para la custodia de dichos navíos hubiese más hombres de los cincuenta que de ordinario estaban en guardia, y también que algún navío patrullase la costa, pues según

⁹⁴ A pesar de que dicha formación parecía arrancar en 1595, no fue hasta 1636 cuando se redactaron las ordenanzas que precedían su puesta en funcionamiento, aunque no quedó constituida definitivamente hasta 1641. Dichas ordenanzas se hallan en la Biblioteca Nacional de México (en adelante, BNM), manuscritos, cedulario 1393, ff. 131-222. Sobre la organización de la misma, su financiación y sus viajes, véase el trabajo de TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1981; y también la tesis doctoral de ALVARADO MORALES, Manuel: *La ciudad de México ante la fundación de la Armada de Barlovento. Historia de una encrucijada (1635-1643)*, El Colegio de México, 1983.

⁹⁵ Agustín de Ojeda al rey. Rentería, 1 de enero de 1596. AGS, Guerra y Marina, 451 (2).

⁹⁶ Ídem.

⁹⁷ Elección de capitanes para los seis galeones nuevos que se hacen en Pasajes. Pasajes, 3 de marzo de 1596. AGS, Guerra y Marina, 463 (272). El hijo de Agustín de Ojeda, Juan de Ojeda, fue elegido capitán del San Gregorio.

él, “no había navio ni pieza de artillería para ponerla a la entrada a defenderla”⁹⁸. Por su parte, Ojeda suplicaba al soberano que le hiciese merced del oficio de fabricante mayor de las fábricas de naos, cuyo cargo había sido ocupado por Cristóbal de Barros hasta que a principios de mayo de 1596 falleció⁹⁹. Para Ojeda, como no podía ser de otra forma, la segunda fábrica de galeones en Rentería había salido también muy buena, con galeones veleros y de buenas proporciones, por cuyo motivo, además de los ocho años continuos que este había servido en la fábrica de galeones, en los que había quedado muy empeñado, requería nuevamente al soberano, cuatro días después de que lo hiciese por primera vez, que le concediese el cargo que había ocupado Cristóbal de Barros, pues, según Ojeda, este lo había obtenido cuando ocupaba el empleo que ahora desempeñaba él¹⁰⁰. Añadía también que tenía mucha experiencia en asuntos relacionados con la construcción naval, como quedó patente en sus anteriores fábricas, pero no fue hasta 1598, justo después de que finalizasen las obras de los seis galeones que construyó en Zorroza, cuando recibió el título de superintendente de fábricas, arqueamiento de navíos y conservación de montes y plantíos en el Señorío de Vizcaya, cuyo oficio desempeñaría hasta su muerte, en 1619¹⁰¹.

Para el general Pedro de Zubiaur, a cuyo cargo habían estado los primeros seis galeones que construyó Ojeda en Rentería, los galeones de la segunda fábrica “son muy buenos y andan bien a la bela”, pero la jarcia que entregó el proveedor Francisco de Arriola era de mala calidad, peor que la que se obtenía en Calatayud o Navarra¹⁰². Probablemente, tras el comercio de la jarcia existían toda una serie de intereses comerciales, pues, además de que el cáñamo que se obtenía en esos últimos lugares era “lo más fuerte y largo que se labra en Europa”, y la jarcia que se traía de Flandes y Moscovia era más cara y de inferior calidad, no hemos hallado documentación que confirmase la escasez de cáñamo en la península¹⁰³.

⁹⁸ Juan Velázquez al rey. Fuenterrabía, 16 de marzo de 1596. AGS, Guerra y Marina, 453 (22).

⁹⁹ Agustín de Ojeda al rey. Rentería, 18 de mayo de 1596. AGS, Guerra y Marina, 455 (125).

¹⁰⁰ Agustín de Ojeda al rey. Rentería, 22 de mayo de 1596. AGS, Guerra y Marina, 455 (58).

¹⁰¹ VICENTE MAROTO, María Isabel: “Agustín de Ojeda y la construcción de navíos...”, pp. 342-343.

¹⁰² Pedro de Zubiaur al rey. Rentería, 7 de septiembre de 1596. AGS Guerra y Marina, 459 (99).

¹⁰³ *Diálogo entre un vizcayno y un montañés sobre la fábrica de navíos*, estudio y transcripción de María Isabel Vicente Maroto, Universidad de Salamanca, 1998, p. 25.

En febrero de 1596, en cuyo mes Agustín de Ojeda daría por finalizada la segunda fábrica, se había iniciado la construcción de los galeones de la tercera fábrica¹⁰⁴. Siete meses después se botó el primero de ellos, el San Gerónimo¹⁰⁵. Los otros cinco que comprendía la última fábrica que realizó Ojeda en Rentería se lanzaron al agua en octubre y noviembre de ese mismo año, en el siguiente orden: Santo Domingo, San Ambrosio, San Francisco, San Cristóbal y San José. Los cuatro primeros, junto con el San Gregorio, fueron empleados en la Armada de la Guarda desde 1599 hasta 1605.

Para la construcción de esos seis últimos galeones se emplearon más de trescientas personas durante unos diez meses, aproximadamente, así como veinticinco recuas de mulas, que acarreaban la madera desde los montes cercanos a Rentería hasta el astillero. Al igual que se había procedido con las fábricas anteriores, los galeones bajaron a Pasajes para ser carenados. No consta en la documentación que durante el carenado se le instalasen planchas de plomo, probablemente porque la mayoría de esos galeones se incorporaba primero en la Armada del Mar Océano, en cuya formación, dado que sus travesías se efectuaban en aguas del Atlántico, no sería necesario su empleo. En cambio, para la navegación frecuentada por la Armada de la Guarda sí sería indispensable, como tendremos ocasión de analizar en el epígrafe dedicado al galeón San Gregorio¹⁰⁶. Lo que sí se hizo con esos galeones y también se haría con todos, fue rellenar las juntas de las maderas con estopa y después ponerles una capa de brea. En esa ocasión, los marineros guipuzcoanos aplicaron un mejunje en el que la brea había sido adobada con grasa de ballena¹⁰⁷. A los galeones también se les instalaba la arboladura y el velamen en Pasajes, cuyas proporciones debían guardar relación con las medidas del casco del galeón¹⁰⁸.

La tercera fábrica de Ojeda en Rentería costó 120.000 ducados, por lo que, teniendo en cuenta que de ella salieron seis galeones y dos galizabras, estas últimas tasadas en 7.000 ducados la unidad, el precio de cada uno de los galeones sería de 17.600

¹⁰⁴ VICENTE MAROTO, María Isabel: “Agustín de Ojeda y la construcción de navíos...”, pp. 312-314.

¹⁰⁵ Agustín de Ojeda al rey. Rentería, 6 de septiembre de 1596. AGS, Guerra y Marina, 459 (55).

¹⁰⁶ Véase el epígrafe 2.4.7 Galeón San Gregorio, pp. 158-163.

¹⁰⁷ El Consejo de Guerra al rey. Madrid, 19 de agosto de 1598. AGS, Guerra y Marina, 538 (65).

¹⁰⁸ GARCÍA DE PALACIO, Diego: *Instruccion nauthica para el buen uso y regimiento de las Naos, su traça y gobierno conforme a la altura de México*, México, Pedro Ocharte, 1587; edición facsimilar y prólogo del capitán de navío Julio F. Guillén, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1944, pp. 88-107.

ducados, aproximadamente¹⁰⁹. Tras la finalización de la misma, Agustín de Ojeda fue muy criticado por los proveedores y vecinos de la villa de Rentería a causa de que este había cortado más robles de los que finalmente utilizó¹¹⁰. Al parecer, Ojeda mandó cortar tres mil veinte árboles, de los cuales había dejado seiscientos en el monte, por cuyo motivo el Consejo de Guerra le pidió explicaciones o, de lo contrario, debería pagar el dinero correspondiente por dichos robles¹¹¹. Finalmente, la madera fue aprovechada por el general Urquiola, quien, como tendremos ocasión de señalar, fue comisionado por el monarca para la construcción de seis galeones en Pasajes, que finalmente confeccionó en Lezo. El citado general fue uno de los que alertaron a la Corona del peligro que corrían los bosques vascos de desaparecer si no se ponía freno a la actividad constructora¹¹², y quien propuso al soberano, en septiembre de 1598, las zonas en las que se podrían plantar robles y fresnos¹¹³. Según Antonio de Urquiola, las labores de replantación se debían realizar con prontitud, pues “los plantíos de robles vienen muy tarde, a cavo de çinquenta o sesenta o mas años a sazonar de suerte que podrian servir para las fabricas”¹¹⁴.

Para Agustín de Ojeda, los dieciocho galeones que se habían construido en Rentería mostraban buena traza y eras veleros. Sin embargo, a finales de 1597, el almirante Aparicio de Arteaga envió un informe al Consejo de Guerra en el que se mostró muy crítico con el diseño de los galeones que, por cuenta de la Real Hacienda, se habían construido en los astilleros vascos en los últimos años, entre los que se incluyen los seis de la primera fábrica de Ojeda en Rentería y, muy probablemente, los de la segunda, así como los seis que se confeccionaron en Deusto a su cargo entre 1589 y 1591:

[...] de las faltas notables que he visto en los dicho galeones, generalmente, es que el artilleria de la puente principal, que es la mas gruesa y de mas importancia de la que se planta en ellos, viene a ser tan baja y cerca del agua que, cuando se mete en ellos la infanteria, bastimentos y municiones

¹⁰⁹ Coste de los navíos de la tercera fábrica de Ojeda. Madrid, 4 de marzo de 1598. Original en poder de José Romero. Transcrito en MNM, CVP, vol. III, t. 3A, doc. 30.

¹¹⁰ Sumario de dos cartas. Pasajes, 3 y 19 de agosto de 1597. AGS, Guerra y Marina, 488 (23).

¹¹¹ Juan de Ibarra, miembro del Consejo de Guerra, a Ojeda. Madrid, 20 de abril de 1598. AGS, Guerra y Marina, 525 (549).

¹¹² Para el investigador José María López Piñero, a pesar de que Felipe II favoreció la construcción de embarcaciones de gran tonelaje e “impulsó inicialmente el desarrollo técnico, contribuyó a la larga a la decadencia de la industria naval”. Véase su trabajo: *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, Barcelona, Editorial Labor, 1986, pp. 224-225.

¹¹³ Antonio de Urquiola al rey. Pasajes, 30 de noviembre de 1598. AGS, Guerra y Marina, 537 (17).

¹¹⁴ Ídem.

para salir del puerto a la mar, tiene necesidad de meter dentro la dicha artilleria del medio del galeon, y cerrar y clavar y calafatear las portas, de manera que en ninguna ocasion que se ofrezca se puede valer de cuatro piezas por cada banda, las mejores que se embarcan, que es de gran falta; y causalo por no les dar el anchor de la manga en el altor y lugar que es necesario¹¹⁵.

Aparicio de Arteaga señalaba también que los galeones que se fabricaban en otros reinos no eran tan buenos como los que se confeccionaban en los astilleros vascos, pero no hizo referencia a los años de servicio que podían cumplir los galeones ni del total de travesías que estos cometían durante su vida útil. La mayoría de los investigadores, entre ellos Fernando Serrano Mangas, han afirmado que la duración de los galeones españoles era muy exigua, su fábrica defectuosa y siempre estaban expuestos a sufrir accidentes¹¹⁶. Según notificaba la Casa de la Contratación al monarca a principios del siglo XVII, los galeones que eran empleados en la Armada del Mar Océano no padecían tanto desgaste como los de la Armada de la Guarda, por cuyo motivo se les pagaba seis reales y medio al mes la tonelada, mientras que a los dueños de los navíos que servían a sueldo en esta última se les pagaba tres reales más en numerosas ocasiones¹¹⁷. Algunas de las razones por las que se procedía de esa manera quedaron recogidas en dicha misiva:

[...] por ser la navegacion della [Armada del Mar Océano] tenplada y no atormentarse las naos tanto como en la de las yndias, que consume mas en un año que tres en la otra por los grandes calores y aguaçeros della, con que se cueçen y pudren los buques y aparexos de las naos, de suerte que no sirven de seis años arriba en aquella navegacion y aun esto haçiendoles para cada segundo viaje tantas obras nuevas de carpinteria que cuestan mas que si se fabricaran de nuevo en Vizcaya o Galicia, y consumiendo cada año una nao de seisçientas toneladas ducientos quintales de jarcia y dos esquipaçiones de belas, con que biene a tener de doze a catorze mill ducados de costa por año; y en la dicha armada Real no gasta una nao de su porte ariva [arriba] de çinco a seis mill ducados por año, y estan ebidente, que despues de aver servido en la dicha armada de las indias çinco o seis años a fuerça de los dichos adrezo y gastos, y desechadolos della por viejos y ynutiles, se llevan a la dicha del mar oçeano y sirven

¹¹⁵ Informe que hizo Aparicio de Arteaga de los galeones que se habían construido en los astilleros del Cantábrico, entre ellos los que se hicieron a cargo de Agustín de Ojeda. Sevilla, 9 de noviembre de 1597. AGS, Guerra y Marina, 491 (185). Véase el Anexo VIII.

¹¹⁶ SERRANO MANGAS, Fernando: *Función y evolución...*, pp. 14.

¹¹⁷ La Casa de la Contratación al rey. (s.l.–s.f.); probablemente 1607. AGI, Contratación, 5114.

despues seis y ocho años sin haçerles mas aderezos que sus carenas y aparexos hordinarios¹¹⁸.

Según el texto, la escasa perdurabilidad de los galeones de plata no solo estaba fundamentada en la calidad de las maderas, sus aparejos o el carenado, sino que también influía el hecho de que las navegaciones en aguas caribeñas mermaban seriamente su operatividad.

Con todo, en febrero de 1597, el soberano remitió varias reales cédulas a Juan Velázquez, quien en esos momentos era el capitán general de la provincia de Guipúzcoa, al general Antonio de Urquiola y al capitán Agustín de Ojeda, para que estos dos últimos se encargasen de la construcción de doce galeones, que se añadirían en la Armada del Mar Océano¹¹⁹. Las fábricas tendrían lugar en Pasajes y en el señorío de Vizcaya, y cada vaso sería más grande que cualquiera de los buques que habían diseñado ambos hasta entonces. De ese modo, Urquiola se encargaría de la construcción de seis de ellos en Pasajes (cuatro de 800 toneladas cada uno y los otros dos de 600 toneladas la unidad), pero una fuerte epidemia de peste se propagó ese año por la citada villa guipuzcoana, por lo que las fabricas se trasladaron a Lezo¹²⁰. Ojeda, por su parte, abandonaría el puerto de Rentería, en donde había dejado un buen reguero de deudas, y pasaría a alguno de los astilleros del señorío de Vizcaya para estar a cargo de la fábrica de seis galeones (de 600 toneladas cada uno). En esa misma fecha, la Corona emitió una real cédula para incentivar la construcción naval, mediante el ofrecimiento de créditos de hasta 4.000 ducados por navío a las personas que los fabricasen, a quienes se les garantizaba que sus navíos no serían embargados por un periodo de tres años¹²¹.

En cuanto a la elección del lugar en el que Ojeda fabricaría los seis galeones, este prefirió confeccionarlos esta vez en el astillero de Zorroza, y no en el de Deusto, en donde construyó seis galeones entre 1589 y 1591, pues, según él, el astillero de Zorroza era más seguro y los galeones costarían menos¹²². No podemos precisar la fecha exacta en la que

¹¹⁸ Ídem.

¹¹⁹ Las referidas reales cédulas se hallan en AGS, Guerra y Marina, 484 (250).

¹²⁰ Existen numerosas referencias sobre la peste en Pasajes en el trabajo de DÍEZ DE SALAZAR, Luis M. y AYERBE IRIBAR, Rosa M.: Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa (1596-1598 Documentos), Juntas Generales de Gipuzkoa/ Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997, t. XIII. pp. 412-660.

¹²¹ Real Cédula. Madrid, 25 de febrero de 1597. AGS, Guerra y Marina, 484 (250).

¹²² Agustín de Ojeda al rey. Zorroza, 21 de febrero de 1598. AGS, Guerra y Marina, 512 (51).

fue botado el primer galeón, pero, el 3 de marzo de 1598, Ojeda comunicó al monarca que en tres días se echaría el segundo al agua¹²³. La fábrica se había iniciado en el mes de abril de 1597, pero, entre otros motivos, debido a la falta de dinero para comprar los materiales, las obras no se finalizarían hasta noviembre o diciembre de 1598, pues a finales de octubre Ojeda remitió una carta al soberano en la que le informaba que cuatro de los galeones estaban “arbolados y acabado de todo punto, que no falta sino el enjarcarlos, y en los astilleros ay dos que estan en la tercera y quarta urnizion”¹²⁴.

En la siguiente tabla se recoge el nombre de los seis galeones que construyó el capitán Agustín de Ojeda en Zorroza y los seis que, bajo la supervisión del general Antonio de Urquiola, se construyeron en Lezo entre 1597 y 1598. A su vez, señalamos el número de toneladas de cada galeón:

TABLA 4. Fábrica de Agustín de Ojeda en Zorroza y fábrica de Antonio de Urquiola en Lezo (1597-1598)

FÁBRICA DE OJEDA (ZORROZA)	TONELADAS	FÁBRICA DE URQUIOLA (LEZO)	TONELADAS
Santa Águeda	1.000	Santiago	1.000
San Roque	720	San Juan Evangelista	1.100
San Nicolás	900	San Antonio	800
La Merced	800	San Simón	900
San Andrés	1.000	San Salvador	1.000
San Felipe	1.100	Ntra. Sra. de Begoña	800

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGS, en el AGI y en el MNM.

El número de toneladas que aparece citado en la tabla es el mismo que contiene la relación de los navíos de propiedad real que estaban en el Guadalquivir, Lisboa y La Coruña en diciembre de 1599, y en una de las relaciones de los galeones que se construyeron en

¹²³ Agustín de Ojeda al rey, Zorroza, 3 de marzo de 1598. AGS, Guerra y Marina, 513 (30).

¹²⁴ Agustín de Ojeda al rey. Zorroza, 25 de octubre de 1598. AGS, Guerra y Marina, 520 (168).

Lezo, a excepción de los galeones San Roque y Nuestra Señora de Begoña, ya que, en su caso, hemos hallado un arqueó que creemos se ajusta más a las proporciones que tendría cada uno, y que será razonado en los epígrafes correspondientes a cada buque¹²⁵. Con todo, el número de toneladas que se asignó a los referidos galeones de la tabla nos parece excesivo, pues Ojeda debía construir seis galeones de 600 toneladas cada uno y los que fabricase Urquiola no excederían de las 800.

2.4 Los galeones de 1605

En 1605, la Armada de la Guarda estaba integrada por ocho galeones: San Roque (capitana), Santo Domingo (almiranta), Nuestra Señora de Begoña, San Ambrosio, San Francisco, San Cristóbal, San Gregorio y San Martín. En el asiento que firmaron el monarca y el portugués Juan Núñez Correa el 26 de septiembre de 1603, se fijó que en 1605 la Armada de la Guarda estaría constituida por diez galeones, y que entre todos arquearían 4.300 toneladas¹²⁶.

No obstante, ambas partes acordaron que ese año dicha formación estaría integrada por ocho galeones, pues los buques que había construido Núñez Correa, a su costa, se traspasaron a la Armada del Mar Océano, y en esas fechas apenas había galeones de propiedad real que pudieran añadirse a la Armada de la Guarda; sí se mantuvo el aforo de toneladas¹²⁷. En la siguiente tabla señalamos el lugar y el año en el que fueron contruidos los galeones que en 1605 integraban la Armada de la Guarda, así como su número de toneladas y su precio:

¹²⁵ Treinta y tres cartas sobre la construcción de seis galeones en Lezo a cargo del general Antonio de Urquiola. Años 1597-1600. Las cartas originales se hallan en varios archivos vascos, pero su transcripción puede verse en MNM, CVP, vol. III, t. 3A, doc. 26 (1-33).

¹²⁶ Véase el Anexo V: cap. 7.

¹²⁷ Ruy López de Lisboa al rey. Sevilla, 5 de febrero de 1604. AGI, Indiferente, 1120.

TABLA 5. Galeones de la Armada de la Guarda de 1605

GALEONES	TONELADAS	LUGAR DE CONSTRUCCIÓN	AÑO	PRECIO (DUCADOS)
San Roque	720	Zorroza	1597/1598	17.600
Santo Domingo	570	Rentería	1596	14.250
Ntra. Sra. de Begoña	800	Lezo	1597/1598	19.800
San Ambrosio	470	Rentería	1596	11.750
San Francisco	487	Rentería	1596	12.175
San Cristóbal	438	Rentería	1596	10.950
San Gregorio	544	Rentería	1595/1596	13.600
San Martín	400	Lisboa	1604	10.000
Total	4429	—	—	110.125

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGS y en el AGI.

2.4.1 Galeón San Roque

El galeón San Roque fue uno de los seis galeones que construyó Agustín de Ojeda en Zorroza entre 1597 y 1598¹²⁸. Su destino sería la Armada del Mar Océano, pero en esas fechas la formación metropolitana contaba con suficientes unidades para cubrir el aforo de toneladas, por lo que la Corona decidió que el galeón bajase hasta Bonanza para incorporarlo en la Armada de la Guarda. El nombre completo del galeón era San Roque y San Sebastián, pero en las fuentes, en la mayoría de las ocasiones, solo aparece citado el primero de ellos. Su nombre se debe a que ambos santos son protectores contra la peste

¹²⁸ Agustín de Ojeda al rey. Zorroza, 25 de octubre de 1598. AGS, Guerra y Marina, 520 (168).

y otras epidemias, por cuyo motivo, la peste, se abandonó el astillero de Pasajes en 1597 y las fábricas de galeones se trasladaron a Lezo y Zorroza¹²⁹.

En julio de 1599, según una relación de los navíos de propiedad real que se hallaban surtos en los parajes del Guadalquivir, en Lisboa y La Coruña, el San Roque, de 900 toneladas, era uno de los galeones que estaba anclado en el paraje de Horcadas¹³⁰. No obstante, dicho galeón no arquearía ese número de toneladas, pues, además de que las cifras que se señalan en la citada relación para el resto de navíos son muy abultadas, no hemos vuelto a hallar en las fuentes esa cantidad. Algunos estudios indican que el galeón San Roque era de 600 toneladas, pero cada vez que esa cifra aparece consignada al citado galeón también se indica el nombre de su dueño, Esteban de Eguinez, y como tendremos ocasión de señalar, aquel era propiedad de la Corona¹³¹.

En las diferentes relaciones que hemos analizado para conocer su número de toneladas, las cifras varían considerablemente de una a otra relación, pero las que más veces se repiten son 650, 700, 720 y 800, sobre todo la penúltima. Por esa razón, y porque el galeón Nuestra Señora de Begoña (800 toneladas) era el más grande de los que integraban la Armada de la Guarda de 1605, creemos que el San Roque arqueaba unas 720 toneladas. Además, dado que el método empírico era el más utilizado por los arqueadores para calcular el número de toneladas de cada buque, por cuyo motivo en las relaciones de navíos las cifras suelen ser múltiplos de cincuenta, quizás el galeón San Roque sí había sido arqueado como quedó recogido en la real cédula de 20 de agosto de 1590¹³².

El 5 de agosto de 1600, el Consejo de Indias descartó que el galeón San Roque se añadiese a la Armada de la Guarda del general Luis Fajardo¹³³; y un año más tarde, a pesar de que la Casa de la Contratación había dado su visto bueno otra vez para incorporarlo en dicha formación, entre otras razones porque no había más galeones reales

¹²⁹ DÍEZ DE SALAZAR, Luis M. y AYERBE IRIBAR, Rosa M.: *óp. cit.*, t. XIII, p. 412.

¹³⁰ Relación de los navíos que hoy tiene S.M. en las costas de estos reinos, y sus portes y toneladas. Sevilla, 5 de julio de 1599. AGI, Indiferente, 1115.

¹³¹ Uno de los trabajos en los que aparece anotada esa cantidad fue *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*. Véase el tomo IV de dicha obra, pp. 134-143. Para lo segundo, véase, por ejemplo, la relación de las naos que, el 7 julio de 1601, estaban en la bahía de Cádiz. La relación se halla en AGI, Indiferente, 1117.

¹³² Véase el Anexo VI.

¹³³ Relación de los navíos de propiedad real que hay en Andalucía. Madrid, 5 de agosto de 1600. Original en AGS, Secretaría de Estado, 457. Transcrito en MNM, CSB, ms. 392, n.º 1347, ff. 252r-254v.

con los que poder completar el aforo de toneladas, el Consejo de Indias volvió a denegar su participación, pues señalaban que los navíos de más de 700 toneladas no eran seguros para traer la plata desde el Nuevo Mundo, y menos en invierno, en cuya estación había de regresar la Armada de la Guarda que, por primera vez, comandaría Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor¹³⁴.

El diseño de los galeones que se construían expresamente para que sirviesen en la Armada del Mar Océano, como era el caso del galeón San Roque, no estaba pensado para soportar las condiciones climatológicas del Caribe, ni tampoco para albergar las elevadas cantidades de metales preciosos que podían embarcar los galeones de plata. Las maderas de estos últimos eran más gruesas para poder hacer frente a la broma, el casco era emplomado a efectos de conseguir un efecto análogo y su calado era superior a fin de que en ellos se pudiese introducir la hacienda del rey y de personas particulares.

El 3 de febrero de 1604, el general Luis Fernández de Córdoba informaba al monarca de que andaba haciendo diligencias con el administrador de la avería, Juan Núñez Correa, para que el citado galeón fuese capitana de la Armada de la Guarda que se aprestaba ese año para dirigirse a Cartagena¹³⁵. En el asiento que firmaron el soberano y este último el 26 de septiembre de 1603, la Corona sería la encargada de entregar diez galeones a Núñez Correa para que, a su costa, los aparejase y pusiese a la vela antes de que finalizase febrero¹³⁶. No obstante, este solo había recibido los siete galeones que regresaron a la metrópoli a finales de 1603 con Luis Fernández de Córdoba, por lo que, con la propuesta formulada por este último, se le brindaba una buena oportunidad al hombre de negocios portugués para que, al menos, pudiera cumplir con el aforo de toneladas que recogía el citado asiento (4.300 toneladas)¹³⁷.

Por otro lado, según la Junta de Guerra de Indias, la elección de las capitanas y almirantas había correspondido hasta entonces a la Casa de la Contratación y, en última instancia, al Consejo de Indias, sin que estuvieran presentes los generales ni los almirantes

¹³⁴ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 29 de agosto de 1601. AGI, Indiferente, 1866.

¹³⁵ Luis de Córdoba al rey. Sanlúcar de Barrameda, 3 de febrero de 1604. AGI, Indiferente, 1120.

¹³⁶ Véase el Anexo V: cap. 21.

¹³⁷ Véase el Anexo V: cap. 7.

durante la elección¹³⁸. Sin embargo, el general Francisco Coloma eligió el galeón capitana para la Armada de la Guarda de 1593, al igual que hizo Luis Fajardo cinco años más tarde, e hicieron el resto de los generales de la formación sobre la que hemos analizado sus primeros trece años de vida¹³⁹.

Finalmente, cinco días después de la fecha en la que Luis de Córdoba presentó su solicitud, Núñez Correa dio su aprobación para que el San Roque se añadiese a la Armada de la Guarda, aunque en esa fecha todavía no sería consciente de las profundas modificaciones y reparaciones que necesitaba, y que tendría que sufragar él, pues de lo contrario, quizás, habría preferido tomar a sueldo un navío particular¹⁴⁰. El 16 de marzo de 1604, el almirante Joanes de Urdaire informaba a la Corona que el San Roque llevaba más de cuatro años anclado en el paraje de Horcadas sin haber sido carenado, pero también señalaba que era “una de las buenas piezas que vmd tiene a su servicio”, y que su empleo evitaría hacer uso de navíos particulares¹⁴¹. Dicho de otro modo, el único viaje que había realizado el galeón San Roque hasta entonces fue el que hizo a finales de 1598 entre Zorroza y Horcadas.

Lógicamente, la Corona prefería aparejar las armadas con buques reales, pues de esa manera no tendría que gastar dinero por la utilización de barcos privados. Sin embargo, y a pesar de que a finales del siglo XVI se construyeron un buen número de galeones a costa de la Real Hacienda, los oficiales de la Casa de la Contratación y algunos generales y almirantes alertaron a la Corona, a comienzos de la siguiente centuria, de que apenas quedaban vestigios de los últimos galeones que se construyeron durante el gobierno de Felipe II, y que en pocos años no habría ninguno¹⁴². Ciertamente, como ya mencionamos en el epígrafe anterior, la duración de los galeones de plata era ínfima, pero a ello habría que añadirle que Felipe III había abandonado, momentáneamente, la

¹³⁸ Apuntamientos convenientes al servicio de su majestad para el buen despacho de las flotas. Madrid, 2 de abril de 1607. AGI, Indiferente, 2662. Por el contrario, en la *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias* se recoge que los generales podían estar presentes en la elección de las capitanas. Véase el t. IV, lib. IX, tit. XXX, leyes II y III.

¹³⁹ Para el primer caso, véase la carta de Francisco Coloma a la Casa de la Contratación. Sanlúcar de Barrameda, 24 de febrero de 1593. AGI, Contratación, 2956. Para lo segundo, véase la carta de Luis Fajardo a la Casa de la Contratación. Horcadas, 27 de abril de 1598. AGI, Indiferente, 1114.

¹⁴⁰ Véase el Anexo V: caps. 7-21.

¹⁴¹ Joanes de Urdaire al rey. Horcadas, 16 de marzo de 1604. AGI, Indiferente, 1120.

¹⁴² El presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 4 de diciembre de 1602. AGI, Indiferente, 1118.

fabricación directa de los navíos de alto bordo que integraban las armadas, debido, probablemente, a la grave situación hacendística que había heredado de su padre¹⁴³.

Así pues, el 3 de diciembre de 1602, tras la llegada de la armada de Luis Fernández de Córdoba a Cádiz, el proveedor general de la misma, Bernabé de Pedroso, notificó al Consejo de Indias que los galeones que habían regresado desde Cartagena se hallaban en muy mal estado¹⁴⁴. Tres meses después, el general Luis Fernández de Córdoba hizo lo propio, tal y como se recoge en una de las Consultas del Consejo de Indias:

El general don Luis de cordoba escribe en ocho de este que, aunque se ha hecho en los galeones con que va por la plata de este año [1603] el mejor adobio que ha sido posible, son viejos y han hecho muchos viajes, y no estaran para poder volver otro viaje, y que tampoco lo estan los que trujo el viaje pasado, y no hay con que traer otro año la plata y sera del inconveniente y daño que se deja entender tomando naos de particulares para esto¹⁴⁵.

Ante tales circunstancias, el Consejo de Indias comunicó al monarca la posibilidad de construir galeoncetes en La Habana, ya que allí existía buena madera y habitaba un buen maestro. Felipe III parecía dispuesto a proseguir el plan, siempre y cuando se fabricasen mediante asientos con personas particulares¹⁴⁶. Se abría una nueva oportunidad para que la Armada de la Guarda volviese a contar con galeones reales suficientes para organizarla, como había acontecido durante la última década del siglo XVI, de modo que el Consejo encomendó a la Casa de la Contratación la búsqueda de hombres dispuestos a construirlos. La institución sevillana advertía de que nadie se haría cargo de construir galeones en La Habana, ni tampoco en otros lugares de las Indias, pues, a pesar de que en varios puntos del Nuevo Mundo existía abundante madera y de buena calidad como la del cedro y el sabicú, América era deficitaria de hierro en esos momentos y del resto de pertrechos necesarios para su apresto, y llevar los materiales desde España encarecería

¹⁴³ Según Antonio Miguel Bernal, “la deuda dejada por Felipe II ascendía a más de cien millones de ducados”. Véase su trabajo: “Innovaciones y cambios estructurales, institucionales y de gestión económica en la Carrera de Indias (1580-1598)”, en *Actas del Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t. IV, Lisboa, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998, pp. 314-316.

¹⁴⁴ Bernabé de Pedroso al Consejo de Indias. Sanlúcar de Barrameda, 3 de diciembre de 1602. AGI, Indiferente, 1118.

¹⁴⁵ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 25 de marzo de 1603. AGI, Indiferente, 747.

¹⁴⁶ Ídem.

excesivamente el coste de cada vaso. Añadían, además, que los galeones no tendrían que ser contruidos por particulares, pues solo atienden a sus ganancias, y que la Corona debería contratar a sueldo a personas expertas en la materia para que se encargasen de la fábrica de los mismos, como se había hecho en años anteriores con Agustín de Ojeda y Antonio de Urquiola¹⁴⁷.

En los últimos años de vida de Felipe II, este también había firmado asientos con particulares para la construcción de navíos de alto bordo, pero quedó demostrado, según la propia Casa de la Contratación, que las personas encargadas de confeccionarlos mentían en las partidas en las que quedaban anotados los gastos de los materiales y el salario de los trabajadores, “que era en grave perjuicio de la real hacienda”¹⁴⁸. Según el parecer del presidente y de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, el coste de los galeones contruidos por vía de asiento era muy superior al de los galeones cuyas fábricas habían sido comisionadas a marineros con dilatada experiencia, y resultaban de peor calidad que estos, a causa “de la malicia de quienes se encargan de fabricarlos, [que] aumentan el coste de los generos y gastan menos en aparexo”¹⁴⁹.

La cuestión de diseñar galeones en el Nuevo Mundo ya había sido planteada al Consejo en 1602 por Jerónimo de Suazo, gobernador y capitán general de Cartagena, quien proponía que los galeones se podrían fabricar “en aquella provincia por la cantidad de cedro que se habia descubierto, y que saldrian mas baratos y de mejores maderas que en Vizcaya”¹⁵⁰. La Casa de la Contratación señalaba que la madera de cedro era de gran calidad para el cuerpo del navío, pero el coste que supondría el envío de los materiales y del personal cualificado para erigirlos generaba dudas a la institución sevillana y al propio monarca sobre la viabilidad del proyecto¹⁵¹.

Con todo, y a pesar de que la opinión de quienes habían visto algunos de los bajeles confeccionados en La Habana era de total aprobación, ya que, además de que habían durado más tiempo, el precio que estos alcanzaban al salir de fábrica era inferior incluso al de los contruidos en los astilleros vascos, el monarca y Núñez Correa firmaron

¹⁴⁷ Ídem.

¹⁴⁸ La Casa de la Contratación al Consejo de Indias. Sevilla, 27 de febrero de 1603. AGI, Indiferente, 1119.

¹⁴⁹ La Casa de la Contratación al Consejo de Indias. Sevilla, 14 de junio de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹⁵⁰ La Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 10 de septiembre de 1602. AGI, Indiferente, 1118.

¹⁵¹ La Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 22 de marzo de 1603. AGI, Indiferente, 1119.

el asiento de la avería en 1603, por el que este se comprometía a armar y despachar diez galeones para la armada de 1604 y a entregar diez galeones nuevos al año siguiente, cerrándose así momentáneamente la posibilidad de construirlos en el citado astillero cubano o en Cartagena¹⁵².

En consecuencia, el galeón San Roque fue apretado en Horcadadas, entre el 8 de febrero y el 16 de marzo de 1604¹⁵³. No podemos precisar cuántas personas trabajaron en las labores de carpintería y calafatería, pero siguiendo a Fernando Serrano Mangas, posiblemente trabajaron más de noventa hombres¹⁵⁴. La suma de los gastos en jornales y materiales rebasaba el precio que tuvo el galeón al salir del astillero (17.600 ducados), como hemos analizado también para el caso concreto del galeón San Cristóbal, que era otro de los que integraban la Armada de la Guarda en 1605¹⁵⁵. El dinero invertido solamente en jornales y materiales para el carenado suponía casi la mitad del valor que tuvo el San Roque en el astillero de Zorroza, 8.500 ducados, a los que habría que sumarle el desembolso que se hizo por la arboladura, la jarcia, el velamen, la clavazón, los impermeabilizantes, la madera para los pañoles, la motonería, las poleas, una gata de hierro, cuatro anclas, etc., así como el gasto de su instalación, y que supuso una suma de unos 13.400 ducados. Efectivamente, fabricar un galeón habría ahorrado al erario unos 4.300 ducados, aproximadamente¹⁵⁶.

El apresto del galeón San Cristóbal no ocasionó tanto gasto (12.500 ducados), pero hay que tener en cuenta que el San Roque fue forrado con plomo, cuyo coste, como hemos comprobado en el estudio del galeón San Gregorio, que era otro de los que integraban la Armada de la Guarda de 1605, rondaba los 5.500 ducados¹⁵⁷. Cabe señalar que, desde finales del siglo XVI, debido a la falta de palos con la longitud pertinente para instalarlos en los galeones de la Armada de la Guarda, se recurrió al ensamblaje de varias piezas. Señalamos a continuación las reparaciones que se le obraron y los materiales que fueron necesarios para dejarlo en las mejores condiciones posibles:

¹⁵² Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 14 de junio de 1603. AGI, Indiferente, 747.

¹⁵³ Ídem.

¹⁵⁴ SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata...*, pp. 85-86.

¹⁵⁵ Coste de los navíos de la tercera fábrica de Ojeda. Madrid, 4 de marzo de 1598. Original en poder de José Romero. Transcrito en MNM, CVP, vol. III, t. 3A, doc. 30.

¹⁵⁶ Gastos en el apresto del galeón San Roque. Sanlúcar de Barrameda, 31 de marzo de 1604. AGI, Contratación, 4880, ff. 185r-198v.

¹⁵⁷ Véase el epígrafe 2.4.7 Galeón San Gregorio, pp. 158-163.

[...] Primeramente el buque del dicho galeon con su contracostado y galagala, desde la segunda cinta asta avajo nueve codos, con su timon, caña y pinçote, con su corredor de balaustres mayor y cuatro hierros que le sustentan, dos de cada lado; y otro corredor mas arriba pequeño con su camarote mayor aforrado, y su camarote arriba asimismo aforrado con sus dos cubiertas y escotillas principales y escotillones; veinte y seis portas de la artilleria con dos bisagras cada una, con su pañol nezario para jarcia y otras cosas; dos serbidumbres a los lados del corredor mayor y otra en la plaza de armas; su castillo y castillete en popa, y otro castillo en la proa con su bita; dos cabestrantes, el uno encima del castillo principal de popa y otro en la plaza de armas con sus barras necesarias; un guindaste de caoba nuevo en la mayor y otro para el trinquete de cobre; cuatro boyas y un botalon, una bitacora y tres bombas.

- El arbol mayor nuevo hecho de piezas ajimielado y reatado con sus reatas, y con su calzes de caoba con dos çindros de hierro en la cabeça y otro en la coz con su gavia; tamborettes, baos y su masteleo con una cuña y dos chapas de hierro con su asta de bandera; todo nuevo.

- El trinquete ansi mismo hecho de piezas jimielado y reatado con sus reatas, y sus calzes de capobana [caoba] y gavia; tamborettes y baos, y su masteleo con una cuña y dos chapas de hierro; todo ello nuevo.

- El baupres hecho de dos piezas con sus reatas; nuevo.

- La mesana hecha de una pieza nueva.

- La berga mayor hecha de dos piezas reatadas; nueva.

- La berga de trinquete nueva de una pieza.

- La berga de mesana, ansimismo, nueva de una pieza.

- La berga de masteleo mayor nueva de una pieza.

- La berga de mastelero de proa, ansimismo, nueva.

- La berga de la zevadera nueva.

- (jarcia y aparejo del arbol mayor). El dicho arbol mayor con diez obenques por banda, quatro brandales, dos coronas con sus amantes y betas, dos de cada banda, seis arraigadas por banda con su estay y su triza mayor y ustagas, amantillos de berga, sus aferrabelas con sus betas, sus escotas y contras, y un palanquin de cada banda, sus brazas mayores con su racamento con dos trozas y dos ayanques.

- El masteleo mayor con cinco obenques por banda, su triza, ustaga y estay; un palanquin de cada banda y dos brandales, ansimismo por banda y, ansimismo, una burda por banda, una candeleta, sus amantillos de gavia, sus braças y bolinas, sus chafaldetes, su briol y racamento con sus dos trozas, sus escotas de gavia, su birador acalabrotado; todo ello nuevo.

- (trinquete). El dicho trinquete con su estay y ustaga y triza, y tres brandales por banda y dos coronas, ansimismo por banda, con sus amantes y tres betas; y nueve obenques por banda con sus amantillos y brazas, contras y escotas; su racamento con sus dos trozas y dos ayanques, un palanquín de cada banda, sus bolinas y aferravelas con sus betas; todo nuevo.
- (masteleo del trinquete). El masteleo de proa con su estay, triza y ustaga, y quatro obenques por banda y un palanquin, y un brandal y una burda; ansimismo por banda, guarnida una candeleta con sus chafaldettes, sus bolinas, brazas y amantillos; sus racamentos con sus dos trozas y sus escotas de gavia; su birador de guindaresa; todo nuevo.
- (Del baupres). El dicho baupres con una trinca al espolon, su triza y ustaga, sus amantillos, contraamantillos, bozas, brazas, escotas, troza y chafaldetes; todo nuevo.
- (De la mesana). La mesana con tres obenques con su triza, ustaga y un palanquin por banda, y su estay; todo nuevo.
- (Los aparejos de los obenques). Todos los obenques con sus acolladores, vigotas y los demas aparejos con sus poleas y motones neçesarios, y sus aflechaduras; todo nuevo.
- (Cables). Tres cables alquitranados nuevos de hilo de Alemania, que los dos pesaron sesenta quintales y el otro treinta y ocho quintales y quarenta libras.
- (Anclas). Quatro anclas encepadas.
- (Papaigo mayor). Un papaigo mayor doble de lienço pacaxe de setenta y un paños de entenal, y onze varas y dos terçias de cayda, que hazen ochoçientas y veinte y ocho baras por relingar.
- (Papaigo de triquete). Otro papaigo de trinquete, ansimismo, doble relingado del dicho pacaxe, de quarenta y ocho paños de entenal y doze baras y media de caida, que hazen seiscientas baras.
- (Bela de gavia mayor). Una bela de gavia mayor del dicho pacaxe relingado, de beinte y quatro paño de entenal y beinte y tres varas de caida, que hazen quinientas y çinquenta y dos baras.
- (Idem). Otra bela de gavia mayor de beinte y quatro paños de entenal y veinte y tres baras y media de cayda, que hazen quinientas y sesenta y quatro baras por relingar.
- (Bela de burriquete). Una bela de burriquete de beinte paños de entenal y diez y seis de cayda, que hazen treçientas y beinte baras relingadas.
- (Papaigo del trinquete). Un papaigo de trinquete sençillo del dicho lienzo pacaxe por relingar de veinte y ocho paños de entenal y onze baras de cayda, que hazen treçienta y ocho baras.

- (Çevadera). Una zebadera relingada del dicho lienzo de beinte paños de entenal y doze baras de cayda, que hazen duçientas y quarenta baras.
- (Boneta del triquete). Una boneta de triquete por relingar de treinta y dos paños de entenal y tres baras de cayda, que hazen noventa y seis baras.
- (Idem). Otra boneta de trinquete del dicho lienzo relingada de beinte y ocho paños de entenal y quatro baras de cayda, que haçen çiento y doze baras.
- (Una mesana). Una mezana relingada del dicho lienzo de treze paños de entenal y diez y ocho baras de cayda, que hazen ducientas veinte y ocho baras.
- (Un papaigo) Un papaigo mayor sençiillo del dicho lienzo por relingar de treinta y dos paños de entenal y onçe baras de cayda que hacen treçientas y çinquenta y dos baras.

Ansi mismo se le hace cargo al dicho Juan Nuñez Correa por la dicha razon de la jarcia y demas cosas infraescritas que por mi horden reçivio el dicho Enrique Fernandez, maestre del dicho galeon sant roque en su nombre para llevar de respeto en el dicho biaje (pa su serviçio) de el dicho Juan de Castañares, que la cantidad que de cada cosa recibio y de que calidad en esta manera:

- Unas ustagas mayores de hilo de la tierra, que pesaron, en blanco, veinte arrovas.
- Un calabrote del dicho hilo, que peso, en blanco, diez y ocho arrovas.
- Cinco gindaresas del dicho hilo, que pesaron, en blanco, setenta y tres arrovas.
- Diez y seis betas y media del dicho hilo en blanco, que peso ochenta arrovas y ocho libras.
- Veinte y siete arrovas de cañamo blanco torzido de la tierra, neto de tara.
- Diez arrovas de estopa blanca, neta de tara.
- Dos calderas de cobre que pesaron çinco arrovas y beinte y dos libras, que sirvieron en la carena.
- Tres pasadores de hierro.

Ansi mismo se le hace cargo a Juan Nñez Correa de dos arboles de pino de a treinta y ocho codos de largo: el uno de ocho palmos de grueso a los doze; y el otro de siete palmos, y una gata de hierro que por mi horden reçivio pa servicio del dicho galeon y llevar de respeto el dicho Enrique Fernandez¹⁵⁸.

¹⁵⁸ “Cargo a Juan Nuñez Correa del buque del galeon San Roque; por cuenta de su real hacienda se aparejo para capitana de la armada que el año de 1604 fue a las indias a cargo del general don Luis Fernandez de Cordoba”. Horcadas, 6 de abril de 1604. AGI, Contratación, 4421.

Todos los gastos ocasionados por su apresto, así como el de los trabajadores que se emplearon para su carenado y puesta a punto, corrieron a cuenta de la Real Hacienda, aunque Juan Núñez Correa lo reembolsaría *a posteriori*, pues tal y como se refleja en el asiento que este firmó con el monarca en 1603, a pesar de que el soberano entregaría al año siguiente diez galeones con sus aparejos, era Núñez Correa quien, a su costa, tenía que proveerlos, aprestarlos y ponerlos a la vela¹⁵⁹.

En 1604, en su primer viaje a las Indias, el San Roque navegó hasta Portobelo para recoger la plata peruana, aunque normalmente el galeón capitana se quedaba en Cartagena aguardando la llegada de los galeones que pasaban al istmo panameño¹⁶⁰. El galeón regresó a la metrópoli a finales de ese mismo año, y pocos días después se iniciaron las labores de reparación y puesta a punto. Para Pedro Rodríguez de Herrera, proveedor general de la Armada de la Guarda, el San Roque podría hacer un par de viajes más si se le efectuaban los arreglos oportunos, aunque según él, a Juan Núñez Correa, como no podía ser de otra forma dado el gasto que estaban ocasionando los galeones que, a su costa, estaba construyendo en Ribadeo y Lisboa para añadirlos a la Armada de la Guarda¹⁶¹, le parecía que podía realizar cuatro viajes más¹⁶². El citado proveedor, a partir del informe que le entregaron los maestros mayores de carpintería y calafatería, y el capitán de los primeros, Pedro Bodopia, notificó a la Casa de la Contratación el resultado de las obras que se le estaban efectuando a principios de enero y de las que convenía que se le procediesen para que pudiese regresar nuevamente a Cartagena:

[...] Luego a la hora, el dicho señor proveedor general y maestros mayores y capitán Pedro, en presencia de mi el dicho escribano, entraron en el galeon San Roque, capitana, y el señor proveedor la anduvo hasta el plan y lastre informandose del estado en que estaria, y mando que declarase en la obra que habian comenzado y la que convenia hacer, y dijeron que se habia desbaratado el castillo de proa y el espolon, por tener necesidad de hacerse de nuevo; y que se iban echando cuerdas de proa en los baos y cubierta principal, y apuntalarse de nuevo con tres andanas de puntales; y que en la popa se le an de echar siete entremiches en los corbatones de ella; y mas se a de echar ocho corbatones en el pañol del pan, de revers a los

¹⁵⁹ Véase el Anexo V: cap. 21.

¹⁶⁰ Véase el epígrafe 1.4 Organización, pp. 64-78.

¹⁶¹ La Casa de la Contratación al rey. (s.l.-s.f.); probablemente 1607. AGI, Contratación, 5114.

¹⁶² Primera visita a los galeones, en la que se comprueban las reparaciones que precisaba cada uno. Horcadas, 23 de enero de 1605. AGI, Indiferente, 1120.

baos; y mas se an de echar cinco llaves, tres en la cubierta principal y dos en la plaza de armas; y una contraquilla tiene necesidad de levantar las mesas de guarnicion de popa y proa por estar bajas; y fabricando esta obra podria ser descubrirse mas, y acabada todas las que tuviere que hacer quedara cual conviene para poder navegar¹⁶³.

En 1605, el galeón San Roque regresó nuevamente a Cartagena, y posteriormente pasó otra vez a Portobelo para recoger la plata. El 1 de noviembre de ese año, la Armada de la Guarda se hizo a la vela desde el citado puerto colombiano y, cinco días después, una fuerte tormenta ocasionó que el San Roque se perdiese para siempre en aguas del Caribe, sin que sepamos aún hoy en día la posición exacta en la que reposa. A continuación, señalamos los viajes que realizó:

TABLA 6. Viajes realizados por el galeón San Roque

AÑO	ARMADA	GENERAL	VIAJE
1604	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida y Vuelta
1605	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida

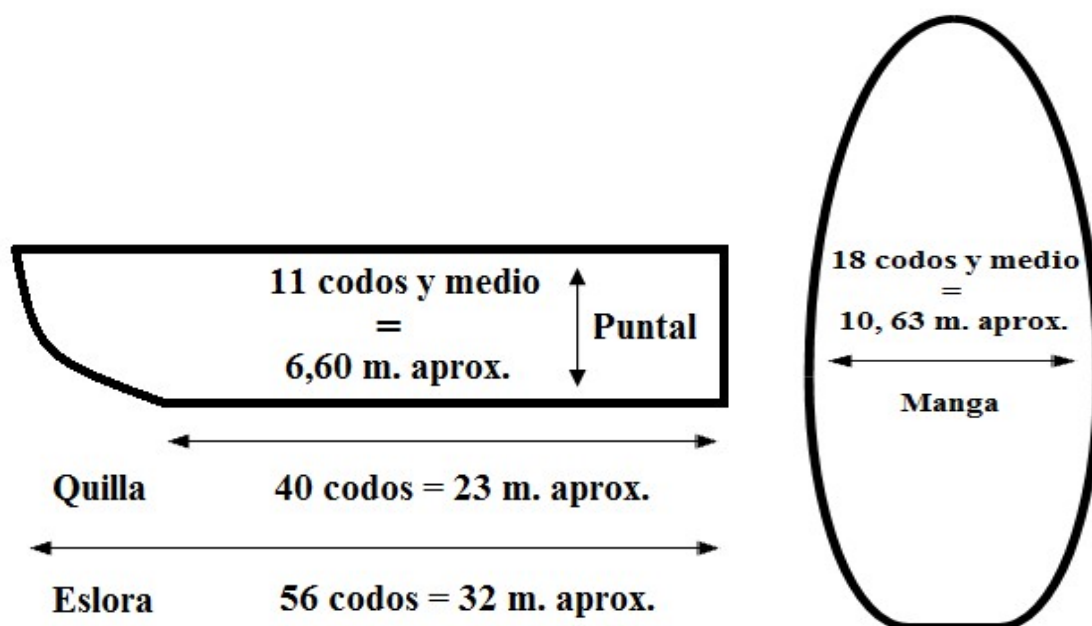
Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI, en el AGS y en el MNM. Ida = Viaje completo entre España y América; Vuelta = Viaje completo entre América y España.

Por otra parte, siguiendo las medidas que propuso el almirante Aparicio de Arteaga para los galeones de 700 o 750 toneles, el galeón San Roque tendría las siguientes proporciones:¹⁶⁴

¹⁶³ Primera visita a los galeones, en la que se comprueban las reparaciones que precisaba cada uno. Horcadas, 23 de enero de 1605. AGI, Indiferente, 1120.

¹⁶⁴ Véase el Anexo VIII.

ILUSTRACIÓN 3. Arqueamiento del galeón San Roque



2.4.2 Galeón Santo Domingo

Siguiendo la jerarquía de los navíos que integraban la Armada de la Guarda de 1605, analizaremos en estas páginas el galeón almiranta Santo Domingo, cuya construcción tuvo lugar en Rentería en 1596, en la que fue denominada en las fuentes como la tercera fábrica de Agustín de Ojeda¹⁶⁵. Desde 1597 hasta 1603, inclusive, dicho galeón se había situado a la cabeza de las diferentes expediciones de las que formó parte, por ser, junto con el San Jerónimo, los dos galeones más grandes que había fabricado Agustín de Ojeda en Rentería, pero, a partir de 1604, en cuyo año el galeón San Roque fue incorporado a la Armada de la Guarda, aquel pasó a la retaguardia.

En algunos trabajos se recoge que el galeón Santo Domingo era de 747 toneladas¹⁶⁶, pero no hemos encontrado esa cifra en ninguno de los inventarios de navíos que hemos consultado, en los que su número de toneladas no baja de las 470 ni sube de

¹⁶⁵ “Relación de la gente de mar...”. Pasaje, 29 de julio de 1597. AGS, Guerra y Marina, 487 (285).

¹⁶⁶ CHAUNU, Huguette y Pierre: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. IV, pp. 50-197. Véase también el trabajo de SEGOVIA SALAS, Rodolfo: “El naufragio de la Armada de la Guarda en 1605”, p. 20.

las 570-5, cifra esta última que consideramos que es la que más se ajustaría a sus dimensiones reales, dada la precisión del arqueo y la experiencia de quienes lo arquearon (el almirante Alonso de Chaves Galindo, el capitán Agustín de Landecho y Alonso de Herrera, maestro mayor de carpintería)¹⁶⁷. Por otro lado, es poco probable que el galeón Santo Domingo fuese de 747 toneladas porque, entre otras razones, de ser correctas las medidas que se declaran en las relaciones para el galeón capitana San Roque —720 y 650 toneladas en la mayoría de las ocasiones—, aquel habría sido, incluso, de mayores proporciones que este, cuyas circunstancias no hemos encontrado en ninguna de las armadas que hemos analizado entre 1521 y 1605; además, por razones obvias, sería toda una ofensa para el general que el buque en el que iba alojado el almirante fuese de mayor tamaño que en el que iba embarcado él.

El general Luis de Córdoba era sabedor de que otro de los galeones que en 1605 integraban la Armada de la Guarda, el galeón Nuestra Señora de Begoña, era de mayores proporciones que el San Roque, como quedó recogido en una de las cartas que envió al monarca antes de que la armada se hiciese a la vela desde Sanlúcar de Barrameda, pero por razones que detallaremos en el epígrafe que hemos dedicado al galeón Nuestra Señora de Begoña, entre ellas para completar el aforo de la Armada de la Guarda con buques reales, y que, en ningún caso, suponían un problema de jerarquía¹⁶⁸. Precisamente, estos dos últimos eran los únicos galeones que constituían dicha armada que arqueaban más toneladas que el Santo Domingo, puesto que ambos superaban las 700. El resto, a excepción del San Gregorio, que era de 544 toneladas, no pasaban de las 500. La construcción del Santo Domingo fue tasada por Agustín de Ojeda a razón de 25 ducados la tonelada, lo que significaría, teniendo en cuenta que arqueaba 570-5 toneladas, aproximadamente, un coste de 14.250 ducados¹⁶⁹. En esa cifra quedaban incluidos los gastos destinados al carenado, el de los materiales y el salario que recibieron los trabajadores que fueron empleados para su construcción y puesta a punto.

¹⁶⁷ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 11 de abril de 1598. AGI, Indiferente, 745, n. 50B

¹⁶⁸ Luis de Córdoba al rey. En el galeón San Roque, 16 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121. Véase el epígrafe 2.4.3 Galeón Nuestra Señora de Begoña, pp. 142-147.

¹⁶⁹ El cálculo es el mismo que para los galeones San Ambrosio, San Francisco, San Cristóbal y San Gregorio.

En su primer viaje, en 1597, el Santo Domingo era el galeón capitana de la escuadra de Pedro de Zubiaur¹⁷⁰. Esta formación, integrada por ocho galeones y dos pataches¹⁷¹, fue aparejada para proporcionar escolta, entre la Azores y las costas gaditanas, a la Armada de la Guarda que regresaba a finales de ese año a la metrópoli desde el Nuevo Mundo, dado que ese era el tramo más peligroso del viaje y había llegado la noticia al monarca de que una armada enemiga se dirigía en busca de esta última¹⁷². La escuadra de Zubiaur, quien llevaba realizando ese recorrido desde 1593¹⁷³, zarpó del puerto de La Coruña el 9 de diciembre de 1597 para dirigirse a las Azores, adonde llegó en los primeros días del año siguiente. Allí se juntó con Juan Gutiérrez de Garibay, general de la Armada de la Guarda, quien, al verse acosado por un buen número de velas inglesas y holandesas, decidió guardar los metales preciosos en la fortaleza de Angra (isla Tercera) y rechazar a los enemigos a cañonazos¹⁷⁴. Antes de que estos volvieran a rearmarse, Garibay embarcó rápidamente la hacienda dejada en Angra para dirigirse a Sanlúcar de Barrameda, quien, acompañado por la escuadra de Zubiaur y otra formación, comandada por Juanes de Villaviciosa, que había salido desde el referido puerto gaditano para escoltarlo desde las Azores, entró en Sanlúcar de Barrameda en febrero de 1598 con todo el peculio que había obtenido en las Indias¹⁷⁵.

Durante todo el siglo XVI se aprestaron armadas para custodiar las flotas y armadas desde el citado archipiélago hasta la metrópoli, pero desde comienzos de la penúltima década de la centuria y, sobre todo, al iniciarse la siguiente, debido a la importancia estratégica de Galicia para el control de las costas cántabras y de las armadas enemigas, así como a causa del ataque liderado por Drake sobre La Coruña en 1589, las escuadras que servían de escolta entre las Azores y las costas gaditanas partían casi

¹⁷⁰ Relación de las naves que hay en los puertos de La Coruña y Ferrol, y de la gente que servía en ellas. (s.l.-21 de noviembre de 1597). MNM, CSB, ms. 392, n.º 1308, ff. 158r-160v.

¹⁷¹ El 29 de noviembre de 1597, en una de las cartas que envió la Casa de la Contratación al duque de Medina Sidonia, se recoge que la escuadra de Zubiaur estaba integrada por 30 navíos y que salió de Ferrol. La misiva se halla en AGI, Contratación, 5187.

¹⁷² Relación de la artillería de los ocho galeones y dos pataches que salieron de este puerto de La Coruña para ir a la Tercera. La Coruña, 9 de diciembre de 1597. AGS, Guerra y Marina, 511 (233).

¹⁷³ Real Cédula a Pedro de Zubiaur. Madrid, 16 de marzo de 1593. AGI, Indiferente, 433, l. 2, f. 197r.

¹⁷⁴ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: "Juan Gutiérrez Garibay...", pp. 330-331.

¹⁷⁵ Ídem.

siempre desde Ferrol o La Coruña, aunque se seguían despachando armadas de ese tipo desde los puertos de Lisboa, Cádiz o Sanlúcar de Barrameda¹⁷⁶.

Pocos días después de la llegada de Zubiaur al puerto de Bonanza, los galeones de su conserva se incorporaron a la escuadra del general Villaviciosa¹⁷⁷, a excepción del galeón capitana Santo Domingo, que fue traspasado a la Armada de la Guarda del general Luis Fajardo¹⁷⁸. En su primera travesía hacia el Nuevo Mundo, en 1598, debido a una fuerte tormenta que arremetió contra la armada en las proximidades de las costas de Tierra Firme, el Santo Domingo tuvo que ser reparado en Cartagena, mientras que el resto de los galeones de la armada pasaron a Portobelo para recoger la plata¹⁷⁹. El general Luis Fajardo designó al capitán Tomás Bernardo de Quirós como la persona que se quedaría allí aderezándolo, con el propósito de que quedara en buenas condiciones para regresar a la metrópoli con el resto de los navíos que integraban la armada¹⁸⁰. Las obras de carpintería, que se iniciaron en septiembre de ese mismo año, tuvieron que ser de gran importancia, pues, a pesar de lo que estaba dispuesto, el navío no pudo navegar con la armada a principios de 1599.

Finalmente, el galeón Santo Domingo retornó al año siguiente a la metrópoli en conserva de la armada de Francisco Coloma¹⁸¹. En el verano de ese año, el Santo Domingo fue carenado nuevamente para que pudiese partir hacia Cartagena con la armada de Luis Fajardo a principios de 1601. Según el informe elaborado por el almirante Fulgencio de Meneses, se le efectuaron numerosas reparaciones¹⁸². No se ha podido calcular el gasto de su aderezo, pues tanto el capataz de los carpinteros como el de los calafates solo enumeran el material empleado, sin especificar el valor de las maderas ni

¹⁷⁶ SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen: “La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640”, *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, n.º 5 (2006), pp. 55-76.

¹⁷⁷ Galeones de la armada de Villaviciosa. Sanlúcar de Barrameda, 21 de febrero de 1598. AGI, Contratación, 5112.

¹⁷⁸ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 12 de junio de 1598. AGI, Indiferente, 745, n.73.

¹⁷⁹ En el registro de los galeones de Fajardo que llegaron a la metrópoli en 1599, aparece citado que la “armada vino sin la capitana porque con tiempo arribo en Cartagena despues de desembocada la canal de Bahama”. Sin embargo, la tormenta se produjo cuando la armada estaba llegando a Cartagena y, en ese caso, los galeones aún no habrían atravesado el canal de Bahamas, ya que solo se cruzaba en el tornaviaje. Véase el registro de la armada de Fajardo. Marzo de 1599. AGI, Contratación, 2899, lib. I, f. 137r.

¹⁸⁰ Copia de la orden que dio el general Luis Fajardo al capitán Tomás Bernardo de Quirós. Cartagena, 18 de agosto de 1598. AGI, Contratación, 2959.

¹⁸¹ Registros de la armada de Francisco Coloma. Año 1600. AGI, Contratación, 2899, lib. I, f. 138v.

¹⁸² Información hecha por mandado del señor Fulgencio de Meneses y Toledo. Horcadas, 15 de febrero de 1601. AGI, Indiferente, 1117.

del resto del utillaje. Estos tan solo hacen mención de que las labores habían durado un mes y que en ellas trabajaron unos treinta hombres, que fueron pagados con el dinero de la Real Hacienda y de la avería¹⁸³.

La armada de Luis Fajardo, que partió de Sanlúcar de Barrameda a principios de 1601, regresó a mediados de febrero del año siguiente con los galeones muy dañados, pues, a excepción del galeón Santo Domingo, al que apenas hubo que instalarle el árbol mayor nuevo, todos los demás recibieron numerosas reparaciones para poder continuar en activo en la Armada de la Guarda¹⁸⁴. Al galeón Santo Domingo se le cerraron las cuatro portas de artillería más cercanas a la línea de flotación, pero esa misma operación se ejecutó al resto de los galeones de plata que integraban la armada, para que no entrase el agua por ellas, prueba inequívoca de que estos no solo venían excesivamente cargados de vuelta de viaje, sino que ya lo iban cuando se dirigían a Cartagena.

A principios de 1603, el general Luis Fernández de Córdoba notificó al Consejo de Indias que los galeones eran viejos y que su último viaje hacia el Nuevo Mundo sería el que hiciesen ese año¹⁸⁵. Sin embargo, salvo el galeón San José, que salió ardiendo cuando lo estaban embreando¹⁸⁶, todos volvieron a cruzar el Atlántico en 1604 y, a excepción del galeón San Agustín, que en 1605 fue transferido a la Armada del Mar Océano, también repetirían trayecto ese año. Con todo, para que el galeón Santo Domingo pudiera partir en 1603 hacia Tierra Firme, se le deberían recomponer algunas partes del casco, el alcázar y las cubiertas, lo cual quedó recogido en el informe elaborado por Pedro Rodríguez de Herrera, proveedor general de la Armada de la Guarda:

[...] el galeon Santo Domingo tenia desbaratado el alcazar y desaforrado el costado, y quitado trancaniles de la cubierta principal y todos los maderos podridos y rajados del costado; y se van poniendo nuevos en todas las partes que les a menester y que asimismo en la dicha cubierta principal sean quitado todas llaves della y algunas tablas y trancaniles, y sobretrancaniles para ver la obra que descubre, lo cual se ha hecho hasta el dia de hoy y se va continuando la dicha obra y porque lo que se fuere

¹⁸³ Relación de los navíos de la armada de Fajardo. Sevilla, 31 de julio de 1601. AGI, Contratación, 2960.

¹⁸⁴ Relación del adobío de carpintería que se ha hecho a los siete galeones que se aprestan para ir este año de 1603 a las Indias. Sevilla, 17 de diciembre 1602. AGI, Indiferente, 1118.

¹⁸⁵ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 25 de marzo de 1603. AGI, Indiferente, 747.

¹⁸⁶ La Casa de la Contratación al Consejo de Indias. Sevilla, 2 de abril de 1603. AGI, Indiferente, 4195.

descubriendo de ella a de decir la necesidad que tiene de adobio y fortificacion¹⁸⁷.

Según el citado proveedor general, el galeón Santo Domingo podría navegar dos años más, y era uno de los galeones que integraban la Armada de la Guarda de 1605 “mas a proposito para la navegacion a Indias”¹⁸⁸. No obstante, ese mismo año, durante el viaje de vuelta a la metrópoli, una fuerte tormenta lo sepultó en las profundidades del Caribe. Entre 1597 y 1605 realizó las siguientes travesías:

TABLA 7. Viajes realizados por el galeón Santo Domingo

AÑO	ARMADA	GENERAL	VIAJE
1597/1598	Escuadra de Galicia	Pedro de Zubiaur	La Coruña - Azores - Sanlúcar
1598	Armada de la Guarda	Luis Fajardo	Ida
1600	Armada de la Guarda	Francisco Coloma	Vuelta
1601/1602	Armada de la Guarda	Luis Fajardo	Ida y Vuelta
1603	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida y Vuelta
1604	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida y Vuelta
1605	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida

Fuente: tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI, en el AGS y en el MNM. Ida = Viaje completo entre España y América; Vuelta = Viaje completo entre América y España.

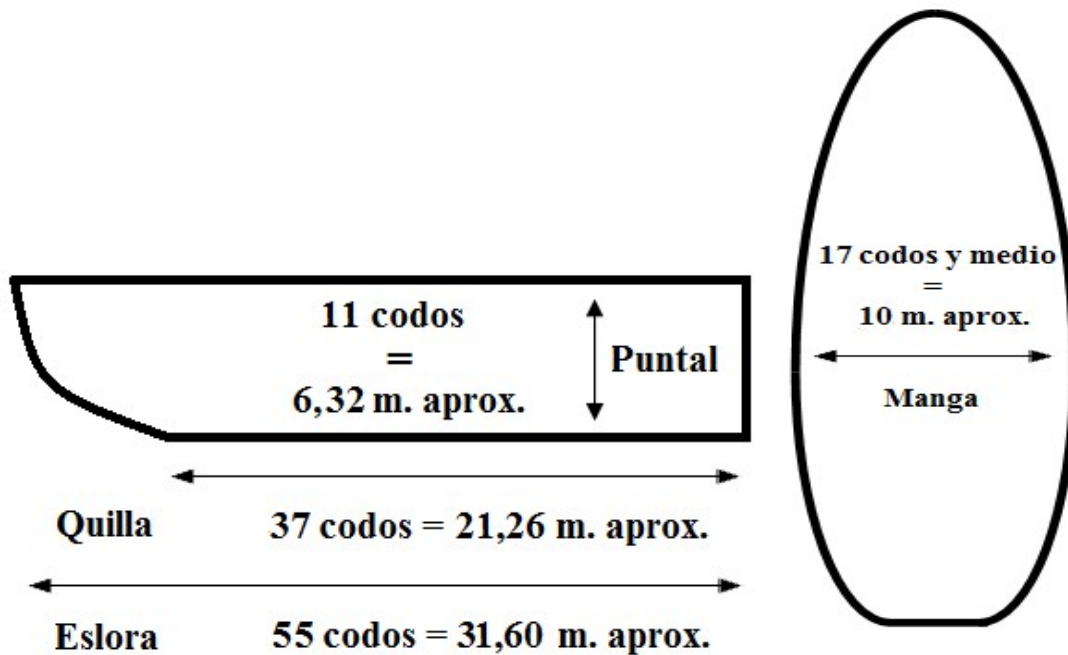
En cuanto a sus medidas, hemos seguido las proporciones que según el almirante Aparicio de Arteaga tendrían los galeones de 600 toneladas, pues serían muy similares a la de los vasos que tuvieran 570 toneladas, como era el caso del Santo Domingo¹⁸⁹:

¹⁸⁷ Primera visita a los galeones, en la que se comprueban las reparaciones que precisaba cada uno. Horcadas, 23 de enero de 1605. AGI, Indiferente, 1120.

¹⁸⁸ Parecer del capitán Pedro Bodopia. Horcadas, 23 de enero de 1605. AGI, Indiferente, 1120.

¹⁸⁹ Véase el Anexo VIII.

ILUSTRACIÓN 4. Arqueamiento del galeón Santo Domingo



2.4.3 Galeón Nuestra Señora de Begoña¹⁹⁰

En diciembre de 1604, el Consejo de Indias y la Casa de la Contratación notificaban al soberano que alguno de los galeones que regresarían a la metrópoli con Luis de Córdoba a finales de ese mes o principios del siguiente estaban muy viejos para enviarlos nuevamente a Cartagena, y no había galeones reales para completar el aforo de toneladas que recoge el asiento que firmaron el monarca y Juan Núñez Correa el 26 de septiembre de 1603¹⁹¹. Además, según aparece citado en el capítulo veintidós de dicho asiento, este último quedó obligado a fabricar diez galeones nuevos, y darlos aprestados y puestos a la vela desde primero de febrero hasta primero de marzo de 1605¹⁹². Sin embargo, solo construyó siete, y todos fueron añadidos a la Armada del Mar Océano¹⁹³.

¹⁹⁰ En la documentación aparece citado también como Santa María de Begoña o La Begoña.

¹⁹¹ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 15 de diciembre de 1604. AGI, Indiferente, 748. Según consta en el capítulo séptimo del asiento de la avería, los diez galeones tendrían 4.300 toneladas en total. Véase el Anexo V: cap. 7.

¹⁹² Véase el Anexo V: cap. 22.

¹⁹³ La Casa de la Contratación al rey. (s.l.-s.f.); probablemente 1607. AGI, Contratación, 5114.

Ante tales circunstancias, Felipe III decretó que de esta última formación se tomasen los navíos que fueran necesarios para completar el buque de la Armada de la Guarda, pues con ello se evitaría hacer uso de navíos particulares¹⁹⁴. Así, a mediados de enero de 1605, se enviaron cinco galeones desde Lisboa, lugar de apresto de la formación metropolitana y, en esos momentos, de una de sus escuadras subordinadas (la escuadra de Vizcaya), a Sanlúcar de Barrameda, en donde los visitantes de navíos de la Casa de la Contratación señalarían los que podrían ser empleados en la Armada de la Guarda¹⁹⁵. De todos ellos, solo dos fueron admitidos, el nombrado Nuestra Señora de Begoña, de 800 toneladas, y el San Martín, de 400. Ambos fueron remolcados desde Bonanza al paraje de Horcadas, en donde se estaban reparando los galeones de la armada de Luis de Córdoba que habían regresado a la metrópoli a finales de 1604, y que se harían a la vela en unos meses; los galeones San Bernabé, San Marcos y Jesús María José regresaron a Lisboa “por no ser a proposito”¹⁹⁶.

Quizás no hubiese sido necesario que desde la capital portuguesa se enviasen cinco galeones a Bonanza para ser peritados, pues habría bastado con un informe detallado con las características técnicas y aparejos de cada uno, pero dada la distancia que separa a ambos puertos y la complejidad que requería el asunto, la Casa de la Contratación prefirió inspeccionarlos *in situ*. Desde entonces, la práctica de enviar galeones desde Lisboa hasta Sanlúcar de Barrameda se convirtió habitual durante la primera mitad del siglo XVII.

Según el general Marcos de Aramburu, cuatro galeoncetes de la Armada del Mar Océano, de 350 toneladas cada uno, habían servido en la última década del siglo XVI en la Armada de la Guarda¹⁹⁷, pero ahora, por primera vez, aquella cedería a esta última dos galeones que superaban esa cifra, rebasando uno de ellos, incluso, el límite de las 700 toneladas que había impuesto el Consejo de Indias para los navíos que integrasen la Armada de la Guarda¹⁹⁸. El galeón La Begoña vino a sustituir al San Agustín —uno de

¹⁹⁴ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 15 de diciembre de 1604. AGI, Indiferente, 748.

¹⁹⁵ CISNEROS CUNCHILLOS, Miguel, PALACIO RAMOS, Rafael y CASTANEDO GALÁN, Juan Miguel (coords.): *El astillero de Colindres (Cantabria) en la época de los Austrias Menores: arqueología y construcción naval*, Universidad de Cantabria, 1997, pp. 57-58.

¹⁹⁶ Domingo García Flores, tenedor de bastimentos de la Armada de la Guarda, al rey. Sanlúcar de Barrameda, 13 de febrero de 1605. AGI, Contratación, 4303.

¹⁹⁷ Marcos de Aramburu al Consejo de Indias. Sanlúcar de Barrameda, 4 de enero de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

¹⁹⁸ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 29 de agosto de 1601. AGI, Indiferente, 1866.

los de la conserva de la armada de Luis de Córdoba en 1604—, que fue transferido a la del Océano, en donde aún se mantenía en 1607, dado que este necesitaba demasiadas reparaciones para incorporarlo al bastión principal de la Carrera de Indias¹⁹⁹.

El galeón Nuestra Señora de Begoña o, simplemente, La Begoña, ya que es esta última la denominación que más veces se repite en las fuentes, fue construido en Lezo entre 1597 y 1598 por el general Antonio de Urquiola, a cuyo lugar se habían trasladado las fábricas de galeones debido a la epidemia de peste que en 1597 imposibilitó las labores de construcción naviera en algunos puntos de Guipúzcoa, entre ellos la villa de Pasajes, en cuyo astillero el general había obrado varios galeones²⁰⁰. Dado que la fábrica de los seis galeones y dos galeras que se confeccionaron en Lezo a cargo de este último costaron a la arcas reales unos 128.000 ducados, y hemos tasado cada una de las galeras en 4.500 ducados, que es el precio que pagó en 1605 un tal Juan Pedro Álvarez por la compra de una galera nueva de 200 toneladas²⁰¹, el galeón La Begoña tendría un valor de 19.800 ducados, aproximadamente, a razón de casi 25 ducados la tonelada²⁰². Esa fue también la cantidad que pagó la Real Hacienda por los galeones que salieron de la fábrica de Ojeda en Rentería y Zorroza, cuya cifra resultaba muy elevada si la comparamos con los 20 ducados que se pagaba a finales del siglo XVII por la construcción de navíos de alto bordo²⁰³.

En uno de los inventarios de los navíos que pertenecían al soberano y que estaban amarrados en el Guadalquivir, Lisboa y La Coruña en el mes de diciembre de 1599, aparece citado que el galeón La Begoña había sido fabricado en Guipúzcoa o Vizcaya para incluirlo en la Armada del Mar Océano, y que arqueaba 900 toneladas²⁰⁴. No obstante, al igual que hemos señalado para el galeón San Roque, el número de toneladas de cada uno de los navíos citados en dicho inventario nos parece demasiado abultado,

¹⁹⁹ Gastos de la Armada del Mar Océano de Juan Álvarez. (s.l.-1607). AGI, Contratación, 4304.

²⁰⁰ Real Cédula a la Junta de la provincia de Guipúzcoa. San Lorenzo, 9 de octubre de 1597. Archivo General de Gipuzkoa (en adelante, AGG), JDIM2/13/9. Sobre la epidemia de peste en Pasajes, véase el trabajo de CRUZ MUNDET, José Ramón: “Una epidemia de peste bubónica: Pasajes de San Juan, 1597”, *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, n.º 8 (1986), pp. 9-30.

²⁰¹ Venta de la galera La Magdalena. Sevilla, 12 de noviembre de 1605. AGI, Contratación, 4872.

²⁰² Relación de lo que costaría la fábrica del general Urquiola en Lezo. San Sebastián, 21 de julio de 1600. Original en poder de José Romero. Transcrito en MNM, CVP, vol. III, t. 3A, doc. 26 (32-33).

²⁰³ PAJUELO MORENO, Vicente: “Naufragio y rescate...”, pp. 155-175.

²⁰⁴ Relación de los navíos que hoy tiene S.M. en las costas de estos reinos, y sus portes y toneladas. Sevilla, 5 de julio de 1599. AGI, Indiferente, 1115.

pues en otras relaciones de navíos hemos comprobado que La Begoña nunca sobrepasaba las 800 toneladas, que es la cifra que consideramos que más se aproximaría a sus verdaderas dimensiones. En 1600, la Begoña pasó a formar parte de la Escuadra de Vizcaya, en cuya formación se mantuvo hasta los primeros días de enero de 1605²⁰⁵.

Para algunos investigadores, el galeón Nuestra Señora de Begoña era de 500 toneladas²⁰⁶; uno de ellos, incluso, afirma que este era el “más moderno de los galeones” de la Armada de la Guarda de 1605²⁰⁷. Sin embargo, en el documento al que hace referencia no aparece citado que el galeón fuese el más moderno, sino “el mayor de los de la armada”, tal y como señaló Luis Fernández de Córdoba, que era en esos momentos el general de la citada formación²⁰⁸. Precisamente, dado que este último sabía que La Begoña era el buque más grande de los que integraban la referida armada, prefirió que don Juan de Borja, quien había sido nombrado gobernador y capitán general del Nuevo Reino de Granada y presidente de la Audiencia de Santa Fe, se alojase en La Begoña junto con su mujer y sus criados, pues la comitiva estaba formada por unos 26 o 27 individuos²⁰⁹.

El 22 de febrero de 1605, Joanes de Urdaire, almirante de la Armada de la Guarda, remitió una carta al Consejo de Indias en la que le informaba de que La Begoña era muy diferente al resto de los galeones que integraban la formación y que no había sido “fabricado tan a modelo que se requería para ser parejo en vela con los galeones de Vmajestad”²¹⁰. Idéntica situación se ha observado con el galeón San Roque, puesto que los navíos que habían sido confeccionados para emplearlos en la Armada del Mar Océano no eran apropiados para realizar navegaciones tan largas, y mucho menos para adentrarse en las aguas caribeñas, en donde el grosor de las maderas de los galeones de plata resistiría

²⁰⁵ Relación de la gente de mar y guerra que hay en los galeones y navíos de la Escuadra de Vizcaya. Lisboa, 9 de enero de 1605. Archivo Nacional da Torre do Tombo (en adelante, ANTT), CC, parte II, maço 307, n.º 16.

²⁰⁶ Véase el trabajo de CHAUNU, Huguette y Pierre: *Séville et l'Atlantique*, t. IV, pp. 184-185; y el artículo de SEGOVIA SALAS, Rodolfo: “El naufragio de la Armada de la Guarda en 1605”, p. 18. Probablemente, los primeros hallaron, al igual que nosotros, numerosas referencias del galeón Nuestra Señora de Begoña de 500 toneladas, pero, entre 1599 y 1605, hubo, como mínimo, cinco galeones con el mismo nombre y número de toneladas, cuyos dueños eran, al menos el de tres de ellos: Santorun de Bengochea, Juan de Olano y Pedro de Liendo.

²⁰⁷ SEGOVIA SALAS, Rodolfo: “El naufragio de la Armada de la Guarda en 1605”, p. 14.

²⁰⁸ Luis de Córdoba al rey. En la capitana, 16 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

²⁰⁹ La Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 27 de septiembre de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

²¹⁰ Juan de Urdaire al Consejo de Indias y a Juan de Ibarra, secretario del rey. Horcadas, 22 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

mejor la broma. A pesar de ello, y como ya hemos señalado anteriormente, debido a la falta de vasos reales disponibles para completar el aforo de toneladas de la Armada de la Guarda, el monarca decidió transferir a esta armada los bajeles que estaban al servicio de la formación metropolitana, aunque era muy difícil modificar el diseño de estos y adaptarlos para la navegación trasatlántica, pues las reparaciones que se efectuaban a uno y otro era distintas, al igual que su aparejo y sus pertrechos²¹¹. El Nuestra Señora de Begoña fue uno de los cuatro galeones que, a causa de una fuerte tormenta, se fue a pique en aguas del Caribe cuando regresaba a la metrópoli. Señalamos a continuación los años que estuvo al servicio de la Armada del Mar Océano y de la Armada de la Guarda:

TABLA 8. Viajes realizados por el galeón Nuestra Señora de Begoña

AÑO	ARMADA	GENERAL	VIAJE
1600/1605	Escuadra de Vizcaya	—	—
1605	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida

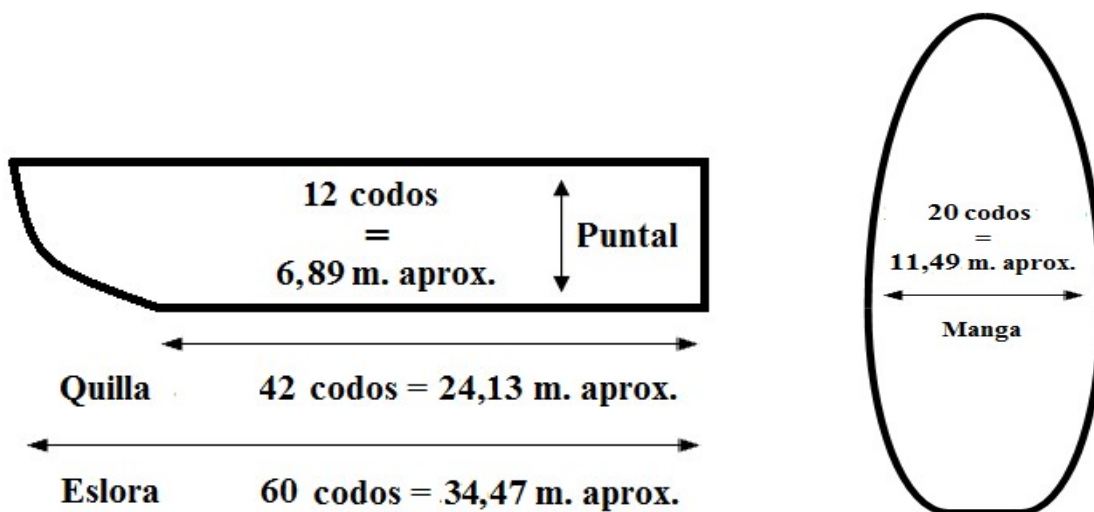
Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI y en el ANTT. Ida = Viaje completo entre España y América; Vuelta = Viaje completo entre América y España.

Según el almirante Aparicio de Arteaga, para que un galeón de 800 toneladas —las que arqueaba La Begoña— “sea sacado en su perfección”, ha de guardar las siguientes proporciones²¹²:

²¹¹ Sobre este asunto véase SERRANO MANGAS, Fernando: *Función y evolución...*, pp. 15-24.

²¹² Véase el Anexo VIII.

ILUSTRACIÓN 5. Arqueamiento del galeón Ntra. Sra. de Begoña



2.4.4 Galeón San Ambrosio

En 1596, el capitán Agustín de Ojeda construyó al galeón San Ambrosio en Rentería, en la que ha sido denominada en las fuentes como la tercera fábrica²¹³. Su botadura tuvo lugar a finales de junio de ese mismo año, y pocos días después bajó al astillero de Pasajes, en donde, al igual que se había procedido con el resto de galeones que construyó Ojeda entre 1594 y 1596, recibió las últimas obras de carpintería y calafatería y se le instaló la arboladura y el velamen. El San Ambrosio había sido confeccionado para añadirlo a cualquiera de las formaciones subordinadas de la Armada del Mar Océano, pues, para esas fechas, la Armada de la Guarda tenía cubierto el aforo de toneladas. Dicho galeón fue empleado por primera vez en la escuadra del general Pedro de Zubiaur, cuyo viaje ya hemos analizado en el apartado referente al galeón Santo Domingo.

Los galeones de Zubiaur se transfirieron a la escuadra del general Villaviciosa en febrero de 1598²¹⁴, pero antes de que esta se hiciese a la vela hubo que repararlos. En efecto, al galeón San Ambrosio, a pesar de que solo había realizado un viaje entre La Coruña, Azores y Cádiz, se le instalaron, a excepción del palo mesana, todos los árboles

²¹³ Relación de la gente de mar. Pasajes, 29 de julio de 1597. AGS, Guerra y Marina, 487 (285).

²¹⁴ Galeones de la armada de Villaviciosa. Sanlúcar de Barrameda, 21 de febrero de 1598. AGI, Contratación, 5112.

nuevos, con sus correspondientes vergas y masteleros²¹⁵. Finalmente, el 30 junio de 1598, la formación de Villaviciosa levó anclas de Sanlúcar de Barrameda, desde donde acompañó hasta Salmedina —arrecife situado frente a Chipiona y causa de un buen número de naufragios— a la Armada de la Guarda de Luis Fajardo, pues el destino de ambas formaciones era bien distinto: la primera se dirigía a las Azores para escoltar a los convoyes que regresaban desde el Nuevo Mundo²¹⁶, mientras que la segunda navegaría hasta Cartagena y Portobelo con el objetivo de recoger las haciendas del rey y de personas particulares. En octubre de 1598, el galeón San Ambrosio se hallaba en Lisboa, junto con el resto de navíos de la escuadra dirigida por el almirante Joanes de Urdaire; dos meses más tarde fue uno de los elegidos para completar la escuadra de Pedro de Zubiaur, aunque finalmente sería destinado a la Armada de la Guarda de Francisco Coloma²¹⁷.

En los primeros días de 1599, el galeón San Ambrosio fue carenado y se le instalaron velas nuevas para partir a las Indias por primera vez, cuyo gastó ascendía a unos 8.000 ducados, aproximadamente²¹⁸. Así pues, sus reparaciones costaron más de la mitad del precio que tuvo al salir de fábrica, pues teniendo en cuenta que las fábricas de Ojeda se valuaron en 25 ducados la tonelada y el San Ambrosio era de 470-9, su precio en el astillero rondaría los 11.750 ducados. No obstante, el número de toneladas del San Ambrosio, al igual que ocurre con el resto de galeones de la Armada de la Guarda de 1605 —y con los que se despacharon para partir a las Indias—, variaba según la relación o el inventario de los navíos en los que aparece citado. Normalmente, el San Ambrosio tenía un porte indicado entre las 400 y 600 toneladas, aunque la cifra que consideramos que más se ajusta a sus proporciones sería la primera (470-9), entre otras razones porque el arqueamiento que dio como resultado ese número había sido realizado por tres expertos en la materia: el almirante Alonso de Chaves Galindo, el capitán Agustín de Landecho y Alonso de Herrera, maestro mayor de carpintería²¹⁹.

²¹⁵ “Relacion de las obras hechas a los navios de la armada, de mano del almirante Sebastian de Arancibia”. Horcadas, 5 de mayo de 1598. AGI, Contratación, 5112.

²¹⁶ El citado general falleció el 4 de agosto de 1598 en el golfo de las Yeguas. Véase la carta que envió Antonio del Castillo al rey. Isla de las Flores (Azores), 28 de agosto de 1598. AGS, Guerra y Marina, 518 (175).

²¹⁷ Relación de navíos de la armada de Francisco Coloma. Sanlúcar de Barrameda, 20 de diciembre de 1598. AGI, Indiferente, 2661.

²¹⁸ Gastos en la reparación de los galeones. Horcadas, 8-18 de enero de 1599. AGI, Contratación, 2958.

²¹⁹ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 11 de abril de 1598. AGI, Indiferente, 745, n. 50B

El galeón San Ambrosio navegó por primera vez a Cartagena en 1599, siendo uno de los navíos que integraban la Armada de la Guarda de Francisco Coloma. Ese año inverró en Puerto Rico, debido a las noticias de que un buen número de velas enemigas andaban en su búsqueda, pero a principios de marzo de 1600 regresó a la metrópoli²²⁰. Un año más tarde, los galeones que habían regresado con Francisco Coloma fueron enviados nuevamente a las Indias, esta vez bajo las órdenes del general Luis Fajardo, quien ya había sido general de la Armada de la Guarda entre 1598 y 1599. Para este viaje, al galeón San Ambrosio apenas se le efectuaron reparaciones, posiblemente porque se le habían obrado el año anterior durante la internada en el Nuevo Mundo y no sufriría daños en el trayecto de vuelta, aunque no tendría la misma suerte en esta ocasión durante la travesía de regreso a la metrópoli. Los galeones de la armada de Fajardo llegarían muy maltrechos a Sanlúcar de Barrameda a mediados de abril de 1602, especialmente de la arboladura y el velamen, pues, a efectos de que pudiesen navegar nuevamente hasta Cartagena, hubo que restaurarles todos los árboles, los corbatones, las tablas de las cubiertas, etc. Para el caso concreto del galeón San Ambrosio, le realizaron las siguientes remodelaciones:

[...] las obras de las pazas [que son maderos que se instalan entre los clavos de la ligazón para ayudarla, y a la tabla para que el clavo viejo tenga quien le sustente] debajo de la cubierta y hechado las tablas que se le quita para poderse hechar por dentro; algunos corbatones en lo baos, debajo ocho corbatones y en la cubierta veinte; entabla asimismo desde la lumbré [superficie] del agua hasta la cinta por serla donde mas se pudre, por ser donde moja y enjuga; calado mas de cincuenta barraganetes y particularmente en las ocho portas, a tres y a cuatro en cada una, muy largos hasta debajo del durmiente de la cubierta de abajo; cerrado las ocho portas; el embono primero de tabla de roble y el segundo, mas arriba, de tabla de prusa [Prusia]; su verduguete debajo de la cinta y entablado mucho pedazos de las cubiertas y encabezado algunas latas y ayudado con corbatones; otras menudencias de eslorias y llaves con sus corbatones; el arbol mayor nuevo²²¹.

A principios del siglo XVII, los galeones llevaban dos embonos para reforzar el casco, y las portas de artillería más próximas a la línea de flotación eran selladas para evitar que

²²⁰ Cristóbal de Segura a la Casa de la Contratación. Sanlúcar de Barrameda, 15 de marzo de 1600. AGI, Contratación, 2958.

²²¹ Relación del adobío de carpintería que se ha hecho a los siete galeones que se aprestan para ir a las Indias. Sevilla, 17 de diciembre de 1602. AGI, Indiferente, 1118.

el agua se filtrase por ellas y el galeón se anegase. Ambas medidas se establecieron en fechas muy tempranas debido a que los navíos navegaban excesivamente cargados, tanto a la ida —a pesar de que estaba prohibido embarcar mercancías—²²² como a la vuelta, poniéndose en riesgo, incluso, su flotabilidad. El embono era una especie de cinturón grueso de madera que reforzaba el casco, con el que se lograba “reducir el sufrimiento de los vasos con la cubierta principal levantada e incrementar la manga a los que parecían faltos de ella”²²³. En otras palabras, se aplicaba el embono a los galeones para tratar de remediar los defectos de fabricación que estos mostraban, pues, para que pudiesen albergar mayores cantidades de plata, se subía la cubierta principal y se aumentaba la manga de la parte del casco que quedaría bajo el agua. Mediante esta práctica se conseguía que el galeón pudiese albergar en sus bodegas un mayor número de metales preciosos, pero tanto su operatividad como sus capacidades ofensivas quedarían muy mermadas. A pesar de que el galeón de plata había sido diseñado para hacer frente a las armadas enemigas, este acabó convirtiéndose en un navío mercante con mayor número de piezas de artillería que el resto de los que transitaban el Océano.

Así, a principios de 1603, dado que al galeón San Ambrosio se le efectuaron numerosas reparaciones, el veedor de la Armada de la Guarda, Agustín de la Guerra, remitió una carta a la Casa de la Contratación en la que informaba que el citado galeón “podría hacer, por lo menos, dos viajes mas a las Indias”²²⁴. Todo lo contrario opinaba el general Luis Fernández de Córdoba, quien estuvo al frente de dicha formación entre 1602 y 1605, pues, según él, “aunque se ha hecho en los galeones con que va por la plata de este año el mejor adobio que ha sido posible, son viejos y han hecho muchos viajes, y no estaran para poder volver otro viaje”²²⁵. No le faltaba razón al citado general, pues la mayoría de esos galeones, entre los que se incluía el San Ambrosio, venían empleándose en diferentes formaciones desde 1597. Así pues, el referido galeón llevaba seis años de servicio ininterrumpido, los cuatro últimos en la Armada de la Guarda, en cuyo convoy se mantuvo hasta que naufragó en 1605.

²²² Véase el Anexo IV: caps. 14 y 15. Véase también la *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, t. IV, lib. IX, tít. XXXIV, ley I.

²²³ SERRANO MANGAS, Fernando: *Función y evolución...*, pp. 62-65.

²²⁴ Agustín de la Guerra a la Casa de la Contratación. Sevilla, 7 de enero de 1603. AGI, Indiferente, 1119.

²²⁵ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 25 de marzo de 1603. AGI, Indiferente, 747.

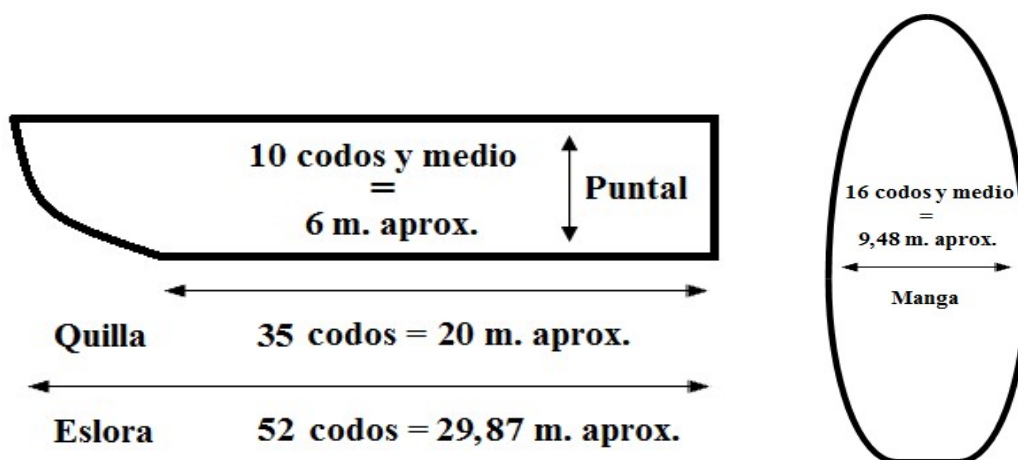
TABLA 9. Viajes realizados por el galeón San Ambrosio

AÑO	ARMADA	GENERAL	VIAJE
1597/1598	Escuadra de Galicia	Pedro de Zubiaur	La Coruña - Azores - Sanlúcar
1598	Escuadra de Vizcaya	Juanes de Villaviciosa	Sanlúcar - Azores - Lisboa - Sanlúcar
1599/1600	Armada de la Guarda	Francisco Coloma	Ida y Vuelta
1601/1602	Armada de la Guarda	Luis Fajardo	Ida y Vuelta
1603	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida y Vuelta
1604	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida y Vuelta
1605	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI, en el AGS y en el MNM. Ida = Viaje completo entre España y América; Vuelta = Viaje completo entre América y España.

Teniendo en cuenta las medidas propuestas por el almirante Aparicio de Arteaga acerca de las proporciones que deberían tener los galeones de 600 toneladas, a partir de las cuales “se pueden regular los de mas y menos porte que quisieren fabricar”, el galeón Santo Domingo, que rondaba las 470-9, tendría estas dimensiones²²⁶:

ILUSTRACIÓN 6. Arqueamiento del galeón San Ambrosio



²²⁶ Véase el Anexo VIII.

2.4.5 Galeón San Francisco

El 26 de julio de 1597, la armada del general Martín de Bertendona, que estaba integrada por seis galeones —uno de ellos el San Francisco—, ocho pinazas y seis galizabras, partía del puerto de Pasajes en dirección a La Coruña, en donde aguardaba el general Pedro de Zubiaur para navegar con ellos hasta las Azores²²⁷. La Corona había hecho entrega a este último de unas instrucciones precisas acerca de los objetivos principales del viaje, entre los que destaca que la formación de Zubiaur escoltaría, entre las Azores y Cádiz, la Armada de la Guarda que ese año regresaba de las Indias con la hacienda del rey y de personas particulares²²⁸. Los seis galeones que integraban la citada formación eran los últimos que fabricó Agustín de Ojeda en Rentería en 1596, siendo el galeón San Francisco, según el propio Ojeda, “uno de los galeones de mas bella factura echos en esta provincia [Guipúzcoa]”²²⁹. Su arqueo era de 487-3 toneladas²³⁰, por lo que su precio al salir del astillero sería de unos 12.175 ducados, aproximadamente.

En febrero de 1598, la escuadra de Pedro de Zubiaur llegó a Cádiz custodiando la Armada de la Guarda de Juan Gutiérrez de Garibay. No hemos hallado testimonios de que la travesía entre las Azores y la bahía gaditana fuese complicada, pero al galeón San Francisco hubo que restaurarle sus mástiles y vergas principales para que este pudiera ser empleado en la escuadra del general Villaviciosa²³¹. A finales de ese año, el citado galeón fue traspasado a la Armada de la Guarda, que, entre 1599 y 1600 estuvo comandada por Francisco Coloma. Desde ese año hasta 1605, el San Francisco fue uno de los galeones que constituyó dicha formación, en cuya conserva cumplió un total de ocho travesías —cuatro viajes redondos— entre la metrópoli y el Nuevo Mundo, que habrían sido nueve si la armada no se hubiese topado con un convoy holandés cuando se dirigía a Cartagena²³². Según los testimonios del general Luis Fernández de Córdoba y del veedor Agustín de la Guerra, el galeón San Francisco “se abrió peleando con una urca holandesa

²²⁷ Relación de los navíos del rey. Pasajes, 29 de julio de 1597. AGS, Guerra y Marina, 487 (285).

²²⁸ Instrucción para Zubiaurre. Madrid, 22 de julio de 1597. AGI, Indiferente, 2661.

²²⁹ Agustín de Ojeda al rey. Rentería, 23 de junio de 1597. AGS, Guerra y Marina, 488 (6).

²³⁰ Consulta del Consejo. Madrid, 11 de abril de 1598. AGI, Indiferente, 745, n. 50B

²³¹ “Relacion de las obras hechas a los navios de la armada, de mano del almirante Sebastian de Arancibia”. Horcadas, 5 de mayo de 1598. AGI, Contratación, 5112.

²³² La batalla que libró la Armada de la Guarda de Luis de Córdoba frente a una armada holandesa ha sido analizada en el epígrafe 4.6 Viaje de ida: combate frente a unas urcas holandesas, pp. 327-336.

y se fue a pique porque era un navio muy viejo”²³³. Sin embargo, el presidente de la Audiencia de Santa Fe, don Juan de Borja, que iba embarcado en otro de los galeones que integraban la armada cuando se produjo el suceso, La Begoña, añade que estos no habían sido bien remendados y navegaban excesivamente cargados de vino y ropa²³⁴, fundamentalmente, así como de pasajeros que impedirían el manejo de la artillería, por cuya causa, posiblemente, no se hizo uso de ella²³⁵. En el asiento que precedía la puesta en funcionamiento de la Armada de la Guarda (1591), en su prorrogación (1598) y en diferentes ordenanzas se establece que en los galeones no se podían embarcar mercancías, ni con registro ni sin él, pero esos preceptos nunca se cumplieron²³⁶. En la siguiente tabla señalamos los viajes cometidos por el galeón San Francisco:

TABLA 10. Viajes realizados por el galeón San Francisco

AÑO	ARMADA	GENERAL	VIAJE
1597/1598	Escuadra de Galicia	Pedro de Zubiaur	La Coruña - Azores - Sanlúcar
1598	Escuadra de Vizcaya	Juanes de Villaviciosa	Sanlúcar - Azores - Lisboa - Sanlúcar
1599/1600	Armada de la Guarda	Francisco Coloma	Ida y Vuelta
1601/1602	Armada de la Guarda	Luis Fajardo	Ida y Vuelta
1603	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida y Vuelta
1604	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida y Vuelta
1605	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Perdido en combate en aguas del Caribe

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI y en el AGS. Ida = Viaje completo entre España y América; Vuelta = Viaje completo entre América y España.

²³³ Dos cartas: una del general Luis de Córdoba y otra del veedor Agustín de la Guerra. Cartagena, 20 de julio de 1605. Ambas se hallan en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 27 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 748.

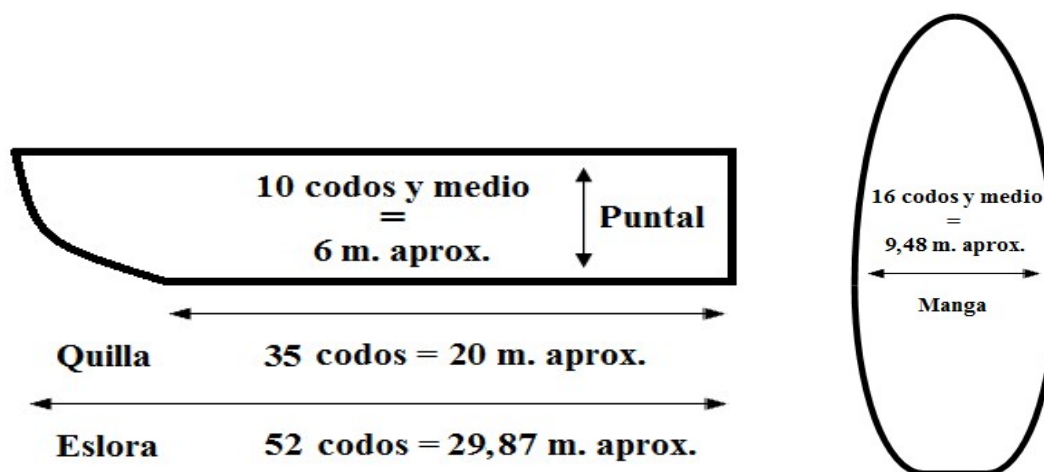
²³⁴ Según Antonio Miguel Bernal, los mercaderes tratan en “ropa”, que es el “nombre genérico de las mercaderías exportadas desde Sevilla”. Véase su trabajo: “Banca, remesas, moneda, compradores de oro y plata y comercio colonial”, en Antonio Miguel Bernal Rodríguez (ed.), *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica*, Madrid, Marcial Pons / Fundación ICO, 2000, p. 617.

²³⁵ Juan de Borja al rey. Cartagena, 13 de agosto de 1605. AGI, Santa Fe, 18, r. 6, n. 41 y 42.

²³⁶ Véase el Anexo IV: cap. 14.

Para conocer las dimensiones del galeón San Francisco hemos aplicado las mismas medidas que tendría el galeón San Ambrosio, pues entre ambos existiría una diferencia de diecisiete toneladas, aproximadamente:

ILUSTRACIÓN 7. Arqueamiento del galeón San Francisco



2.4.6 Galeón San Cristóbal

El galeón San Cristóbal, al igual que otros tres de los galeones que en 1605 integraban la Armada de la Guarda, fue construido en Rentería en 1596, en la tercera fábrica de Agustín de Ojeda. En 1597, el San Cristóbal fue uno de los seis galeones que formaba parte de la escuadra de Pedro de Zubiaur, y un año más tarde fue cedido a la de Villaviciosa, como también aconteció con los galeones San Ambrosio, San Francisco y San Gregorio. A finales de 1598, la Casa de la Contratación notificaba al Consejo de Indias los nombres de los galeones que consideraban más apropiados para añadirlos a la Armada de la Guarda, pues este último organismo era, en última instancia, el encargado de decidir los galeones que integrarían dicha formación. El nombre de uno de los galeones que mostraba la relación era el San Cristóbal, que fue elegido finalmente por el Consejo de Indias para cubrir el aforo de toneladas que exigía la armada que, entre 1599 y 1600, estuvo

comandada por Francisco Coloma²³⁷. Su arqueo era de 438-9 toneladas, por lo que a razón de 25 ducados cada una, su precio rondaría los 10.950 ducados.

La armada de Francisco Coloma completó el recorrido en unos catorce meses, aproximadamente²³⁸. El galeón San Cristóbal fue reparado en Horcadas para emprender nuevamente el viaje hacia Cartagena, esta vez en conserva de la armada del general Luis Fajardo²³⁹. Al igual que había sucedido el año anterior, la armada de Fajardo tuvo que pasar el invierno en las Indias, por motivos muy similares a los de la invernada de Francisco Coloma, ya que la plata tardó en llegar a Portobelo más de lo previsto. La armada del general Luis Fajardo tardó unos quince meses en regresar a Sanlúcar de Barrameda, en cuya navegación la arboladura y el velamen de los galeones quedaron muy dañados²⁴⁰. Para el viaje que la armada hizo en 1603, los galeones seguían siendo los mismos que llegaron a Sanlúcar de Barrameda con Luis Fajardo, aunque los gastos en reparaciones fueron tan elevados como los que conllevaría la construcción de un galeón, pues, para el caso concreto del San Cristóbal, las remodelaciones costaron 9.700 ducados, es decir, 1.250 ducados menos de lo que costó al salir del astillero. No obstante, la situación se agravaría aún más al año siguiente, ya que, a efectos de que el citado galeón pudiera ser empleado nuevamente en la Armada de la Guarda, el coste de su reparación se valuó en unos 12.500 ducados, rebasando de ese modo el precio que la Corona había pagado por su construcción²⁴¹. Las obras de mayor importancia que se le ejecutaron a principios de 1604 fueron las siguientes: se le instalaron dos embonos nuevos, uno de madera de roble y otro de pino, y se le modificó toda la arboladura, el velamen y parte de la jarcia²⁴².

El galeón San Cristóbal, junto con el resto de los navíos que ese año integraban la Armada de la Guarda, regresó a Sanlúcar de Barrameda a finales de 1604, en cuya fecha había completado ocho travesías trasatlánticas, por lo que los oficiales de la Casa de la Contratación señalaban que el San Cristóbal solo podría realizar un viaje más. Durante

²³⁷ Relación de la gente de mar de la armada de Francisco Coloma. Sanlúcar de Barrameda, 2 de febrero de 1599. AGI, Contratación, 2957.

²³⁸ Fenecimiento de cuenta que se hace con la gente de mar. Sanlúcar de Barrameda, 15 de marzo de 1600. AGI, Contratación, 2958.

²³⁹ Relación de los galeones de la armada de Luis Fajardo. Sevilla, 31 de julio de 1601. AGI, Contratación, 2960.

²⁴⁰ Gente de mar del galeón San Cristóbal. Sanlúcar de Barrameda, 30 de abril de 1602. AGI, Contratación, 2960.

²⁴¹ Coste del apresto del galeón San Cristóbal. Horcadas, 27 de febrero de 1604. AGI, Indiferente, 1120.

²⁴² Ídem.

casi tres meses recibió las obras oportunas de carpintería y calafatería en el paraje de Horcadas²⁴³. Los carpinteros indicaban que el galeón hacía mucha agua, pero no sabían por dónde, y que era necesaria madera de pino para la arboladura. Los asistentes de Juan Núñez Correa, que era el encargado de correr con todos los gastos que fuesen necesarios para quedar los galeones en las mejores condiciones posibles, insistían en que algunos de los mástiles tendrían que ser de roble porque no los había de pino. Según se recoge en una real cédula de 1577, a pesar de las insistentes quejas mostradas por parte de los oficiales de la Casa de la Contratación, la mala costumbre de emplear madera de roble en la arboladura se había extendido desde comienzos de la segunda mitad del siglo XVI²⁴⁴. Dicha institución opinaba que la madera de roble solo debería utilizarse para el cuerpo del navío, pues de lo contrario, en pocos años, no habría material lignario en la península con el que fabricarlos²⁴⁵.

Una vez que los galeones estaban aprestados, solo quedaba por esperar que la meteorología fuese favorable para que la Armada de la Guarda se hiciese a la vela. El general de la misma, Luis Fernández de Córdoba, informaba al monarca de que levaron anclas en Sanlúcar de Barrameda el 8 de junio de 1605, y que algunos galeones no habían sido bien carenados²⁴⁶. De igual forma procedieron los oficiales de la Casa de la Contratación, aunque estos añadían que Juan Núñez Correa había recortado el presupuesto destinado a la compra de los materiales y que la mayor parte de los galeones eran muy viejos para incluirlos en la Armada de la Guarda²⁴⁷. En los dos últimos viajes que realizó el galeón San Cristóbal, en 1604 y 1605, su cometido principal fue el de recoger las perlas que se obtenían en la isla Margarita, aunque en esos años también navegó hasta Portobelo para recoger la plata. El 1 de noviembre de 1605, la Armada de la Guarda partía del puerto de Cartagena en dirección a La Habana, sin embargo, transcurridos seis días de navegación, una fuerte tormenta impediría que el galeón San Cristóbal pudiera llegar al citado puerto cubano en ese momento, pues los dos capitanes de a bordo decidieron regresar a Cartagena, en donde el galeón fue reparado para que al

²⁴³ Data de las reparaciones del galeón San Francisco. Horcadas, 12 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

²⁴⁴ Real Cédula al presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación. Madrid, 26 de marzo de 1577. AGI, Contratación, 5013.

²⁴⁵ La Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 12 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 749.

²⁴⁶ Relación del viaje de la armada. Paraje de Cartagena, 20 de julio de 1605. AGI, Indiferente, 748.

²⁴⁷ Los oficiales de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 10 de junio de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

año siguiente pudiera navegar hasta la metrópoli. El 14 de octubre de 1606, el San Cristóbal llegó a Cádiz en conserva de la Armada de la Guarda de Jerónimo de Portugal y Córdoba²⁴⁸. Según la declaración de uno de los pilotos de los navíos que integraban dicha formación, el galeón San Cristóbal no estaba para regresar a las Indias otra vez, pues, a efectos de que pudiera llegar a la bahía gaditana, hubo que trasladar la plata que llevaba a una de las naos de la armada de Jerónimo de Portugal, y repartir su artillería entre los demás galeones que integraban el citado convoy²⁴⁹. Por tanto, sus maderas serían reutilizadas, ya que, además del testimonio prestado por el piloto, no hemos hallado el menor indicio de que el galeón se incorporase a otra escuadra. En la siguiente tabla señalamos su periodo de actividad:

TABLA 11. Viajes realizados por el galeón San Cristóbal

AÑO	ARMADA	GENERAL	VIAJE
1597/1598	Escuadra de Galicia	Pedro de Zubiaur	La Coruña - Azores - Sanlúcar de Barrameda
1598	Escuadra de Vizcaya	Juanes de Villaviciosa	Sanlúcar - Azores - Lisboa - Sanlúcar
1599/1600	Armada de la Guarda	Francisco Coloma	Ida y Vuelta
1601/1602	Armada de la Guarda	Luis Fajardo	Ida y Vuelta
1603	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida y Vuelta
1604	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida y Vuelta
1605	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida
1606	Armada de la Guarda	Jerónimo de Portugal y Córdoba	Vuelta

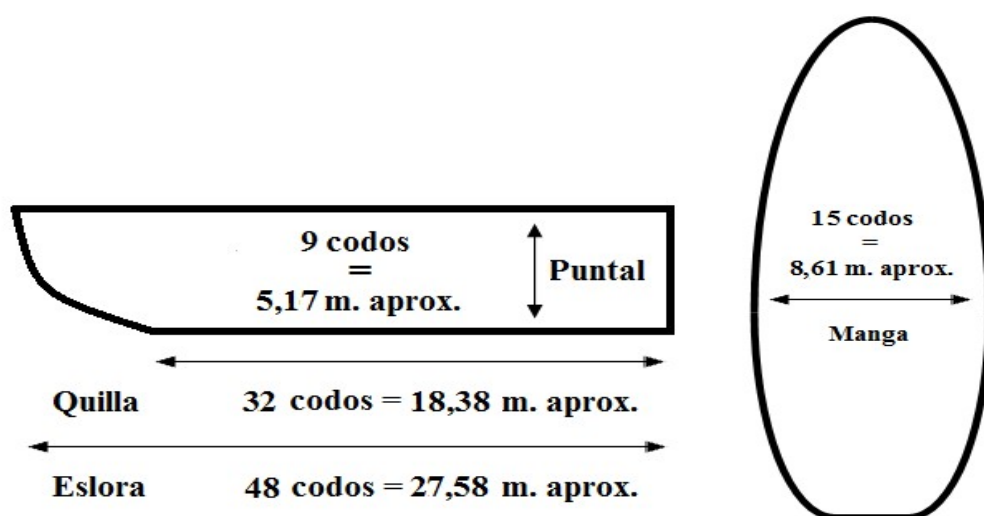
Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en AGI, AGS y MNM. Ida = Viaje completo entre España y América; Vuelta = Viaje completo entre América y España.

Por último, hemos calculado las medidas que tendría el galeón San Cristóbal a partir de las proporciones señaladas por el almirante Aparicio de Arteaga para los galeones de 600 toneladas, pues, según él, por medio de estas se podían obtener las demás:

²⁴⁸ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 19 de octubre de 1606. AGI, Indiferente, 749.

²⁴⁹ Declaración del Julio Vázquez, piloto del patache Nuestra Señora del Rosario. Sanlúcar, 11 de diciembre de 1606. AGI, Contratación, 5113.

ILUSTRACIÓN 8. Arqueamiento del galeón San Cristóbal



2.4.7 Galeón San Gregorio

El galeón más veterano de los que integraban la Armada de la Guarda de 1605 era el San Gregorio. Su construcción tuvo lugar en Rentería, entre finales de 1595 y principios de 1596, en la que fue denominada en las fuentes como la segunda fábrica de Agustín de Ojeda²⁵⁰. Ese mismo año, el San Gregorio fue destinado a la escuadra del general Zubiaur, quien, desde 1593, tenía como cometido principal el asegurar, entre las Azores y las costas gaditanas, las flotas y armadas que regresaban a la metrópoli desde el Nuevo Mundo²⁵¹. En dicha formación se mantuvo hasta 1598, en cuyo año fue traspasado a la escuadra de Villaviciosa. Un año más tarde, el general Francisco Coloma designó al San Gregorio capitana de la Armada de la Guarda, pues era el más grande de los seis que le había entregado la Corona para que fuese con ellos a las Indias.

²⁵⁰ Elección de capitanes para los seis galeones nuevos que se hacen en Pasajes. Pasajes, 3 de marzo de 1596. AGS, Guerra y Marina, 463 (272). El hijo de Agustín de Ojeda, Juan de Ojeda, fue elegido capitán del San Gregorio.

²⁵¹ Relación de la gente de mar y guerra que ha salido del puerto de Pasajes a cargo del general Pedro de Zubiaur. Pasajes, 14 de agosto de 1596. AGS, Guerra y Marina, 458 (194). La copia del documento se halla en MNM, CSB, ms. 392, n.º 1273, ff. 80r-82r.

El galeón San Gregorio arqueaba 544 toneladas, 22 menos que la almiranta de ese año (1599), el galeón San Agustín, aunque esto no quiere decir que en el momento de la elección el general contaba con el número de toneladas de cada navío, pese a que podía darse el caso, sino que entre uno y otro habría claras diferencias de tamaño. En este sentido, hay que tener en cuenta que los arqueos no siempre se realizaban como estaba legislado desde 1590, por lo que, quizás, las dimensiones señalados para uno y otro navío no fuesen las correctas. Aun así, según el número de toneladas del San Gregorio, su valor al salir del astillero sería de unos 13.600 ducados.

Parece ser que para las travesías que cometió en las escuadras de Zubiaur y Villaviciosa no había sido emplomado, pues para esas navegaciones, entre las Azores y las costas gaditanas, su empleo no sería preciso. Sin embargo, a finales de 1598, con motivo del viaje que realizaría a Tierra Firme, el casco del galeón San Gregorio fue forrado con plomo, al menos, y como era habitual, la obra viva. En las fuentes hemos hallado también que el galeón San Cristóbal iba emplomado, de modo que también lo irían el resto de los galeones que en 1605 integraban la Armada de la Guarda²⁵². El coste de las planchas de plomo que se clavaron en las maderas del casco del San Gregorio para combatir la broma, unido a los jornales que recibieron los dos trabajadores que lo emplomaron, ocasionó un gasto de 5.500 ducados, aproximadamente²⁵³.

Desde 1505 se venían presentando remedios para evitar que el *teredo navalis*, molusco conocido comúnmente como la broma, perforase la madera del casco de las embarcaciones. La primera propuesta para preservarlo frente a los xilófagos fue la de embadurnar el casco de betún, aunque tal medida no debió satisfacer del todo a los oficiales de la Casa de la Contratación, ya que algunos meses después seguían buscando soluciones más prometedoras²⁵⁴. En 1513, el soberano remitió una real cédula a estos últimos para que se forrasen con plomo las dos carabelas que se comprarían para añadirlas

²⁵² Relación del naufragio del galeón San Cristóbal, uno de los de la Armada de la Guarda de 1605. Cartagena, 20 de noviembre de 1605. AGI, Indiferente, 749.

²⁵³ Gastos del carenado del galeón San Gregorio. Horcadas, 3 de enero de 1599. AGI, Contratación, 2958. Las cuentas son algo confusas y la moneda empleada fue el real, pero en cualquier caso el gasto destinado a su carenado no bajaba de los 5.500 ducados.

²⁵⁴ Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Segovia, 3 de agosto de 1505. AGI, Indiferente, 418, l. 1, ff. 170r-170v.

a la armada de Pedrarias Dávila²⁵⁵. Según Luis Navarro García, el primer barco que se benefició de este sistema fue precisamente una de esas carabelas, la Santa María²⁵⁶. El empleo de láminas de plomo para cubrir el casco era muy costoso y no era del todo efectivo, por lo que a lo largo de la centuria se propusieron otras medidas más económicas para contrarrestar los daños que provocaba la broma. En este sentido, el capitán Antonio de Quiñones y Bernardino Veneciano propusieron experimentar en 1556 con un betún que evitaría que la broma horadase las maderas y los navíos durasen más tiempo, pero su aplicación tampoco sería eficaz²⁵⁷. Así, durante al menos dos siglos y medio, se siguieron forrando con planchas de plomo los cascos de las embarcaciones, pues, probablemente, tras el periodo de espionaje llevado a cabo en Londres por el experto marino Jorge Juan, en el que dio cuenta a la Corona, en 1749, de que los ingleses forraban sus navíos con planchas de cobre, la novedad sería implantada algunos años más tarde en la península ibérica²⁵⁸.

Con todo, entre 1599 y 1600, el galeón San Gregorio se mantuvo a la cabeza de la expedición liderada por Francisco Coloma. Al año siguiente, el galeón Santo Domingo volvió a ser elegido capitana de la Armada de la Guarda, por lo que aquel pasó a la retaguardia para las travesías de 1601 y 1602. A finales de este último año, el galeón San Gregorio fue reparado en el paraje de Horcadas para dejarlo en las mejores condiciones posibles. No es casualidad que, tanto este galeón como el San Agustín, que eran los dos que habían realizado un mayor número de travesías de los siete que integraban la armada, fuesen los que necesitaron reparaciones de mayor envergadura. Al primero de ellos se le pusieron nuevos un buen número de corbatones, barraganetes y baos; además, de “la cubierta principal, que es la baja, no le quedo ni un solo palo de la que tenia, porque esta

²⁵⁵ Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Valladolid, 9 de agosto de 1513. AGI, Panamá, 233, l. 1, ff. 31r-32r.

²⁵⁶ NAVARRO GARCÍA, Luis: “El puerto de Sevilla a fines del siglo XVI”, *Archivo Hispalense*, t. XLV, n.º 139-140 (1966), pp. 166-176. Para Cesáreo Fernández Duro, el primer buque al que se le aplicó el emplomado fue a la carabela Santa Catalina. Véase su trabajo: *Disquisiciones Náuticas* [1874-1880]; edición facsimilar, vol. V, Madrid, Ministerio de Defensa / Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996, p. 299.

²⁵⁷ Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Valladolid, 18 de diciembre de 1556. AGI, Indiferente, 1965, l. 13, ff. 254r-254v.

²⁵⁸ SOLER PASCUAL, Emilio: *Viajes de Jorge Juan y Santacilia. Ciencia y política en la España del siglo XVIII*, Barcelona, Biblioteca Grandes Viajeros, 2002, p. 266.

toda podrida, se le cerraron ocho portas de cada banda, tres de la mediania y las dos de proa, el alcazar nuevo y arboladose todo de nuevo”²⁵⁹.

No parece que la calidad de los pinos que se importaban desde Alemania y Escandinavia, principalmente, fuese buena, pues prácticamente cada año había que sustituir la arboladura. No obstante, debemos considerar que las armadas solían efectuar el viaje de vuelta en pleno invierno y que los árboles estaban compuestos, en la mayoría de las ocasiones, por varias piezas ensambladas, por cuyos motivos los galeones llegaban a las costas gaditanas, en más de una ocasión, sin alguno de los árboles principales o sin alguna de las piezas que lo componían. Por otra parte, a medida que el galeón cumplía años se le cerraban más portañolas, debido a que con el paso del tiempo el casco se sumergía cada vez más en el agua, poniéndose en riesgo, incluso, su flotabilidad. También influiría el hecho de que, como señaló el almirante Aparicio de Arteaga, a los galeones no se les daba

el anchor de la manga en el altor y lugar que es necesario para el porte que tiene, y las amuras tan altas que no ayudan a sustentar para que no se metan tanto en el agua y que no llegue tan cerca de las portas, que es de manera que no pueden traer la artilleria como puedan valerse de ella en las ocasiones que se ofrecieren; y demas de esto es bastante ocasión para que no puedan ofender al enemigo, de manera que le desbarate el costado cuando se ofreciese barloar o combatir con el artilleria para hacerle daño, que es toda la fuerza de un galeon de armada servir bien la dicha artillería [...] y es falta de consideracion no fabricarlos y trazarlos de manera que la artilleria que se planta en ellos no pueda servir en la mar en las ocasiones que se ofrecieren, y los tiempos dieren lugar a que pueda haber combate, y la causa es no los fabricar por la cuenta que tiene la dicha fabrica de la manga, puntal y cumplidor, que se ha de dar conforme al porte que ha de tener un galeon, que, antes que se comience a fabricar, se ha de considerar el porte que ha de tener y la manga que ha menester para aquel porte²⁶⁰.

En efecto, en caso de que los galeones de plata tuviesen que hacer frente a una armada enemiga, estos no podrían emplear buena parte de la artillería que llevaban instalada, aunque según el testimonio de don Juan de Borja, que iba embarcado en La Begoña, la causa por la que no se hizo uso de la artillería había que buscarla en la sobrecarga del

²⁵⁹ “Relacion del adobio de carpinteria que se ha hecho a los siete galeones que se aprestan para ir este año a las Indias, de 1603”. Sevilla, 17 de diciembre de 1602. AGI, Indiferente, 1118.

²⁶⁰ Véase el Anexo VIII.

mismo, no en defectos de fábrica. Desde 1603 hasta 1605, el galeón San Gregorio se mantuvo al servicio de la Armada de la Guarda de Luis Fernández de Córdoba. Ese último año, durante el viaje de vuelta a la metrópoli, una fuerte tormenta estuvo a punto de ocasionar su zozobra, pero finalmente pudo llegar a Jamaica. El 12 de marzo de 1606, tras varias remodelaciones de la arboladura, principalmente, el galeón navegó desde Jamaica hasta La Habana para ser reparado en profundidad. Allí se encontraba la Flota de Tierra Firme de Francisco del Corral, en cuya conserva regresó a la metrópoli en octubre de 1606²⁶¹. Probablemente, el galeón fue deshecho en cuanto llegó a Cádiz, y las maderas sirvieron para emplearlas en la construcción de otros bajeles, pues, además de que había quedado muy maltrecho tras la tormenta y era demasiado viejo para que siguiese navegando, no hemos hallado pruebas documentales de que fuese vendido o se añadiese a alguno de los convoyes que partían para las Indias. El galeón San Gregorio estuvo once años al servicio de las siguientes formaciones:

TABLA 12. Viajes realizados por el galeón San Gregorio

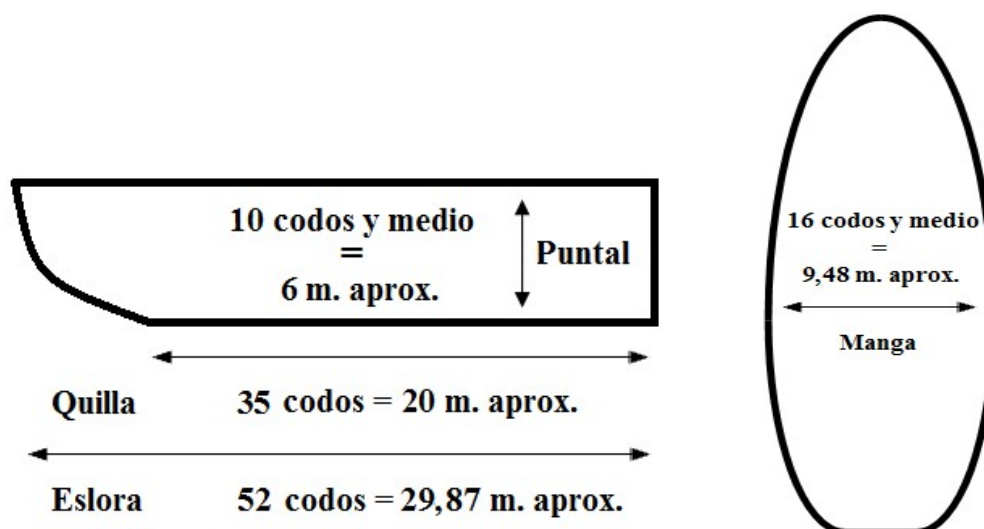
AÑO	ARMADA	GENERAL	VIAJE
1596	Escuadra de Galicia	Pedro de Zubiaur	La Coruña - Azores - Sanlúcar
1597/1598	Escuadra de Galicia	Pedro de Zubiaur	La Coruña - Azores - Sanlúcar
1598	Escuadra de Vizcaya	Juanes de Villaviciosa	Sanlúcar - Azores - Lisboa - Sanlúcar
1599/1600	Armada de la Guarda	Francisco Coloma	Ida y Vuelta
1601/1602	Armada de la Guarda	Luis Fajardo	Ida y Vuelta
1603	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida y Vuelta
1604	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida y Vuelta
1605	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida
1606	Flota de Tierra Firme	Francisco del Corral y Toledo	Vuelta

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI, en el AGS y en el MNM. Ida = Viaje completo entre España y América; Vuelta = Viaje completo entre América y España.

²⁶¹ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 19 de octubre de 1606. AGI, Indiferente, 749.

En cuanto a sus medidas, hemos señalado las mismas que para el San Ambrosio y el San Francisco, pues todos tenían un porte aproximado de 500 toneladas:

ILUSTRACIÓN 9. Arqueamiento del galeón San Gregorio



2.4.8 Galeón San Martín

En 1605, la Armada de la Guarda estaba integrada por ocho galeones, de los cuales el San Martín era el único que no había sido confeccionado en los astilleros vascos. El encargado de supervisar su construcción, así como de correr con todos los gastos de la misma fue Juan Núñez Correa, quien quedó obligado con Felipe III, en el asiento que firmaron ambos el 26 de septiembre de 1603, “a hacer 10 galeones nuevos y darlos aprestados y puestos a la vela, desde primero de febrero hasta primero de marzo del dicho año”²⁶². Según Núñez Correa, el galeón San Martín era uno de los siete galeones que, en 1604, había fabricado en Ribadeo y Lisboa para añadirlo a la Armada de la Guarda, empero, por decisión de la Corona, todos terminaron en la Armada del Mar Océano²⁶³. Para algunos investigadores, el galeón San Martín fue construido en Ribadeo, aunque en el

²⁶² Véase el Anexo V: cap. 22.

²⁶³ La Casa de la Contratación al rey. (s.l.-s.f.); probablemente 1607. AGI, Contratación, 5114.

documento al que hacen referencia, que es el mismo que hemos citado previamente, no se precisa el lugar de su construcción²⁶⁴.

En este sentido, las fuentes no dejan lugar a dudas, pues, según uno de los informes que el proveedor general de la Armada de la Guarda envió al Consejo de Indias, en el que se advierte el estado que mostraban los navíos que en 1605 constituirían dicha formación, esta estaría integrada ese año por siete galeones: cinco de ellos habían regresado de las Indias el año anterior y los otros dos serían “la Begoña que vino de lisboa y otro galeon fabricado en portugal”²⁶⁵. Teniendo en cuenta que los galeones Nuestra Señora de Begoña y San Martín fueron los dos últimos en incorporarse a la citada formación, y que, además, la Corona había dado su aprobación a Núñez Correa para que construyese los galeones en Portugal, el galeón San Martín fue confeccionado en Lisboa²⁶⁶. Por otro lado, en la declaración que remitió Juan de Haro, capitán de infantería del galeón San Gregorio, a la Casa de la Contratación, acerca del naufragio de la armada de Luis de Córdoba, este señaló que el galeón San Martín era conocido entre la tripulación como “la portuguesa”²⁶⁷.

Por otro lado, siguiendo el trabajo realizado por Rodolfo Segovia Salas, quien se hizo eco de las tesis propuestas por los Chaunu, el galeón San Martín “provenía de los astilleros de Ribadeo”, por cuyo motivo “sus colegas en la ruta le llamaban la portuguesa”²⁶⁸. Esta afirmación carece de sentido, pues de haber sido confeccionado en Ribadeo, tal y como propone el autor, el apelativo del galeón San Martín no habría sido “la portuguesa” sino “la gallega”. Tan solo encontramos una razón por la que los marineros podrían haber apodado al San Martín con el nombre de “la portuguesa” a pesar de que este hubiese sido confeccionado en Ribadeo, y es porque el galeón procedía de Lisboa — lugar de apresto de la Armada del Mar Océano y en esos momentos de la Escuadra de Vizcaya—cuando se transfirió a la Armada de la Guarda. No obstante, el galeón Nuestra

²⁶⁴ CHAUNU, Huguette y Pierre: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. IV, pp. 184-195.

²⁶⁵ Pedro Rodríguez de Herrera al Consejo de Indias. Sevilla, a 15 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

²⁶⁶ Véase el Anexo V: cap. 20.

²⁶⁷ Juan de Haro a la Casa de la Contratación. Jamaica, 3 de diciembre de 1605. La misiva está incluida en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 2 de marzo de 1605, Indiferente, 749.

²⁶⁸ SEGOVIA SALAS, Rodolfo: “El naufragio de la Armada de la Guarda en 1605”, p. 20.

Señora de Begoña procedía también de la capital lusa cuando se incorporó a esta última y no recibió tal sobrenombre.

Con todo, el galeón San Martín no había realizado ninguna travesía cuando lo añadieron a la Armada de la Guarda, y desde su botadura, en 1604, hasta principios del año siguiente, había permanecido amarrado en Lisboa. Aun así, hubo que renovarle el velamen para dejarlo en las mejores condiciones posibles, repararle los corredores de la cámara y los camarotes, instalarle una nueva bitácora y macarrones, y restaurar la insignia del santo que se ponía en la popa de los galeones²⁶⁹. Además, a principios de 1605, según consta en la carta de pago que entregó su maestre de raciones, Juan de Muxica, al maestre de jarcias de La Begoña, Pedro de Alango, hubo que dotar al San Martín de varias piezas de artillería de bronce²⁷⁰.

El galeón San Martín aparece citado en las fuentes, en un buen número de ocasiones, con el diminutivo de “galeoncete”, por lo que arquearía unas 400 toneladas como máximo²⁷¹. Por otra parte, en una de las relaciones de los navíos que a principios de 1605 integraban la Escuadra de Vizcaya, se advierte que el galeón San Martín era el más pequeño de todos, y no solo por el número de tripulantes que iban embarcados en él con respecto a los demás galeones, sino por las medidas que tenemos de varios de esos galeones²⁷². Así, el San Pablo y Santa Ana era de 1200 toneladas, y los más pequeños, junto con el San Martín, eran los galeones Nuestra Señora de Begoña y La Merced, de 800 toneladas cada uno²⁷³.

El 8 de junio de 1605, el galeón San Martín se hizo a la vela desde Sanlúcar de Barrameda, al igual que los otros siete galeones que ese año integraban la armada de Luis

²⁶⁹ “Relacion de los vastimentos, polvora, municiones, pertrechos, materiales y demas cosas que Juan Núñez Correa a de prover para provisión y llevar de rrespeto la armada de la guarda de la carrera de las yndias”. Sevilla, 7 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

²⁷⁰ “Cópia do recibo de Juan de Muxica, mestre de rações do “galeoncete San Martín”, um dos da Esquadra de Biscaia, em como recebeu duas peças de artilharia de bronze”. Lisboa, 13 de enero de 1605. ANTT, CC, parte II, maço 307, doc. 27.

²⁷¹ “Conhecimento de Juan Valentim, mestre do galeoncete San Martín, em como recebeu do sargento Juan Guiçaburiaga, as coisas nele declaradas”. Portugalete, 16 de febrero de 1605. ANTT, CC, parte II, maço 305, doc. 139. No hemos hallado que ningún galeoncete superase las 400 toneladas.

²⁷² Relación de la gente de mar y guerra que hay en los galeones y navíos de la Escuadra de Vizcaya. Lisboa, 9 de enero de 1605. ANTT, CC, parte II, maço 307, doc. 16.

²⁷³ Relación de los navíos que hoy tiene S.M. en las costas de estos reinos, y sus portes y toneladas. Sevilla, 5 de julio de 1599. AGI, Indiferente, 1115.

Fernández de Córdoba. Según el informe elaborado por don Juan de Borja, quien se embarcó en La Begoña para ocupar los cargos de gobernador y capitán general del Nuevo Reino de Granada y presidente de la Audiencia de Santa Fe, durante el enfrentamiento que tuvo dicha formación con una armada holandesa en el trayecto de ida hacia Cartagena, el San Martín o “la portuguesa”, como cita en más de una ocasión, no participó en el combate por haber quedado sotaventada, por lo que no sufrió daños durante la refriega²⁷⁴. Dicho galeón arribó al puerto de Cartagena junto con el resto de los navíos de la formación que resistieron las embestidas, desde donde pasaría posteriormente a Portobelo para recoger la plata. Una vez fletado el mineral argentífero, la armada regresó a Cartagena para emprender el viaje de vuelta a la metrópoli. El 1 de noviembre, Día de Todos los Santos, la Armada de la Guarda puso rumbo a La Habana, pero, seis días después, una fuerte tormenta impediría que el citado galeón pudiera arribar al referido puerto cubano, y solo consiguiese llegar a Jamaica, junto con el galeón San Gregorio y la nao San Pedro y Nuestra Señora del Rosario, que se había incorporado a la formación días antes de la partida desde Cartagena²⁷⁵.

A principios de marzo de 1606, las tres embarcaciones navegaron juntas hasta La Habana, en cuyo puerto recibirían las reparaciones oportunas para poder regresar a la metrópoli, adonde llegaron a mediados de octubre de ese mismo año²⁷⁶. Al año siguiente, el galeón San Martín se incorporó nuevamente a la Armada de la Guarda, que estuvo comandada ese año por Francisco del Corral y Toledo²⁷⁷. En dicha formación se mantuvo hasta 1610.

Un año más tarde, la Corona lo puso en venta mediante subasta pública, siguiendo un proceso que era el mismo que hemos observado en el análisis de otros galeones. Así, el presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación y la Junta de la Administración de la Avería recibieron la orden, por parte de la Corona, para que el galeón San Martín se pusiese en venta. El pregonero público de Sevilla, Cristóbal de Zamora, debía anunciar, a voces, la venta del citado galeón en diversos puntos de la

²⁷⁴ Juan de Borja al rey. Cartagena, 13 de agosto de 1605. AGI, Santa Fe, 18, r. 6, n. 41 y 42.

²⁷⁵ En adelante, la nao San Pedro y Nuestra Señora del Rosario será citada únicamente con el primer nombre

²⁷⁶ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 19 de octubre de 1606. AGI, Indiferente, 749.

²⁷⁷ Azogue que fue a Tierra Firme en la armada de Francisco del Corral. Año 1607. AGI, Contratación, 4324, lib. I, ff. 138v-139.

ciudad, a saber: la Casa Lonja, la Casa de la Contratación, en la plaza de San Francisco y en Triana. El primer pregón tuvo lugar en la Casa de la Contratación el 7 de mayo de 1611, y como era costumbre, el pregonero daría altas voces tanto por la mañana como por la tarde. Los interesados podían solicitar un inventario en el que se incluían las características técnicas del galeón, así como el estado en el que se encontraba, pues de ese modo podrían valorar más detalladamente las propiedades de la nave²⁷⁸. En los inventarios se anotaba la calidad de los árboles, vergas, jarcia, velas y otros aparejos, aunque no solía aparecer referido los años del navío, ni las navegaciones cursadas. Ante este hecho, probablemente, los candidatos no tendrían la posibilidad de inspeccionar el galeón antes de realizar las licitaciones, como hemos examinado también en la venta y remate de otros bajeles que habían sido subastados. Así, por ejemplo, cuando le hicieron entrega a Antón de Almonte de la urca que compró en 1594, nombrada el Correo de la Mar, este señalaba que la embarcación no estaba en las condiciones que contenía el inventario. En palabras del nuevo propietario, la urca fue comprada “conforme al memorial ynbentario que se me enseñó [...], y no es justo pues, que yo compre con buena fe sin aver bisto la dicha urca”²⁷⁹.

No entraremos en detalle sobre los pertrechos que recibió Antón de Almonte, ni el estado en el que había comprado la urca, pero de ser cierto lo que afirma, la adquirió sin haberla peritado previamente a su compra. Posiblemente, en ese tipo de subastas públicas, al igual que ocurre hoy día en muchas de ellas, no interesaba que el producto que estaba a la venta fuese del todo conocido, pues, por razones obvias, si el posible comprador pudiese inspeccionar el navío antes de la subasta o durante la misma, o bien conocer su edad, las pujas no alcanzarían valores tan elevados.

Retomando la subasta del San Martín, el primer pujador que acudió a la Casa de la Contratación, justo un mes después de que se hubiese pregonado por primera vez, fue Bernardino de Herrera, quien ofreció 7.000 ducados. A la puja se unieron, entre otros, el capitán Pedro de Cépeda y Sebastián de Arteaga, quienes elevaron la oferta propuesta por Bernardino de Herrera. El primero se comprometía a abonar 1.000 ducados más que este

²⁷⁸ Inventario de los árboles, vergas, jarcia, velas y otros aparejos del galeón San Martín (dentro de la relación de la venta del galeón San Martín). Borrego, 4 de noviembre de 1610. AGI, Contratación, 4872.

²⁷⁹ Antón de Almonte, comprador de la urca Correo de la Mar. Sevilla, 14 de junio de 1594. AGI, Contratación, 4872.

último, y el segundo subió la puja a 11.000 ducados, cifra más que considerable si tenemos en cuenta el coste que habría tenido el galeón San Martín al salir de fábrica (10.000 ducados)²⁸⁰. Durante el verano de 1611 se continuaron los pregones y fueron varios los pretendientes que se unieron a la puja, pero finalmente el galeón San Martín fue adquirido por Sebastián de Arteaga, el 16 de febrero de 1612, por un importe total de 12.750 ducados. Dicha cantidad la pagaría en plata ensayada dos meses después de que el San Martín hubiese llegado a las Indias, aunque antes de su partida hacia el Nuevo Mundo el propietario debía entregar una fianza. Esta era una de las cláusulas que comprendía el contrato de venta, pues una vez abonada la fianza en la Casa de la Contratación, sus oficiales se comprometían con el dueño a que el galeón sería visitado y se le daría licencia para añadirlo, en este caso, en la Flota de Tierra Firme del general Juan de la Cueva y Mendoza²⁸¹.

Existen varias reales cédulas y ordenanzas en las que se señala que las embarcaciones recién salidas de fábrica fuesen escogidas, en primer lugar, para añadirlas a alguna de las flotas, ya que la continua demanda de navíos sería el mejor modo de mantener en activo los astilleros. No obstante, la Casa de la Contratación daba prioridad a los navíos que ya habían navegado en más de una ocasión, pues de ese modo estos no acabarían abandonados en alguno de los parajes del Guadalquivir o en la bahía gaditana, lo cual resulta totalmente contradictorio con lo anterior.

Para la elección de las naos que integrarían el citado convoy de Juan de la Cueva y Mendoza, en primer lugar se elegirían “las cinco naos de fabricantes que estan en su poder y son nuevas de la artilleria, que tienen dos mil trezientos y diez toneladas”, pero esa parte del texto aparece tachada en el documento, y más abajo, en el mismo texto del documento, se anotó que el galeón San Martín “se perderia sino fuese en esta flota”²⁸². La disyuntiva a la que se veía expuesta la Casa de la Contratación resultaba bastante complicada de solucionar, pues, en caso de que la institución sevillana diese prioridad a los navíos recién salidos de fábrica, los más viejos no volverían a navegar hasta el Nuevo

²⁸⁰ El resultado se obtiene de multiplicar 400 toneladas, que era su porte, como tendremos ocasión de señalar, por los 25 ducados en los que se tasó la tonelada en las fábricas de Agustín de Ojeda.

²⁸¹ Venta del galeón San Martín. Sevilla, 7 de mayo de 1611-16 de febrero de 1612. AGI, Contratación, 4872.

²⁸² Libro de copiadore de cartas escritas a S.M. y su Consejo. Año 1613, AGI, Contratación, 5171, lib. XIII, ff. 364r-367r.

Mundo; por el contrario, si escogía estos últimos, también corría el riesgo de que los constructores abandonasen el oficio.

La cifra que se pagó por el galeón San Martín, 12.750 ducados, fue incluso más elevada que el coste que este tuvo al salir de fábrica (10.000 ducados), pero hay que tener en cuenta, según quedó recogido en el inventario que elaboró el capitán de carpintería Pedro Bodopia, que el galeón San Martín contaba con toda la arboladura, el velamen y la chalupa del servicio del galeón, con su timón, pero sin árbol ni vela²⁸³. Por el contrario, en la venta de otros navíos que hemos analizado, algunos de ellos fueron vendidos sin el velamen y sin aparejos, e, incluso, en alguna ocasión, sin ninguno de los palos principales, como fue el caso de la nao Santa Ana²⁸⁴. Como ha señalado Sergio Manuel Rodríguez Lorenzo, en un artículo dedicado a las compraventas de las naos de la Carrera de Indias entre 1560 y 1622, este tipo de inventarios “constituyen un documento precioso para los especialistas en la construcción naval, pues indican la calidad y estado de conservación de muchas piezas del barco”²⁸⁵. Por otra parte, aquella sería la cifra que a principios del siglo XVII se pagaba por la adquisición de los navíos de alto bordo, pues, en 1608, la Corona compró cuatro naos vizcaínas por 46.000 ducados, a razón de 11.500 ducados la unidad, para añadirlas en la Armada de la Guarda de Jerónimo de Portugal y Córdoba²⁸⁶.

Ahora bien, y a pesar de que el inventario del galeón San Martín es bastante detallado, no se especifica su edad, ni tampoco aparece anotado el estado de conservación de su casco, lo cual si se recoge en alguno de los inventarios que hemos estudiado. Con ello, probablemente, se pretendía ocultar los daños que este había sufrido durante el naufragio de 1605, y que desde 1607 hasta 1610 había realizado viajes al Nuevo Mundo con periodicidad anual²⁸⁷. A pesar de ello, el San Martín se incorporó a principios de 1612 a la Flota de Tierra Firme. Disponemos de varias referencias que confirman que el galeón cometió el viaje de ida hacia Cartagena, pero no hemos hallado testimonio sobre su

²⁸³ Inventario de los “árboles, bergas, jarcia y velas y otros aparejos” del galeón San Martín (dentro de la relación de la venta del galeón San Martín). Paraje del cerrado de Borrego, 4 de noviembre de 1610. AGI, Contratación, 4872.

²⁸⁴ Venta de la nao Santa Ana. Sanlúcar de Barrameda, 16 de enero de 1598. AGI, Indiferente, 1114.

²⁸⁵ RODRÍGUEZ LORENZO, Sergio M.: “Sevilla y la carrera de Indias: las compraventas de naos (1560-1622)”, *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 73 (enero-junio, 2016), pp. 73-74.

²⁸⁶ Consulta de la Junta de Guerra de Indias. Madrid, 30 de agosto de 1608. AGI, Indiferente, 1867.

²⁸⁷ Libro de registros de las naos que fueron y volvieron de América desde el año de 1605 a 1626. AGI, Contratación, 2899.

regreso a la metrópoli, por lo que, quizás, sus maderas fueron reutilizadas en el Nuevo Mundo²⁸⁸. En el documento de venta del galeón San Martín aparece indicado que era de 400 toneladas, aunque, según Juan Núñez Correa, era de 500 toneladas²⁸⁹. Ya hemos señalado que los galeoncetes no sobrepasaban las 400 toneladas, pues de lo contrario no se emplearía tal diminutivo, pero, además, tal y como señaló la Casa de la Contratación,

Adviertese que el dicho Juan Nuñez, conforme a su asiento, debio proveer en la dicha armada de la guardia de las indias diez galeones, que tuviesen quatro mil trezientas toneladas, y que debiendo ser los que fabrico otros tantos y del mismo porte, por particulares intereses que le seguian dello, asi que siendo mayores podian llevar mas carga para provision de la gente y para venderla, por lo que, siendo menos en numero de bajeles, ahorraaba en los aparejos y en no desembolsar durante el tiempo del asiento los sueldos de los oficiales que dejase de ir por los galeones, que iban menos del numero y otros fines suyos; tuvo medios para que su majestad le hiciese merced de permitir que el numero de los diez que tenia obligacion de fabricar se redujese a ocho galeones y cinco mill y tantas toneladas, y aun excediendo de esta permission por los dichos sus fines e intereses hizo fabricar los dichos siete galeones de que pretende el sueldo, que tenian cinco mil seiscientas y cuarenta y dos toneladas, y el nombrado san Martin que tenia fabricado antes y tendria quinientas toneladas²⁹⁰.

A pesar de que Núñez Correa tenía la obligación de entregar diez galeones a la Corona, según se recoge en el asiento que firmaron ambas partes en 1603, solo fabricó siete, a los que, con objeto de percibir un sueldo más elevado por cada uno de ellos, aumentó nominalmente su número de toneladas, pues si el aforo de los siete galeones era de 5.642 toneladas, resultaría que cada uno de ellos arquearía 806 toneladas, 857 si tenemos en cuenta las 500 toneladas del San Martín, lo cual nos parece excesivo. En la siguiente tabla se recogen las travesías que realizó el citado galeón entre 1605 y 1612:

²⁸⁸ CHAUNU, Huguette y CHAUNU, Pierre: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. IV, pp. 362-375.

²⁸⁹ La Casa de la Contratación al rey. (s.l.-s.f.); probablemente 1607. AGI, Contratación, 5114.

²⁹⁰ Ídem.

TABLA 13. Viajes realizados por el galeón San Martín

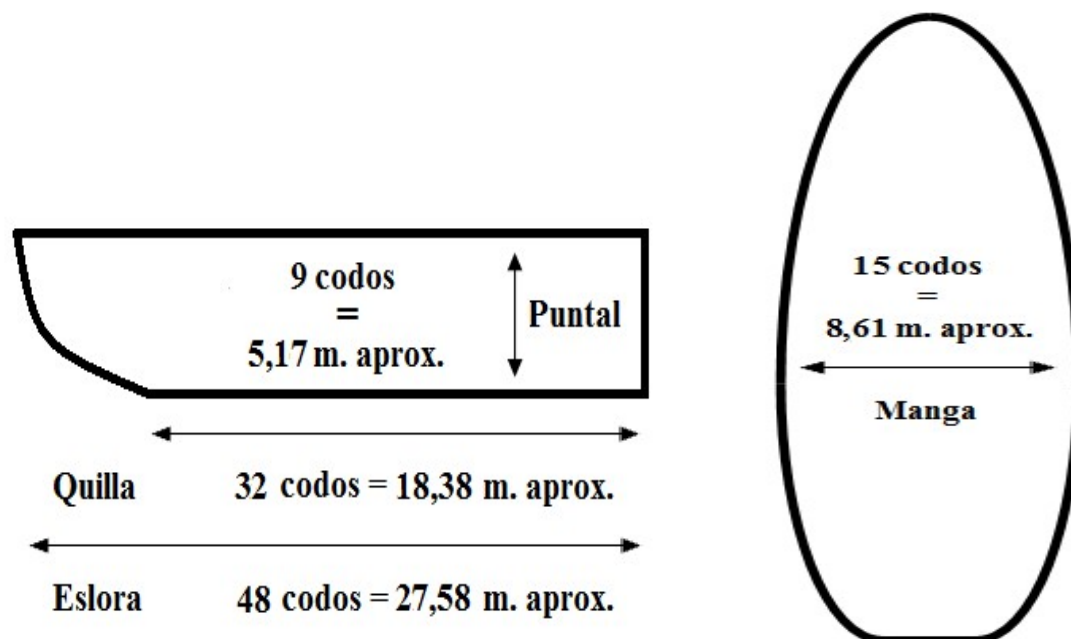
AÑO	ARMADA	GENERAL	VIAJE
1605	Armada de la Guarda	Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor	Ida
1606	Flota de Tierra Firme	Francisco del Corral y Toledo	Vuelta
1607	Armada de la Guarda	Francisco del Corral y Toledo	Ida y Vuelta
1608	Armada de la Guarda	Jerónimo de Portugal y Córdoba	Ida y Vuelta
1609	Armada de la Guarda	Jerónimo de Portugal y Córdoba	Ida y Vuelta
1610	Armada de la Guarda	Jerónimo de Portugal y Córdoba	Ida y Vuelta
1612	Flota de Tierra Firme	Juan de la Cueva y Mendoza	Ida

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI y en el ANTT. Ida = Viaje completo entre España y América; Vuelta = Viaje completo entre América y España.

Por otro lado, teniendo en cuenta las medidas propuestas por el almirante Aparicio de Arteaga para los galeones que se fabricasen de 600 toneladas, a partir de las cuales “se pueden regular los de más y menos porte que quisieren fabricar”, el galeón San Martín, que sería de unas 400 toneladas, tendría las proporciones que hemos asignado al galeón San Cristóbal, pues entre ambos solo había una diferencia de 38 toneladas, aproximadamente²⁹¹:

²⁹¹ Véase el Anexo VIII.

ILUSTRACIÓN 10. Arqueamiento del galeón San Martín



2.5 Los pataches de 1605

En 1605, además de los ocho galeones que integraban la Armada de la Guarda, dos pataches completaban la formación, el Buen Jesús, propiedad de Francisco Angulo, y el Santa María de Gracia, propiedad de Juan Bautista Romero. Ambos fueron construidos en Vizcaya, en 1604. El primero de ellos navegó siempre al lado de la capitana, almacenaba materiales de repuesto para la armada y era el único navíos de los que integraban la citada armada que, con permiso del general, podía adelantar a la capitana, bien para sondear la entrada de los puertos o para dar aviso de la llegada al gobernador de Panamá, pues de ese modo, cuando los galeones llegasen a Portobelo para recoger la plata, el metal argentífero estaría listo para embarcarlo; el otro patache tenía unos objetivos bien distintos, principalmente el de recoger las perlas en la isla Margarita²⁹².

²⁹² Los oficiales de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 16 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

Los pataches también eran empleados para llevar los despachos, patrullar las costas americanas, aligerar la carga de alguno de los galeones, transportar el agua, etc. En definitiva, estaban al servicio de la armada para las necesidades o contratiempos que pudieran surgir durante el viaje. Así, en más de una ocasión, con motivo de que alguno de los galeones tuviese algún tipo de avería, el patache navegaría hasta el puerto más cercano para buscar los instrumentos y materiales necesarios para su reparación²⁹³. El porte de los pataches oscilaba entre las 40 y 200 toneladas, siendo preferidos los de 90 o que no superasen las 120 toneladas.

En el primer asiento que firmaron la Casa de la Contratación —en nombre del rey y por su mandato— y el prior y los cónsules del Consulado de la Universidad de los Mercaderes para la refundación de la Armada de la Guarda, el 1 de diciembre de 1591, ambas partes establecieron que la formación estaría integrada, entre otras embarcaciones, por dos pataches, por lo que al menos en 1605 se cumplieron tales preceptos.²⁹⁴ A finales del siglo XVI y, sobre todo, a principios del XVII, debido a que los pataches eran muy demandados para incorporarlos en las flotas y armadas de la Carrera de Indias y la Corona dejó de fabricarlos, se recurrió al empleo de otras tipologías navales para suplirlos, normalmente zabras, fragatas o galizabras, que, aunque no gozaban de las mismas cualidades que el patache para la navegación transatlántica, cumplieron con las funciones que se les había asignado²⁹⁵.

En esas fechas, normalmente, tal y como aparece representado en la obra de Manuel Fernandes, *Livro de Traças de Carpintaria*²⁹⁶, y en los inventarios de algunos de los pataches que compró la Corona a principios del siglo XVII²⁹⁷, estos constaban de tres

²⁹³ Real Provisión a los oficiales de la Casa de la Contratación. Madrid, 9 de octubre de 1595. AGI, Indiferente, 1952, l. 4, f. 29r.

²⁹⁴ Asiento de la Armada de la Guarda. Sevilla, 1 de diciembre de 1591. AGI, Indiferente, 2661. Véase el Anexo IV: cap. 1.

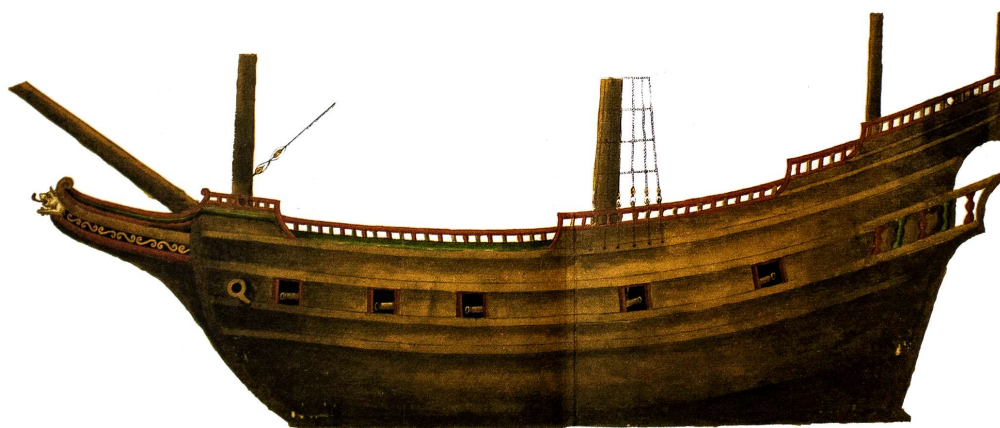
²⁹⁵ Para una definición de las tipologías navales a las que hemos hecho referencia, véase SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata...*, pp. 62-69; y CASADO SOTO, José Luis: “Los barcos del Atlántico Ibérico en el siglo de los Descubrimientos...”, pp. 121-144.

²⁹⁶ FERNANDES, Manuel: *Livro de Traças de Carpintaria*, facsímil de la primera edición de 1616, Lisboa, Academia de Marinha, 1989, pp. 113-114, Biblioteca Central da Marinha (en adelante, BCM), RBf6-11/12.

²⁹⁷ Compra del patache San Jacinto, de 90 toneladas. Sevilla, 27 de diciembre de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

palos, aunque varios investigadores señalan que en la mayoría de las ocasiones solo llevaba instalado dos²⁹⁸.

ILUSTRACIÓN 11. Patache de principios del siglo XVII



Fuente: Elaboración propia a partir de la imagen tomada del *Livro de Traças de Carpintaria*, pp. 113-114.

²⁹⁸ Sobre este asunto, véase, por ejemplo, SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata...*, pp. 62-64.

CAPÍTULO 3

LA TRIPULACIÓN DE LA ARMADA DE LA GUARDA, 1605

En 1605, la tripulación de la Armada de la Guarda estaba formada por 1.946 hombres, sin incluir en este número al general, el almirante, la dotación de los dos pataches, los oficiales de la avería que iban a bordo de los galeones (el veedor Gregorio Ortiz de la Maza, el contador Ruy López Hurtado, el pagador Juan Gutiérrez de Santelices y el escribano mayor Joan Ochoa de Arriquibar) y a los diferentes pasajeros que se embarcaron para cruzar al Nuevo Mundo, como por ejemplo don Juan de Borja, quien había sido nombrado gobernador y capitán general del Nuevo Reino de Granada y presidente de la Audiencia de Santa Fe¹. Entre los oficiales de la avería que iban a bordo también se incluía un proveedor; ese año el oficio lo desempeñó Ruy López de Lisboa, representante de Juan Núñez Correa y maestre de plata del galeón capitana San Roque.

Según las relaciones elaboradas por Ruy López de Lisboa, la tripulación aparece dividida en cuatro sectores: gente de mar (738), gente de guerra (1.021), artilleros (179) y maestros de plata (8)². De esta manera, el primer grupo suponía el 37,9% del total de la tripulación, el segundo el 52,5%, el tercero el 9,2% y el último el 0,4%, cuyos valores, salvo ligeras variaciones, se mantuvieron durante la primera mitad de la centuria. Las citadas relaciones fueron remitidas a Pedro Rodríguez de Herrera, proveedor general de dicha la Armada de la Guarda, que fue el encargado de elaborar un “mapa de la gente de mar y guerra, bastimentos, pertrechos, polvora, municiones, armas y demas cosas de respecto de la armada”, en el que se plasmaron las cifras que les había proporcionado el citado Ruy López de Lisboa, con la diferencia de que este último fraccionó la tripulación

¹ Nombramientos de don Juan de Borja. Valladolid, 11 de agosto de 1604. AGI, Contratación, 5792, l. 2, ff. 338v-340r.

² Las relaciones elaboradas por Ruy López de Lisboa se hallan en AGI, Indiferente, 1121.

en dos grupos: gente de mar y gente de guerra, incluyendo a los maestros de plata en el primero y a los artilleros en el segundo³.

Ciertamente, estos dos grupos son los únicos que aparecen anotados en las relaciones del personal embarcado en otras armadas que hemos analizado, pero consideramos que la fórmula empleada por Ruy López de Lisboa es más apropiada, pues los artilleros era un cuerpo militar profesionalizado que contaba con su propio capitán, y los maestros de plata, que en contadas ocasiones aparecen incluidos en el grupo de la gente de mar, o bien habían servido como capitanes de infantería, se regían por preceptos e intereses distintos a los de la gente de mar y la de guerra. Normalmente, la tripulación se distribuía de forma proporcional a las dimensiones de los galeones de la armada, aunque ese año la capitana, que era el buque insignia de la expedición y el que acogía a un mayor número de individuos, no era el más grande de los que la integraban. Dicho galeón llevaba 332 hombres, mientras que el Nuestra Señora de Begoña, que arqueaba unas 80 toneladas más que este y era el más grande de todos, albergaba a 241 personas⁴.

En este sentido, hay que tener en cuenta que Pedro Rodríguez de Herrera confió aquel año el alistamiento a Ruy López de Lisboa, quien posiblemente aumentaría nominalmente las cifras de la tripulación con objeto de que su jefe, Juan Núñez Correa, cumpliera algunas de las cláusulas del asiento que firmó con el monarca en 1603, pues, entre otras razones, resulta sospechoso que cuatro galeones llevaran el mismo número de gente de guerra y de artilleros. Recordemos que cada año que se aprestase la armada había que proveer a 2.000 hombres y el número de individuos que contienen las relaciones nos resulta bastante abultado si las comparamos con el de otras armadas que se despacharon a principios de la centuria, aun con independencia de que esos dos galeones arqueasen más de 700 toneladas⁵. En cualquier caso, descartamos el reparto de hombres que aparece citado en el asiento de 1603 —que era el que debía cumplirse—, ya que la distribución estaba pensada para una formación de diez galeones y no de ocho, que era el número que

³ “Mapa de la gente de mar y guerra...” confeccionado por Pedro Rodríguez de Herrera. Sanlúcar de Barrameda, 1 de junio de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

⁴ Ídem.

⁵ Véase el Anexo V: caps. 7-10.

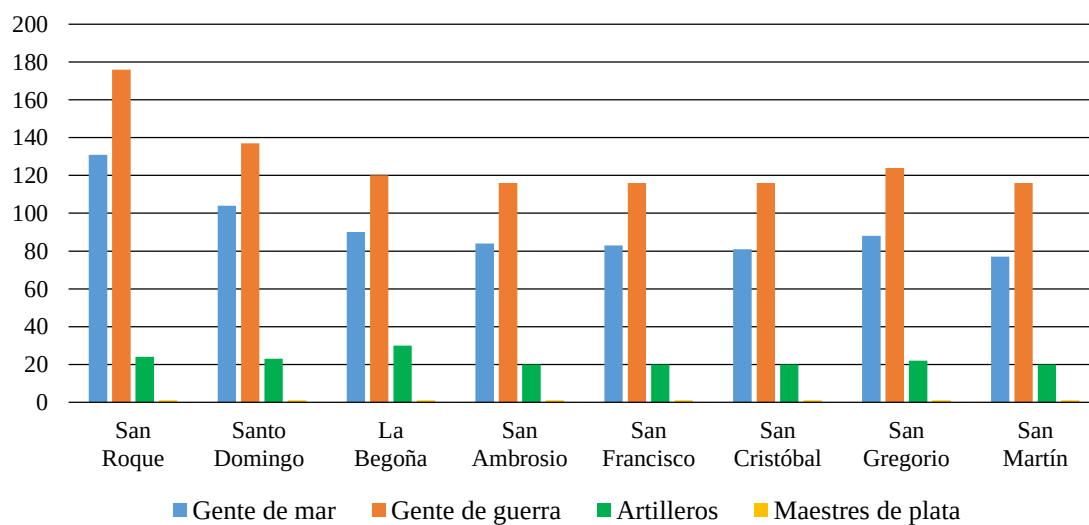
en 1605 integraban la Armada de la Guarda⁶. Así, la tripulación quedó distribuida de la siguiente manera:

TABLA 14. Tripulación de la Armada de la Guarda de 1605

GALEONES	GENTE DE MAR	GENTE DE GUERRA	ARTILLEROS	MAESTRES DE PLATA	TOTAL
San Roque	131	176	24	1	332
Santo Domingo	104	137	23	1	265
Ntra. Sra. de Begoña	90	120	30	1	241
San Ambrosio	84	116	20	1	221
San Francisco	83	116	20	1	220
San Cristóbal	81	116	20	1	218
San Gregorio	88	124	22	1	235
San Martín	77	116	20	1	214
Total	738	1.021	179	8	1.946

Fuente: Tabla elaborada a partir de las relaciones confeccionadas por Ruy López de Lisboa. AGI, Indiferente, 1121.

GRÁFICO 1. Distribución de la tripulación en los galeones de la Armada de la Guarda de 1605



⁶ Ídem.

La relación que contenía los nombres de la tripulación quedaba en poder del veedor de la Armada de la Guarda a efectos de conocer sus sueldos y raciones. Dado que el citado veedor iba alojado en el galeón San Roque, que fue uno de los cuatro galeones de la armada que se fueron a pique en el Caribe a causa de una fuerte tormenta, y del que aún se desconoce su paradero, ignoramos los nombres de la marinería y de los soldados y mosqueteros que integraban el Tercio de la Armada. Evidentemente, los escribanos de raciones de esos galeones poseían también la relación con el nombre de la dotación de cada uno de ellos, pero igualmente se ahogaron tras la tempestad, y sus documentos no se recuperaron. Lamentablemente, tampoco tenemos constancia de los nombres de las personas que iban embarcadas en los tres galeones que se salvaron, y que regresaron a la metrópoli al año siguiente.

Ahora bien, contamos con los nombres de la plana mayor, los oficiales —excepto el de los alféreces—, los pilotos, los maestros de raciones y los maestros de plata, aunque resulta preciso aclarar que no vamos a realizar un estudio prosopográfico sobre ellos, pues no es uno de los objetivos de la presente tesis. Lo que se pretende analizar en este capítulo son las características propias de cada grupo, conocer el número de sus componentes y realizar una breve semblanza de los hombres que ocuparon los cargos referidos. En ese caso, y siguiendo la línea de investigación propuesta por Carmen Mena, cabe señalar que, para identificar el lugar de origen de los tripulantes, hemos tenido en cuenta que no todos los apellidos toponímicos indican la procedencia del individuo, como ocurre, por ejemplo, con Juan de Haro, capitán de infantería del galeón San Gregorio, ya que este era de Medina del Campo (Valladolid) y no del municipio riojano cuyo nombre coincide con el de su apellido “Haro”. Además, el nombre y el apellido de algunos de los tripulantes son muy comunes y, según la fuente consultada, puede variar su lugar de nacimiento, como sucede, por ejemplo, con el maestro de plata Diego Ramírez, por lo que, si nos ceñimos a una sola interpretación, corremos el riesgo de equivocarnos⁷. Por otra parte, puede darse la circunstancia de que en un mismo espacio de tiempo coincidan dos individuos cuyo nombre, apellido y oficio sean idénticos, como ocurre en el caso del piloto Juan Macho y su hijo, lo cual dificulta que podamos seguir el rastro del que verdaderamente ejerció como piloto en la Armada de la Guarda de 1605.

⁷ MENA GARCÍA, María del Carmen: *Sevilla y las flotas de Indias...*, pp. 128-132.

3.1 Plana mayor

La autoridad suprema de la Armada de la Guarda la ostentaba el capitán general o general, quien, casi siempre, ocupaba plaza en el galeón de mayores dimensiones. El galeón capitana, que era como se conocía al buque en el que iba el general, se situaba a la cabeza de la expedición, y ningún navío podía adelantarlo sin permiso de este último. Desde 1602 hasta 1605, el general de la citada formación fue Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, quien, a pesar de que apenas tenía experiencia como marino cuando recibió el título por parte del monarca, sirvió en el cargo con diligencia. Su cometido principal era lograr que la hacienda obtenida en el Nuevo Mundo llegase íntegra a la metrópoli, por lo que su responsabilidad era enorme.

Siguiendo el orden jerárquico establecido, el segundo puesto lo poseía el almirante, quien navegaba cerrando el convoy, en la retaguardia. En 1605, la persona que ocupaba ese mando en la Armada de la Guarda fue Joanes de Urdaire, quien, desde 1602, había servido dicho ministerio en el galeón Santo Domingo. Tanto este galeón como la capitana San Roque fueron dos de los cuatro galeones que, durante el viaje de regreso a la metrópoli, se fueron a pique en aguas del Caribe.

El tercer puesto del escalafón lo ocupaba el gobernador del Tercio, a cuyo cargo estaba toda la gente de guerra de la Armada de la Guarda. Desde 1600 hasta 1605 fue Pedro de Zúñiga quien sirvió esa plaza. El gobernador del Tercio no compartía bajel con el general o el almirante, y ese año iba embarcado en el galeón San Ambrosio, que fue otro de los cuatro galeones que se perdieron tras la tempestad. El siguiente en la escala tras el gobernador del Tercio era el sargento mayor, cuya plaza solía estar reservada a los militares que gozaban de una excelente hoja de servicios. En 1605, el sargento mayor de la Armada de la Guarda fue Diego de Baños, quien, al igual que Pedro de Zúñiga, había servido anteriormente como capitán de infantería.

Estos cuatro hombres —el general Luis Fernández de Córdoba, el almirante Joanes de Urdaire, el gobernador del Tercio Pedro de Zúñiga y el sargento mayor Diego de Baños—, eran los principales mandos de la Armada de la Guarda de 1605 en su conjunto, en atención a lo cual le dedicaremos a su estudio un epígrafe aparte.

3.1.1 El capitán general Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor

Posiblemente, Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor nació en Ayamonte, entre 1561 y 1562, pues la residencia de sus padres, Antonio de Zúñiga Guzmán y Sotomayor, tercer marqués de Ayamonte, y Ana Fernández de Córdoba, estaba fijada en ese lugar en esas fechas, la cual hemos obtenido a partir de una carta que remitió el duque de Medina Sidonia al soberano el 1 de mayo de 1602, notificándole, entre otras cosas, que Luis Fernández de Córdoba tenía cuarenta años⁸. Al parecer, Luis de Córdoba estaba soltero, pues, además de que en los periodos en los que no estuvo embarcado residía en la casa de su hermano, Francisco de Guzmán y Sotomayor, este sería, como tendremos ocasión de señalar, su único heredero.

Cuatro años antes, a principios de 1598, el Consejo de Indias propuso a Luis Fernández de Córdoba como uno de los candidatos para ocupar la plaza de general de la Flota de Tierra Firme⁹. Según el Consejo de Indias, sus méritos eran ser hijo del marqués de Ayamonte y que el duque de Medina Sidonia lo tenía por una persona “cuerda y que ha dado buena cuenta de si en lo que ha navegado en navios de alto bordo y galeras”¹⁰. Pero, además, su padre había servido en Italia como gobernador y capitán general del Estado de Milán, y su hermano, Francisco de Guzmán y Sotomayor, cuarto marqués de Ayamonte, facilitaba cada año a la Corona que las levas de marineros se hiciesen en las villas de Lepe y Ayamonte, principalmente. Estas circunstancias podrían declinar la balanza a su favor, pero la Corona optó en esa ocasión por Sancho Pardo Osorio, quien, además de poseer una hoja de servicios mucho más amplia que la de los otros candidatos, ya había servido como general del citado convoy entre 1594 y 1595¹¹.

En 1600, el Consejo de Indias volvió a señalarlo nuevamente para dirigir la Flota de Tierra Firme, aunque la plaza acabó ocupándola Francisco del Corral y Toledo¹², quien se mantuvo en el cargo hasta 1606, en cuyo año, concretamente el 16 de diciembre, debido probablemente a su actuación tras el naufragio de la Armada de la Guarda que estuvo

⁸ Carta del duque de Medina Sidonia al rey. Sanlúcar, 1 de mayo de 1602. AGI, Indiferente, 1118.

⁹ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 21 de enero de 1598. AGI, Indiferente, 1866.

¹⁰ Ídem.

¹¹ Ídem. El *Diccionario Biográfico Español de la Real Academia de la Historia* contiene unos breves datos biográficos de Sancho Pardo Osorio. Véase su edición en línea.

¹² Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 29 de mayo de 1600. AGI, Indiferente, 746.

comandada por Luis Fernández de Córdoba, la Corona expidió su título como general de dicha armada¹³. Hubo que esperar a principios de 1601 para que, por primera vez, este fuese elegido general de la armada que iba erigirse para impedir que los enemigos navegasen por las costas americanas¹⁴. Según la hoja de servicios que elaboró la Cámara de Indias sobre Luis de Córdoba, este “se hallo presente en las jornadas de Inglaterra y se ha conocido en el deseo de servir a vmd en la carrera de las indias; y de su persona se tiene muy buena relacion”¹⁵. El 22 de abril de ese año, la Corona le expidió el título de general de dicha formación, en el que se advierte que era comendador de la orden de Alcántara¹⁶. Sin embargo, la escuadra que iba a fundarse ese año, y que ha pasado a la historiografía con el nombre de la Armada de Barlovento, no se constituyó hasta 1636¹⁷.

Por consiguiente, Luis Fernández de Córdoba llevaba más de tres años esperando la oportunidad de poder comandar una formación. Finalmente, el 12 de diciembre de 1601, la Corona le nombró general de la Armada de la Guarda, en cuya fecha apenas había demostrado tener aptitudes como marino o habilidad en asuntos militares¹⁸. Para Antonio Miguel Bernal, Luis de Córdoba había pagado una suma de dinero para poder obtener dicha plaza, pues en el documento en el que se recoge el nombramiento como general no aparece escrito el nombre de la persona que ocuparía ese cargo, y se había dejado un hueco para anotar *a posteriori* el nombre del individuo que ofreciese una mayor cantidad de dinero¹⁹. Quizás, dada la experiencia de Luis de Córdoba y que era hermano del marqués de Ayamonte, lo compró. Sin embargo, además de que esa acción podría haberla ejecutado cuando la Corona no lo eligió para comandar la Flota de Tierra Firme, el hecho de que en algunos documentos se dejase un hueco para anotar el nombre, el sueldo o la fecha del documento fue habitual durante el periodo para el que hemos analizado la organización de la Armada de la Guarda (1593-1605), y ello se debe, probablemente, a que existían varios patrones para los nombramientos y los títulos que despachaba la Corona con objeto de que el texto fuese siempre el mismo. Según Pablo

¹³ Título de general de la Armada de la Guarda. Madrid, 16 de diciembre de 1606. AGI, Contaduría, 424.

¹⁴ Consulta de la Cámara de Indias. Madrid, 28 de febrero de 1601. AGI, Indiferente, 746.

¹⁵ Ídem.

¹⁶ Título de general de la Armada de Barlovento. Valladolid, 22 de abril de 1601. AGI, Contratación, 3264A.

¹⁷ Véase el trabajo de TORRES RAMÍREZ, Bibiano: “Los primeros intentos de formación de la Armada de Barlovento”, *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas (Anuario de Historia de América Latina)*, n.º 11 (1974), pp. 33-51.

¹⁸ Consulta de la Cámara de Indias. Valladolid, 12 de diciembre de 1601. AGI, Indiferente, 746.

¹⁹ BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio Miguel: “Innovaciones y cambios estructurales...”, pp. 314-316.

Emilio Pérez-Mallaína, la elección de los generales durante el gobierno de Felipe II “se hacían con todo cuidado y atendiendo preferentemente a los méritos militares y náuticos, pero con el paso del tiempo, la venalidad y el nepotismo fue abriendo una brecha muy importante en el sistema”²⁰.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que a principios del siglo XVII escaseaban hombres expertos en la ciencia náutica o que gozasen de una excelente hoja de servicios como militares para desempeñar el citado cargo, y que Luis de Córdoba no tenía ni cuarenta años cuando fue elegido general y probablemente estaba soltero, motivos más que suficientes para que pudiera servir en el cargo durante varios años. En cualquier caso, en 1602, Luis de Córdoba señalaba que la empresa para la que había sido elegido general estaría muy mal tripulada, debido a que los capitanes de mar y guerra que servirían a su lado no eran “a proposito para encargarles cosas de tanta consideracion e importancia como es un galeon cargado con tanta riqueza como estos suelen traer, pues importa la guarda de uno de ellos mas que la de uno de los castillos de mas importancia que vm tiene en sus reinos”²¹.

Añadía el citado general que alguno de los capitanes eran diestros para la guerra, pero no tenían pericia como marineros, por cuyo motivo solicitó al monarca que, además de los seis capitanes de mar y guerra que iban embarcados en cada uno de los galeones de la armada que se aprestó en Horcadadas a principios de ese año, y que hasta entonces habían servido en la Carrera de Indias como capitanes de infantería, se nombrasen otros seis capitanes de mar, pues la formación corría el riesgo de que no pudiera completar el viaje con personas tan mal instruidas en la navegación²². Sin embargo, ese año no se añadieron más capitanes a la misma²³.

El nombramiento de general “implicaba un gran honor por la fe que la Corona depositaba en la persona que lo recibía; a su buen gobierno se encomendaba la fama y

²⁰ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “Generales y almirantes de la Carrera de Indias: una investigación pendiente”, *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, n.º 33 (2007), pp. 293-297.

²¹ Luis de Córdoba al rey. En la capitana San Juan Bautista, fuera de la barra de Sanlúcar de Barrameda, 30 de abril de 1602. AGI, Indiferente, 614.

²² Ídem.

²³ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 30 de abril de 1602. AGI, Indiferente, 747.

prestigio de sus armas y buena porción de sus ingresos”²⁴. En el título de general de Luis de Córdoba, que recibió a principios de 1602, se advierte que su sueldo era de 4.000 ducados, mismo salario que recibieron los generales de la Armada de la Guarda durante la primera mitad del siglo XVII, y que se obtenía íntegramente del arca de la avería²⁵. En el título también se recoge que era caballero de la Orden de Alcántara, cuya distinción, a pesar de que no hemos hallado las pruebas que la Corona hacía a cada uno de los individuos que recibían el hábito, se le habría concedido por su ascendencia, pues aún no había realizado ninguna hazaña ni gesto heroico como para recibir tal honor.

En cuanto los generales de la armada recibían el título, estos juraban en el Consejo de Indias o en la Casa de la Contratación que ejercerían fielmente su oficio. Posteriormente, bajarían al paraje del Guadalquivir en el que se estuviera aprestando la armada, en donde enarbolaría su bandera en el navío que él mismo eligiese. El general debería estar presente en todas las visitas que se hiciesen a los galeones, especialmente en la última, en la que los oficiales de la Casa de la Contratación comprobaban que todos los bastimentos, pertrechos, armas, etc., declarados por el proveedor general, se habían embarcado en cada buque. A su vez, tras la última visita, el general pondría guardas para que no se introdujesen géneros fuera de registro, ni se pudiera sacar del navío lo que ya estaba registrado.

Para el viaje, el general, con acuerdo de su almirante y el piloto mayor de la armada, confeccionarían las instrucciones que habían de guardar los capitanes, maestros y pilotos durante el mismo. Igualmente, el general no permitiría que se reclutasen individuos con más de cincuenta años ni menores de veinte, ni que ninguno de los pasajeros ocupasen las plazas de marinero, soldado o artillero. Durante la travesía, el general se situaría siempre a la cabeza de la formación, contaría cada mañana los barcos de su conserva y acudiría a ellos cuando tuviesen problemas logísticos o en caso de que hubiere tormenta²⁶.

²⁴ SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata...*, pp. 256.

²⁵ Título de general de la Armada de la Guarda para Luis Fernández de Córdoba. Valladolid, 12 de enero de 1602. AGI, Contaduría, 424.

²⁶ Instrucción de lo que han de guardar en sus oficios los generales y almirantes. San Lorenzo, 7 de junio de 1597. AGI, Patronato, 260, n. 1, r. 30.

Esas serían las directrices establecidas por la Corona para todos los generales de la Armada de la Guarda, pero estos también recibían unas instrucciones precisas para cada viaje sobre la manera en la que procederían durante el mismo. Dichas instrucciones fueron prácticamente idénticas cada año, pues los objetivos principales de la armada rara vez se alteraron. Así, por ejemplo, en 1603, Luis Fernández de Córdoba recibió las siguientes órdenes: en primer lugar, la armada debería regresar a la metrópoli antes de que finalizase el año; desde las Antillas menores, el general despacharía uno o dos navíos a la isla Margarita para ir a recoger las perlas que allí se obtenían; una vez que la formación llegaba a Cartagena, el general tendría especial cuidado de que los miembros de la tripulación no desertasen y su conducta fuera lo más correcta posible; en cuanto a los metales preciosos, en caso de que las naos de la Flota de Tierra Firme estuvieran bien aderezadas para transportarlos hasta la metrópoli, no se cargaría ninguna hacienda en los galeones que integraban la Armada de la Guarda, salvo la que dejaba la Flota de Nueva España en La Habana; el apresto de los galeones se haría con la mayor rapidez posible y todos ellos deberían llevar “dos faroles grandes de correr para encenderlos en tiempo de tormenta”²⁷. Además, durante el viaje, la armada solo podía detenerse en los puertos de Cartagena, Portobelo y La Habana.

En este sentido, durante los cuatro años que Luis de Córdoba estuvo al frente de la Armada de la Guarda, entre 1602 y 1605, el derrotero que trazó para arribar a Cartagena fue prácticamente el mismo, y cada año, a excepción de 1605 —a causa del naufragio—, tuvo que recoger en La Habana las remesas que habían llegado hasta allí procedentes de Nueva España. Por otro lado, fue habitual que en las órdenes que recibían los generales de la Armada de la Guarda se anotase que los galeones no llevasen mercancías o no transportasen plata en el caso de que la navegación se realizase conjuntamente con la Flota de Tierra Firme, aunque tales preceptos nunca se cumplieron.

A finales de 1602, debido a su actuación durante el primer viaje a las Indias, Luis de Córdoba fue elogiado por el Consejo de Indias y la Casa de la Contratación. Incluso, solicitaron al monarca que se le hiciese merced de una encomienda o que se le mejorase

²⁷ Autos de la residencia que el señor licenciado Fernando de Villaseñor, oidor de la real audiencia de la Casa de la Contratación, toma por comisión de su majestad a don Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor y a los demás oficiales de la Armada de la Guarda. Sevilla, 27 de enero de 1605. AGI, Escribanía, 1152A.

la que ya tenía²⁸. La Corona tuvo en cuenta tal proposición, pues, además del privilegio del que gozaban los generales de quedarse con el “quinto de las presas”, esto es, la quinta parte del beneficio que se obtenía de los navíos que la armada capturase durante el viaje, le hizo merced, de por vida, de 2.000 ducados sobre la renta de los almojarifazgos²⁹. A finales de 1603, Luis de Córdoba volvió a completar otro viaje redondo, y a finales de 1604 otro, en un periodo de tan solo diecisiete meses, en atención a lo cual, además de por su calidad, falta de salud y que no había invernado en ninguno de los viajes que había realizado, el propio general solicitó al monarca que le otorgase un puesto de mayor importancia³⁰. Finalmente, Felipe III lo mantuvo al frente de la Armada de la Guarda otro año más, en cuyo viaje perdió la vida tras el naufragio que padeció la misma a principios de noviembre en aguas del Caribe.

En 1607, Ana Felisa de Zúñiga, mujer y viuda de Francisco de Guzmán y Sotomayor, cuarto marqués de Ayamonte y hermano y único heredero del general Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, reclamaba al erario el dinero que le debía a este último por su sueldo de general “y de otro juro que sobre los almojarifazgos le hizo merced su magestad de por vida en la ciudad de Sevilla”, ya que sus hijas, Brianda de la Cerda y Guzmán y Ana María de Guzmán, eran legítimas herederas de los bienes y herencia que les había dejado su padre³¹. Para Gabriel de Mercado Laso, que era uno de los contadores de resultas del rey³², Luis Fernández de Córdoba había cobrado su sueldo como general de la Armada de la Guarda de 1605³³. Sin embargo, Ana Felisa de Zúñiga no solo quiso saber si este había cobrado el salario por el que fue su último año de servicio, sino que también pedía conocer el dinero que había percibido desde que en 1601 fue nombrado general de la Armada de Barlovento y si se le habían entregado los 2.000

²⁸ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 14 de febrero de 1603. AGI, Indiferente, 747.

²⁹ Consulta de la Junta de Guerra de Indias. Madrid, 17 de noviembre de 1607. AGI, Indiferente, 1867. Inicialmente, la quinta parte del beneficio que se obtenía con la captura de algún bajel o de varios bajeles enemigos pertenecía al monarca, sin embargo, parece ser que a partir de 1558 la Corona cede a los generales de las flotas y armadas el conocido como “quinto de las presas”. En este sentido, véase la *Recopilación de leyes...* t. II, lib. III, tit. XIII, ley V.

³⁰ Luis de Córdoba al rey. 24 de diciembre de 1604. AGI, Indiferente, 1120.

³¹ Poder de doña Ana Felisa de Zúñiga. Lepe, 25 de noviembre de 1607. AGI, Contratación, 4421.

³² Según el *Diccionario de la lengua española*, las resultas son atenciones que, habiendo tenido crédito en un presupuesto, no pudieron pagarse durante su vigencia y pasan en concepto especial a otro presupuesto.

³³ Carta de Gabriel de Mercado Laso. Madrid, 26 de junio de 1607. AGI, Contratación, 4421.

ducados que, de por vida, le había concedido Felipe III sobre los almojarifazgos de la ciudad de Sevilla.

Según los señores Félix Escudero de Espinosa, contador-diputado de la avería, y Nicolás de Cepeda, escribano mayor del despacho de las armadas, en sus libros no constaba que Luis de Córdoba, u otra persona en su nombre, recibiese el sueldo que habría tenido como general de la Armada de Barlovento ni del que tuvo como general de la Armada de la Guarda, por lo que pedían que se viesen los libros de la veeduría y la contaduría de esta última, que se guardaban en la Casa de la Contratación. Igualmente, Antonio López de Calatayud, contador y juez oficial de la misma, tras comprobar que en sus libros tampoco se había anotado si el general había recibido su sueldo desde 1601, solicitó que se revisasen los libros de la veeduría y la contaduría de la Armada de la Guarda³⁴.

Para conocer el monto que habría obtenido Luis de Córdoba durante sus años como general, hemos analizado varias cuentas, relaciones, datas, etc., pero casi todas ellas son muy confusas. Tan solo en una ocasión, en una relación jurada y firmada en 1608 por Francisco de Borges de Lima, abogado en la real audiencia de Sevilla, se especifica, de forma más o menos clara, que Luis de Córdoba recibió como general de la Armada de la Guarda unos 9.200 ducados entre 1602 y 1605. Según el citado abogado, Luis de Córdoba debería haber percibido por su sueldo de cinco años (desde principios de 1601 hasta finales de 1605), como así solicitaba la marquesa viuda, un sueldo de 20.000 ducados, por lo que presentó una relación detallada en la Casa de la Contratación acerca de las remuneraciones que obtuvo Luis de Córdoba y lo que aún debían percibir sus herederas, cuya cantidad ascendía a 10.800 ducados³⁵. No podemos precisar si finalmente las hijas de la marquesa de Ayamonte obtuvieron el dinero que debería haber cobrado su tío, pero en 1612 todavía no se había resuelto el asunto, y a nuestro juicio la cifra era demasiado elevada para que la recibiesen neta.

³⁴ Carta de la Casa de la Contratación. Sevilla, 29 de noviembre de 1611. AGI, Contratación, 4421.

³⁵ Relación jurada y firmada del licenciado Francisco de Borges de Lima. Sevilla, 19 de septiembre de 1608. AGI, Contratación, 4421.

3.1.2 El almirante Joanes de Urdaire³⁶

Joanes de Urdaire nació en Orio, entre 1549 y 1550, pues en febrero de 1605 tenía cincuenta y cinco años³⁷. Teniendo en cuenta su edad, este sería un caso excepcional, pues, tal y como señala Pablo Emilio Pérez-Mallaína, “la carrera de los marineros no se prolongaba mucho más allá de los cuarenta años. Cumplida esa edad un hombre de mar podía considerarse casi un anciano”³⁸. En 1595, según se recoge en el ofrecimiento que este hizo al monarca para ser capitán de uno de los galeones de la escuadra de Antonio de Urquiola, su abuelo y su padre habían sido capitanes ordinarios de mar, por lo que Urdaire nació en el seno de una familia de marineros³⁹.

El 12 de enero de 1602, de acuerdo con la hoja de servicios que Bernardino González Delgadillo y Avellaneda, presidente de la Casa de la Contratación entre 1598 y 1604, remitió al Consejo de Indias para que Urdaire fuese elegido general o almirante de la Flota de Nueva España, este prestó sus primeros servicios a la Corona en 1594, ayudando a Bernabé de Pedroso, proveedor general ese año de la Armada del Mar Océano, en el despacho de los galeones que se aprestaban en el paraje de Horcadas⁴⁰. Poco después sería nombrado capitán de uno de los galeones de la Armada de la Guarda, pero, antes de la partida, vacó el oficio de cabo y sobrestante mayor de la maestranza y apresto de la Armada del Mar Océano, y este fue elegido para continuarlo, lo cual, para el citado presidente de la Casa de la Contratación, se había hecho en contra de su voluntad, pues, dada la experiencia de Joanes de Urdaire como marinero en las costas de España, Terranova, Flandes y Bretaña, era preferible que ejerciese este último oficio. No obstante,

³⁶ En la documentación aparece referido su nombre de diversas formas, a saber: Joanes de Urdaire, Juanes de Urdayre, Juanes de Urdaide, Juanes de Ondayde, Juan de Vdayre, etc. En este trabajo hemos preferido emplear el que más veces se repite, es decir, Joanes de Urdaire.

³⁷ Joanes de Urdaire al rey. Horcadas, 22 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 1121. Véase también SEOANE Y FERRER, Ramón: *Navegantes guipuzcoanos*, San Sebastián, edición patrocinada por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa [1908]; prólogo de Julián Martínez, 1985, p. 89.

³⁸ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “Los hombres de las rutas oceánicas hispanas en el siglo XVI”, en Luis A. Ribot García y Luigi de Rosa (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Madrid, Editorial Actas, 2003, p. 98.

³⁹ Relación de las personas que se ofrecen para capitanes de los galeones. (s.l.-s.f.); probablemente 1595. Original en AGI; transcrito en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 40, p. 260.

⁴⁰ Bernardino de Avellaneda al Consejo de Indias. Sevilla, 15 de enero de 1602. AGI, Indiferente, 1118.

Urdaire no tardaría en abandonar el citado cargo de cabo y sobrestante, pues, el 7 de marzo de 1598, fue nombrado almirante de la escuadra del general Villaviciosa⁴¹.

Tres meses después, dicha formación se hizo a la vela desde Sanlúcar de Barrameda con la intención de navegar hasta las Azores para escoltar, desde allí hasta el citado puerto gaditano, a la Armada de la Guarda que regresaba a la metrópoli desde el Nuevo Mundo. En ese viaje falleció el general Villaviciosa, y al igual que se había procedido con anterioridad y se continuó durante toda la Carrera de Indias, el almirante, en este caso Urdaire, lo sustituyó⁴².

El 26 de diciembre de 1598, la Corona expidió el título de almirante de la Armada de la Guarda en favor de Joanes de Urdaire, en el que reza que este recibiría un sueldo de 1.500 ducados por todo el viaje⁴³. En esa fecha, Urdaire gozaba de buena reputación en cuanto a su labor en el apresto de las armadas, la cual se iría consolidando con los años. Además, durante el viaje que hizo entre 1599 y 1600, quedaron demostradas sus cualidades como marinero, pues en pocos meses consiguió llegar hasta Veracruz para recoger la plata del rey y de personas particulares y regresar con ella a la metrópoli.

Por esa razón, y debido a la falta de personas versadas en la navegación, el 29 de mayo de 1600, el Consejo de Indias propuso a Urdaire como uno de los posibles candidatos para ocupar la plaza de almirante de la Flota de Tierra Firme que se despacharía al año siguiente, pero en esa ocasión la Corona prefirió a Álvaro de Sosa y Vivero, quien, a pesar de contar con una hoja de servicios inferior a la de aquel, sus padres pertenecían a la aristocracia castellana⁴⁴. Ciertamente, la plaza de almirante fue ocupada en la mayoría de los casos por individuos con experiencia en el arte de navegar, pero también hubo ocasiones en las que fueron asignadas a aquellos que descendían de familias privilegiadas, como fue el caso de Álvaro de Sosa, pues este solo había realizado un viaje como entretenido, mientras que Urdaire ya había sido nombrado almirante para las armadas de Villaviciosa y Francisco Coloma.

⁴¹ Copia del título de almirante de Joanes de Urdaire. Madrid, 7 de marzo de 1598. AGI, Contratación, 3282.

⁴² Antonio del Castillo al rey. Isla de las Flores (Azores), 28 de agosto de 1598. AGS, Guerra y Marina, 518 (175).

⁴³ Traslado del título que se le dio de almirante de la Armada de la Guarda a Joanes de Urdaire. Madrid, 26 de diciembre de 1598. AGI, Contaduría, 424.

⁴⁴ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 29 de mayo de 1600. AGI, Indiferente, 746.

Dos meses más tarde, el 31 de julio de 1600, el Consejo de Indias señaló a Urdaire para que ocupase el cargo de almirante de la Armada de la Guarda que al año siguiente partiría hacia Cartagena⁴⁵. No obstante, y a pesar de que este había servido su oficio con diligencia, fue Fulgencio de Meneses quien consiguió la plaza. Al parecer, según había informado el presidente de la Casa de la Contratación al soberano, dado que Urdaire tenía amplia experiencia en el apresto y despacho de las armadas, este era más útil en tierra que en la mar⁴⁶. Por ello, Urdaire, que ya era dueño de una nao en esas fechas, trabajó durante más de dos años entre Horcadas y Sanlúcar de Barrameda en el apresto de los diferentes convoyes que se hacían a la vela. Resulta pues contradictorio que, en 1602, el propio presidente de la Casa de la Contratación solicitase al soberano que admitiesen a Urdaire como general o almirante de la Flota de Nueva España⁴⁷. La nueva postura tomada por el presidente estaba fundamentada en que los hombres se animarían a servir en el apresto de las flotas y armadas si Urdaire ocupaba uno de los cargos referidos, pues verían que su labor había sido recompensada⁴⁸. Sin embargo, la Corona decidió que el general del citado convoy fuese Alonso de Chaves Galindo y el almirante Lope de Armendáriz⁴⁹.

A pesar de ello, y por diversas circunstancias, Urdaire volvería a ser almirante de la Armada de la Guarda pocos meses después. Según el parecer del Consulado de la Universidad de los Mercaderes, dicha formación, que estaba comandada por Luis Fernández de Córdoba y se hizo a la vela desde Sanlúcar de Barrameda a primeros de mayo de 1602, estaba formada por una tripulación poco instruida, pues “el general y capitanes de infantería y los demás oficiales son gente bisoña y que no ha navegado ni hecho viaje a las indias”⁵⁰. Ante tales circunstancias, la Corona ordenó que los experimentados almirantes Juan de Esquivel y Joanes de Urdaire fuesen a Cartagena a su encuentro⁵¹. Para el prior y los cónsules del Consulado de la Universidad de los Mercaderes y para los oficiales de la Casa de la Contratación, Urdaire era imprescindible en el apresto de las flotas y armadas, pero este, a pesar de sus problemas de salud y de su

⁴⁵ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 31 de julio de 1600. AGI, Indiferente, 746.

⁴⁶ El presidente de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 29 de julio de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

⁴⁷ Bernardino de Avellaneda al Consejo de Indias. Sevilla, 15 de enero de 1602. AGI, Indiferente, 1118.

⁴⁸ Ídem.

⁴⁹ Consulta de la Cámara de Indias. Valladolid, 13 de marzo de 1602. AGI, Indiferente, 2535.

⁵⁰ El prior y los cónsules al rey. Sevilla, 17 de abril de 1602. La misiva se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 17 de abril de 1602. AGI, Indiferente, 747.

⁵¹ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 17 de abril de 1602. AGI, Indiferente, 747.

edad (cincuenta y dos años), deseaba ocupar la plaza de general de la Armada de la Guarda y por ende de recibir un mejor sueldo, por lo que acató la orden dada por la Corona⁵². No obstante, antes de poner rumbo a Cartagena, solicitó ciertas cosas a Felipe III:

El presidente don Bernardino de Avellaneda me ha dicho que vmag manda le vaya a servir en el armada del cargo de don Luis de Cordoba porque conviene a su real servicio, y aunque estoy recien viudo y pobre y necesitado, no reusare ninguna ocasion de las que hubiere del servicio de vmag; y para que en esta pueda yo cumplir con el, conviene que, teniendose consideracion a los oficios que he tenido y la satisfaccion que he dado de las armadas y cosas que he tenido a mi cargo, se me de cedula para que, en caso que faltase el general, venga la armada a mi cargo, pues de ello no se puede agraviar el almirante Noja por la diferencia de los oficios y cargos que yo he tenido a los suyos; y si no se hace esta declaracion, si sucediese faltar el general podrian resultar inconvenientes de no tenerla alla, y es justo y conveniente que esto vaya llano y se me señale sueldo suficiente o se me de ayuda de costa para embarcarme, porque no tengo con que hacerlo por haber tanto tiempo que estoy sin sueldo ocupandome en cuanto se me ordena⁵³.

Finalmente, Urdaire se embarcó en un navío de aviso que se dirigía a Cartagena, y tanto allí como en La Habana, en donde se unieron al convoy los hermanos Juan y Pedro de Esquivel, almirante y capitán respectivamente, aprestó la armada y encaminó su salida a tiempo, “que tuvo el mejor y mas prospero viaje que se ha hecho, en que vm fue muy servido, y los interesados en tanta hacienda como se trujo en aquella armada recibieron tan grande beneficio como se sabe”⁵⁴.

Ahora bien, antes de que la armada se hiciese a la vela desde el citado puerto cubano, el almirante Martín de Noja Castillo falleció⁵⁵, y el general Luis de Córdoba nombró a Joanes de Urdaire para que ocupase la vacante⁵⁶. A la vuelta del viaje, este debería haber percibido el mismo sueldo que le restaba a Martín de Noja por cobrar de

⁵² Para Fernando Serrano Mangas, algunos marineros pretendían el título de general de la Armada de la Guarda por el honor que ello suponía, y no por razones económicas. Véase su trabajo: “Una historia por hacer: Generales y almirantes vascos en la Carrera de Indias”, *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n.º 5 (2006), p. 190.

⁵³ Joanes de Urdaire al rey. Sevilla, 4 de junio de 1602. AGI, Indiferente, 2681.

⁵⁴ Expediente de los almirantes Joanes de Urdaire y Joan de Esquivel, y el capitán Pedro de Esquivel. Sevilla, 3 de enero de 1603. AGI, Indiferente, 2681.

⁵⁵ Título de almirante para Martín de Noja Castillo. Valladolid, 12 de enero de 1602. AGI, Contratación, 3263B. En este mismo documento aparece anotado que falleció el 8 de octubre de 1602.

⁵⁶ Luis de Córdoba al rey. La Habana, 9 de agosto de 1602. AGI, Contratación, 3263B.

los 1.500 ducados que ganaría por el viaje completo, esto es, 500 ducados, pero, según Urdaire, solo había recibido 400 ducados a la ida para matalotaje⁵⁷. Por ello, y porque según él había gastado unos 2.000 ducados durante el viaje, solicitaba que del arca de la avería se le entregase una buena ayuda de costa. No obstante, el fiscal de la Casa de la Contratación apuntaba que “con los papeles que presento no se podia tomar resolucion ni cosa cierta”⁵⁸.

Desde ese año hasta 1605, en cuyo año falleció Joanes de Urdaire a causa de la tormenta que sepultó el galeón en el que iba embarcado, el Santo Domingo, este asistió anualmente al apresto de la Armada de la Guarda⁵⁹. Ese era uno de los principales cometidos de los almirantes: el estar al cuidado de los preparativos del viaje. Sin embargo, sus obligaciones eran mucho más amplias: estar al cuidado de que no se embarcasen pasajeros sin licencia ni mercancías fuera de registro, asistir a las visitas que se hacían a los galeones para comprobar que estos llevaban los bastimentos, pertrechos, etc., que había señalado el proveedor general, comprobar que los tripulantes sabían ejercer sus cargos y oficios, procurar que ningún galeón se apartase de la derrota marcada por la capitana, hacer que a la gente de mar y guerra se le diesen sus raciones, ir a socorrer al navío que lo necesitase y cumplir con las obligaciones del general en caso de que este enfermase o falleciese, entre otras⁶⁰.

Durante sus ocho años como almirante (1598-1605), Urdaire cumplió sobradamente con dichas obligaciones, pues, además de asistir al apresto de la Armada de la Guarda y participar activamente en las levas de marineros entre 1599 y 1605, supo encontrar soluciones a los contratiempos que surgían durante el viaje⁶¹. Según su hija Mariana, Urdaire sirvió más de veinte años continuos a la Corona, bien en el apresto y

⁵⁷ En 1606, el sueldo de almirante de la Armada de la Guarda seguía siendo el mismo. Véase el título de almirante de Martín de Valecilla. Madrid, 16 de diciembre de 1606. AGI, Contaduría, 424.

⁵⁸ Expediente de los almirantes Joanes de Urdaire y Joan de Esquivel, y el capitán Pedro de Esquivel. Sevilla, 3 de enero de 1603. AGI, Indiferente, 2681.

⁵⁹ Según Ramón Seoane, Urdaire falleció en 1606 en las costas de Portugal, aunque, como tendremos ocasión de señalar, existen numerosos testimonios de que el galeón en el que iba embarcado se perdió en aguas del Caribe. Véase su trabajo: *Navegantes guipuzcoanos*, p. 89.

⁶⁰ “Relacion de lo que es obligado a hacer el almirante en las Armadas de la Carrera de Indias”. Original en AGI; transcrito en MNM, CFN, t. XXII, doc. 11, pp. 34-35. El documento no contiene ni el lugar ni la fecha en la que fue redactado, pero bien valdrían estas obligaciones para cualquiera de los almirantes de la Armada de la Guarda.

⁶¹ Probablemente fue en uno de esos años cuando se le otorgó el título de capitán de maestranza de la armada. En este sentido, véase FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, t. V, p. 343.

despacho de las flotas y armadas de la Carrera de Indias, o como uno de los tripulantes de las referidas formaciones⁶².

3.1.3 El gobernador del Tercio Pedro de Zúñiga

En 1605, el gobernador del Tercio de infantería de la Armada de la Guarda fue Pedro de Zúñiga, natural de Valladolid. Aunque no podemos precisar su edad, aquel año tendría más de cuarenta años, pues en 1602 llevaba veinticinco años de servicio ininterrumpidos, los quince últimos ocupando plaza de alférez y capitán de infantería, y no hemos hallado que ningún alférez tuviese menos de veinticinco años cuando accedía a dicho puesto⁶³. En consecuencia, Pedro de Zúñiga comenzaría a forjar su carrera como militar con unos quince años, en Flandes, desde donde, al igual que otros muchos infantes, pasaría a navegar en la Armada del Mar Océano. Después de algunos años de experiencia en dicha formación podían alcanzar, incluso, la plaza de capitán de infantería. Ese fue el caso de Pedro de Zúñiga, quien, tras haber cumplido cuatro años como alférez, accedió a una de esas plazas.

Según el licenciado Fernando de Villaseñor, Pedro de Zúñiga pasó de la formación metropolitana a la Armada de la Guarda a principios de 1600 para servir en el Tercio de la armada de Marcos de Aramburu, el cual estaba gobernado por Fadrique Cáncer, futuro gobernador de la isla Margarita⁶⁴. Durante la primera mitad de la centuria fue un hecho habitual que los hombres que formaban el cuadro de la gente de guerra de la Armada del Mar Océano pasasen a servir sus plazas en la Armada de la Guarda, debido a que esta última no contaba en la mayoría de las ocasiones con un cuerpo de infantería experimentado.

En su primer viaje hacia el Nuevo Mundo, en 1600, Pedro de Zúñiga empezó sirviendo como capitán de infantería, pero regresaría a la metrópoli ese mismo año como

⁶² Consulta de la Junta de Guerra. Madrid, 29 de agosto de 1608. AGI, Indiferente, 1867.

⁶³ Relación de la gente de guerra que sirvió en la armada de Marcos de Aramburu el año 1600. Valladolid, 13 de febrero de 1602. AGI, Indiferente, 1118.

⁶⁴ Relación de los capitanes de infantería de la armada de Marcos de Aramburu. Sevilla, 20 de febrero de 1601. AGI, Indiferente, 1117.

gobernador del Tercio de la Armada comandada por Marcos de Aramburu, pues la persona que había servido hasta entonces dicha plaza, Fadrique Cáncer, pasó a ocupar la vacante dejada por el almirante Martín de Gorostiola, quien falleció durante el viaje de regreso a la metrópoli⁶⁵. Un año más tarde, el general Luis Fajardo nombró a Pedro de Zúñiga como gobernador del Tercio de la Armada de la Guarda que comandaría entre 1601 y 1602, a pesar de que los oficiales de la Casa de la Contratación opinaban que era “mucho mejor para servir en tierra que en la mar”⁶⁶. La elección de gobernador del Tercio era normalmente competencia de la Corona, previa consulta de la Junta de Guerra de Indias, pero también podía ser nombrado por el general, como fue el caso de Pedro de Zúñiga.

Con todo, desde 1600 hasta que la armada de Luis Fajardo arribó a la metrópoli, Pedro de Zúñiga había servido sin título la plaza de gobernador del Tercio de la Armada de la Guarda. El 20 de junio de 1602, los oficiales de la Casa de la Contratación remitían una carta al monarca en la que le informaban que dicho cargo lo debería haber ocupado Pedro de Esquivel, pues Pedro de Zúñiga, “aunque es muy honrado soldado y a servido muchos años, no es para gobernar este tercio”⁶⁷. No obstante, el 26 de noviembre de ese mismo año, la Corona expidió una real cédula para que Pedro de Zúñiga fuese el gobernador del Tercio de la Armada de la Guarda, pues había servido el oficio con diligencia y puntualidad⁶⁸.

Durante la primera mitad de la centuria, los hombres que ocupaban dicha plaza tenían un sueldo mensual de 60 ducados. Ahora bien, en alguna ocasión, y al igual que ocurre con otros puestos y oficios de la tripulación de la Armada de la Guarda (sargento mayor, capitán de mar, entretenido, alférez, médico, cirujano mayor y artillero), su salario aparece también consignado en escudos. No obstante, y a pesar de que el valor de ambas monedas era distinto, solo vamos a indicar sus sueldos en ducados, entre otras razones porque en la mayoría de los casos es la moneda que aparece citada⁶⁹.

⁶⁵ En 1623, la Corona aprobó que el gobernador del tercio sustituyese al almirante en caso de que este tuviese que ocupar la plaza del general, por lo que, probablemente, no siempre se habría procedido de esa manera. En este sentido, véase la *Recopilación de leyes...* t. IV, lib. IX, tit. XV, ley CVI.

⁶⁶ Relación de los capitanes de infantería de la armada de Marcos de Aramburu. Sevilla, 20 de febrero de 1601. AGI, Indiferente, 1117.

⁶⁷ Los oficiales de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 20 de junio de 1602. AGI, Indiferente, 1119.

⁶⁸ Real Cédula a la Casa de la Contratación. Valladolid, 26 de noviembre de 1602. AGI, Contratación, 5016.

⁶⁹ Véase el epígrafe “Monedas, pesas y medidas que se citan”, pp. xxix.

En los primeros años del siglo XVII, el gobernador del Tercio aún no tenía concedida la facultad de elegir el galeón en el que serviría su plaza, obviamente tras la elección del general y el almirante, aunque sus funciones fueron prácticamente las mismas durante toda la centuria. Correspondía al gobernador del tercio, entre otros cometidos, mantener ordenado y bien dispuesto al cuerpo de infantería, tratar de evitar que alguno de los soldados se quedase en tierra y participar en las juntas convocadas por el general, en las que se tomaban decisiones acerca de las derrotas que se ejecutarían durante el viaje, normalmente para evitar el enfrentamiento con los enemigos, o, en caso de combate, sobre la estrategia militar que había de emplearse. El cargo de gobernador del tercio se encontraba inmediatamente debajo del rango de almirante, por lo que jerárquicamente se situaba en el tercer puesto del sistema naval español. Las personas que podrían desempeñar tal oficio eran propuestas por la Junta de Guerra de Indias, siendo preferidos aquellos hombres que habían servido como oficiales o maestros de campo de los tercios ordinarios.

En los viajes que realizó la Armada de la Guarda en 1604 y 1605, Pedro de Zúñiga se embarcó en el galeón San Ambrosio, en el que posiblemente perdería la vida en noviembre de 1605, ya que ese fue uno de los cuatro galeones que se fueron a pique en el Caribe tras una fuerte tormenta.

3.1.4 El sargento mayor Diego de Baños

En 1605, el sargento mayor de la Armada de la Guarda fue Diego de Baños⁷⁰, nacido en Sevilla, probablemente antes de 1572, pues no hemos hallado que ningún sargento mayor tuviese menos de treinta años, y en 1602 ya sirvió por primera vez dicho cargo⁷¹. Fue el general Luis Fernández de Córdoba quien lo nombró en 1602 y en 1605, aunque la elección de sargento mayor correspondía normalmente a la Corona, basándose para ello en una relación de candidatos que le entregaba la Junta de Guerra de Indias.

⁷⁰ Nombramiento de Diego de Baños. Sanlúcar de Barrameda, 9 de mayo de 1605. AGI, Contratación, 3263B. La copia del documento se halla en AGI, Contratación, 3283.

⁷¹ Nombramiento de Diego de Baños como sargento mayor de la Armada de la Guarda. En la capitana, 16 de mayo de 1602. AGI, Contratación, 3263B.

En 1602, según la hoja de servicios de Diego de Baños, este había servido varios años en Flandes, y aquel año fue nombrado sargento mayor de la Armada de la Guarda, debido a que la persona que ocupaba dicho cargo, el vallisoletano Juan Cerdán, falleció antes de que dicha formación se hiciese a la vela desde Sanlúcar de Barrameda⁷². En 1603 y 1604, el sargento mayor fue Pedro de Verbegal, quien, salvo algunos periodos en los que estuvo ausente por enfermedad, había servido en el cargo desde 1595. Durante esos dos años, Diego de Baños era uno de los capitanes de infantería del tercio de la Armada de la Guarda. A principios de 1605, Pedro de Verbegal pidió licencia a Luis de Córdoba para quedarse en España, pues había regresado de las Indias “con mucha falta de salud y otros achaques”⁷³. El general no puso ningún impedimento a su solicitud, y la vacante fue ocupada por Diego de Baños.

El sueldo de sargento mayor era de 40 ducados, mismo estipendio que recibían los capitanes de infantería, por lo que en más de una ocasión, al igual que ocurría en los Tercios ordinarios, estos últimos no acataban sus órdenes⁷⁴. Para solucionar el problema, la Corona otorgó al sargento mayor el rango de alférez, pues de ese modo los capitanes de infantería no estarían sujetos a su autoridad, aunque tal designación no se hizo durante las fechas para la que hemos analizado la organización de la Armada de la Guarda (1593-1605)⁷⁵.

Por lo general, la persona seleccionada para ocupar la plaza de sargento mayor era la que tenía una mejor hoja de servicios como militar. A principios del siglo XVII se debatía cada año en la Junta de Guerra de Indias si era conveniente su prorrogación o si sería más útil que en lugar de un sargento mayor hubiese dos ayudantes de este último⁷⁶. Opinaba el secretario real Juan de Ibarra, que el puesto de sargento mayor se debería mantener para que hubiese un hombre al que los tripulantes obedeciesen “tanto en la mar como en tierra, porque los ayudantes no pueden ser de la autoridad necesaria para ello”⁷⁷.

⁷² Ídem.

⁷³ Nombramiento de Diego de Baños. Sanlúcar de Barrameda, 9 de mayo de 1605. AGI, Contratación, 3263B. La copia del documento se halla en AGI, Contratación, 3283.

⁷⁴ QUATREFAGES, René: *Los tercios españoles (1567-1577)*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1979, pp. 165-166.

⁷⁵ VEITIA LINAGE, Joseph de: *óp. cit.*, lib. II, cap. II, p. 37-38.

⁷⁶ Sobre tal asunto, véanse, por ejemplo, dos de las consultas de la Junta de Guerra de Indias: la primera fechada en Valladolid, el 3 de diciembre de 1605, y la otra, en Madrid, el 11 de enero de 1607. Ambas se hallan en AGI, Indiferente, 1867.

⁷⁷ Consulta de la Junta de Guerra de Indias. Valladolid, el 3 de diciembre de 1605. AGI, Indiferente, 1867.

Sin embargo, Juan Núñez Correa, que en 1605 era el administrador de la avería y quién pagó ese año los sueldos de la tripulación, insistía, como no podía ser de otra forma, en que se suprimiera. Finalmente, la Corona decidió que el puesto de sargento mayor se conservase durante toda la centuria.

El sargento mayor era el oficial encargado de inspeccionar el trabajo de los demás sargentos de la tripulación y quien, entre otros asuntos, debía transmitir a los capitanes de infantería las órdenes dictaminadas por el gobernador del Tercio. Tanto este último como el sargento mayor eran los hombres más expertos en asuntos de guerra, especialmente en táctica naval. En los primeros años del siglo XVII, el sargento mayor o el alférez real fueron los oficiales elegidos para entregar los avisos y, al menos durante las singladuras cumplidas por el general Luis de Córdoba, uno de los participantes en las juntas convocadas por este último.

En 1605, el sargento mayor Diego de Baños se embarcó en el galeón Nuestra Señora de Begoña, que fue uno de los cuatro galeones que, a causa de una fuerte tormenta, se perdieron para siempre en aguas del Caribe cuando la armada regresaba a la metrópoli, por lo que posiblemente falleció ese año.

3.2 Gente de mar

Dentro del grupo de la gente de mar se encontraban cargos y oficios tan variados como los siguientes: capitán de mar, piloto, ayudante de piloto, maestre de raciones, contra maestre, escribano de raciones, guardián, alguacil del agua, dispensero, tonelero, calafate, carpintero, médico, cirujano, capellán, buzo, marinero, paje y grumete. En alguna ocasión aparecen incluidos en este grupo el condestable y los artilleros o lombarderos, sin embargo, ambos cargos pertenecen claramente al cuadro formado por los artilleros⁷⁸. Igualmente, el capellán y el cirujano son agregados, en más de una

⁷⁸ Coincidimos con Magdalena de Pazzis Pi Corrales en que los artilleros eran incluidos en el grupo formado por la gente de mar, pero en sus trabajos no aparece citado que los artilleros pudieran formar un grupo aparte. En este sentido, véanse dos de sus trabajos: “La Armada de los Austrias”, *Estudis: Revista de Historia Moderna*, n.º 27 (2001), pp. 31-32; “Los tercios en el mar”, *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, n.º 5 (2006), pp. 103-104.

ocasión, al grupo de la gente de guerra, aunque la mayoría de las veces estos aparecen integrados en el conjunto de la gente de mar, lo cual nos parece más apropiado.

Durante los primeros años de la Armada de la Guarda, los galeones que la constituían estaban regidos, normalmente, por un capitán de mar y guerra, pero entre 1603 y 1605 se embarcaron en un mismo galeón dos capitanes, el de infantería y el de mar. Este último, un experto en temas náuticos, ayudaría al piloto durante el viaje y, por supuesto, no tenía que inmiscuirse en las competencias que le correspondían al otro. Ambas plazas, tanto la de capitán de mar como la de capitán de infantería, se concentraron en una sola persona a partir de 1606, al menos para el caso concreto de la Armada de la Guarda, aunque dicho asunto no fue aprobado por la legislación hasta el año siguiente⁷⁹.

Por otro lado, cabe señalar que la plaza de ayudante de piloto en cada uno de los galeones de la armada se implantó en las travesías de vuelta que efectuó la armada en 1604 y 1605, pues hasta entonces solo se habían nombrado ayudantes de pilotos o pilotos acompañados para los galeones capitana y almiranta. Según el asiento que firmaron el monarca y Núñez Correa en 1603, solo se doblarían los oficios de carpintero y calafate en la capitana y la almiranta, y a pesar de que en él no aparece recogido que la formación admitiese algún buzo, los galeones capitana y almiranta llevaban dos cada uno, y los galeones ordinarios otro.

En total, el cuadro de la gente de mar de la Armada de la Guarda de 1605 estaba formado por 738 personas. Su distribución en los galeones de dicha formación quedó como sigue:

⁷⁹ Real Cédula a la Casa de la Contratación. Madrid, 31 de marzo de 1607. AGI, Contratación, 5016.

TABLA 15. Gente de mar

GALEÓN	SAN ROQUE	SANTO DOMINGO	LA BEGOÑA	SAN AMBROSIO	SAN FRANCISCO	SAN CRISTÓBAL	SAN GREGORIO	SAN MARTÍN	TOTAL
Capitán de mar	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Piloto	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Ayudante de piloto	1	1	—	—	—	—	—	—	2
Maestre de raciones	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Contramaestre	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Escribano de raciones	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Guardián	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Alguacil del agua	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Despensero	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Tonelero	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Calafate	2	2	1	1	1	1	1	1	10
Carpintero	2	2	1	1	1	1	1	1	10
Médico	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Cirujano	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Capellán	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Buzo	2	2	1	1	1	1	1	1	10
Marinero	50	41	40	31	30	27	38	30	287
Grumete	32	25	25	25	24	26	20	21	198
Paje	30	20	11	14	15	14	16	12	132
Total	131	104	90	84	83	81	88	77	738

Fuente: Tabla elaborada a partir de las relaciones confeccionadas por Ruy López de Lisboa. AGI, Indiferente, 1121.

3.2.1 Capitanes de mar

Durante los primeros diez años de vida de la Armada de la Guarda (1593-1602), los galeones que integraron dicha formación, normalmente, estuvieron gobernados por un solo capitán, el cual recibía el título de capitán de mar y guerra. Sin embargo, para los tres viajes que cometió el general Luis Fernández de Córdoba, entre 1603 y 1605, fueron dos capitanes los que se embarcaron en cada uno de ellos: el capitán de mar y el capitán de infantería. Probablemente, ello se debe a las continuas peticiones realizadas por parte del citado general a la Corona, a la Casa de la Contratación y al Consulado de la Universidad de los Mercaderes para que en cada buque hubiese dos cabezas, pues la preocupación de este estaba fundamentada en que los únicos capitanes que sirvieron sus plazas en 1602, los de infantería, tenían buena formación militar pero no habían navegado a las Indias, con los consecuentes problemas que ello ocasionaría como tendremos ocasión de señalar⁸⁰. Asimismo, el citado general proponía, a principios de 1603, pocos días después de su regreso desde el Nuevo Mundo, que para el viaje que había de cometer ese año fuesen admitidos también los capitanes de mar, o que sus plazas las ocupasen los “gentileshombres entretenidos”, cuya figura analizaremos más adelante, para que en los galeones hubiese personas que tuviesen conocimientos náuticos, pues durante el primer viaje que realizó entre la metrópoli y Cartagena quedó probado que los pilotos menos competentes no tuvieron en quien apoyarse para seguir el derrotero. Apuntaba también Luis de Córdoba que los capitanes de infantería eran engañados en los puertos americanos por los carpinteros y calafates, ya que ellos no entendían ni del carenado ni del apresto que se debía hacer a los navíos, por cuyo motivo los galeones “se abren por las costuras de entre tabla y tabla”⁸¹.

Inicialmente, la Corona se mostró reacia a modificar el sistema, pero, en mayo de 1603, ordenó, al igual que se hacía en la Armada del Mar Océano, que fueran dos individuos quienes estuvieran al mando de todas las operaciones que se ejecutasen a bordo de la nave: el capitán de mar y el capitán de infantería⁸². El nombramiento de ambos correspondía a la Corona, previa consulta de la Junta de Guerra de Indias, el Consejo de

⁸⁰ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 17 de abril de 1602. AGI, Indiferente, 747.

⁸¹ Luis de Córdoba al rey. (s.l.–1603). AGI, Indiferente, 1119.

⁸² Carta de Gaspar de Soto, escribano de la armada. Sanlúcar de Barrameda, 29 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

Indias o la Cámara de Indias, que contenía, casi siempre, una hoja de servicios de cada uno de los candidatos propuestos por alguna de dichas instituciones⁸³. Normalmente, la Corona seleccionaba a los que mostraban mejores cualidades, pero también calidades, pues detrás de estos nombramientos existía toda una serie de intereses personales. Según hemos podido comprobar en las diferentes relaciones de candidatos que hemos analizado, los primeros nombres parecían estar reservados a aquellos que pertenecían a la aristocracia y a los hijos de quienes ya habían profesado ese puesto o habían servido en las armadas como oficiales. La regla habitual seguida por la Corona fue la de nombrar capitán de mar a los hombres que, precisamente, estaban anotados en los primeros lugares de la relación, pero también hubo ocasiones en las que las personas elegidas mostraban muy buenas aptitudes como marino, no descendían de familias con un estatus social elevado y ocupaban los últimos puestos de la relación. Ese fue el caso de Juan Cerdán, quien, en 1602, a pesar de aparecer en el penúltimo lugar de una relación de dieciséis candidatos, fue nombrado capitán de la Armada de la Guarda⁸⁴.

Ahora bien, la Corona no elegiría a los capitanes cada año que la armada se aprestase, ya fuesen de mar o de infantería, pues el procedimiento habitual que se siguió durante la primera mitad del siglo XVII fue que el general de la armada decidiese que individuos servirían a su lado durante la singladura oceánica, dado que la citada formación realizó viajes anuales hacia Tierra Firme durante dicho periodo. No ocurrió lo mismo a partir de mediados de la centuria, ya que, ante la falta de continuidad de la que gozó la formación desde entonces, fue la Corona la que se encargaba de realizar los nombramientos cada vez que la armada iba a aprestarse. Así pues, el general Luis de Córdoba fue quien nombró a los capitanes de mar de la Armada de la Guarda de 1605, pues, a pesar de que el 13 de mayo la Corona había suspendido a estos últimos de su empleo, el 27 del mismo mes le llegó una nueva orden para “que no se ynote [innove] en la dicha armada con los capitanes de mar, y que los aya como los años pasados”⁸⁵.

⁸³ El monarca mandó al Consejo en 1602 que se añadiese un currículum de cada una de las personas propuestas. Véase la respuesta dada por el soberano a una de las Consultas del Consejo, fechada en Valladolid, el 9 de mayo de 1602. AGI, Indiferente, 747.

⁸⁴ Consulta de la Cámara de Indias. Valladolid, 5 de marzo de 1605. AGI, Indiferente, 747.

⁸⁵ Carta de Gaspar de Soto, escribano de la armada. Sanlúcar de Barrameda, 29 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

Dos días más tarde, el general mandó a su almirante, Joanes de Urdaire, que comunicase a los que habían servido en el viaje anterior con él que podrían continuar su oficio en los mismos galeones que se les asignó un año antes, a excepción de Pedro de Igúzquiza, que pasó del galeón capitana San Roque al Nuestra Señora de Begoña, pues de ese modo Juan de Morales, que no había podido servir su plaza en 1604 porque el galeón en el que iba embarcado, el San José, salió ardiendo cuando lo embreaban, ocupase la plaza de capitán de mar del galeón San Roque. Evidentemente, todos los capitanes de mar de la armada que sirvieron su plaza en 1604 se hallaban a bordo de los galeones a la espera de conocer si para el viaje de 1605 podrían desempeñar su oficio, se les asignaría otro puesto dentro de la embarcación o si definitivamente no ocuparían ningún cargo. El 29 de mayo, dos días después de que el general recibiese la orden de que hubiese capitanes de mar, Urdaire hizo entrega de las instrucciones y órdenes que debían cumplir durante el viaje, las cuales habían sido confeccionadas por el propio Urdaire, el general y el piloto mayor⁸⁶. La distribución de los capitanes de mar en los galeones de la Armada de la Guarda de 1605 quedó de la siguiente manera:

TABLA 16. Capitanes de mar

GALEONES	CAPITANES DE MAR	ORIGEN
San Roque	Juan de Morales Villarroel	Sevilla
Santo Domingo	Luis de Vega	Jerez de la Frontera
Nuestra Señora de Begoña	Pedro de Igúzquiza	Igúzquiza (Navarra)
San Ambrosio	Alonso Monte Bernardo	Sevilla
San Francisco	Sancho de Beurco	Vizcaya
San Cristóbal	Luis de Arechaga	Álava
San Gregorio	Martín de Arce	Vizcaya
San Martín	Pedro de Cepeda	Toledo

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI.

⁸⁶ Ídem.

De todos ellos, tan solo Juan de Morales no se hallaba a bordo del buque cuando el almirante hizo saber a los capitanes de mar que ese año podrían continuar su oficio, y años más tarde asistió a alguna de las sesiones que celebró la Universidad de Mareantes de Sevilla, por lo que probablemente no se embarcó en la capitana, que naufragó en aguas del Caribe en noviembre de 1605⁸⁷. Por otra parte, cabe señalar que dicha institución fue creada en 1569 para proteger los intereses de los propietarios de navíos, pilotos y maestros, pero también para desarrollar una importante labor en la organización y apresto de las flotas, mejorar las condiciones de los marineros, etc⁸⁸.

Las obligaciones de los capitanes de mar a bordo de la nave eran amplias, aunque destacamos las siguientes: tenía que guardar la formación siguiendo la bandera de la capitana durante el día y su farol por la noche, “so pena de la vida y perdimiento de bienes”, y debería acercarse a la capitana una vez por la mañana y otra por la tarde, por la banda de sotavento, para saber si había nuevas órdenes. En el orden moral, el capitán de mar no permitiría que hubiese personas amancebadas, se pronunciasen blasfemias o que se jugara a los naipes; asimismo, tenía la obligación de vigilar que ningún pasajero o marino embarcase sin licencia⁸⁹. Pero, además, tenían que tener conocimientos náuticos que le permitiesen tomar la altura para poder ayudar al piloto en caso de que este se perdiese, y ser diestro en asuntos tocantes a la carpintería y calafatería, pues de lo contrario, los precios que se pagasen en los puertos americanos por las labores de reparación y carenado de los buques serían abusivos. El sueldo de los capitanes de mar era de 30 ducados mensuales, mientras que el de los capitanes de infantería era de 40, prueba inequívoca de que la gente de guerra mantenía un estatus superior al de la marinería en los galeones que integraban la Armada de la Guarda, aunque no por ello el primero estaba supeditado al otro.

La experiencia de que en cada galeón de la armada fuesen dos capitanes a bordo se mantuvo durante las tres últimas travesías realizadas por Luis de Córdoba entre 1603 y 1605, pero al año siguiente, debido entre otras cosas a las pérdidas económicas que

⁸⁷ NAVARRO GARCÍA, Luis: *Actas de la Universidad de Mareantes de Sevilla*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1972, pp. 123-155.

⁸⁸ Véase GARCÍA GARRALÓN, Marta: *La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793)*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2007.

⁸⁹ Memorial del capitán Juan Rodríguez de Reinoso. Madrid, 30 de junio de 1602. AGI, Panamá, 45, n. 26.

ocasionó el naufragio de la armada, los capitanes de infantería recibieron títulos de capitanes de mar y guerra, y los capitanes de mar dejaron de servir sus plazas. El licenciado Martín Fernández Portocarrero (alcalde de casa y corte y juez comisionado por el rey en Sevilla, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda para el despacho de la Armada de la Guarda) insistía ante la Corona que estos últimos eran necesarios para el buen funcionamiento de la armada, principalmente para su apresto y la provisión de los marineros, pues ellos conocían los aparejos del buque y sabían tratar a los marineros⁹⁰. No obstante, en 1607 se emitió una real cédula por la que se establecía que en cada galeón de la Armada de la Guarda solo sirviese la plaza de capitán un único individuo, y que este fuese el de infantería⁹¹. Desde entonces, la gente de mar y la de guerra estarían gobernadas por una sola cabeza, aunque en la formación metropolitana se conservaron los dos mandos. Con todo, los últimos capitanes de mar de la Armada de la Guarda fueron los siguientes:

- Luis de Vega. En los libros de bautismos de la parroquia de Santa Ana se recogen varias partidas que coinciden con ese nombre y apellido⁹², aunque Luis de Vega era natural de Jerez de la Frontera⁹³. En 1600 tenía treinta y cuatro años y, según la descripción de sus rasgos físicos, tenía buen cuerpo, era moreno, barbitaheño y con algunas canas en el entrecejo⁹⁴. Al parecer, efectuó su primer servicio a la Corona en 1592 como maestre de uno de los navíos de la armada que estuvo comandada por Juan de Uribe⁹⁵. Al año siguiente continuaba en el mismo oficio en la Armada de la Guarda de Francisco Coloma, y en 1598 en la Flota de Nueva España⁹⁶, en cuya formación se mantuvo hasta el año 1601⁹⁷. Ese año, Luis de Vega recibió a dos presos ingleses en el puerto de Veracruz para traerlos a España embarcados en la nao en la que venía sirviendo el cargo de maestre, nombrada Nuestra Señora del Rosario, pero ambos consiguieron huir cuando la nao se hallaba subiendo por el Guadalquivir, por cuyo motivo Luis de Vega fue acusado. Finalmente, este fue exculpado de todo ello, pues había informado que los presos se

⁹⁰ Martín Fernández Portocarrero al rey. Sevilla, 5 de septiembre de 1606. AGI, Indiferente, 747.

⁹¹ Real Cédula a la Casa de la Contratación. Madrid, 31 de marzo de 1607. AGI, Contratación, 5016.

⁹² Véanse los libros de bautismos que conserva el archivo de la citada parroquia (en adelante, APSA), libros 4-15.

⁹³ Gente de mar y guerra de la Armada de la Guarda. Sevilla, 10 de julio de 1600. AGI, Contratación, 2962.

⁹⁴ Ídem.

⁹⁵ Cuentas de maestres de la armada de Juan de Uribe Apallua. Sevilla, 1592. AGI, Contratación, 3942.

⁹⁶ Registro de las naos que vinieron de Nueva España. Año 1598. AGI, Contratación, 1800.

⁹⁷ Registro de venida del navío Nuestra Señora del Rosario. Año 1601. AGI, Contratación, 1802.

ahogarían, ya que cada uno de ellos llevaba atado al cuello una piedra de 40 libras (18 kg, aproximadamente)⁹⁸. En 1602, Luis de Vega pasó a desempeñar el oficio de maestre en la Armada de la Guarda, y el 23 de abril de 1605 fue nombrado capitán de mar del galeón Santo Domingo, en cuya fecha tendría unos cuarenta años, aproximadamente⁹⁹. Probablemente, Luis de Vega no sobrevivió a la tormenta que azotó con fuerza a la armada el 6 de noviembre de 1605, pues, además de que no se volvieron a tener noticias del galeón en el que iba embarcado, no hemos hallado rastro sobre él con posterioridad a la fecha referida.

- Pedro de Igúzquiza. En esta ocasión el apellido toponímico coincide con el lugar en el que había nacido el capitán de mar Pedro de Igúzquiza, pues en 1602, en su hoja de servicios, aparece citado que era de “Eguzquiça” (Navarra)¹⁰⁰. Al parecer, este comenzó a servir como marinero en la jornada de Inglaterra, y posteriormente pasó a la Armada del Mar Océano, en cuya formación ascendió a maestre de raciones en 1599. Desde finales de ese año hasta 1603 ocupó la plaza de capitán de mar de unos de los galeones que la integraban. En 1604 seguiría ejerciendo el mismo ministerio, pero desde entonces lo hizo en la Armada de la Guarda, primero en el galeón capitana San Roque, y posteriormente en La Begoña, en cuyo buque perdería la vida en noviembre de 1605 tras la citada tormenta¹⁰¹.

- Alonso Monte Bernardo. A pesar de que contamos con un historial bien completo de este individuo, incluso de la partida de bautismo que conserva la parroquia sevillana de Santa Ana, en 1605 no se embarcó en el galeón en el que servía desde 1603, y que naufragó aquel año, el San Ambrosio, debido a que en 1618 reclamaba al erario el sueldo que habría obtenido su hijo como artillero de la Flota de Nueva España, que había fallecido en San Juan de Ulúa ese mismo año¹⁰².

⁹⁸ Auto fiscal contra Luis de Vega. Sevilla, 17 de diciembre de 1601. AGI, Contratación, 5732.

⁹⁹ Nombramiento de Luis de Vega como capitán del galeón almiranta. Sanlúcar de Barrameda, 23 de abril de 1605. AGI, Contratación, 2973. En el citado nombramiento se recoge que Luis de Vega había aprobado el examen de piloto, pero no hemos encontrado el documento.

¹⁰⁰ En las fuentes aparece referido también como Guzquiça o Guzquiza, pero hemos preferido emplear correctamente el nombre de la localidad navarra en la que nació. Véase su relación de méritos y servicios en AGI, Indiferente, 1118.

¹⁰¹ Patente de capitán de mar a Pedro de Guzquiça. Sanlúcar de Barrameda, 23 de abril de 1605. AGI, Contratación, 3263B.

¹⁰² Información presentada por Alonso Montebernardo, padre y heredero de Luis Montebernardo. Sevilla, 12 de octubre de 1618. AGI, Contratación, 573, n. 13, r. 1.

- Sancho de Beurco y Martiato nació probablemente en Beurco, uno de los barrios actuales de Baracaldo (Vizcaya), cuya existencia se remonta a principios del siglo XVI. Al parecer, Sancho de Beurco, que es de la manera en la que suele aparecer citado en la documentación que hemos consultado, cumplió su primer servicio en la Armada de la Guarda en 1599, ocupando la plaza de capitán de mar y guerra del patache Nuestra Señora del Rosario¹⁰³. Desde 1602 hasta 1605 fue capitán de mar del galeón San Francisco, y a pesar de que este se fue a piqué ese año peleando frente a unas urcas holandesas, Sancho de Beurco consiguió escaparse a nado, junto con otras 106 personas que se salvaron¹⁰⁴. Según el testimonio del general Luis de Córdoba, el galeón San Francisco salió ardiendo antes de que se sumergiera para siempre en las profundidades del Caribe, quizás por orden de Sancho de Beurco, pues el capitán de infantería falleció durante el combate, y ambos cabos tomaban pleito homenaje de que perderían la vida antes que su galeón, “que antes se vuelan, pegandose fuego, que rendir sus naves a las contrarias”¹⁰⁵. De ese modo, los holandeses no podrían obtener ningún beneficio del mismo. Tras dicho incidente, Sancho de Beurco se embarcó en el galeón Nuestra Señora de Begoña, en el que se ahogaría con el resto de la tripulación en noviembre de 1605.

- Luis de Arechaga era natural de Arechaga (Álava)¹⁰⁶. Entre 1598 y 1599 fue maestre de plata del galeón Nuestra Señora de Aránzazu, que era uno de los navíos que integraban la Armada de la Guarda de Luis Fajardo¹⁰⁷. Al año siguiente repetiría oficio en la formación comandada por Marcos de Aramburu, pero en 1601 pasó a ocupar la plaza de capitán de mar de uno de los galeones de la armada, el San Cristóbal, en el que se mantuvo sirviendo como tal hasta 1606. Un año antes fue quien acordó, junto con el capitán de infantería Felipe Manrique, que se cortase el árbol mayor del citado galeón para que se mantuviese a flote durante la tormenta que les sobrevino en noviembre de 1605, siendo uno de los tres galeones que consiguieron regresar a la metrópoli en octubre de 1606¹⁰⁸. En 1607, Luis de Arechaga se embarcó nuevamente en otro de los galeones de la Armada de la

¹⁰³ Nombramiento de capitán del patache Nuestra Señora del Rosario. Bonanza, 29 de febrero de 1599. AGI, Contratación, 3263A.

¹⁰⁴ Carta del general Luis de Córdoba. Cartagena (a bordo del San Roque), 20 de julio de 1605. La carta se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 27 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 748.

¹⁰⁵ SOLÓRZANO PEREIRA, Juan de: *Política indiana*, edición ilustrada y añadida por Francisco Ramiro de Valenzuela, Madrid, 1739, lib. V, cap. XVIII, pp. 421-422.

¹⁰⁶ Gente de mar del galeón San Cristóbal. Sanlúcar de Barrameda, 30 de abril de 1602. AGI, Contratación, 2960.

¹⁰⁷ Cuentas dadas por el maestre Luis de Arechaga. Años 1598-1599. AGI, Contratación, 3961.

¹⁰⁸ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 19 de octubre de 1606. AGI, Indiferente, 749.

Guarda, que estuvo dirigida ese año por Francisco del Corral y Toledo, aunque no podemos precisar en cuál, pues unas veces aparece citado en las fuentes que sirvió la plaza de capitán de mar y guerra en el galeón San Pedro y otras en el galeón Nuestra Señora del Juncal¹⁰⁹. Después de ese año no volvemos a tener noticias suyas.

- Martín de Arce. Según el testamento de su hijo Bartolomé de Arce, había sido vecino de Sopuerta (Vizcaya), y en 1608 residía en Puebla de los Ángeles (México)¹¹⁰. En la relación elaborada por la Junta de Guerra de Indias a finales de 1606, con el nombre de las personas que la Corona podría nombrar como capitanes de mar y guerra de la Armada de la Guarda que se aprestaría al año siguiente, entre las que se incluía Martín de Arce, este había servido veinticuatro años continuos en las flotas y armadas de la Carrera de Indias, los ocho últimos como capitán de mar de la Armada de la Guarda, en los que había demostrado “experiencia y diligencia en las cosas de la navegación”¹¹¹. No obstante, en 1602 no fue capitán de mar de la armada, sino maestro de raciones¹¹², lo que viene a demostrar que quizás su hoja de servicios no es del todo cierta, o bien que ese año se vio obligado a desempeñar ambos oficios debido a la falta de personal dispuesto a ejercerlo en esas fechas —como señalaremos en el epígrafe dedicado a ese cargo—, pues si como indican las fuentes, entre 1599 y 1600 sirvió como capitán de mar en la Armada de la Guarda comandada por Francisco Coloma, resulta extraño que, aunque el sueldo fuese el mismo para ambos empleos (25 ducados), bajase de categoría¹¹³. En 1605 iba embarcado en el galeón San Gregorio, con el que consiguió regresar a la metrópoli en octubre de 1606. Desconocemos si volvió a embarcarse en alguno de los galeones de la citada armada, pero en 1608 era mercader en Puebla de los Ángeles, en donde se casó con María de la Puerta¹¹⁴.

¹⁰⁹ Para comprobar dicho asunto, véanse las relaciones de la gente de mar de la armada de Francisco del Corral. Estas se hallan en AGI, Contratación, 5113.

¹¹⁰ Autos sobre los bienes de Bartolomé de Arce. Puebla de los Ángeles, 8 de noviembre de 1608 – Ciudad de México, 12 de mayo de 1610. AGI, Contratación, 943, n. 5.

¹¹¹ Consulta de la Junta de Guerra de Indias. Madrid, 16 de diciembre de 1606. AGI, Indiferente, 1867.

¹¹² Copia de la orden que dio el proveedor Pedro Rodríguez de Herrera. Sevilla, 30 de enero de 1602. AGI, Contratación, 2973. El documento se halla también en AGI, Contratación, 3978.

¹¹³ Relación de la gente de mar de la armada de Francisco Coloma. Sanlúcar de Barrameda, 21 de enero de 1599. AGI, Indiferente, 1115.

¹¹⁴ Autos sobre los bienes de Bartolomé de Arce. Puebla de los Ángeles (México), 8 de noviembre de 1608 – Ciudad de México, 12 de mayo de 1610. AGI, Contratación, 943, n. 5.

- Pedro de Cepeda era natural de Toledo, hijo de Pascual de Cepeda y María Gutiérrez¹¹⁵. Posiblemente era pariente de Santa Teresa de Jesús, pues la beata, cuyo nombre completo es Teresa Sánchez de Cepeda y Ahumada, pertenecía a la cuna de los Cepeda, familia de antiquísimo linaje que se extendió, entre otras partes, por Toledo, y en donde, además, ya se habían asentado sus abuelos¹¹⁶. En 1594, Pedro de Cepeda fue uno de los marineros de la Armada de la Guarda que, tanto ese año como al siguiente, estuvo comandada por Francisco Coloma. En dicha formación estuvo sirviendo como marinero hasta que en 1602, por decisión del general Luis de Córdoba, pasó a servir la plaza de alguacil real, por cuyo trabajo percibió un salario de 4 ducados mensuales¹¹⁷. No abandonaría tal oficio hasta que a principios de 1605 recibió la patente de capitán de mar del galeón San Martín¹¹⁸. Un mes antes había aprobado el examen de piloto y, a partir de 1607, como tantos otros que superaban dicha prueba, ocupó el cargo de maestre de plata de la armada, con cuya profesión obtuvo más beneficios que si hubiera continuado como capitán, pues si un capitán de mar y guerra podía obtener unos 320 ducados por un viaje de ocho meses, el maestre, que obtenía un 1% de todo el oro y la plata registrada, ganaría más de 4.000 ducados en cada viaje, y eso sin contar con el posible contrabando de mercancías y otras acciones ilegales con las que obtendría beneficios¹¹⁹. De ese modo, en 1611 fue uno de los hombres que pujó por el galeón San Martín, y aunque finalmente no lo consiguió, llegó a ofrecer 8.000 ducados por él¹²⁰. Al año siguiente ingresó en la Cofradía de Mareantes, en cuya institución se mantenía aún en 1631¹²¹.

Según Luis Navarro García, las primeras reglas de la Cofradía de Mareantes datan de 1561, aunque su existencia está documentada en 1555¹²². En esas fechas, los mareantes de la Carrera de Indias “decidieron fundar en el barrio sevillano de Triana una cofradía con fines asistenciales bajo la advocación de la Virgen del Buen Aire, San Pedro y San

¹¹⁵ Examen de piloto de Pedro de Cépeda. Sevilla, 15 de enero – 9 de marzo de 1605. AGI, Contratación, 54A, n. 4

¹¹⁶ RÚJULA Y DE OCHOTORENA, José de: “Los Cépeda, linaje de Santa Teresa: ensayo genealógico”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. XCIX, cuaderno II (octubre-diciembre, 1931), pp. 607-652.

¹¹⁷ Copia de la patente de alguacil real de Pedro de Cepeda. Sevilla, 2 de enero de 1602. AGI, Contratación, 3263B y 3283.

¹¹⁸ Patente de Pedro de Cepeda, capitán de mar del galeón San Martín. Sanlúcar de Barrameda, 23 de abril de 1605. AGI, Contratación, 54A, n. 4.

¹¹⁹ Véase el epígrafe 3.5 Maestres de plata, pp. 263-274.

¹²⁰ Venta del galeón San Martín. Sevilla, 7 de mayo de 1611- 16 de febrero de 1612. AGI, Contratación, 4872.

¹²¹ NAVARRO GARCÍA, Luis: *Actas de la Universidad de Mareantes...*, pp. 118-235.

¹²² *Ibidem*, p. 13.

Andrés”¹²³. Su intención era la de defender sus derechos e intereses ante los principales órganos de gobierno (Consejo de Indias y Casa de la Contratación) y la propia Corona. En la Cofradía solo podían ingresar pilotos, maestros o dueños de naos. Los miembros de la misma entregarían una cantidad para costear diversas obras piadosas, el entierro de alguno de ellos y, sobre todo, para erigir y mantener un Hospital, en el que se cuidaría a los marineros de la Carrera de Indias¹²⁴. Cabe señalar que a partir de ahora señalaremos si los tripulantes de la Armada de la Guarda de 1605 ingresaron en la Cofradía de Mareantes o en la Universidad de Mareantes, aunque, como ha señalado el citado investigador, desde que en 1569 se publicasen las Actas de la Universidad de Mareantes, hubo confusiones para distinguir a los miembros de una y otra institución.

Con todo, desde 1612 hasta esa última fecha, Pedro de Cépeda ejerció las plazas de capitán de mar y guerra o de maestre de plata de la Armada de la Guarda, e, incluso, fue propietario de al menos tres navíos, lo que confirma que alguno de los hombres que empezaban a servir como marineros podían alcanzar un estatus social elevado tras varios años de trabajo a bordo del buque, y con alguna que otra dosis de suerte. Probablemente, Pedro de Cépeda falleció en 1631, pues a partir de esa fecha no hemos hallado constancia de que asistiese a las reuniones organizadas por la Cofradía de Mareantes, de cuya institución ya hemos señalado que era miembro desde 1612.

Como hemos podido observar, la mitad de los capitanes de mar de la Armada de la Guarda de 1605 eran de origen vasco-navarro, a quienes, a efectos estadísticos, incluimos en el porcentaje de aquellos que procedían de la Cornisa Cantábrica¹²⁵. Estas circunstancias se dieron desde 1593 —año en el que se organizó la citada formación tras la firma del asiento de 1591— hasta mediados de la siguiente centuria, aunque durante ese periodo un alto porcentaje de los capitanes de mar procedían de Andalucía. Para Pablo Emilio Pérez-Mallaína, el 90% de los tripulantes españoles de la Carrera de Indias

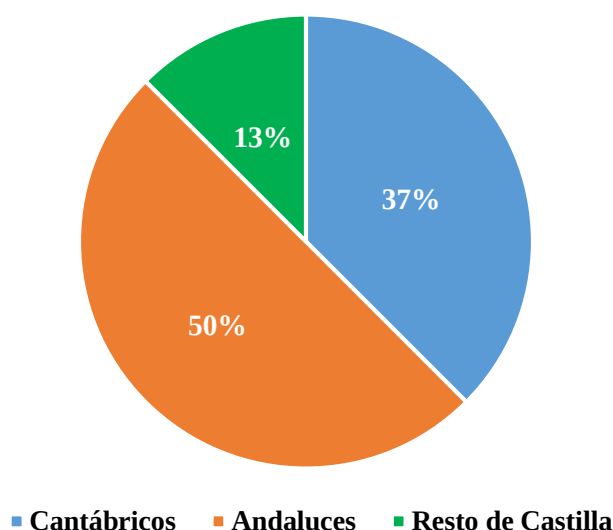
¹²³ Véase también BORREGO PLÁ, María del Carmen: “Los hermanos de la Universidad de Mareantes de Sevilla en el siglo XVII”, en Bibiano Torres Ramírez y José Hernández Palomo (eds.), *Andalucía y América en el siglo XVII. Actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo de 1983), t. I, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos / Diputación de Huelva / Caja Provincial de Ahorros de Huelva, 1985, pp. 246-250.

¹²⁴ *Ibíd.*, pp. 237-238.

¹²⁵ Según Lutgardo García Fuentes, siguiendo uno de los trabajos de Pablo Emilio Pérez-Mallaína, las tripulaciones de las armadas eran mayoritariamente vascas. Véase su trabajo: “Los vascos en la carrera de Indias en la Edad Moderna: una minoría predominante”, *Temas Americanistas*, n.º 16 (2003), pp. 34-39.

procedían de Andalucía y la Cornisa Cantábrica: los andaluces solían formar las tripulaciones de los navíos mercantes, mientras que la dotación de los buques de guerra estaba compuesta por gente del Cantábrico¹²⁶. Son varios factores los que originan dichas circunstancias, aunque el hecho de que, a principios del siglo XVII, los capitanes de mar de la Armada de la Guarda sean mayoritariamente vascos se debe a que muchos de ellos habían participado en la jornada de Inglaterra (1588), en donde, además de mostrar su pericia como marineros, quedaron patentes sus dotes de mando.

GRÁFICO 2. Origen regional de los capitanes de mar



Ciertamente, para acceder al cargo de capitán de mar de la Armada de la Guarda eran necesarios varios años de navegaciones en la Carrera de Indias o haber servido en la Armada del Mar Océano, aunque algunos de ellos, como por ejemplo Luis de Arechaga, accedieron al cargo sin experiencia previa como marinero, pues, antes de que fuese nombrado capitán de mar, solo había servido un par de años como maestre de plata. Con respecto a esto, cabe señalar que alguno de los individuos que ocuparon la plaza de capitán de mar eran hombres de negocios, como era el caso de Martín de Arce, pues, dada

¹²⁶ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992, pp. 57-71.

la posición que este ocupaba a bordo del buque, nadie podía impedirle el transporte de mercancías.

3.2.2 Pilotos y ayudantes de piloto

Los encargados de trazar el rumbo de los navíos durante la navegación fueron los pilotos. Para ocupar el puesto de piloto de la Carrera de Indias se realizaba un examen en la Casa de la Contratación, en el que se requerían conocimientos de navegación y cosmografía, principalmente. Previo examen, el postulante debería reunir una serie de requisitos, entre ellos: ser natural de los reinos y señoríos de Castilla (aunque en el siglo XVII, debido a la falta de pilotos, realizaron también el examen extranjeros), tener una edad mínima de veinticinco años (algunas veces aparece señalado veinticuatro), que no fuesen borrachos, blasfemos, jugadores de cartas u otras diversiones prohibidas, haber navegado en la Carrera de Indias un mínimo de seis años, saber emplear los instrumentos náuticos y tomar la altura, y asistir durante dos meses continuos a las lecciones de cosmografía que se impartían en la Casa de la Contratación, en donde, además, el aspirante debería presentar un mínimo de cuatro testigos —dos de ellos pilotos— para que probasen lo anteriormente expuesto.

Una vez que el candidato acreditaba reunir esas condiciones, el piloto mayor de la Casa de la Contratación hacía llamar a todos los pilotos que hubiera en Sevilla que gozasen del título para el que se presentaba, pues serían ellos quienes evaluarían al candidato. Así, existían principalmente dos tipos de exámenes bien diferenciados: uno para los que querían obtener el grado de piloto de Tierra Firme (Río del Hacha, Cabo de la Vela, Santa Marta, Cartagena y Nombre de Dios, que al iniciarse el siglo XVII pasaría a ser Portobelo), La Habana y Santo Domingo; y otro para los que optaban al de piloto de Nueva España, Santo Domingo y La Habana. Evidentemente, quien aprobaba este último podría ejercer como piloto en el convoy novohispano, mientras que los que superaban el primero navegarían en la Armada de la Guarda y la Flota de Tierra Firme. En teoría, los hombres que poseían uno de esos títulos solo podrían servir como pilotos en la ruta para la que habían sido aprobados, pero en más de una ocasión dichos preceptos no se cumplieron. También fue común que algunos pilotos estuviesen en posesión de ambos

títulos, como fue el caso de Diego Sánchez Centeno, piloto mayor de la Armada de la Guarda de 1605, aunque, en numerosas ocasiones, se daba la circunstancia de que muchos de los hombres que ejercieron de piloto no habían realizado el examen, especialmente los que se embarcaban en los pataches de la armada, navíos meramente mercantes o bajeles de aviso. Ese fue el caso posiblemente de un tal Julio Vázquez, quien, en 1606, declaraba llevar más de diez años como piloto de patache y naos de la Carrera de Indias, y no hemos encontrado su título¹²⁷.

Los exámenes se realizaban en la sala de la Audiencia de dicha Casa, a una hora y día determinados, casi siempre el domingo, a fin de que pudieran presentarse el mayor número posible de pilotos. Durante el examen, cada uno de los pilotos que había acudido a la cita podría formular tres preguntas al aspirante, las cuales deberían ser difíciles de responder, aunque las preguntas se repetían de un examen para otro. Los pilotos titulados que no se presentaban a la cita, pues no siempre asistían todos, eran multados con cuatro reales. Inmediatamente después de que todos los congregados realizasen las preguntas correspondientes, el piloto mayor recogía los votos que habían dado estos últimos. Para aprobar el examen, el aspirante debería contar con el voto afirmativo de dos terceras partes de los allí presentes, aunque también cabía la posibilidad de que el piloto mayor lo admitiese si solo superaba un tercio de las preguntas¹²⁸.

Los pilotos deberían tener conocimientos de cosmografía, astrología y matemáticas, aunque a los exámenes, tal y como afirmaban desde la Universidad de Mareantes de Sevilla, también acudían personas analfabetas¹²⁹. Ese fue el caso de Melchor Báez, piloto de la almiranta de la Armada de la Guarda de 1605, pues, a pesar de que era un hombre muy querido y muy respetado por todos los de su profesión, “no sabe leer ni escribir mas que su firma, de bien mala letra”¹³⁰. Además de los pilotos de la Carrera de Indias, hubo otros que se especializaron en atravesar zonas de difícil acceso,

¹²⁷ Declaración de Julio Vázquez, piloto del patache Nuestra Señora del Rosario, uno de los que integraban la Armada de la Guarda de Jerónimo de Portugal. Sanlúcar, 11 de diciembre de 1606. AGI, Contratación, 5113.

¹²⁸ PULIDO RUBIO, José: *El Piloto Mayor. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de la Contratación de Sevilla*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1950, pp. 131-204. En 1923 se publicó la primera edición, pero hemos preferido emplear la edición que fue aumentada y mejorada por el propio autor.

¹²⁹ La Universidad de Mareantes al rey. Sevilla, 1 de abril de 1607. AGI, Indiferente, 1123.

¹³⁰ Relación del viaje de la armada de Luis de Córdoba. Horcadadas, 24 de diciembre de 1604. AGI, Indiferente, 1120.

como fueron la barra de Sanlúcar de Barrameda y el puerto de Veracruz. Normalmente, a finales del siglo XVI y principios del XVII, los pilotos solían ser sevillanos, onubenses y gaditanos, de cuyos lugares proceden la mayor parte de la marinería que servía en la Armada de la Guarda.

Los sueldos de los pilotos de la Armada de la Guarda, a diferencia de la mayoría de los puestos de la tripulación, variaban según el galeón en el que iban alojados. Así, mientras el piloto mayor —que se embarcaba en el galeón capitana— percibía 750 ducados por todo el viaje, y quien servía de piloto en la almiranta ganaba 450 ducados, el resto cobraría 350 ducados cada uno. Además, el primero de ellos obtendría 100 ducados más si la armada inverna en el Nuevo Mundo, y los demás pilotos otros 50. En 1605, la distribución de los pilotos en los galeones de la referida formación quedó como sigue; añadiéndole, a continuación, breves datos biográficos de cada uno de ellos:

TABLA 17. Pilotos

GALEONES	PILOTOS	ORIGEN
San Roque	Diego Sánchez Centeno	Sevilla
Santo Domingo	Melchor Báez	Sanlúcar de Barrameda
Nuestra Señora de Begoña	Juan Francisco	Puerto de Santa María
San Ambrosio	Juan Bravo	Lepe
San Francisco	Jusepe González	Ayamonte
San Cristóbal	Pedro Ramírez de Chaves	Las Palmas de Gran Canaria
San Gregorio	Juan Macho	Ayamonte
San Martín	Lorenzo Bernal	Sanlúcar de Barrameda

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI.

- Diego Sánchez Centeno era natural de Sevilla, vecino de Triana y piloto mayor de la Armada de la Guarda de 1605, por lo que iba sirviendo su plaza en el galeón capitana San

Roque¹³¹. Este venía desempeñando tal oficio desde 1599, en cuyo año el general de la citada formación, Francisco Coloma, ante la muerte del capitán de mar que servía en la capitana, lo nombró para que ocupase su lugar. Posteriormente ejerció de piloto mayor con Marcos de Aramburu (1600), Luis Fajardo (1601-1602) y Luis de Córdoba (1602-1605), a pesar de que este había solicitado al monarca, a finales de 1602, que le hiciese merced de la patente de capitán de mar, pues, además de que Diego Sánchez Centeno la había servido muy bien en uno de los galeones de la armada de Francisco Coloma y otros pilotos mayores ya habían recibido dicho título, durante el viaje de 1602 fue el hombre que más le ayudó¹³².

El 29 de mayo de 1600, Diego Sánchez Centeno se presentó en la Casa de la Contratación para examinarse de piloto de Nueva España, en cuya fecha ya poseía el grado de piloto de Tierra Firme. Según el testimonio de los cuatro testigos que este presentó para que probasen su edad, los viajes que había hecho y el tiempo que había navegado en la Carrera de Indias, Diego Sánchez Centeno tenía entre treinta y treinta y seis años, aproximadamente, y ocupó las plazas de marinero y maestre durante las diferentes travesías que realizó en sus más de diez años de servicio. Uno de los testigos, Pedro de Mesa, añadía que no tenía vicios ni tachas, y que, durante el viaje de vuelta que hicieron juntos desde Santo Domingo, vio como Diego Sánchez Centeno usaba “los instrumentos de mar, tomando el altura del sol y estrella, y echaba punto en carta de marear [definir la ubicación de la nave a partir del punto de escuadría dado por la observación astronómica]”¹³³, cuyo testimonio se repetía en cada uno de los exámenes de piloto que hemos analizado¹³⁴. Cabe señalar que en esas fechas, como ha afirmado Pablo Emilio Pérez-Mallaína, solo podría averiguarse la latitud, pues la longitud, “el otro elemento necesario para determinar una posición con precisión, fue imposible de calcular hasta el último tercio del siglo XVIII”¹³⁵.

¹³¹ Asiento de Diego Sánchez Centeno. Sanlúcar de Barrameda, 12 de mayo de 1605. AGI, Contratación, 3283.

¹³² Luis de Córdoba al rey. En la capitana, 30 de noviembre de 1602. AGI, Indiferente, 1118.

¹³³ GARCÍA REDONDO, José María: *La construcción del Gran Norte de México. Cartografía, conocimiento y poder*, Tesis doctoral, Universidad Pablo de Olavide, 2014, p. 59.

¹³⁴ Examen de piloto de Diego Sánchez Centeno. Sevilla, 29 de mayo – 4 de junio de 1600. AGI, Contratación, 53B, n. 9.

¹³⁵ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “El arte de navegar: ciencia versus experiencia en la navegación transatlántica”, en aa. vv., *España y América. Un océano de negocios* (Exposición conmemorativa por el Quinto Centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003), Sevilla, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2004, p. 117.

Por otra parte, tenemos que indicar que existían a principios del siglo XVII, al menos, otros dos pilotos examinados con el nombre y apellido de Diego Sánchez, uno natural de Gibraltar y el otro de Dos Hermanas¹³⁶. Según María del Carmen Borrego Plá, Diego Sánchez ingresó el 11 de mayo de 1593 en la Cofradía de Mareantes¹³⁷. Probablemente, este era el piloto mayor de la capitana de la armada de 1605 al que hacemos referencia, pues, aunque no era quien dictaminó “las graduaciones que debían llevar las cartas de marear”, como señala la investigadora, ya que ese fue Diego Sánchez Colchero¹³⁸, en 1596 era también miembro de la Universidad de Mareantes¹³⁹. En cualquier caso, Diego Sánchez Centeno se ahogaría en noviembre de 1605 tras una fuerte tormenta que ocasionó la pérdida de cuatro de las unidades de la armada de Luis de Córdoba, entre las que se incluía el galeón capitana San Roque. En esa fecha, aquel tendría una edad comprendida entre los treinta y cinco y cuarenta años, aproximadamente.

- Melchor Báez era natural de Sanlúcar de Barrameda, hijo de Juan Báez y Malgarida Fernández¹⁴⁰. Según María del Carmen Borrego Plá, Melchor Báez era de Moguer, aunque no hemos hallado ningún individuo con ese nombre y apellido que hubiese nacido en la citada villa onubense, y las fechas propuestas por la investigadora coinciden con las del examen que hizo la persona a la que hacemos referencia en este trabajo¹⁴¹. En 1605, debido a que Diego Sánchez Centeno estaba enfermo cuando bajaron los galeones de Horcadas a Sanlúcar de Barrameda para emprender ese año la travesía, Luis de Córdoba

¹³⁶ Examen de piloto de Diego Sánchez, natural de Gibraltar. Sevilla, 13 de diciembre de 1593- 1 de enero de 1594. AGI, Contratación, 53A, n. 11. En cuanto al piloto Diego Sánchez, natural de Dos Hermanas, véase el trabajo de BORREGO PLÁ, María del Carmen: “Sevilla, puerto y puerta de las Indias: la marinería oceánica hasta 1700”, *Archivo Hispalense*, n.º 229 (mayo-agosto, 1992), pp. 3-24.

¹³⁷ BORREGO PLÁ, María del Carmen: “Los hermanos de la Cofradía de Mareantes en el siglo XVI”, en Bibiano Torres Ramírez y José Hernández Palomo (eds.), *Andalucía y América en el siglo XVI. Actas de las II Jornadas de Andalucía y América* (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo de 1982), t. I, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos / Diputación de Huelva / Instituto de Estudios Onubenses, 1983, pp. 382-387.

¹³⁸ Diego Sánchez Colchero era, como mínimo, piloto desde 1537, y piloto mayor interino en 1551, en cuya fecha superaba los sesenta años.

¹³⁹ Véase BORREGO PLÁ, María del Carmen: “Sevilla, puerto y puerta de las Indias...”, pp. 3-24; PULIDO RUBIO, José: *El piloto mayor...*, pp. 81, 164-166, 408, 495-497; y NAVARRO GARCÍA, Luis: *Actas de la Universidad de Mareantes...*, pp. 68-80.

¹⁴⁰ Examen de piloto de Melchor Báez. Sevilla, 24 de septiembre-2 de diciembre de 1584. AGI, Contratación, 52A, n.24.

¹⁴¹ BORREGO PLÁ, María del Carmen: “La Casa de Contratación y Huelva: Facultación de tripulaciones a Indias hasta 1700”, en Bibiano Torres Ramírez (coord.), *Huelva y América. Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América* (Universidad de Santa María de la Rábida, 1992), t. II, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, 1993, p. 62.

nombró piloto mayor de la armada a Melchor Báez¹⁴². No obstante, aquel pudo embarcarse finalmente en la capitana antes de que la citada formación se hiciese a la vela, pasando Melchor Báez a servir la plaza de piloto en la almiranta, en cuyo galeón estuvo sirviendo como tal hasta que, al igual que le ocurriría a Diego Sánchez Centeno, perdió la vida en noviembre de 1605¹⁴³.

En 1605, Melchor Báez era el piloto más veterano de la Armada de la Guarda, pues si este aprobó el examen de piloto de Tierra Firme en 1584, a la edad de treinta años, aproximadamente, en 1605 tendría unos 50. En el documento en el que quedó recogido su examen, Rodrigo de Zamorano, piloto mayor de la Casa de la Contratación¹⁴⁴, señaló que Melchor Báez había asistido “a las clases de cosmografía y del arte de navegar durante dos meses”, siendo el 27 de noviembre de 1584 el último día que tuvo que acudir a ellas, lo que significaba que a partir de ese momento ya podía presentarse al examen, como así lo hizo¹⁴⁵.

- Juan Francisco era natural del Puerto de Santa María (Cádiz), pero, al igual que otros muchos hombres de mar, residía en Triana¹⁴⁶. El 18 de mayo de 1598 aprobó el examen de piloto de Tierra Firme y el 7 de mayo de 1600, con treinta y dos años, superó el examen para ser piloto de Nueva España¹⁴⁷. Probablemente, Juan Francisco sirvió como maestre de uno de los navíos que integraban la Flota de Tierra Firme en 1592¹⁴⁸, pero, además de que ese nombre era muy común en esas fechas, también existía otro piloto llamado Juan Francisco, natural de Barcelona, que aprobó el examen el mismo año que él (1598), por cuyo motivo resulta casi imposible precisar si se trata del individuo al que nos referimos en este trabajo o es este último quien desempeñó el citado cargo de maestre¹⁴⁹. A pesar

¹⁴² Luis de Córdoba al rey. Sanlúcar de Barrameda, 9 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹⁴³ Asiento de Melchor Báez. Sevilla, 19 de abril de 1605. AGI, Contratación, 3283. En el margen superior del documento se anotó, con posterioridad a la fecha citada, probablemente el mismo día que se asentó la plaza de Diego Sánchez Centeno (12 de mayo de 1605), que Melchor Báez ganaría el sueldo de piloto mayor.

¹⁴⁴ Rodrigo de Zamorano fue catedrático de cosmografía entre 1575 y 1620, y piloto mayor de la Casa de la Contratación entre 1586 y 1620, salvo el periodo de tiempo que se hizo cargo Andrés García de Céspedes, entre 1596 y 1598. En este sentido véase GARCÍA REDONDO, José María: *Cartografía e Imperio. El Padrón Real y la representación del Nuevo Mundo*, Madrid, Ediciones Doce Calles, 2018, p. 43.

¹⁴⁵ Examen de piloto de Melchor Báez. Sevilla, 24 de septiembre – 2 de diciembre de 1584. AGI, Contratación, 52A, n.24.

¹⁴⁶ Asiento de Juan Francisco. Bonanza, 19 de abril de 1605. AGI, Contratación, 3283.

¹⁴⁷ Ambos exámenes se hallan en AGI, Contratación, 5783, l. 1, f. 52r y f. 60r.

¹⁴⁸ CHAUNU, Huguette y CHAUNU, Pierre: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. III, p. 490.

¹⁴⁹ Véase NAVARRO GARCÍA, Luis: “Pilotos, maestros y señores de naos en la Carrera de Indias”, *Archivo Hispalense: revista histórica, literaria y artística*, t. XLVI, n.º 141 (1967), p. 241.

de ello, en las fuentes aparece referido que Juan Francisco, natural del Puerto de Santa María, comenzó a servir como piloto de la Armada de la Guarda en 1602, en cuya formación se mantuvo hasta que en 1605 se ahogó en aguas del Caribe, pues el galeón en el que desempeñaba su oficio, el Nuestra Señora de Begoña, fue uno de los que ese año acabó sumergido en ellas¹⁵⁰.

- Juan Bravo era natural de la villa de Lepe¹⁵¹, pero en 1605 residía en Sanlúcar de Barrameda, concretamente en la colación de Santa Cruz¹⁵². Entre 1601 y 1602 fue maestre del galeón San Agustín, que era uno de los que integraban la Armada de la Guarda comandada por Luis Fajardo¹⁵³. Ese último año se embarcó en uno de los galeones de la formación de Luis Fernández de Córdoba, sirviendo también la plaza de maestre de plata, aunque consta que era capitán de infantería, cuyas circunstancias se repitieron a lo largo de la Carrera de Indias¹⁵⁴. Desde 1603 hasta 1605 desempeñó el oficio de maestre de plata, primero en el galeón San Agustín y posteriormente en el San Ambrosio, en el que perdería la vida ese último año, sirviendo como piloto, tras una fuerte tormenta que causó la pérdida de cuatro de los galeones de la armada de la referida armada¹⁵⁵.

- Jusepe González era natural de la villa de Ayamonte, hijo de Jusepe González y Elvira Díaz. En 1598, según el examen que hizo de piloto de Nueva España, tendría entre treinta y treinta y ocho años, y había navegado unos quince años en la Carrera de Indias, sirviendo plaza de marinero, contra maestre, piloto y otros ministerios. Al parecer, este ya ejerció como piloto del convoy novohispano que estuvo dirigido por Antonio Navarro entre 1590 y 1591, y repitió trayecto en 1593 en uno de los navíos de la conserva de Marcos de Aramburu, por lo que, además de la experiencia que habría adquirido, ya había

¹⁵⁰ Los diferentes asientos de piloto de Juan Francisco se hallan en AGI, Contratación, 3283.

¹⁵¹ Carta de Juan Macho. Lepe, 22 de enero de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹⁵² Según el *Diccionario de la lengua española*, la colación es el territorio o parte de vecindario que pertenece a cada parroquia en particular. El listado con el nombre de las colaciones que tendría Sevilla en el siglo XVI, y que serían prácticamente las mismas que tuvo a principios del siglo XVII, quedó recogido en uno de los trabajos realizados por Francisco Morales Padrón, titulado *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos*, que fue publicado por la Universidad de Sevilla en 1977, pp. 26-29; existen otras investigaciones que también contienen el nombre de las colaciones, pero el citado estudio cuenta además con un mapa en el que se ubicaban las parroquias, que es prácticamente el mismo que aparece en uno de los trabajos coordinados por Antonio García-Baquero, titulado *Sevilla*, que fue editado en Madrid por la editorial Mapfre, en 1992. Véase la página 102.

¹⁵³ Maestres de la armada de Luis Fajardo. Sanlúcar de Barrameda, 16 de abril de 1601. AGI, Indiferente, 1806B.

¹⁵⁴ Real Cédula a la Casa de la Contratación. Valladolid, 10 de diciembre de 1602. AGI, Contratación, 5016.

¹⁵⁵ Asiento de Juan Macho. Sevilla, 24 de marzo de 1605. AGI, Contratación, 3283. En el asiento de Juan Macho se recogen los asientos de los pilotos Juan Bravo, Juan Francisco y Lorenzo Bernal.

servido en el puesto para el que se examinaba. Finalmente, Jusepe González superó la prueba el 31 de mayo de 1598, y en 1604 la que le permitiría servir como piloto de Tierra Firme, aunque este ya había servido como piloto acompañado un año antes en la capitana de la Armada de la Guarda¹⁵⁶.

En 1604 se embarcó como piloto ordinario en el galeón San Francisco, que era uno de los que integraban esta última, y en él continuaba sirviendo su plaza en 1605. Según el testimonio dado por Luis de Córdoba, general de la citada formación, acerca del combate que libró la armada frente a unas urcas holandesas, a pesar de que el galeón San Francisco se fue a pique tras la refriega, Jusepe González fue uno de los que consiguió salvarse¹⁵⁷. No obstante, no hemos hallado en las fuentes el nombre del galeón en el que se embarcó, ni si fue uno de los que sobrevivió a la tormenta ese año.

- Pedro Ramírez de Chaves era natural de Las Palmas de Gran Canaria, pero tuvo fijada su residencia en dos lugares, primero en Ayamonte¹⁵⁸, y posteriormente en la ciudad de Santo Domingo, en donde se estableció como comerciante y conoció a su futura esposa, Lucía de la Peña¹⁵⁹. Según los listados elaborados por Luis Navarro García y María del Carmen Borrego Plá, en los que aparecen recogidos los nombres de los pilotos examinados durante los siglos XVI y XVII, no consta el nombre de Pedro Ramírez de Chaves, ni el nombre y apellido con el que suele aparecer referido en la documentación, esto es, Pedro de Chaves¹⁶⁰. Sin embargo, este fue el piloto del galeón San Cristóbal entre los años 1603 y 1606, inclusive.¹⁶¹

Al año siguiente seguiría desempeñando el oficio de piloto en la Armada de la Guarda de Francisco del Corral y Toledo¹⁶². Un año más tarde, en 1608, pasaría a ejercer

¹⁵⁶ Exámenes de piloto de Jusepe González, de Nueva España y Tierra Firme. Sevilla, 30 de marzo de 1598 – 15 de marzo de 1604. AGI, Contratación, 53A, n. 32.

¹⁵⁷ Dos cartas: una del general Luis de Córdoba y otra del veedor Agustín de la Guerra. Cartagena, 20 de julio de 1605. Ambas se hallan en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 27 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 748.

¹⁵⁸ Asiento de Pedro de Chaves. Sevilla, 8 de marzo de 1603. AGI, Contratación, 3283.

¹⁵⁹ Examen de piloto de Juan de Sacas, hijo de Pedro de Chaves. Sevilla, 4 de marzo de 1645. AGI, Contratación, 56A, n. 21.

¹⁶⁰ Véanse los trabajos de NAVARRO GARCÍA, Luis: “Pilotos, maestros y señores de naos...”, pp. 1-64.

¹⁶⁰ VEITIA LINAGE, Joseph de: *óp. cit.*, lib. II, cap. IX, pp. 132-134.

¹⁶¹ Cargo de Pedro Ramírez de Chaves. Sevilla, 31 de diciembre de 1606. AGI, Contratación, 4420.

¹⁶² Acuerdo por mandado del duque de Medina Sidonia. Bonanza, 23 de junio de 1607. AGI, Contratación, 4981, f. 74.

como piloto del navío almiranta de la Flota de Nueva España, en el que se mantuvo hasta 1609¹⁶³. Seguramente se instalaría como comerciante en la ciudad de Santo Domingo unos años después, en donde posiblemente falleció¹⁶⁴.

- Juan Macho era natural de Ayamonte, hijo de Inés Sánchez y Juan Macho¹⁶⁵. Este último también fue piloto en la Carrera de Indias, y miembro de la Cofradía de Mareantes desde 1562¹⁶⁶. Pero, además, el hijo del que fue piloto del San Gregorio, que era uno de los galeones que integraban la Armada de la Guarda en 1605, también fue piloto y miembro de la Universidad de Mareantes¹⁶⁷. En este sentido, cabe señalar que durante la Carrera de Indias fue habitual que la profesión de piloto se transmitiese de padres a hijos, como hemos observado también en el caso de Pedro Ramírez de Chaves, piloto del galeón San Cristóbal.

En 1595, Juan Macho aprobó el examen de piloto de Nueva España, y en 1597 aprobó también el de Tierra Firme, en cuyo año se embarcó como maestre en el navío San Miguel, que era uno de los que integraban el citado convoy novohispano¹⁶⁸. En dicha formación se mantuvo hasta que en 1602 pasó a servir como piloto de la Armada de la Guarda, sirviendo su plaza en el galeón San Gregorio. En 1609 aún seguía desempeñando dicho oficio, en cuyo año su hijo también empezó a ejercer la profesión¹⁶⁹. Es por ello que, a partir de entonces, no podemos determinar quién era el padre y quién era el hijo, pues tan solo hemos hallado una ocasión en la que se distingue a ambos con los sobrenombres de *el Viejo* y *el Mozo*¹⁷⁰. Con todo, Juan Macho, *el Viejo*, era el piloto del

¹⁶³ Asiento de Pedro de Chaves. Cádiz, 6 de junio de 1608. AGI, Contratación, 4895.

¹⁶⁴ Examen de piloto de Juan de Sacas, hijo de Pedro de Chaves. Sevilla, 4 de marzo de 1645. AGI, Contratación, 56A, n. 21. En la fecha en la que Juan de Sacas realizó el examen su padre ya había fallecido.

¹⁶⁵ Examen de piloto de Juan Macho. Sevilla, 3 de junio de 1595- 22 de julio de 1595. AGI, Contratación, 53A, n. 16.

¹⁶⁶ BORREGO PLÁ, María del Carmen: "Los hermanos de la Cofradía de Mareantes...", p. 384.

¹⁶⁷ NAVARRO GARCÍA, Luis: *Actas de la Universidad de Mareantes...*, p. 237. Véase también el examen de piloto de Juan Macho, hijo del piloto del galeón San Gregorio en 1605. Sevilla, 3 de diciembre de 1612 – 7 de febrero de 1613. AGI, Contratación, 54B, n. 10.

¹⁶⁸ Los exámenes de piloto de Juan Macho se hallan en AGI, Contratación, 53A, n. 16, y AGI, Contratación, 5783, l. 1, f. 59r. Para lo segundo, véase el registro del navío San Miguel. Año 1597. AGI, Contratación, 1123, n. 8.

¹⁶⁹ Relación de méritos y servicios de Juan Macho Capela. Sevilla, 16 de septiembre de 1649. AGI, Indiferente, 113, n. 113.

¹⁷⁰ NAVARRO GARCÍA, Luis: *Actas de la Universidad de Mareantes...*, p. 237.

galeón Santa Teresa, “almiranta” de la Flota de Nueva España, que naufragó en 1631 en el golfo de México, pues su hijo continuó como piloto hasta 1649, como mínimo¹⁷¹.

- Lorenzo Bernal era natural de Sanlúcar de Barrameda, hijo de Bernal García y Jerónima Ruíz y, al igual que otros pilotos y marineros de la Carrera de Indias que nacieron en la citada localidad gaditana, residía en la colación de Santa Cruz¹⁷². Lorenzo Bernal empezó a servir a la Corona en 1589 como marinero de la Flota de Tierra Firme, y después pasó a la Flota de Nueva España, en cuyo convoy ocupaba la plaza de maestre en 1592; posteriormente pasó a servir el puesto de piloto en la Flota de Tierra Firme, para cuya navegación se examinó en 1595¹⁷³.

Entre este año y 1601 hemos registrado otro Lorenzo Bernal, también piloto, que falleció ese último año, por lo que no podríamos determinar durante ese periodo quién es la persona que analizamos en este trabajo¹⁷⁴. Con todo, en 1602, los oficiales de la Casa de la Contratación encargaron a Lorenzo Bernal el reclutamiento de marineros para la Armada de la Guarda, en cuyo año la referida institución tomó asiento con él para que fuese uno de los pilotos de dicha formación¹⁷⁵. Desde ese año hasta 1604 fue piloto del galeón San Agustín, y desde 1605 hasta 1610 del galeón San Martín, aunque en 1609 consta que fue su capitán de mar y guerra¹⁷⁶. Entre 1610 y 1615 no hemos hallado testimonio sobre él, pero en 1616 era maestre de plata del galeón Nuestra Señora del Rosario, que era uno de los navíos que ese año integraban la Armada de la Guarda¹⁷⁷. Dos años más tarde era maestre de plata y propietario, junto a Diego de Leanga, del galeón San Antonio de Padua, almiranta de la Flota de Nueva España, en cuyo convoy se

¹⁷¹ Para lo primero, véase SERRANO MANGAS, Fernando: *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal*, pp. 26-145. Para lo segundo, véase la relación de méritos y servicios de Juan Macho Capela. Sevilla, 16 de septiembre de 1649. AGI, Indiferente, 113, n. 113.

¹⁷² Examen de piloto de Lorenzo Bernal. Sevilla, 15 de marzo – 22 de abril de 1595. AGI, Contratación, 53A, n. 14.

¹⁷³ BORREGO PLÁ, María del Carmen: “Maestres y pilotos de la bahía gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700”, en *Andalucía y América. Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, (Córdoba, 1991), Córdoba, Publicaciones de la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía / Cajasur, 1994, p. 138.

¹⁷⁴ Bienes de difuntos: diligencias ante Pedro Escobar Melgarejo. Año 1601. AGI, Contratación, 261, n. 5, r. 1.

¹⁷⁵ Libramiento de 600 reales para el piloto Lorenzo Bernal. Bonanza, 23 de marzo de 1602. MNM, CVP, vol. I, t. IV, doc. 61.

¹⁷⁶ Los diferentes asientos que la Casa de la Contratación tomó con Lorenzo Bernal se hallan en AGI, Contratación, 3283 y 3284.

¹⁷⁷ Carta del licenciado Melchor Suárez. Panamá, 9 de julio de 1617. AGI, Panamá, 17, r. 1, n. 8.

mantuvo hasta que en 1623 comenzó a tener serios problemas económicos¹⁷⁸. Tras la quiebra de su hacienda, no volvemos a tener noticias suyas.

Esos fueron los ocho pilotos de la Armada de la Guarda de 1605, sin embargo, para el viaje de vuelta a la metrópoli, Luis de Córdoba dio orden, como ya había hecho el año anterior, para que, además de los dos ayudantes de pilotos o pilotos acompañados que navegaban en la capitana y en la almiranta, se añadiese uno más por cada galeón (cinco en total), pues, según él, en caso de que alguno de los pilotos enfermase o falleciese habría una persona que lo sustituyese¹⁷⁹. Con ello, el citado general trataba de proceder de la mejor manera posible, pero, también, dado que la travesía de vuelta se iba a cometer en pleno invierno, pretendía no tener que cargar con toda la responsabilidad que supondría la pérdida de alguno de los galeones. Luis de Córdoba declaró, además, que esos cinco hombres serían pagados por la Real Hacienda a razón de 50 ducados cada uno, pues Juan Núñez Correa solo debía abonar el sueldo de los ocho pilotos de los galeones y el de los ayudantes de piloto de la capitana y de la almiranta —de los cuales desconocemos sus nombres—.

La distribución de esos cinco ayudantes en los galeones de la formación comandada por Luis de Córdoba fue la siguiente; añadiéndole, a continuación, breves datos biográficos de cada uno de ellos:

¹⁷⁸ CHAUNU, Huguette y Pierre: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. IV, pp. 502-555.

¹⁷⁹ Orden dada por el general Luis de Córdoba. Portobelo, 30 de septiembre de 1605. AGI, Contratación, 2973. Mediante real cédula de 1608 se establece que en cada uno de los navíos que integraban las flotas y armadas de la Carrera de Indias se admitiesen dos pilotos, por lo que, probablemente, las decisiones tomadas por el citado general sirvieron de precedente. En este sentido, véase VEITIA LINAGE, Joseph de: *óp. cit.*, lib. II, cap. XII, p. 152.

TABLA 18. Ayudantes de piloto

GALEONES	AYUDANTES DE PILOTO	ORIGEN
San Roque	¿?	¿?
Santo Domingo	¿?	¿?
Nuestra Señora de Begoña	Cristóbal Alonso Zamorano	Sevilla
San Ambrosio	Gaspar Martín	Valladolid
San Cristóbal	Francisco de Barrios	Sevilla
San Gregorio	Diego Román	Sevilla
San Martín	Juan Ramírez Francisco de Avilés	Sanlúcar de Barrameda Ayamonte

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI.

- Cristóbal Alonso Zamorano era natural de Sevilla y residía en Triana. En 1592 se examinó para ser piloto de Tierra Firme¹⁸⁰. El nombre de Cristóbal Alonso se repite constantemente en la documentación que hemos consultado, al igual que el de Cristóbal Zamorano, y a excepción del documento en el que quedó recogido su examen de piloto, no hemos hallado su nombre completo. Por ello, solo citaremos que, en 1605, Cristóbal Alonso Zamorano se embarcó como ayudante de piloto en el galeón Nuestra Señora de Begoña para hacer el viaje de vuelta a la metrópoli, pues, si mencionásemos los diferentes cargos y oficios que ocupó Cristóbal Alonso o Cristóbal Zamorano, no citaríamos, en más de una ocasión, al que verdaderamente se embarcó en el referido galeón, el cual se fue a pique en noviembre de ese mismo año; además, Cristóbal Alonso Zamorano era miembro de la Universidad de Mareantes y de la Cofradía de Mareantes¹⁸¹.

- Gaspar Martín era natural de Valladolid, pero residía en Triana cuando se presentó al examen de piloto de Tierra Firme el 27 de abril de 1595¹⁸². Gaspar Martín ingresó en la

¹⁸⁰ Examen de piloto de Cristóbal Alonso Zamorano. Sevilla, 5 de enero de 1592. AGI, Contratación, 5783, l. 1, f. 59r.

¹⁸¹ BORREGO PLÁ, María del Carmen: “Sevilla, puerto y puerta de las Indias...”, p. 18.

¹⁸² Examen de piloto de Gaspar Martín. Sevilla, 27 de abril de 1595. AGI, Contratación, 5783, l. 1, f. 40v.

Cofradía de Mareantes en 1560, aunque debido a las innumerables veces que se repite este nombre en la documentación y los cuarenta y cinco años que separan una fecha de otra, no sería el mismo que en 1605 iba a bordo del galeón San Ambrosio, en cuyo buque se vivirían circunstancias similares a las vividas por Cristóbal Alonso Zamorano¹⁸³.

- Francisco de Barrios “era natural de Sevilla y residente en Triana desde que nació”¹⁸⁴. No obstante, Francisco de Barrios no fue bautizado en la parroquia de Santa Ana, como habría sido lo habitual, sino en la iglesia de San Salvador el 28 de octubre de 1573¹⁸⁵. Al parecer, este sirvió plaza de marinero en la Flota de Tierra Firme comandada por Sancho Pardo Osorio en 1593, en cuyo convoy se mantuvo hasta que en 1596 pasó a la Flota de Nueva España, también como marinero. En 1600 aprobó el examen de maestre de Nueva España y al año siguiente comenzó a ejercer como tal¹⁸⁶. En 1603 volvió a servir como maestre en el convoy novohispano, aunque ese año cumplió el viaje a bordo de otro navío¹⁸⁷. Un año más tarde seguía ocupando la plaza de maestre, pero en esa ocasión lo hizo en la Flota de Tierra Firme¹⁸⁸. Sin embargo, no haría el viaje de vuelta a la metrópoli embarcado en la nao Espíritu Santo, sino en el galeón San Cristóbal, que fue uno de los tres galeones de la Armada de la Guarda que lograron resistir a la tormenta. La decisión de traspasarlo de un convoy a otro fue tomada por el general Luis de Córdoba, pues este era consciente de que el regreso a casa se haría en unos meses muy peligrosos para navegar, y de ese modo los pilotos tendrían en quien apoyarse durante la navegación o sustituirles en caso de que alguno falleciese o enfermase¹⁸⁹. El galeón San Cristóbal consiguió regresar a la metrópoli en octubre de 1606 y, tres años después, Francisco de Barrios se examinó de piloto de Tierra Firme¹⁹⁰. En 1617 ingresó en la Universidad de Mareantes, de cuya institución fue miembro hasta 1620¹⁹¹. Después de ese año no hemos hallado documentación acerca de su persona, por lo que, quizás, falleció ese año o poco después.

¹⁸³ BORREGO PLÁ, María del Carmen: “Los hermanos de la Cofradía de Mareantes...”, p. 384; véase también, de la misma autora, “Sevilla, puerto y puerta de las Indias...”, p. 18.

¹⁸⁴ Examen de maestre de Francisco de Barrios. Sevilla, 30 de agosto – 26 de noviembre de 1600. AGI, Contratación, 53B, 11.

¹⁸⁵ Ídem.

¹⁸⁶ Registro del navío Santa María de la Rosa. Borrego, 13 de enero de 1601. AGI, Contratación, 1140B, n. 23.

¹⁸⁷ Registro del navío Santa Ana. En Sevilla, 14 de abril de 1603. AGI, Contratación, 1143, n. 1, r. 1.

¹⁸⁸ Registro del navío Espíritu Santo. Sevilla, 2 de abril de 1604. AGI, Contratación, 1145A, n. 1.

¹⁸⁹ Orden dada por el general Luis de Córdoba. Portobelo, 30 de septiembre de 1605. AGI, Contratación, 2973.

¹⁹⁰ Examen de piloto de Francisco de Barrios. Sevilla, 24 de enero de 1610. AGI, Contratación, 54A, n. 40.

¹⁹¹ NAVARRO GARCÍA, Luis: *Actas de la Universidad de Mareantes...*, p. 180-190.

- Diego Román era natural de Sevilla, aunque probablemente existieron dos hombres que, además de compartir nombre, apellido y lugar de origen, realizaron el examen de piloto de Nueva España en fechas muy próximas una de otra. Así, uno de ellos aprobó el referido examen en 1600 y el otro en 1604, pues si la confusión podía estar en que a la hora de anotar los asientos de dichos exámenes no se registraron correctamente los lugares para los que se habían examinado, en 1607 uno de ellos superó también la prueba para ser piloto de Tierra Firme¹⁹². En ese caso, no podemos precisar cuál de ellos se embarcó como ayudante de piloto en el galeón San Gregorio, ni si efectivamente aquel que se alojó en dicho galeón era el mismo que ingresó en la Cofradía de Mareantes en 1617 o murió ahogado en Matecumbe (Florida) en 1623¹⁹³.

- Juan Ramírez era natural de Sanlúcar de Barrameda, hijo de Mateo Ramírez y de Leonor de Mendoza¹⁹⁴. En 1602, Juan Ramírez aprobó el examen de piloto de Tierra Firme, a la edad de treinta y cinco años, y en 1607 hizo lo propio con el de piloto de Nueva España¹⁹⁵. Según consta en su primer examen, había navegado más de dieciséis años continuos, sirviendo las plazas de marinero, contramaestre y piloto en las flotas de Tierra Firme y Nueva España, y también en navíos sueltos. Precisamente, y como fue habitual durante la Carrera de Indias, este ejerció de piloto —sin título— del navío que era de su propiedad, nombrado Nuestra Señora de Regla.

En 1604, Juan Ramírez era dueño, piloto y maestre del patache Nuestra Señora del Rosario, que fue uno de los dos pataches que se añadieron ese año a la Armada de la Guarda¹⁹⁶. Un año más tarde sirvió la plaza de ayudante de piloto en el galeón San Martín, pero solo la ocuparía entre Cartagena y Jamaica, pues fue Francisco de Avilés quien realizó el resto del recorrido¹⁹⁷. Probablemente, y debido a las circunstancias que vivió durante el viaje entre ambos puntos, en el que pudo perder la vida a causa de una tormenta, Juan Ramírez no frecuentó nuevamente las costas sudamericanas, pues, además de que

¹⁹² Los asientos de los exámenes realizados por Diego Román se hallan en AGI, Contratación, 5783, l. 1, ff. 67v-91r.

¹⁹³ BORREGO PLÁ, María del Carmen: “Los hermanos de la Universidad de Mareantes...”, pp. 243-251.

¹⁹⁴ Examen de piloto de Juan Ramírez. Sevilla, 13 de mayo – 7 de junio de 1602. AGI, Contratación, 53B, n. 34.

¹⁹⁵ Examen de piloto de Juan Ramírez. Sevilla, 20 de marzo – 16 de mayo de 1607. AGI, Contratación, 54A, n. 25.

¹⁹⁶ Relación del viaje que hizo Juan Ramírez desde La Habana a Sanlúcar de Barrameda. Sevilla, 27 de diciembre de 1604. AGI, Indiferente, 1120.

¹⁹⁷ Sueldo de Francisco de Avilés. Sanlúcar de Barrameda, 28 de octubre de 1606. AGI, Contratación, 4420.

en 1607 se examinó de piloto de Nueva España, a partir de ese año solo aparece anotado en los registros del convoy novohispano.

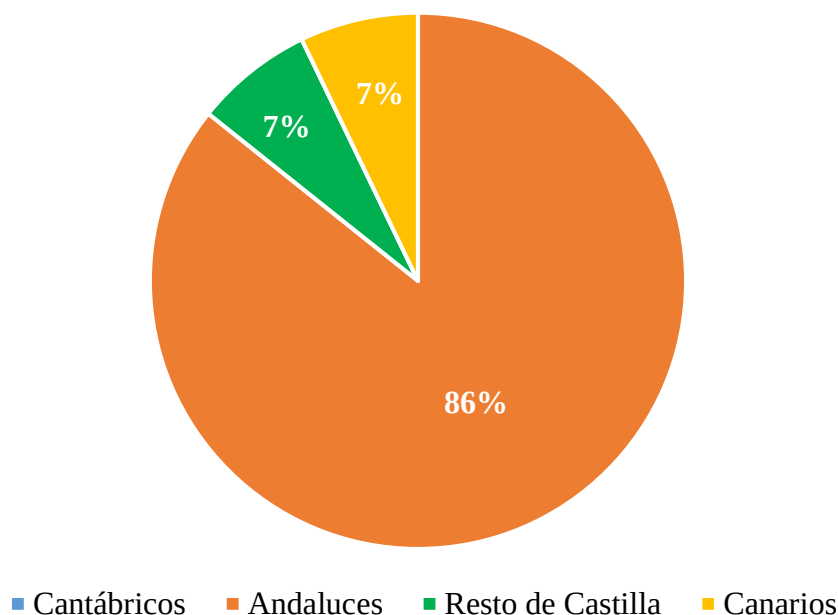
- Francisco de Avilés era natural de Ayamonte, hijo de Hernando Alonso Zamorano y de Leonor Alonso¹⁹⁸. Aquí tenemos otro ejemplo más de que no podemos determinar la procedencia de un individuo con base en su apellido toponímico, por lo que, al igual que otros investigadores, consideramos que el método empleado por Peter Boyd-Bowman en su *Índice geobiográfico* no es del todo fiable¹⁹⁹. Francisco de Avilés aprobó el examen de piloto de Nueva España a principios de 1604 y un año más tarde viajó como ayudante de piloto en la Armada de la Guarda.

Como hemos podido observar, las personas que superaban el examen de piloto llevaban varios años sirviendo como marineros y otros cargos como el de contramaestre, por lo que los pilotos y ayudantes de piloto de la Armada de la Guarda de 1605 cumplían uno de los requisitos necesarios para poder realizar el examen: haber navegado en la Carrera de Indias un mínimo de seis años. La mayoría de esos hombres eran andaluces, concretamente de Sevilla, Sanlúcar de Barrameda, Puerto de Santa María, Ayamonte y Lepe, de cuyos lugares procedían, durante todo el siglo XVI y XVII, los pilotos de las flotas y armadas de la Carrera de Indias. Por otro lado, existían familias en las que el oficio de piloto se había transmitido de padres a hijos, como fue el caso de Juan Macho, pues tanto su padre como su hijo ocuparon dicho puesto.

¹⁹⁸ Examen de piloto de Francisco de Avilés. Sevilla, 21 de marzo de 1603 – 11 de enero de 1604. AGI, Contratación, 53B, n. 47.

¹⁹⁹ BOYD-BOWMAN, Peter: *Índice geobiográfico de cuarenta mil pobladores españoles de América en el siglo XVI, 1493-1519*, Bogotá, vol. I, 1964 / México, vol. II, 1969. Además, existe una versión ampliada de este trabajo publicada por el Fondo de Cultura Económica de México en 1985, titulada *Índice geobiográfico de más de 56 mil pobladores de la América Hispánica, 1493-1519*.

GRÁFICO 3. Origen regional de los pilotos y ayudantes de piloto



Por último, cabe señalar que la mitad de los pilotos de la Armada de la Guarda de 1605 habían superado los exámenes principales para ser piloto en la Carrera de Indias: el de Nueva España y el de Tierra Firme. Con ambos títulos, los pilotos ampliaban sus posibilidades de trabajo, aunque alguno de ellos, como fue el caso de Juan Ramírez, realizó la prueba con vistas a poder comerciar entre Nueva España y la metrópoli.

Distintas intenciones tendrían los pilotos que deseaban obtener la plaza de capitán de alguno de los buques de la Armada de la Guarda, como hemos analizado para el caso concreto del piloto mayor Diego Sánchez Centeno, pues, dado que el sueldo de este último era de 750 ducados por todo el viaje y los capitanes ganaban unos 320 ducados en cada viaje, no tendría sentido que quisiera conseguir la patente de capitán. Tan solo hallamos una razón por la que Diego Sánchez Centeno solicitó al monarca la referida patente, y era con objeto de poder embarcar mercancías en el buque en el que fuese alojado para venderlas en el Nuevo Mundo, ya que a bordo de la nave, salvo en los galeones capitana y almiranta, nadie ejercía control sobre el capitán. Por ello, en numerosas ocasiones, los capitanes renunciaban a servir sus plazas en los galeones principales de la Armada de la Guarda.

3.2.3 Maestres de raciones

El encargado de distribuir los bastimentos entre la tripulación era el maestre de raciones, pero también era la persona que, junto con el veedor y el proveedor, asistía al embarque de los pertrechos, armas y municiones que se almacenaban en los galeones de la Armada de la Guarda. Los maestros de raciones tenían la obligación de entregar a cada tripulante sus dietas correspondientes, pero solían disminuirlas a fin de poder obtener un dinero extra mediante su venta en las Indias o entre los propios tripulantes y pasajeros²⁰⁰. Ciertamente, en un buen número de ocasiones, también los maestros no contaban con suministros suficientes para repartirlos entre la dotación, y más aún durante los tres años en los que la avería pasó a manos de Juan Núñez Correa (1604-1606), en los que, por razones económicas obvias, este hizo todo tipo de recortes en las provisiones y pertrechos necesarios para el viaje. No obstante, la regla habitual seguida por los maestros fue la de disminuir las raciones ordinarias de la tripulación para lucrarse.

Sin duda, dado el control que ejercían los maestros de raciones sobre los suministros que llevaba la nave, su cargo era muy propicio para el fraude. Por ello, a principios del siglo XVII, la Corona trataba de imponer que las personas que ocupasen dicha plaza hubiesen servido honestamente como marineros y, especialmente, que pudieran pagar la fianza que exigía el desempeño de su oficio, la cual se había establecido desde mediados del siglo XVI en 10.000 ducados²⁰¹; si ellos no tenían esa cantidad, la Corona les permitía que tuviesen varios fiadores, siempre y cuando fuesen hombres honrados y de confianza²⁰².

No obstante, las fianzas que entregaron los maestros de la Armada de la Guarda de 1605 oscilaban entre los 1.500 y 3.000 ducados, y algunos de ellos habían sido sentenciados por el juez de residencia de la Casa de la Contratación, por delitos tales como no dar las raciones completas de la gente de mar y guerra, embarcar subrepticamente ciertos géneros para venderlos en el Nuevo Mundo, vender las raciones

²⁰⁰ Declaración de Antonio Hernández, tonelero del galeón San Ambrosio. Sevilla, 28 de febrero de 1605. AGI, Contratación, 71A. Según Antonio Hernández, el maestre de raciones del citado galeón le vendió a Alonso Monte, capitán de mar del mismo, varias lutenelas de aceite.

²⁰¹ *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, t. III, lib. IX, tit. XXIV, leyes XX y XXII.

²⁰² AYALA, Manuel José de: *óp. cit.*, t. VIII, pp. 388-395. Véase también las fianzas que dieron los maestros de raciones entre 1565 y 1607. AGI, Contratación, 5773. Entre 1600 y 1605 hubo hombres que también accedieron al oficio de maestre de raciones mediante una fianza de 500 ducados.

ordinarias en las Indias, etc., aunque para el primero de los casos las sanciones fueron mínimas. En este sentido, Juan de Burgoa, maestre de raciones de la almiranta, fue condenado a 4.000 maravedís por no haber dado “las raciones cumplidas a la gente de mar y guerra” durante el viaje de 1604; y Pedro de Acosta, maestre de raciones del San Ambrosio, con 6.000 maravedís por lo mismo²⁰³. En cambio, los maestros de raciones que vendían en el Nuevo Mundo alguno de los bastimentos que se habían fletado para el sustento de la gente de mar y guerra, recibían penas más importantes, como fue el caso de Francisco Medrano, maestre de raciones del galeón San Agustín en 1604, quien, por haber vendido 50 pipas de vino en Cartagena, fue privado del oficio de maestre de por vida, y pagaría 100.000 maravedís por los gastos del juicio²⁰⁴.

Los maestros de raciones eran nombrados por el veedor o el proveedor de la Armada de la Guarda, aunque en alguna ocasión fue la Casa de la Contratación, con acuerdo del prior y los cónsules del Consulado de la Universidad de los Mercaderes, la institución encargada de nombrarlos. En 1605, el sueldo de los maestros de raciones era de 15 ducados al mes si servía su plaza en uno de los galeones de la Armada de la Guarda²⁰⁵.

Los datos sobre los ocho hombres que ejercían como maestre de raciones de la Armada de la Guarda de 1605 son muy escasos, a excepción de los proporcionados sobre Juan de la Cruz, que también era maestre de plata de la armada ese año, pues los otros solo habían servido en la Carrera de Indias como marineros, de quienes las fuentes hacen caso omiso en cuanto a sus biografías. De acuerdo con esto, citaremos los datos biográficos de Juan de la Cruz en el epígrafe dedicado a los maestros de plata. Con todo, la distribución de los maestros de raciones en los galeones de la Armada de la Guarda de 1605 fue la siguiente:

²⁰³ Proceso del señor fiscal. Madrid, 2 de junio de 1607. AGI, Contratación, 152.

²⁰⁴ Ídem.

²⁰⁵ *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, t. IV, lib. IX, tit. XXIV, ley XXVI.

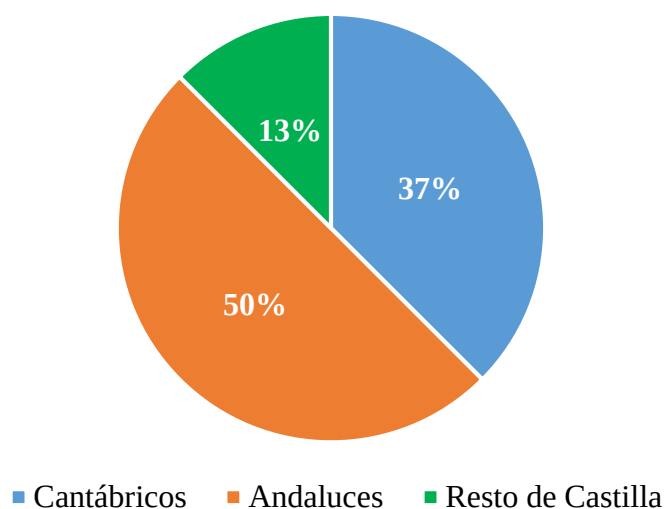
TABLA 19. Maestres de raciones

GALEONES	MAESTRES DE RACIONES	ORIGEN
San Roque	Pedro de Morales	Sevilla
Santo Domingo	Juan de Burgoa	¿Vizcaya?
Nuestra Señora de Begoña	Diego de Olarte	¿Vizcaya?
San Ambrosio	Pedro de Acosta	Sevilla
San Francisco	Juan de la Cruz	Córdoba
San Cristóbal	Gonzalo Vázquez de Pradedá	Guntín (Lugo)
San Gregorio	Juan Millán de Zayas	Soria
San Martín	Juan de Frías	Cádiz

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI.

En la primera mitad del siglo XVII, el puesto de maestro de raciones solían ocuparlo andaluces y vascos, sobre todo estos últimos, pues a partir de 1607 los maestros de plata serían también los maestros de raciones de los galeones de la Armada de la Guarda, y la mayoría de los hombres que ejercían este puesto eran vascos.

GRÁFICO 4. Origen regional de los maestros de raciones



3.2.4 La marinería: marineros, grumetes y pajes

En 1580, ante la falta de marineros para completar la tripulación de las flotas y armadas de la Carrera de Indias, la Corona decidió subirles el sueldo de tres a cuatro ducados mensuales²⁰⁶. Trece años más tarde se emitió una real cédula para que Francisco Coloma, primer general de la Armada de la Guarda tras la firma del asiento de 1591, entregase 200 ducados a cada uno de los marineros más beneméritos que sirvieran junto a él, pues de esa manera los hombres se animarían a servir el oficio²⁰⁷. No obstante, ambas concesiones no consiguieron evitar que el número de marineros fuese cada vez más reducido, debido, en buena medida, a que las condiciones de trabajo a las que se veían expuestos eran muy duras y sus sueldos muy bajos.

Según Pablo Emilio Pérez-Mallaína, los marineros se ocupaban de “manejar la caña del timón, con los ojos puestos al mismo tiempo en la brújula y en la posición de las velas, y los oídos atentos a las órdenes que le enviaba el piloto”²⁰⁸. Pero, además, los marineros deberían saber guarnecer cualquier aparejo, conocer todos los cabos del galeón por sus nombres y efectos, coser las velas, alquitranar las jarcias, largar y aferrar las velas, hacer guardias por la noche, ayudar con la artillería en caso de que hubiese enfrentamiento, etc²⁰⁹. En resumidas cuentas, el marinero era el hombre más polifacético de la embarcación, aunque su trabajo no era correspondido con un buen salario, pues de toda la tripulación solo el grumete y el paje ganaban menos dinero que él.

En 1605, los marineros percibían 4 ducados mensuales, 3 los grumetes y 2 los pajes. Esos dos últimos oficios fueron ocupados por muchachos jóvenes, que no superaban los veinte años²¹⁰. El grumete debía estar siempre ojo avizor desde la cofa, colaborar en las labores de estiba de los buques, ayudar a los marineros en sus tareas, etc., mientras que el paje, además de realizar esta última función, era el encargado de barrer las cubiertas, cambiar cada media hora la ampollita (reloj de arena), etc. Con suerte, y

²⁰⁶ Real Orden al general Cristóbal de Eraso. Sevilla, 30 de julio de 1580. AGI, Contaduría, 526.

²⁰⁷ Copia de una Real Cédula. Madrid, 8 de diciembre de 1593. AGI, Contratación, 5015.

²⁰⁸ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Los hombres del Océano...*, pp. 86-87.

²⁰⁹ *Diálogo entre un vizcayno y un montañés...*, p. 207.

²¹⁰ TEMPÈRE, Delphine: “Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII”, *Iberoamericana. América Latina, España, Portugal: Ensayos sobre letras, historia y sociedad*, n.º 5 (2002), p. 107.

tras varios años sirviendo los oficios de paje y grumete, estos obtendrían plaza de marinero²¹¹.

En 1605, el número de pajes y grumetes que iban a bordo de los galeones de la Armada de la Guarda nos resulta bastante abultado si lo comparamos con algunas de las formaciones que se despacharon a las Indias durante la última década del siglo XVI y principios del siglo XVII, por lo que, probablemente, Ruy López de Lisboa aumentaría nominalmente el número de hombres que iban a bordo, pues de ese modo, su jefe, Juan Núñez Correa, cumpliría alguno de los capítulos del asiento de 1603. Con todo, la distribución de la marinería de la Armada de la Guarda de 1605 fue la siguiente:

TABLA 20. Marinería

GALEONES	MARINEROS	GRUMETES	PAJES	TOTAL
San Roque	50	32	30	112
Santo Domingo	41	25	20	86
Ntra. Sra. de Begoña	40	25	11	76
San Ambrosio	31	25	14	70
San Francisco	30	24	15	69
San Cristóbal	27	26	14	67
San Gregorio	38	20	16	74
San Martín	30	21	12	63
Total	287	198	132	617

Fuente: Tabla elaborada a partir de las relaciones confeccionadas por Ruy López de Lisboa. AGI, Indiferente, 1121.

Además, hay que tener en cuenta que esas cifras solo son válidas para la ida, pues un buen número de marineros se alistaban únicamente para poder emigrar al Nuevo Mundo, y

²¹¹ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Andalucía y el dominio de los espacios oceánicos: la organización de la Carrera de Indias en el siglo XVI*, Sevilla, Fundación Corporación Tecnológica de Andalucía, 2010, pp. 163-165.

otros, en caso de que hubieran podido regresar a la metrópoli, quizás no lo habrían hecho tras las circunstancias vividas durante la tormenta que azotó a la armada en noviembre de 1605. Así, tal y como señalan el general Francisco del Corral y Toledo y Jerónimo de Suazo, gobernador y capitán general de Cartagena, el número de hombres que regresó a Cádiz a mediados de octubre de 1606 en los tres galeones que se salvaron fue muy reducido, pues, según el citado general de la Flota de Tierra Firme, en cuya formación se incorporaron dos de esos galeones, el San Gregorio y el San Martín, “mucha gente no acudio a ellos por los grandes riesgos y peligros que sufrieron durante la tormenta”²¹².

Situación análoga se advierte con la tripulación del San Cristóbal, que fue el otro galeón que consiguió salvarse tras la tormenta, ya que para Jerónimo de Suazo, gobernador y capitán general de Cartagena, lugar al que regresó el citado galeón ante la imposibilidad de alcanzar el puerto de La Habana, “no hay noticia de la gente que salto del galeon [...] que tendrían miedo de embarcarse nuevamente”²¹³. De ese modo, los peligros del mar habían provocado que muchos de ellos desertasen y decidiesen quedarse en América²¹⁴.

Por consiguiente, si ya a finales del siglo XVI la escasez de marineros para tripular los galeones que integraban la Armada de la Guarda era evidente, el naufragio de la formación comandada por Luis de Córdoba agravaría la situación, y no solo por la pérdida de vidas humanas, sino también porque la noticia ocasionaría que muchos marineros abandonasen su oficio para trabajar en suelo firme²¹⁵. En 1603, con objeto de reactivar la profesión marinera y siguiendo algunas de las directrices asentadas por el almirante Diego Brochero en su discurso dirigido al rey en 1602, se fundó en Sevilla una institución para reclutar a jóvenes, la cual quedó al mando del duque de Medina Sidonia; y en 1606, con la intención de conseguir un efecto semejante, se creó el Seminario de Marineros de Guipúzcoa, Vizcaya y las Cuatro Villas, aunque esta institución funcionaba como un

²¹² Francisco del Corral al rey. La Habana, 28 de marzo de 1606. AGI, Indiferente, 749.

²¹³ Jerónimo de Suazo al rey. Cartagena, 28 de noviembre de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

²¹⁴ En este sentido, véase DELUMEAU, Jean: *El miedo en Occidente*, Madrid, Taurus, 2002, pp. 53-69.

²¹⁵ En una de las cartas que remitió el almirante Diego Brochero a Felipe II en 1598, le informaba de la escasez de marineros para tripular las flotas y armadas de Indias, y señalaba que los marineros eran necesarios para el mantenimiento del imperio, porque quien dominase el mar dominaría la tierra. Una de las citas textuales de la referida misiva puede verse en GOODMAN, David: “El dominio del mar y las armadas de la monarquía”, en *Actas del Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t. II, Lisboa, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998, p. 366.

orfanato²¹⁶. No obstante, el proyecto no logró el efecto esperado, y el número de marineros fue menguando con el tiempo. Ante tales circunstancias, y a pesar de que en las disposiciones se reiteraba una y otra vez que no se permitiese que los marineros extranjeros se incorporasen en las flotas y armadas de la Carrera de Indias, la Corona no tuvo más remedio que admitirlos.

3.2.5 Otros cargos y oficios

Además de los cargos y oficios ya citados, el cuadro de la gente de mar se completaba con los puestos de contra maestre, capellán, escribano de raciones, dispensero, alguacil del agua, tonelero, carpintero, calafate, guardián y buzo. El mando de contra maestre recaía en marineros con dilatada experiencia al que toda la marinería debía obedecer. Este, además, era el encargado de dirigir la carga y descarga de los galeones y, dada su pericia como marinero, estaba presente en las labores de reparación de los navíos y los lastraba. Su sueldo era de 12 ducados mensuales, mismo estipendio que recibía el capellán mayor, que era la persona encargada de confesar a la tripulación, velar por sus almas y administrar el hospital “que se hubiere de formar en cualquiera de los puertos donde se hallare surta [la armada], así en los puertos de las Indias como en España, para asisitr a los enfermos”²¹⁷. En el resto de galeones también se alojaba un capellán, aunque su salario era la mitad que el percibido por este último²¹⁸.

Por otro lado, en cada navío de la armada viajaba también un escribano de raciones, que era el encargado de registrar en un libro las raciones que entregaba el maestre a la dotación del buque. Su sueldo era de 6 ducados mensuales, idéntico estipendio que recibieron los dispenseros, alguaciles del agua, toneleros, carpinteros y calafates. Los dispenseros eran los encargados de conservar los alimentos y, junto con el

²¹⁶ Véase VARELA MARCOS, Jesús: “El Seminario de marinos: un intento de formación de los marineros para las Armadas y Flotas de Indias”, *Revista de Historia de América*, n.º 87 (enero-junio, 1979), pp. 9-36.

²¹⁷ Patente de capellán mayor para Gregorio de San Tovar. Sanlúcar de Barrameda, 27 de abril de 1605. AGI, Contratación, 2973.

²¹⁸ Para Pablo Emilio Pérez-Mallaína, “solo los grandes galeones de guerra solían llevar capellanes. En los demás, la dirección de las funciones religiosas realizadas a bordo, de la que la principal era la salve de los sábados, era asumida por el maestre”. Véase su trabajo: “Oficiales y marineros de la Carrera de Indias”, en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*, t. III, Madrid, Real Academia de la Historia / Confederación Española de Cajas de Ahorros, 1992, pp. 55-56.

maestre de raciones, de distribuirlos. A su vez, era el único miembro de la tripulación que tenía la llave del pañol de los bastimentos y de la escotilla, y junto con el alguacil del agua repartía también el citado líquido.

El tonelero remendaba los barriles y las pipas, y los carpinteros y calafates reparaban el navío ante cualquier problema logístico que pudiera surgir durante el viaje. El guardián debía estar al cuidado de la carga que transportaba el buque. Por ello, a principios de 1604, el general Luis de Córdoba solicitó a la Corona que todos los guardianes de la Armada de la Guarda fuesen de su conformidad, y también los contra maestres, pues no confiaba en los que elegiría Juan Núñez Correa²¹⁹. El sueldo del guardián variaba según el galeón en el que se embarcaba. Así, los que se alojaban en la capitana y la almiranta recibían 10 ducados mensuales, mientras que los que iban a bordo de los galeones ordinarios ganaban 6.

La Armada de la Guarda contaba también con los servicios de un médico, que se acomodaba en el galeón capitana, y ocho cirujanos, de los cuales uno de ellos era el cirujano mayor. En 1605, el médico de dicha formación fue el licenciado Joan de Córdoba²²⁰. A él le correspondía atender a las personas que enfermasen durante el viaje, mientras que el cirujano mayor se encargaría de coser las heridas, amputar alguna de las extremidades si era necesario, etc., aunque en más de una ocasión este último había ejercido previamente el oficio de barbero, por lo que su grado de especialización no sería muy elevado²²¹. No hemos encontrado testimonio de que en la formación comandada por Luis de Córdoba hubiese barberos, pero, en el análisis de otras armadas, se emplean los términos cirujano y barbero para referirse a la misma persona; además el sueldo de ambos era el mismo.

Por otra parte, la citada formación incluía diez buzos. La regla habitual que se había seguido hasta entonces era la de que dos de estos hombres se embarcasen en la capitana y otros dos en la almiranta, pero en 1605 se añadieron otros seis. Era preferible

²¹⁹ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 26 de febrero de 1604. AGI, Indiferente, 748. El 18 de marzo fue emitida una real cédula para que los contra maestres, guardianes y otros oficiales fuesen a satisfacción de Luis de Córdoba. Dicha real cédula se halla en AGI, Contratación, 5016.

²²⁰ Asiento de Joan de Córdoba, médico de la Armada de la Guarda. Valladolid, 11 de marzo de 1605. AGI, Contratación, 3263B.

²²¹ Nombramiento de Lorenzo Hidalgo. Sevilla, 1 de febrero de 1602. AGI, Contratación, 3263B.

que hubiesen servido con anterioridad como carpinteros o calafates, pues en numerosas ocasiones tenían que sumergirse para reparar alguna de las partes del casco. Como ha señalado Serrano Mangas, dada la peligrosidad y cualificación que entramaba el oficio, sus emolumentos fueron elevados (diez ducados mensuales), pues el contramaestre solo ganaba dos ducados más²²². No obstante, y a pesar del sueldo que recibían, no fue fácil encontrar buenos buzos para completar la dotación de la Armada de la Guarda²²³.

3.3 Gente de guerra

Siguiendo las relaciones de Ruy López de Lisboa, el cuadro de la gente de guerra de la Armada de la Guarda de 1605 estaba formado por 1.021 personas, repartidas entre los siguientes cargos y oficios: capitán de infantería, entretenido, alférez, sargento, cabo de escuadra, mosquetero, soldado, pífano, tambor y abanderado. En algunas relaciones se incluían también en este grupo el capellán y el cirujano, pero hemos preferido analizarlos como parte del conjunto formado por la gente de mar, ya que en las fuentes son admitidos en este último grupo en la mayoría de las ocasiones. Su distribución en los galeones de la referida armada quedó como sigue:

²²² SERRANO MANGAS, Fernando: *Naufragios y rescates en el tráfico indiano...*, pp. 107-108.

²²³ Ídem.

TABLA 21. Gente de Guerra

GALEÓN	SAN ROQUE	SANTO DOMINGO	LA BEGOÑA	SAN AMBROSIO	SAN FRANCISCO	SAN CRISTÓBAL	SAN GREGORIO	SAN MARTÍN	TOTAL
Capitán de infantería	1	1	1	—	1	1	1	1	7
Entretenido	1	1	—	1	1	—	1	1	6
Alférez	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Sargento	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Cabo de escuadra	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Soldado	126	102	91	84	83	86	90	84	746
Mosquetero	42	27	22	25	25	23	26	24	214
Pífano	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Tambor	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Abanderado	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Total	176	137	120	116	116	116	124	116	1.021

Fuente: Tabla elaborada a partir de las relaciones confeccionadas por Ruy López de Lisboa. AGI, Indiferente, 1121.

3.3.1 Capitanes de infantería

El capitán de infantería era quien gobernaba cada una de las compañías en las que se dividía el Tercio de la Armada. En 1597, según el general Juan Gutiérrez de Garibay, entre otros, en cada uno de los galeones de la Armada de la Guarda solo debería haber un capitán, pues, basándose en su propia experiencia, cuando iban dos capitanes en un mismo navío surgían desavenencias entre ellos. Este consideraba, además, que si solo fuera un capitán al mando de la tripulación se evitaría pagar el sueldo del otro, y que quienes deberían ocupar la plaza de capitán de mar y guerra fuesen los que, hasta entonces, habían servido como capitanes de infantería, ya que estos eran necesarios para las ocasiones de

guerra y sabrían gobernar bien a la gente de mar, como quedó demostrado con la armada del general Francisco Coloma entre 1594 y 1595²²⁴.

La opinión de Garibay era compartida también por otros generales y almirantes, quienes presionaron a la Corona para que no hubiese dos cabezas en cada buque²²⁵. Probablemente, el parecer de todos ellos influyó en que, entre 1597 y 1603, solo hubiera un capitán a bordo de cada galeón, siendo elegidos aquellos que habían servido la plaza de capitán de infantería. No obstante, en mayo de ese último año, pocos meses después de que el general Luis de Córdoba regresase de las Indias por primera vez, en cuyo viaje quedó patente que los galeones no iban bien tripulados sin la figura del capitán de mar, la Corona estimó oportuno que fuesen dos capitanes en cada galeón: el capitán de infantería y el capitán de mar²²⁶.

Según Luis de Córdoba, los capitanes de infantería que sirvieron con él durante el viaje que realizó en 1602 —ocupando la plaza de capitán de mar y guerra— no habían navegado nunca a las Indias. Solo habían servido en tierra y no tenían conocimientos náuticos²²⁷. Por ello, entre 1603 y 1605, la Corona tuvo que admitir que en cada galeón fuesen dos capitanes en cada buque, aunque la situación podría haber sido otra ese último año, pues el 27 de mayo de 1605, fecha en la que la Corona aprobó que los capitanes de mar sirviesen en la Armada de la Guarda, se suspendieron las plazas de los capitanes de infantería²²⁸. Finalmente, ambos cabos navegaron conjuntamente ese año por última vez, ya que a partir de 1606 solo hubo una cabeza visible en cada buque, que serviría con el título de capitán de mar y guerra, pese a que la plaza de capitán de mar no fue suprimida hasta el año siguiente²²⁹.

Entre otras asuntos, correspondía al capitán de infantería conocer los bastimentos que llevaba el galeón para que a sus soldados no les faltase sustento, saber las cantidades de pólvora y las municiones que se habían embarcado para que, en caso de

²²⁴ Consulta de la Junta de Armadas de Indias. Madrid, 12 de febrero de 1597. AGI, Indiferente, 747.

²²⁵ Véanse las cartas del general Pedro Menéndez Marques y del almirante Aparicio de Arteaga. Ambas se hallan en AGI, Indiferente, 1113.

²²⁶ Carta de Gaspar de Soto, escribano de la armada. Sanlúcar de Barrameda, 29 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

²²⁷ Luis de Córdoba al rey. (s.l.–1603). AGI, Indiferente, 1119.

²²⁸ Domingo de Argarate al rey. Sanlúcar de Barrameda, 9 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

²²⁹ Real Cédula a la Casa de la Contratación. Madrid, 31 de marzo de 1607. AGI, Contratación, 5016.

enfrentamiento, supiese la que se podía gastar, y conocer bien a todos los soldados y mosqueteros, pues de ese modo, en situación de combate, colocaría a los más diestros en la proa²³⁰. Antes de que la armada se hiciera a la vela, los capitanes de infantería recibían unas instrucciones precisas por parte del almirante sobre la manera en la que debían ejecutar la expedición, que eran elaboradas por este último, el general y el piloto mayor de la Armada de la Guarda²³¹. Además, al igual que ocurría con el resto de los oficiales, los capitanes de infantería tenían que acatar las instrucciones que les remitía la Corona para el correcto cumplimiento de su oficio, entre las que destacaremos que estos no podían entregar su bandera ni ginetá “por dinero ni otro genero de interes a ninguna persona de cualquier calidad que sea, so pena que si no lo cumpliera quedeis infame e incapaz de poder perpetua”²³². Cada una de las compañías en las que se dividía el Tercio de la Armada tenía su propia bandera, la cual quedaba en poder del alférez.

El capitán de infantería podía elegir al alférez y al sargento que se embarcarían con él, siempre y cuando fuesen aprobados por el Consejo de Guerra, y era quien tenía que hacerse cargo de levantar o reclutar a la gente que serviría en el Tercio de la Armada²³³. Consistía el reclutamiento en “enarbolar la bandera en un lugar visible de las poblaciones y pregonar, a golpe de tambor, sus intenciones”²³⁴. En la primera mitad del siglo XVII, los lugares en los que se realizaban los alistamientos eran señalados por el duque de Medina Sidonia, ya que a él le correspondía por ser el Capitán General del Mar Océano y Costas de Andalucía²³⁵.

En 1605, el Tercio de la Armada de la Guarda estaba dividido en ocho compañías, una por cada galeón, aunque solo había siete capitanes de infantería, dado que en el galeón en el que iba embarcado el gobernador del tercio no era necesario que hubiese otro capitán que no fuese el de mar. Su distribución quedó como sigue:

²³⁰ *Diálogo entre un vizcayno y un montañés...*, p. 194.

²³¹ Carta de Gaspar de Soto, escribano de la armada. Sanlúcar de Barrameda, 29 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

²³² Instrucción dada a Alonso de Aponte, capitán de infantería. Valladolid, 25 de abril de 1604. AGS, Guerra y Marina, lib. 96.

²³³ Ídem.

²³⁴ SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata...*, p. 233.

²³⁵ SALAS ALMELA, Luis: *Colaboración y conflicto. La Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, 1588-1600*, Córdoba, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, 2002, pp. 25-60.

TABLA 22. Capitanes de infantería

GALEONES	CAPITANES DE INFANTERÍA	ORIGEN
San Roque	Juan de Beamonte y Navarra	Sevilla
Santo Domingo	Juan de Ojeda	¿Sevilla?
Nuestra Señora de Begoña	Rodrigo Ortiz de Villaseñor	¿Toledo?
San Ambrosio	Pedro de Zúñiga	¿Salamanca? ¿Ávila?
San Francisco	Juan Guerrero de Ureta	Vizcaya
San Cristóbal	Felipe Manrique	Valladolid
San Gregorio	Juan de Haro	Medina del Campo (Valladolid)
San Martín	Domingo de Argarate	Aya (Guipúzcoa)

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI.

El sueldo mensual de los capitanes de infantería era de 40 ducados, 10 más de lo que recibían los capitanes de mar, aunque no por ello estos últimos estaban supeditados a los primeros. Ambos cabos conocían perfectamente sus funciones a bordo y, como quedó recogido en las patentes que se les entregaron en 1605, ninguno de ellos se inmiscuiría en las competencias que le correspondían al otro²³⁶.

El nombramiento de los capitanes de infantería lo hacía la Corona, previa consulta del Consejo de Indias, la Junta de Guerra de Indias o la Cámara de Indias, aunque también podía hacerlo directamente el duque de Medina Sidonia o el general, como tendremos ocasión de señalar más adelante. A continuación, citamos una breve semblanza de los capitanes de infantería de la Armada de la Guarda de 1605:

²³⁶ Carta de Gaspar de Soto, escribano de la armada. Sanlúcar de Barrameda, 29 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

- Juan de Beamonte y Navarra era natural de Sevilla, hijo mayor de Claudio Beaumont, a quien sucedió en una compañía de arcabuceros²³⁷. Juan de Beamonte sirvió en las galeras de España y posteriormente en la Armada del Mar Océano como soldado, aunque no podemos precisar en qué fechas²³⁸. En 1593 comenzó a servir en la Armada de la Guarda, ocupando la plaza de entretenido, a pesar de que ese año había sido nombrado capitán de infantería²³⁹. En 1596 pasó a servir a la formación que estuvo comandada por Bernardino de Avellaneda y en 1602 recibió la patente de capitán de infantería de una de las compañías de la Armada de la Guarda²⁴⁰, en donde se mantuvo hasta 1605²⁴¹. Ese año se embarcó en el galeón San Roque, por lo que probablemente perdió la vida tras la tormenta que padeció la armada a principios de noviembre en aguas del Caribe.

- Juan de Ojeda. Entre 1544 y 1590, se registraron once bautizos en la parroquia de Santa Ana cuyo nombre era Juan y su apellido podía ser “de Ojeda”, bien por la vía paterna o la materna, por lo que, quizás, el capitán de infantería del galeón almiranta de la Armada de la Guarda de 1605 recibió el primero de los sacramentos en dicha parroquia²⁴². Al parecer, Juan de Ojeda comenzó a servir en dicha formación en 1601, ocupando la plaza de entretenido de uno de los galeones, pero ese mismo año acabó como capitán de infantería. Entre 1602 y 1603 fue maestre, primero del galeón San Cristóbal y después del San Ambrosio. En 1605 se embarcó como capitán de infantería en el galeón almiranta Santo Domingo, en el que posiblemente murió ahogado tras las referida tormenta²⁴³.

- Rodrigo Ortiz de Villaseñor. En las fuentes se repite constantemente que un tal Rodrigo Ortiz era natural de Toledo, pero no podemos confirmar si se trataba ciertamente de Rodrigo Ortiz de Villaseñor. En cualquier caso, este era hijo del capitán Antonio Ortiz, quien sirvió muchos años en Flandes, y primo hermano del licenciado Tomás Jiménez Ortiz, del Consejo de Indias²⁴⁴. En 1602 fue nombrado alférez real, aunque se le asignó el mismo sueldo que a los entretenidos, debido a que la Corona aún no había señalado

²³⁷ Memoria de las personas más a propósito para la Armada de la Guarda. San Lorenzo, 20 de abril de 1602. AGI, Indiferente, 858. En las fuentes aparece referido también como Juan de Viamonte y Navarra, Juan de Beaumont y Navarra, Juan Viamonte, etc., aunque hemos empleado la que más veces se repite.

²³⁸ Consulta de la Cámara de Indias. Valladolid, 5 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 748.

²³⁹ Real Cédula a la Casa de la Contratación. Madrid, 20 de abril de 1593. AGI, Indiferente, 811.

²⁴⁰ Copia de la patente de Juan Beamonte y Navarra. Valladolid, 20 de marzo de 1602. AGI, Contratación, 3263B.

²⁴¹ Luis de Córdoba al rey. Sanlúcar de Barrameda, 9 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

²⁴² Véase APSA, libros de bautismos, 4-15.

²⁴³ Luis de Córdoba al rey. Sanlúcar de Barrameda, 9 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

²⁴⁴ Consulta de la Cámara de Indias. Valladolid, 5 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 748.

para esas fechas la cuantía que le correspondía al alférez real²⁴⁵. Desde entonces hasta 1605 ocupó dicho cargo, pero ese último año se embarcó en el galeón Nuestra Señora de Begoña para servir la plaza de capitán de infantería, en el que perdería la vida tras la tormenta²⁴⁶. Según su hoja de servicios, no había servido como infante ni había navegado antes de 1602, pero, desde tiempos de su bisabuelo, un buen número de familiares habían ocupado diferentes cargos en el Consejo de Indias²⁴⁷.

- Pedro de Zúñiga era el gobernador del Tercio de la Armada de la Guarda de 1605, por lo que sus datos biográficos han quedado recogidos en el epígrafe dedicado a dicho mando.

- Juan Guerrero de Ureta era natural de Vizcaya²⁴⁸. En 1596, según su hoja de servicios, había servido diecisiete años ocupando las plazas de soldado, sargento, alférez de una compañía en la jornada de Inglaterra, entretenido, sargento mayor y almirante. Según una consulta del Consejo de Indias, Luis Fajardo lo nombró almirante de “los navios con que salio del cabo de san anton don sebastian de Arancibia, pelea con ingleses, con tan buena determinacion que fue parte para que se rindiesen dos navios del enemigo y se le matase mucha gente, saliendo el muy herido de tres mosquetazos y dos picazos, y vino sirviendo la plaza de sargento mayor de la armada”²⁴⁹. Desde 1596 hasta 1600, Juan Guerrero de Ureta fue el sargento mayor de la Armada de la Guarda, y a partir de ese año, por nombramiento del duque de Medina Sidonia, sirvió en ella como capitán de infantería²⁵⁰. En 1601, durante el trayecto entre La Habana y Sanlúcar de Barrameda, Juan Guerrero de Ureta estuvo preso en el galeón capitana por comerciar con azafrán y por no poner guardia en su galeón, del que desertaron setenta y una personas de su compañía. Debido a ello, fue privado de oficio por diez años, pero, ante la falta de hombres que tuviesen su formación militar para servir en la Armada de la Guarda, finalmente se incorporó para el viaje que había de hacer la citada formación en 1603, siendo nombrado capitán de

²⁴⁵ Nombramiento del alférez real por parte de Luis de Córdoba. Sevilla, 20 de enero de 1602. AGI, Contratación, 3263B.

²⁴⁶ Luis de Córdoba al rey. Sanlúcar de Barrameda, 9 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

²⁴⁷ Consulta de la Cámara de Indias. Valladolid, 5 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 748.

²⁴⁸ En las fuentes aparece referido también como Urrieta, Urreta, etc.

²⁴⁹ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 12 de febrero de 1596. AGI, Indiferente, 743.

²⁵⁰ Patente de capitán de infantería. Sanlúcar de Barrameda, 8 de abril de 1600. AGI, Contratación, 3263A. Una copia de la patente se halla en AGI, Contratación, 2960.

infantería por el general Luis de Córdoba²⁵¹. En 1605 ocupó dicha plaza en el galeón San Francisco, en el que perdió la vida durante el combate frente a unas urcas holandesas²⁵².

- Felipe Manrique era natural de Valladolid, hijo del general Antonio Manrique²⁵³. Según su hoja de servicios, comenzó su carrera militar en Flandes, en 1590, y después en la Armada de la Guarda, primero como soldado y más tarde como alférez. También participó en Nápoles y en Sicilia, y desde 1602 hasta 1606 fue capitán de infantería del galeón San Cristóbal, que fue uno de los tres galeones que en 1605 sobrevivieron a la tormenta y regresó a la metrópoli a mediados de octubre del año siguiente. En 1604 llevó varias pipas de vino para venderlas en Cartagena y de su compañía se quedaron en las Indias 41 personas, y aunque quedó absuelto por lo primero, tuvo que pagar 40.000 maravedís por lo segundo²⁵⁴. En 1607, la Cámara de Indias señaló que Felipe Manrique era primo hermano de Francisco Duarte, del Consejo de Indias, “y que tiene disposicion para que andando el tiempo se sirva vmd de el en mayores cosas de este genero; y siendo vmd servido devolverle a su antigua profesion, podra entrar en su lugar [en el de su primo], en el oficio de factor y juez oficial de la casa de la contratacion de Sevilla, pues es persona de mas inteligencia e inclinacion a los papeles”²⁵⁵.

Según la Cámara de Indias, Felipe Manrique había ejercido algún desempeño en la administración castellana antes de que en 1605 se embarcase en el galeón San Cristóbal, por lo que podría sustituir a su primo, Francisco Duarte, en el cargo de factor y juez oficial de la Casa de la Contratación, pues este había sido nombrado miembro del Consejo de Indias el 23 de enero de 1605²⁵⁶. Asimismo, Ernesto Schäfer señala que el 17 de junio de ese año comenzó a servir como factor en la Casa de la Contratación²⁵⁷. No obstante, la Armada de la Guarda se hizo a la vela el 8 de junio de ese año, y el galeón San Cristóbal

²⁵¹ Nombramiento de capitán de infantería del galeón San Ambrosio. Sanlúcar de Barrameda, 20 de marzo de 1603. AGI, Contratación, 2973.

²⁵² Carta del general Luis de Córdoba. Cartagena (a bordo del San Roque), 20 de julio de 1605. La carta se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 27 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 748.

²⁵³ Memoria de las personas que al general Luis de Córdoba le parecían más a propósito para capitanes de infantería. San Lorenzo, 20 de abril de 1602. AGI, Indiferente, 858.

²⁵⁴ Sentencias dadas por el Consejo de Indias contra varias personas de la Armada de la Guarda. Madrid, 25 de enero de 1607. AGI, Escribanía, 967.

²⁵⁵ Consulta de la Cámara de Indias. Madrid, 5 de julio de 1607. AGI, Indiferente, 749.

²⁵⁶ SCHÄFER, Ernesto: *El Consejo Real y Supremo de las Indias*, t. I, p. 340-361. Francisco Duarte Cerón también fue presidente de la Casa de la Contratación, entre 1608 y 1615.

²⁵⁷ *Ibidem*, p. 366.

no regresó a la metrópoli hasta diciembre del año siguiente, por cuyo motivo Felipe Manrique no ocuparía el citado cargo en la fecha señalada por Schäfer. Probablemente, este tuvo alguna ocupación en la Casa de la Contratación antes de que en 1605 sirviese como capitán de infantería en el galeón San Cristóbal, aunque no fue hasta el 18 de agosto de 1607 cuando tomó posesión del cargo de factor y juez oficial de ella²⁵⁸. Desde entonces, Felipe Manrique residiría en una de las habitaciones que la referida institución tenía reservada para sus funcionarios, pero, debido al incendio que asoló las estancias en 1604, recibiría 100.000 maravedíes por año para alquilar una casa²⁵⁹. Este desempeñaría dicho oficio hasta 1620, aunque en 1608 también fue nombrado teniente general de la artillería de la flotas y armadas de Indias, con un sueldo de 300 ducados al año²⁶⁰. En 1620 fue nombrado corregidor de la ciudad de La Plata (actual Sucre, Bolivia) y de la villa imperial de Potosí, aunque no fue hasta 1622 cuando el nombramiento se hizo efectivo²⁶¹. En septiembre de ese año la Corona le remitió una real cédula para que se guardasen algunas costumbres en el arzobispado de la iglesia metropolitana de la ciudad de La Plata, pero a partir de esa fecha no volvemos a tener noticias suyas²⁶².

- Juan de Haro era natural de Medina del Campo (Valladolid)²⁶³. En 1622, según su relación de méritos y servicios, comenzó a servir a la Corona en 1582, en Flandes, en donde se mantuvo hasta 1599 y se fraguó como militar. Posteriormente pasó a servir como alférez en la Armada del Mar Océano, y yendo en el navío León Dorado rindió a la almiranta del enemigo. En 1601, Juan de Haro fue capitán de arcabuceros de la Armada de la Guarda, cuya profesión no hemos hallado en la nómina de hombres que integraban dicha formación en 1605, y desde 1602, por nombramiento del duque de Medina Sidonia y de Luis Fernández de Córdoba, como capitán de infantería de uno de los galeones de la misma²⁶⁴.

²⁵⁸ Ídem.

²⁵⁹ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 8 de octubre de 1607. AGI, Indiferente, 749.

²⁶⁰ Título de teniente general de las flotas y armadas de las Indias. Lerma, 19 de julio de 1608. AGI, Contaduría, 424. Su nombramiento se halla en AGI, Contratación, 5784, l. 3, f. 157r-157v.

²⁶¹ Nombramiento de Felipe Manrique como corregidor de Potosí. Madrid, 16 de marzo de 1622. AGI, Contratación, 5793, l.1, ff. 320r-322v.

²⁶² Real Cédula a don Felipe Manrique. Madrid, 21 de septiembre de 1622. AGI, Charcas, 419, l.4, f. 22r.

²⁶³ Relación de méritos y servicios de Juan de Haro. Madrid, 15 de octubre de 1622. AGI, Indiferente, 111, n. 37.

²⁶⁴ Consulta de la Cámara de Indias. Valladolid, 5 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 748.

En 1605, Juan de Haro iba embarcado en el galeón San Gregorio, que fue uno de los tres galeones que logró mantenerse a flote tras la tormenta que padeció en el Caribe la Armada de la Guarda. Según los testimonios de algunos de los supervivientes, gracias a él consiguieron arribar a Jamaica y se salvó todo el oro y la plata que transportaba el citado galeón. Por otra parte, según su relación de méritos y servicios, durante la noche de la tormenta estuvo a punto de perder una pierna, pues el árbol mayor se le cayó encima cuando lo cortaron, y durante la navegación hacia Jamaica fue nombrado cabo de escuadra²⁶⁵. El 14 de octubre de 1606, después de varios meses de reparaciones en Jamaica y en La Habana, ambos galeones consiguieron llegar a la metrópoli. Durante sus años de servicio en la Armada de la Guarda, Juan de Haro fue condenado a pagar varios miles de maravedís por llevar pasajeros sin licencia y permitir que otros tantos se quedasen en las Indias, aunque su currículum como militar era impecable. Debido a ello, en 1614 fue nombrado gobernador y capitán general de la Nueva Andalucía, pero también habría que tener en cuenta que Juan de Haro era hermano del secretario Sebastián de Haro y nieto de Sebastián de Haro, quien, en tiempos de Carlos V, fue su acemilero mayor y gentil hombre de la boca; además, su padre, también llamado Juan, y su tío Cristóbal habían servido en la guerra de Granada, en Flandes y en otras partes²⁶⁶.

- Domingo de Argarate era natural de Aya (Guipúzcoa), hijo de Juan de Algarate y María de Ostolaza; el año en que falleció, en 1605, estaba casado con Isabel de Uritzi²⁶⁷. En 1602, según consta en su hoja de servicios, el capitán Domingo de Argarate comenzó a servir en las armadas reales a principios de la década de los ochenta del siglo XVI²⁶⁸. En 1596 estaba embarcado en uno de los galeones de la Escuadra de Vizcaya y en 1597 vino despachado desde las Azores por orden del general Juan Gutiérrez de Garibay, “con aviso de la resolucion que tomo de quedarse con el armada y gente de su cargo hasta tener orden de vmd de lo que se ha de hacer”²⁶⁹. En 1600, el general Marcos de Aramburu solicitó al Consejo de Indias que Domingo de Argarate fuese uno de los capitanes de infantería de

²⁶⁵ Dicha maniobra se ejecutaba en situaciones de tormenta para que la embarcación ofreciese la menor resistencia posible al viento, y con ello ganar estabilidad. Relación de méritos y servicios de Juan de Haro. Madrid, 15 de octubre de 1622. AGI, Indiferente, 111, n. 37.

²⁶⁶ Ídem.

²⁶⁷ Bienes de difuntos de Domingo de Algarate. Año 1606. AGI, Contratación, 498B, n. 4, r. 1. En las fuentes aparece citado también como Domingo de Algarate, pero en la mayoría de las ocasiones se emplea el apellido Argarate.

²⁶⁸ Consulta de la Cámara de Indias. Valladolid, 29 de marzo de 1602. AGI, Indiferente, 747.

²⁶⁹ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 20 de noviembre de 1597. AGI, Indiferente, 1866.

la Armada de la Guarda, pero finalmente no fue admitido ese año, y hubo de esperar a 1603²⁷⁰. Ese año se embarcó en el galeón San José, con el que regresó a la metrópoli. Al año siguiente volvería a repetir viaje en el citado galeón, pero cuando lo estaban embreando salió ardiendo, y Domingo de Argarate quedó sin plaza²⁷¹. En 1605 consiguió nuevamente una de las plazas de capitán de infantería de la Armada de la Guarda, en el galeón San Martín, que fue uno de los que consiguió salvarse tras la tormenta. El citado galeón arribó a Jamaica junto con el San Gregorio y una nao que navegaba en conserva de la armada, y desde allí pasaron a La Habana, en donde falleció Domingo de Argarate a causa de una enfermedad²⁷².

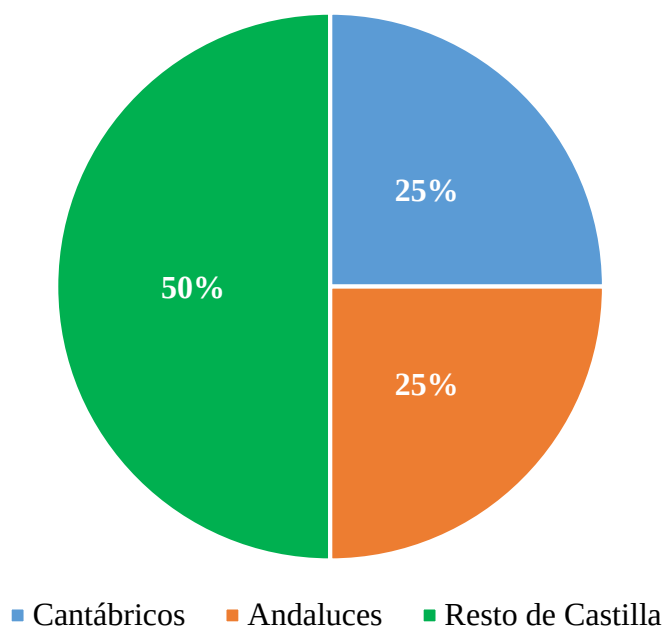
A tenor de estas semblanzas y de la hoja de servicios de otros capitanes de infantería de la Armada de la Guarda que hemos analizado, la mayoría de los que obtenían la patente habían servido en Flandes como infantes. Muchos de ellos habían nacido en el seno de familias aristocráticas o de altos burócratas, aunque no por ello, al menos a principios del siglo XVII, entraban a servir en las armadas ocupando los puestos de mayor importancia. Primero se curtían durante algunos años en combates y navegaciones, siguiendo normalmente este orden: en primer lugar, la mayoría de ellos sirvieron como infantes en la jornada de Inglaterra; posteriormente pasaban a Flandes, en donde subían algún puesto, y desde allí regresaban a la metrópoli para enrolarse en la Armada del Mar Océano, en cuya formación solían ascender al grado de alférez como mínimo. Después de dos o tres años de servicio se embarcaban en alguno de los galeones de la Armada de la Guarda, en el que ocuparía el puesto de capitán de infantería. Por razones obvias, en caso de que algún año solo hubiese un capitán por galeón, la Corona prefería que fuesen los capitanes de infantería quienes conservasen la plaza, pues, a diferencia de los capitanes de mar, tenían experiencia en asuntos de guerra y habían navegado lo suficiente como para saber coordinar la marinería. Por ello, a partir de 1606, la Corona otorgó la patente de capitán de mar y guerra a los que habían servido hasta entonces como capitanes de infantería, dejando sin plaza a los capitanes de mar.

²⁷⁰ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 27 de febrero de 1600. AGI, Indiferente, 746.

²⁷¹ Luis de Córdoba al rey. Sanlúcar de Barrameda, 14 de abril de 1604. AGI, Indiferente, 1120.

²⁷² Francisco del Corral al rey. La Habana, 20 de julio de 1606. AGI, Contratación, 3667.

GRÁFICO 5. Origen regional de los capitanes de infantería



3.3.2 Entretenidos²⁷³

Para Clarence Haring, la práctica de enviar dos individuos en cada flota —uno en la capitana y otro en la almiranta— para que adquiriesen experiencia y pudieran aspirar a la plaza de general o almirante se inició en 1583²⁷⁴. No obstante, según la hoja de servicios del general Bartolomé de Villavicencio, este había servido los cargos de capitán de infantería y alférez en las Flotas de Tierra Firme y Nueva España, y “despues sirvio la de entretenido cerca de la persona del general, siendo el primero que Vmgd començo a proveer por su Real consejo de las indias” en 1582²⁷⁵. Parece ser que este fue el primer entretenido de la Carrera de Indias o, al menos, el primero que fue nombrado para servir ese puesto en la Flota de Tierra Firme, pues, ese mismo año, Gabriel de Vera ocupó la plaza de entretenido en la almiranta²⁷⁶. Así pues, los primeros pasos del entretenimiento en las flotas de la Carrera de Indias no se dieron hasta la penúltima década del siglo XVI,

²⁷³ En la documentación se emplean también otros términos para referirse al cargo de entretenido, entre ellos: gentiles hombres, gentiles hombres entretenidos, gentiles caballeros, caballeros entretenidos, etc.

²⁷⁴ HARING, Clarence H.: *Comercio y navegación...*, p. 272.

²⁷⁵ Hoja de servicios del general Bartolomé de Villavicencio. (s.l.–1605). AGI, Indiferente, 2681.

²⁷⁶ Consulta del Consejo. Madrid, 10 de febrero de 1582. AGI, Indiferente, 740, n. 18.

y no solo porque con anterioridad a 1581 no hemos encontrado documentación al respecto, sino por las respuestas dadas ese año por la Corona a dos de las consultas del Consejo de Indias. En la primera de ellas se advierte que la plaza aún no se había creado y, además, se recogen los motivos principales por los que iba a instituirse:

Entendiendo como he dicho la gran falta que ay de marineros, he mirado que conuendria mucho para remediarla con tiempo yr criando hombres para este ministerio, y que seria bien que en cada flota fuesen dos, uno en la Capitana y otro en la Almiranta, para que aprendan y se enteren en las cosas de la nauegacion y carrera de las Indias, y para que muriendo el Almirante, como suele succeder, huviese quien succediese en su plaça²⁷⁷.

En la otra consulta, rubricada seis meses después que la anterior, la Corona confirma que la figura del entretenido aún no había cobrado vida a finales de 1581, pues en el texto de la misma quedó recogido que estaría bien “començar a poner en ejequçion lo que esta ordenado de que vayan dos personas de suerte [...] cerca de los generales para que aprendan lo de la navegacion y que se hagan expertos y platicos en las cosas de la mar”²⁷⁸.

El nombramiento de los entretenidos lo realizaba la Corona, previa consulta del Consejo de Indias o, con menor frecuencia, la Cámara de Indias, que contenía información detallada de cada uno de los candidatos. Normalmente, los elegidos descendían de familias aristocráticas o de altos burócratas²⁷⁹. No obstante, podía darse el caso de que alguno de los propuestos e incluso todos los que aparecían en la relación generasen dudas a la propia Corona en cuanto a sus capacidades para servir el oficio, en cuyo caso la elección sería confiada a la Junta de Guerra de Indias o a los generales²⁸⁰. La otra alternativa a la que recurrió la Corona, en más de una ocasión, fue la de ordenar al Consejo de Indias que reelaborase el listado con personas más experimentadas y con mejores cualidades para desempeñar el cargo, como ocurrió en 1592 con los candidatos propuestos para la Flota de Nueva España, ya que ninguno de los cuatro eran “a proposito para este fin”²⁸¹.

²⁷⁷ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 23 de mayo de 1581. AGI, Indiferente, 739, n. 329.

²⁷⁸ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 25 de noviembre de 1581. AGI, Indiferente, 739, n. 380.

²⁷⁹ SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata ...*, p. 253.

²⁸⁰ Consulta de la Cámara de Indias. Madrid, 23 de enero de 1607. AGI, Indiferente, 749.

²⁸¹ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 2 de mayo de 1592. AGI, Indiferente, 742, n. 29.

En los nombramientos de los entretenidos se tenía más en cuenta el linaje de cada individuo que para la elección de los capitanes de mar y los capitanes de infantería, ya que la hoja de servicios de estos últimos, en la mayoría de los casos que hemos analizado, era también importante para obtener el nombramiento. Como ha afirmado Ángeles Flores Moscoso, no era obligatorio que los entretenidos gozasen de un excelente historial como soldados, ni tampoco de una buena reputación como marineros, pues, normalmente, quienes ocuparon la plaza de entretenido eran aquellos que tenían algún tipo de vinculación familiar o parentesco con personas que ocupaban importantes cargos administrativos²⁸². Así pues, por ejemplo, el general Luis Fajardo solicitó a la Corona en 1601 que sus hijos, Alonso y Juan, sirviesen las plazas de entretenidos “para que sigan sus pasos y se hagan capaces en las cosas de la navegacion y guerra”²⁸³. El citado general pretendía, como tantos otros, que sus vástagos ocupasen los mejores puestos en las flotas y armadas de la Carrera de Indias, o que ejerciesen destacados empleos como burócratas, como finalmente consiguió. El primero ocupó el cargo de general de una armada que fue de socorro a las islas Filipinas, y más tarde fue nombrado gobernador y capitán general de las mismas²⁸⁴; el segundo llegó a ser almirante de la Armada del Mar Océano²⁸⁵.

Podríamos afirmar que la Corona creó la figura del entretenido para tratar de formar, a partir de la experiencia de algunos individuos, a una alta oficialidad vinculada a la nobleza y, sobre todo para que, en caso de que alguno de los miembros de la primera plana o de los oficiales falleciese o enfermase durante el viaje, aquel pudiera sustituirle. Pero también hubo ocasiones en las que los entretenidos obtuvieron el título de general y almirante sin necesidad de que alguno de estos últimos falleciese o no pudiese ocupar su plaza por enfermedad, como fue el caso de los gentiles caballeros anteriormente citados, Bartolomé de Villavicencio y Gabriel de Vera. Ambos obtuvieron el título de almirante poco después de haber servido el oficio de acompañados, el primero en 1585 y el segundo

²⁸² FLORES MOSCOSO, Ángeles: “Entretenidos en la Armada de la Carrera de las Indias en el siglo XVII”, *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 38 (1981), pp. 119-120. La investigadora afirma que para Clarence Haring, el entretenimiento en las armadas surge en 1563, cuando en realidad Haring señala que fue en 1583. Para comprobar esto último, véase HARING, Clarence H.: *Comercio y navegación* [...], p. 272.

²⁸³ Real Cédula a don Alonso y a don Juan Fajardo. El sueldo de entretenidos en la Armada de la Guarda sería de 50 escudos de a 10 reales al mes para los dos, pagados por la Real Hacienda. Valladolid, 22 de marzo de 1601. AGI, Contratación, 5784, l. 3, f. 114r.

²⁸⁴ Nombramiento de Alonso Fajardo de Tenza. Madrid, 12 de octubre de 1616. AGI, Contratación, 5788, l. 2, ff. 137r-139r.

²⁸⁵ Real Cédula a Juan Fajardo. Madrid, 19 de enero de 1613. AGI, Filipinas, 329, l. 2, ff. 158v-159r.

en 1591, aunque en la hoja de servicios de este último se advierte que ya había desempeñado el cargo con anterioridad²⁸⁶.

A principios del siglo XVII, el sueldo de los entretenidos de la Armada de la Guarda era de 30 ducados mensuales. Dicho estipendio fue pagado en 1605 por el administrador de la avería Juan Núñez Correa²⁸⁷. El salario de cada uno de estos hombres se calculaba desde el día que presentaban su cédula al general hasta que regresaban a la metrópoli, incluyéndose también los periodos de inactividad, como las invernadas, el tiempo transcurrido durante la reparación y el carenado del galeón en el que se alojaban, y cuando estaban anclados²⁸⁸. Ahora bien, el número de entretenidos en las armadas varió a lo largo de la Carrera de Indias. Así, si en 1592 la formación comandada por Juan de Uribe Apallua contaba con seis²⁸⁹, en 1596 las plazas se redujeron a cuatro²⁹⁰, cuyo número no se modificó hasta que en 1602 volvieron a ser seis²⁹¹. Al parecer, en tiempos de Felipe III no hubo cambios, pero con su hijo se incrementó el número a ocho²⁹². En las Flotas de Nueva España y Tierra Firme la situación no varió durante toda la Carrera de Indias, y solo se nombraban dos entretenidos para cada viaje: uno para la capitana y otro para la almiranta.

En 1602, la Corona otorgó el título de entretenido a Diego de Castilla, Lorenzo de Zuazola y Loyola, Cristóbal de Ugarte, Francisco de Benavides, Antonio de Villasís y Jusepe Osorio Briceño. Salvo este último, que tuvo que quedarse en Panamá ese año por problemas de salud y no regresó a la metrópoli hasta el año siguiente, los demás navegaron junto a Luis de Córdoba en los cuatro viajes que efectuó entre ese año y 1605²⁹³. La plaza de Osorio Briceño fue ocupada por Gabriel de Benavides, quien, hasta entonces, había servido como capitán de infantería en el galeón San Gregorio, en el que se mantuvo hasta 1606. En 1605, la distribución de los entretenidos en los galeones de la

²⁸⁶ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 10 de mayo de 1591. AGI, Panamá, 1, n. 63.

²⁸⁷ Véase el Anexo V: caps. 10-15.

²⁸⁸ Nombramiento de Diego de Castilla. Valladolid, 15 de febrero de 1603. AGI, Indiferente, 2497, l. 8, ff. 145v-146r. Ese mismo día también fueron nombrados entretenidos: Lorenzo de Zuazola, Antonio de Villasís, Gabriel de Benavides, Gonzalo de Ugarte y Francisco de Benavides.

²⁸⁹ Real Cédula a Juan de Uribe. Madrid, 20 de febrero de 1592. AGI, Indiferente, 433, l. 2, ff. 130r-130v.

²⁹⁰ Real Cédula al Consejo de Indias. El Pardo, 23 de noviembre de 1596. AGI, Contratación, 5015.

²⁹¹ Consulta de la Cámara de Indias. Valladolid, 5 de marzo de 1602. AGI, Indiferente, 747.

²⁹² SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata...*, p. 253.

²⁹³ Asiento de don Jusepe Osorio Briceño. Valladolid, 30 de mayo de 1602. AGI, Contratación, 3283.

Armada de la Guarda fue la que sigue; añadiéndole, a continuación, breves datos biográficos de cada uno de ellos:

TABLA 23. Entretenidos

GALEONES	ENTRETENIDOS	ORIGEN
San Roque	Antonio de Villasís	¿Sevilla? ¿Segovia?
Santo Domingo	Cristóbal de Ugarte	¿Vizcaya?
Nuestra Señora de Begoña	—	—
San Ambrosio	Diego de Castilla	¿Madrid?
San Francisco	Francisco de Benavides	¿Ocaña (Toledo)?
San Cristóbal	—	—
San Gregorio	Gabriel de Benavides	Ocaña (Toledo)
San Martín	Lorenzo de Zuazola y Loyola	Azcoitia (Guipúzcoa)

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI y en el AHN.

- Antonio de Villasís era hermano de don Francisco de Villasís, natural de Sevilla, quien en 1602 ejercía el oficio de corregidor en Segovia²⁹⁴. Quizás, Antonio de Villasís también nació en la capital hispalense, aunque según el pleito que mantuvo con un tal Diego de Arévalo, quien en 1595 le acusaba de una agresión, era vecino de la villa de Nava de Coca (Segovia)²⁹⁵. En 1604, Antonio de Villasís presentó una petición a la Cámara de Indias para que se le concediese el título de almirante de una de las flotas y un hábito, pero dicho órgano de gobierno le negó ambos requisitos²⁹⁶. Para tratar de conseguirlo, este había presentado su hoja de servicios, en la que se advierte que con quince años sirvió en las

²⁹⁴ Consulta de la Cámara de Indias. Valladolid, 5 de marzo de 1602. AGI, Indiferente, 747. En las fuentes aparece citado también como Antonio de Villagis o Antonio de Villacis.

²⁹⁵ Ejecutoria del pleito litigado por Diego de Arévalo. Valladolid, 29 de julio de 1595. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (en adelante, ARCV), Registro de Ejecutorías, 1790, 49. Cabe señalar que, a partir de 1773, la villa de Nava de Coca cambió su nombre por el de Nava de la Asunción.

²⁹⁶ Consulta de la Cámara de Indias. Valladolid, 14 de junio de 1604. AGI, Indiferente, 748.

galeras que navegaron hasta Flandes, y posteriormente en el asalto anglo-holandés sobre Cádiz en 1596, en donde sirvió como alférez; más tarde se dirigió a Veracruz como uno de los entretenidos de la flota de Pedro de Escobar Melgarejo, y a su regreso la Corona le encargó el reclutamiento de cuatrocientos hombres para la Armada de la Guarda²⁹⁷. En dicha formación sirvió plaza de entretenido en 1602, 1603 y 1605, en cuyo año se embarcó en la capitana San Roque, que fue uno de los cuatro galeones que se fueron a pique tras la tormenta del 6 de noviembre de ese año. En 1604 no navegó hasta el Nuevo Mundo porque la Corona le había concedido la licencia para que se quedase en España curándose de una enfermedad²⁹⁸.

- Cristóbal de Ugarte era el hijo mayor de don Gonzalo de Ugarte, “caballero principal y rico en Vizcaya, y sobrino del secretario real Juan de Ibarra”²⁹⁹. En 1602, según el listado de los candidatos propuestos por la Cámara de Indias para que sirviesen de entretenidos en la Armada de la Guarda, en el que se incluye a Cristóbal de Ugarte, las únicas cualidades que mostraba para desempeñar tal oficio era su edad, la cual ni siquiera aparece citada, y su inclinación a navegar. A pesar de ello, finalmente fue uno de los elegidos para ocupar una de las plazas³⁰⁰. Desde 1602 hasta 1605 se alojó en el galeón Santo Domingo, en el que perdería la vida tras la citada tormenta.

- Diego de Castilla era hijo de Juan de Castilla, vecino de Madrid. En 1602 fue nombrado entretenido, aunque en la información que había facilitado la Cámara de Indias al monarca sobre cada uno de los individuos que podrían acceder a dicha ocupación, tan solo aparece indicado que “había puestas muchas esperanzas en el”³⁰¹. Según su currículum y el de las personas que había propuesto la Cámara de Indias para ocupar ese año la plaza de entretenido, quedó demostrado que era más importante la condición social del individuo que sus cualidades como mariner. Diego de Castilla sirvió plaza de entretenido desde 1602 hasta 1605 en el galeón San Ambrosio, que fue otro de los galeones que se fueron a pique tras la tormenta.

²⁹⁷ Ídem.

²⁹⁸ Cuenta de los servicios prestados por Antonio de Villasís. Sevilla, 16 de abril de 1605. AGI, Contratación, 3283.

²⁹⁹ Consulta de la Cámara de Indias. Valladolid, 5 de marzo de 1602. AGI, Indiferente, 747.

³⁰⁰ Ídem.

³⁰¹ Ídem.

- Francisco de Benavides era hijo del capitán Francisco de Benavides, “que sirvió muchos años de continuo de la casa de castilla y de capitan y comisario de infanteria”. Su abuelo, nombrado también Francisco de Benavides, había servido muchos años de aposentador mayor de palacio y en otros oficios de la casa real³⁰². Según su hermano Gabriel, Francisco había servido algunos años como militar y seis años de entretenido, que era el cargo que ocupaba cuando falleció el 13 de julio de 1605, a causa del enfrentamiento que mantuvo el galeón en el que iba embarcado, el San Francisco, frente a unas urcas holandesas³⁰³. Su hermano, y heredero, también fue uno de los entretenidos de la armada de Luis de Córdoba, aunque este tuvo mejor suerte como tendremos ocasión de señalar³⁰⁴.

La vacante de Francisco de Benavides la ocupó Tomás Fernández de Mena, aunque dado que el galeón San Francisco se fue al fondo del mar durante la refriega mantenida frente a los holandeses, Mena fue destinado a la nao San Pedro, que era una de las embarcaciones que regresaba a la metrópoli en conserva del convoy de Luis de Córdoba. Sin embargo, desde la Habana hasta Sanlúcar de Barrameda fue embarcado en el galeón San Martín³⁰⁵. Tomás Fernández de Mena fue nombrado entretenido por el citado general cuando se hallaban en Cartagena, el 8 de octubre de 1605 —veinticuatro días antes de la partida de la armada—, con el mismo sueldo que los demás, es decir, 30 ducados mensuales.³⁰⁶

- Gabriel de Benavides era natural de la villa de Ocaña (Toledo), en donde recibió el primero de los sacramentos el 17 de junio de 1579³⁰⁷. Según el Consejo de Indias, Gabriel de Benavides comenzó su carrera como militar a finales del siglo XVI en el norte de África, en donde servía la plaza de alférez. En 1600 fue uno de los candidatos propuestos por el Consejo de Indias para ocupar la plaza de entretenido en la Flota de Nueva España,

³⁰² Ídem.

³⁰³ Gabriel de Benavides al rey. Madrid, 29 de enero de 1607. AGI, Indiferente, 2662.

³⁰⁴ Libranza del general en favor de Gabriel de Benavides, hermano de Francisco de Benavides, su heredero, de 773 reales que se le estaban debiendo de su sueldo desde 1 de enero de este año hasta 13 de julio en que murió peleando con las seis urcas de Holanda. Cartagena, 18 de agosto de 1605. AGI, Contratación, 3283.

³⁰⁵ Consulta de la Junta de Guerra de Indias. Madrid, 18 de julio de 1607. AGI, Indiferente, 1867.

³⁰⁶ Nombramiento que hizo Luis de Córdoba. Cartagena, 8 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 2662.

³⁰⁷ Pruebas para la concesión del título de Caballero de la Orden de Santiago de Gabriel de Benavides y Briceño. Aranjuez, 10 de mayo de 1620. Archivo Histórico Nacional (en adelante, AHN), Consejo de Órdenes, Expedientes de pruebas de Caballeros de la Orden de Santiago, exp. 979.

pero la Corona no contó con sus servicios en esos momentos³⁰⁸. Al año siguiente ocupó dicha plaza, por primera vez, en la capitana del convoy novohispano comandado por Juan Gutiérrez de Garibay³⁰⁹, a pesar de que había sido uno de los candidatos para hacerlo en la Flota de Tierra Firme³¹⁰. En 1602 regresó a la metrópoli acompañando al citado general, y al año siguiente pasó a servir en la armada de Luis de Córdoba, en la que se mantuvo hasta que en noviembre de 1605 se produjo el naufragio. Tras el incidente, en el que Gabriel de Benavides consiguió sobrevivir, el galeón en el que se alojaba consiguió arribar a Jamaica, y a mediados de octubre de 1606 llegó a la metrópoli en conserva de la Flota de Tierra Firme³¹¹.

En 1607, Gabriel de Benavides solicitó al Consejo de Indias la plaza de capitán de mar y guerra de uno de los galeones de la armada que ese año partiría hacia Cartagena³¹². Probablemente llegó a ejercer dicho cargo, pues, según las pruebas realizadas en 1620 para obtener el título de Caballero de la Orden de Santiago, había servido la plaza de capitán, aunque no aparece especificado por cuanto tiempo³¹³. Gabriel de Benavides tendría unos veintidós años cuando fue admitido como entretenido y unos cuarenta cuando le fue conferido el título de Caballero de la Orden de Santiago.

- Lorenzo de Zuazola y Loyola era natural de Azcoitia (Guipúzcoa), hijo de don Pedro de Zuazola, caballero de la orden de Santiago, y sobrino de don Juan de Zuazola, del Consejo de Indias³¹⁴. En 1602 fue nombrado entretenido de la Armada de la Guarda³¹⁵, en cuya formación participó como tal hasta 1605. Ese año iba a bordo del San Martín, que fue uno de los galeones que, junto con el San Gregorio y el San Cristóbal, logró mantenerse a pique tras la tormenta que sufrió la citada formación. El galeón San Martín pudo llegar a Jamaica tras la tempestad, y desde allí navegó hasta La Habana para ser reparado. Allí falleció su capitán de infantería, Domingo de Argarate, por lo que Lorenzo de Zuazola pasó a ocupar su plaza. Su nombramiento lo hizo Francisco del Corral y Toledo, que era

³⁰⁸ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 18 de marzo de 1600. AGI, Indiferente, 2535.

³⁰⁹ El Consejo de Indias a la Casa de la Contratación. Valladolid, 15 de junio de 1601. AGI, Contratación, 3263A.

³¹⁰ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 30 de enero de 1601. AGI, Indiferente, 746.

³¹¹ Registro del galeón San Gregorio. Sevilla, 13 de noviembre de 1606. AGI, Contratación, 4302.

³¹² Expediente de Gabriel de Benavides. Madrid, 29 de enero de 1607. AGI, Indiferente, 2662.

³¹³ Pruebas para la concesión del título de Caballero de la Orden de Santiago de Gabriel de Benavides y Briceño. Aranjuez, 10 de mayo de 1620. AHN, Consejo de Órdenes, Expedientes de pruebas de Caballeros de la Orden de Santiago, exp. 979.

³¹⁴ Consulta de la Cámara de Indias. Valladolid, 5 de marzo de 1602. AGI, Indiferente, 747.

³¹⁵ Real Cédula a la Casa de la Contratación. Valladolid, 1 de abril de 1602. AGI, Contratación, 3263B.

el general de la Flota de Tierra Firme que en esos momentos invernaba en el citado puerto cubano³¹⁶. Así, Lorenzo de Zuazola recibió su sueldo de entretenido desde el 20 de enero de 1605³¹⁷ hasta el 20 de julio de 1606, en cuya fecha fue nombrado capitán de infantería³¹⁸. Desde entonces hasta que arribaron a Sanlúcar de Barrameda, este percibió un sueldo de 40 ducados al mes, 10 más de lo que hubiese ganado como entretenido, pero, sobre todo, había subido de graduación.

El hecho de que alguno de los miembros de la tripulación falleciese durante la navegación transatlántica o en las colonias americanas fue habitual durante la Carrera de Indias. En ese caso, el procedimiento que se siguió para suplir la baja fue siempre el mismo: la persona que ocupaba el puesto que estaba inmediatamente debajo en el escalafón con respecto a la persona fallecida pasaba a servir el oficio que había ejercido este último. Así, por citar algún ejemplo, Miguel de Valdés, que iba por entretenido en la capitana del convoy novohispano comandado por Fulgencio de Meneses en 1603, pasó a ejercer de almirante al fallecer el citado general, pues el que había sido almirante hasta entonces, Juan Pérez de Portu, pasó a ocupar su plaza³¹⁹.

En 1610, Lorenzo de Zuazola seguía siendo capitán del galeón San Martín, y un año antes había sido nombrado Caballero de la Orden de Santiago³²⁰. En 1616 sirvió de almirante de la Flota de Nueva España³²¹, y tres años más tarde fue nombrado general de la armada que la Corona envió de socorro a Filipinas³²². No obstante, el deseo de llegar al archipiélago asiático por el estrecho de Magallanes se vio truncado poco después de la partida desde Cádiz, ya que un temporal ocasionó que varias de las embarcaciones se fueran a pique, entre ellas la capitana, en la que iban alojados el general Lorenzo de Zuazola y su hijo³²³. Para el caso concreto de los entretenidos, no podemos señalar el

³¹⁶ Nombramiento hecho por el general Francisco del Corral. Madrid, 22 de diciembre de 1606. AGI, Indiferente, 749.

³¹⁷ Real Cédula a Lorenzo de Zuazola. Valladolid, 20 de enero de 1605. AGI, Contratación, 3283.

³¹⁸ Francisco del Corral al rey. La Habana, 20 de julio de 1606. AGI, Contratación, 3667.

³¹⁹ Carta acordada del Consejo de Indias a la Casa de la Contratación. Valladolid, 8 de marzo de 1605. AGI, Indiferente, 1953, l. 5, f. 296v.

³²⁰ Pruebas para la concesión del título de Caballero de la Orden de Santiago de Lorenzo de Zuazola y Loyola. Año 1609. AHN, Consejo de Órdenes, Caballeros de Santiago, exp. 9181.

³²¹ Real Provisión a Lorenzo de Zuazola. Madrid, 24 de marzo de 1616. AGI, Indiferente, 450, L. A4, ff. 120v-121v.

³²² Real Provisión a Lorenzo de Zuazola. Évora, 18 de mayo de 1619. AGI, Filipinas, 340, l. 3, f. 188v.

³²³ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española...*, t. III, pp. 363-364.

porcentaje de los que procedían de un lugar u otro de la geografía española, pues en la mayoría de los casos no hemos hallado el lugar exacto en el que nacieron.

Por otro lado, a modo de conclusión, podemos afirmar que el linaje de los individuos que sirvieron de entretenido en la Armada de la Guarda de 1605 primaba por encima de la experiencia, y que los dos entretenidos que consiguieron llegar a la metrópoli con vida a mediados de octubre de 1606, Gabriel de Benavides y Lorenzo de Zuazola, lograron la patente de mar y guerra, que era la antesala del cargo de almirante o general y el motivo principal por el que se había creado el cargo de entretenido. En este sentido, cabe señalar que su número aumentó a ocho a principios de la segunda década de la centuria, prueba inequívoca de que el procedimiento seguido por estos parecía funcionar, aunque en la década siguiente el sistema terminó corrompiéndose, y el intento por parte de la Corona de crear un cuerpo profesionalizado para la Armada de la Guarda se vendría abajo con el tiempo³²⁴.

3.3.3 El Tercio de la Armada de la Guarda: soldados y mosqueteros

Dentro del grupo de la gente de guerra de la Armada de la Guarda existía una unidad militar compuesta por varias compañías, y que, como ya hemos señalado, estaban mandadas, en conjunto, por el gobernador del tercio. En 1605, dicha unidad militar, que ha pasado también a la historiografía con el nombre del “Tercio de infantería de la Armada de la Guarda” o el “Tercio de los Galeones”, estaba dividida en ocho compañías, una por cada galeón, las cuales estuvieron regidas por un capitán de infantería y, en caso del galeón San Ambrosio, por el propio gobernador del tercio. Ese año, el Tercio estaba conformado por 960 hombres, que se dividían a su vez en dos grupos bien diferenciados: soldados (746) y mosqueteros (214). Su distribución en los galeones quedó como sigue³²⁵:

³²⁴ SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata...*, pp. 253-255.

³²⁵ Relación de la gente de guerra de la Armada de la Guarda. Sanlúcar de Barrameda, 1 de junio de 1605. AGI, Contratación, 1121.

TABLA 24. El Tercio de la Armada de la Guarda: soldados y mosqueteros

GALEONES	SOLDADOS	MOSQUETEROS	TOTAL
San Roque	126	42	168
Santo Domingo	102	27	129
Ntra. Sra. de Begoña	91	22	113
San Ambrosio	84	25	109
San Francisco	83	25	108
San Cristóbal	86	23	109
San Gregorio	90	26	116
San Martín	84	24	108
Total	746	214	960

Fuente: Tabla elaborada a partir de las relaciones confeccionadas por Ruy López de Lisboa. AGI, Indiferente, 1121.

Las cifras corresponden a las relaciones que entregó Ruy López de Lisboa a Pedro Rodríguez de Herrera, proveedor general de la Armada de la Guarda, por lo que, posiblemente, y como ya hemos analizado para la marinería de la citada formación, aquel podría haber aumentado nominalmente los guarismos a fin de que su jefe, el portugués Juan Núñez Correa, pudiera cumplir con alguno de los capítulos del asiento que firmó con el monarca en 1603, por el que quedó obligado a reunir y pagar a 1.270 hombres de guerra y 730 hombres de mar para las armadas que se organizarían entre 1604 y 1613, inclusive³²⁶. Desafortunadamente, dichas relaciones solo contienen el número de los soldados y mosqueteros que formaban parte del Tercio, pues en otras sí se recoge el nombre y el lugar de procedencia de cada individuo.

Ahora bien, en las relaciones del personal embarcado no siempre se hace la distinción entre soldados y mosqueteros, y solo aparece citado el primero de ellos, aunque

³²⁶ “Asiento que hizo S.M. con Juan Nuñez Correa en Valladolid, para la cobranza del derecho del averia, y apresto y provision de las armadas y flotas de Indias, que por cuenta de la misma averia han de ir a aquellos dominios”. Valladolid, 26 de septiembre de 1603. AGI, Contratación, 5016. Véase el Anexo V.

la diferencia entre unos y otros no solo radica en que los últimos portarían un mosquete en caso de combate, sino también por la experiencia adquirida en Flandes de casi todos ellos, al menos durante la última década del siglo XVI y la primera del siglo XVII, en donde habrían demostrado ser diestros en el tiro con el mosquete o el arcabuz. Por esa razón, el soldado percibía 3 ducados al mes y el mosquetero el doble.

Ciertamente, algunos de los hombres que constituían el Tercio de infantería de la Armada de la Guarda de 1605 habían servido algunos años en Flandes como soldados, e, incluso, empezaron a formar parte del mismo el primer año que la formación navegó a las Indias (1594), como fue el caso de Juan de Zumeta. Durante buena parte de la primera mitad del siglo XVII, la mayor parte de los soldados que sirvieron en la Armada de la Guarda provenían de la Armada del Mar Océano, en cuya formación se forjaban los mejores infantes, entre otras razones porque muchos de ellos ya contaban con experiencia en los tercios de campo. Sin embargo, un año después de que la formación comandada por Luis de Córdoba naufragase en aguas del Caribe, la Corona seguía reclutando hombres inexpertos y que no habían navegado nunca. Así, tal y como señalaba el licenciado Martín Fernández de Portocarrero (alcalde de casa y corte y juez comisionado por el rey en Sevilla, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda para el despacho de la Armada de la Guarda), de los 300 hombres que llegaron a Sevilla procedentes de Extremadura a principios de 1605 para añadirlos a la Armada de la Guarda, “que eran pastores y gente del campo, no se embarcaron ciento”³²⁷.

Advertía Portocarrero que en Andalucía se juntaban soldados viejos que habían librado batallas en diferentes partes y que, al menos, habían navegado, por lo que los alistamientos se tendrían que hacer en Sevilla, Cádiz, etc³²⁸. Empero, y a pesar de sus indicaciones, la Corona continuó reclutando infantes en Extremadura durante toda la primera mitad de la centuria³²⁹. Probablemente, los hombres extremeños a los que hace referencia Portocarrero fueron reclutados en Almendralejo y Plasencia, pues al año siguiente esos lugares sirvieron de aprovisionamiento³³⁰.

³²⁷ Martín Fernández de Portocarrero al rey. Sevilla, 31 de octubre de 1606. AGI, Indiferente, 2662.

³²⁸ Ídem.

³²⁹ SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata...*, pp. 233-234.

³³⁰ Antonio Gómez Galiano al rey. (s.l.-1607). AGI, Indiferente, 2662.

Para la Armada de la Guarda que se organizaría en 1605, los capitanes de infantería fueron quienes se encargaron de reclutar a los soldados, y quienes presionaron a la Corona para que ese año se les entregasen quinientos arcabuces. Finalmente, el mayordomo de la artillería en Cádiz, Miguel de Zufre, por orden del capitán general de la artillería, Juan de Acuña Vela, les entregó cien menos de los que habían pedido, junto con sus frascos y frasquillos para guardar la pólvora, que, a razón de 33 reales la unidad, supuso un monto de 1.200 ducados, los cuales pagaría la Corona³³¹.

En general, podemos afirmar que la mayoría de los hombres que formaban el Tercio de la Armada de la Guarda de 1605 tenían amplia experiencia como militares en los campos de batalla, pero muchos de ellos no habían navegado nunca. Sin duda, en un buen número de ocasiones, la falta de recursos empujaba a los hombres al Océano, sobre todo a aquellos que habitaban en zonas del interior peninsular, en donde la agricultura y la ganadería no era suficiente para el abastecimiento de toda la población. Por ello, en 1605, un buen número de hombres que integraban el Tercio de la Armada de la Guarda eran extremeños, castellano-manchegos y castellano-leoneses³³².

3.3.4 Otros cargos y oficios

El cuadro de la gente de guerra lo completaban los siguientes cargos y oficios: alférez, sargento, cabo de escuadra, pífano, tambor y abanderado. Ya hemos señalado que el alférez era el encargado de cuidar de la bandera que tenía cada una de las compañías en las que se dividía el Tercio de la Armada de la Guarda. En 1605, los nombramientos de los alféreces de la Armada de la Guarda los hizo Luis de Córdoba, aunque fue necesaria la aprobación por parte de la Junta de Guerra de Indias para que pudieran desempeñar el oficio. De igual manera se procedió con los sargentos ordinarios de cada uno de los galeones. Tanto los alféreces como los sargentos eran los encargados de animar a los soldados en las ocasiones de guerra y de mantener ordenadas las compañías. Los hombres

³³¹ Artillería y armas de la armada. Cádiz, 30 de abril de 1605. AGI, Contratación, 71B.

³³² Relación de la infantería de la Armada de la Guarda. Sanlúcar, 22 de febrero de 1602. AGI, Indiferente, 1118.

que ocupaban esas plazas deberían conocer a cada uno de los soldados, al igual que los cabos de escuadra, quienes, además, enseñarían a los noveles a manejar las armas³³³.

Los pífanos y los “atambores”, como suelen aparecer referidos los hombres que portaban un tambor, tocarían sus instrumentos cada amanecer para levantar a la tripulación. Ambos ganaban el mismo sueldo, 6 ducados, mientras que los abanderados, que eran los encargados de portar la bandera durante los enfrentamientos contra los enemigos, percibían la mitad. Los soldados y los grumetes ganaban también 3 ducados al mes, por lo que los únicos miembros de la tripulación que percibían una mensualidad inferior a la suya fueron los pajes.

A principios del siglo XVII, al contrario de lo que ocurría con la gente de mar, siempre hubo hombres dispuestos a embarcarse para servir como soldados o para cubrir cualquiera de los oficios que hemos citado, quizás porque las armadas enemigas apenas pusieron oposición en esas fechas a la navegación efectuada por la Armada de la Guarda, pues los sueldos de estos últimos no eran más elevados que los que gozaba la gente de mar.

3.4 Artilleros

Según la instrucción que recibió Andrés de Espinosa en 1576, en cuyo año fue nombrado el primer artillero mayor de la Casa de la Contratación, para enseñar el oficio de artillero a quienes lo quisieran ejercer, estos deberían cumplir una serie de requisitos antes de examinarse para obtener el título. En primer lugar, no podían optar a la plaza aquellos que no fuesen naturales de España, ni tampoco los borrachos, blasfemos o malos cristianos. La edad mínima para poder concursar era de veinte años, y como mínimo tenían que haber cumplido un viaje a las Indias, bien como marinero o artillero de alguna nao, o como soldado de la capitana o de la almiranta. Por otra parte, solo tendría acceso al examen aquel que hubiese asistido dos meses continuos a las lecciones impartidas por Andrés de

³³³ VEITIA LINAGE, Joseph de: *óp. cit.*, lib. II, cap. II, p. 36.

Espinosa (desde 1596 Andrés Muñoz, *el Bueno*)³³⁴ a las afueras de Sevilla, en donde se practicaba el tiro y el manejo de la artillería: los aspirantes deberían acudir dos horas cada día, bien por la mañana o por la tarde, salvo los domingos, en los que obligatoriamente se realizarían los ejercicios por la tarde. De igual modo, quienes se examinaban tendrían que conocer los materiales con los que se hacía la pólvora y la manera en la que se labraba y refinaba. Por supuesto, no podría presentarse al examen ninguno que tuviera lesión en alguno de los brazos, problemas de visión o no hubiese ganado con su tiro varias veces —normalmente en tres ocasiones— a alguno de los artilleros examinados³³⁵.

El examen sería realizado por el artillero mayor en la Casa de la Contratación, en donde estarían presentes uno de los jueces oficiales de la misma, junto con cuatro o cinco artilleros titulados. Estos últimos les harían las preguntas que quisiesen hasta que el juez oficial y el artillero mayor diesen su aprobación al postulante³³⁶. En el título del artillero debería constar la edad, rasgos personales, naturaleza y el nombre de sus padres. En caso de que la valoración del examen fuese negativa y el aspirante quisiera examinarse nuevamente, este tendría que repetir los dos meses de prácticas. En teoría, solo podían presentarse al examen aquellos que fuesen naturales de España. Sin embargo, debido a la falta de artilleros para completar la tripulación de la Armada de la Guarda, accedieron también a la prueba los extranjeros que demostrasen haber navegado a las Indias sirviendo la plaza de artillero³³⁷. Algunos de estos extranjeros, incluso, alcanzaron puestos de gran relevancia, como fue el caso del italiano Juan Bautista Lisco, quien en 1603 era condestable de uno de los galeones de la Armada de la Guarda³³⁸. La Corona trató de paliar la carencia de artilleros concediéndoles amplias preeminencias, libertades y privilegios desde que se organizó la Armada de la Guarda, entre ellos:

³³⁴ Título de artillero mayor a Andrés Muñoz, *el Bueno*. San Lorenzo, 1 de noviembre de 1596. AGI, Contratación, 3263A.

³³⁵ Instrucción dada por la Junta de Guerra de Indias a Andrés de Espinosa. Madrid, 28 de febrero de 1576. AGI, Indiferente, 1968, l. 21, ff. 7r-8r.

³³⁶ La transcripción de uno de los exámenes de artillero aparece recogida en el trabajo de HORMAECHEA, Cayetano, RIVERA, Isidro y DERQUI, Manuel (coords.): *Los galeones españoles del siglo XVII*, t. II, Barcelona, Asociación de Amigos del Museo Marítimo de Barcelona, 2012, pp. 223-228.

³³⁷ Instrucción dada por la Junta de Guerra de Indias a Andrés de Espinosa. Madrid, 28 de febrero de 1576. AGI, Indiferente, 1968, l. 21, ff. 7r-8r.

³³⁸ Carta acordada del Consejo de Indias a la Casa de la Contratación. Valladolid, 30 de agosto de 1603. AGI, Indiferente, 1953, l. 5, ff. 228v-229r.

[...] que ninguno de los dichos artilleros aprobados pueda ser ni sean presos ni ejecutados en sus personas ni en sus armas, ni en los vestidos de su persona ni en los de su mujer, ni en la cama en que durmiere, ni en el sueldo que se le deviere, ni este le sea embargado por ninguna causa ni razon que sea, ni se les echen huespedes algunos ni gente de guerra en sus casas. Y les permitimos y damos licencia para que en todas las ciudades villas y lugares y partes de estos nuestros Reinos de castilla y de las Indias pueda traer armas ofensivas o defensivas, aunque sea en parte prohibida y tocada la campana de queda; y asimismo arcabuzes de dia, y tirar con ellos en qualesquier partes de los terminos de las dichas ciudades, villas y lugares, exceto en los sotos y bosques bedados, asi nuestros como de particulares³³⁹.

Los artilleros tenían la obligación de conservar los instrumentos propios de su oficio y la pólvora, y eran los principales responsables del manejo de las piezas de artillería, pero, además, estos no solo actuarían en las ocasiones de guerra, sino que también ayudarían en las faenas que surgían durante la navegación. De hecho, muchos de los artilleros conocerían perfectamente las labores que se ejecutaban a bordo de la nave, pues, a principios del siglo XVII, las plazas de artilleros eran ocupadas por marineros que habían navegado más de ocho o diez años en la Carrera de Indias, y que buscaban implementar su sueldo.

En 1605, los marineros tenían un salario de unos 4 ducados mensuales, mientras que los artilleros percibían 6; tanto unos como otros fueron pagados con el dinero de la avería. En 1597, según el general Juan Gutiérrez de Garibay, ese era el sueldo que habían tenido siempre los artilleros de la Armada de la Guarda, aunque el veedor Agustín de la Guerra afirmaba que no se les había de pagar más de 5 ducados como era costumbre en la Carrera de Indias. Señalaba el citado general, “que desea mucho el ahorro y menos gasto de la hacienda de su majestad, pero si se les acorta el sueldo no ha de haber artillero

³³⁹ En uno de los capítulos del primer asiento de la Armada de la Guarda se recoge que el monarca concedería ciertas libertades y exenciones, justas y permitidas, a los hombres que se examinasen para artillero, aunque no aparecen citadas en él, sino que se redactaron posteriormente. Así, si el asiento fue rubricado el 1 de diciembre de 1591, el documento que contiene las preeminencias y prerrogativas que se confirieron a los artilleros fue signado el 6 de mayo de 1595. Para el primer caso, véase el Anexo IV: cap. 12. Para lo segundo, véase la *Recopilación de leyes...* t. III, lib. IX, tit. XXII, ley XXXVI. Sobre esto último, hay que tener en cuenta que la fecha que aparece citada en el texto para referirse a la primera real cédula no es la misma que nosotros señalamos, sino el 6 de mayo de 1591, aunque creemos que se debe a un error de lectura por parte de quienes realizaron la recopilación o a un error de imprenta, pues, además de que no hemos conseguido hallar dicha cédula, el texto que se reproduce en la recopilación es el mismo que se halla en AGI, Contratación, 5015, en uno de los documentos en los que se recogen tres cédulas que se redactaron el 6 de mayo de 1595, el 9 de noviembre de 1596 y el 21 de noviembre de 1603.

cuando sea menester”, por lo que solicitaba a la Corona que mantuviesen el sueldo mensual de los artilleros en 6 ducados³⁴⁰. Al parecer, entre 1597 y 1605 ganaban esa cantidad, aunque en el estudio de la armada comandada por Luis de Córdoba en 1602 aparece referido, en alguna ocasión, que percibían 5 ducados³⁴¹. En cualquier caso, y a pesar de la cualificación que requería el oficio y de la reputación de la que gozaron durante todo el siglo XVII, el sueldo de los artilleros no era elevado, pues ganaban lo mismo que el tonelero, el escribano de raciones, el alguacil del agua o el dispensero, entre otros. Ahora bien, algunos de los hombres que ocuparon las plazas de artillero no habían accionado una sola pieza antes de embarcarse y provenían de oficios como el de carpintero, albañil, herrero, etc³⁴². Ese fue el caso de Francisco León, uno de los artilleros de la formación que estuvo comanda por Luis de Córdoba en 1605, pues según la Casa de la Contratación, no había podido asistir a las clases “por no abandonar su trabajo en laerreria de su padre [...], que cuando se embarco no sabia tirar pieça”³⁴³.

A principios de 1604, según Andrés Muñoz, *el Bueno*, artillero mayor de la Casa de la Contratación, para remediar la falta de artilleros en las armadas era conveniente que a las personas que acudían a practicar el tiro con él, que eran muy pobres y no tenían para comprar lo que era necesario, se les diese los domingos una arroba de pólvora y algunas balas de la avería, y que “se allanase y se hiçiese un plataforma en un cerrillo que llaman la Goleta, extramuros desa ciudad, junto a la puerta de la carne, donde sin perjuicio y menos costa se puede acer; y que en la dicha plataforma se hiçiese una garita de madera donde sienpre este guardada la pieça de artilleria y demas pertrechos con que si tira”³⁴⁴. Un año más tarde, Andrés Muñoz, *el Bueno*, pidió permiso al monarca para que, en las fechas en las que tuviese menos trabajo en la ciudad hispalense, pudiese acudir a los lugares en los que habitaban la mayoría de los marineros que servían en la Carrera de Indias (condado de Niebla, marquesado de Ayamonte, Sanlúcar de Barrameda) con el

³⁴⁰ Juan Gutiérrez de Ibarra al rey. Sevilla, 21 de enero de 1597. AGI, Indiferente, 1113.

³⁴¹ Sueldos de la gente de mar y guerra de la armada de Luis de Córdoba. Sevilla, 25 de junio de 1602. AGI, Indiferente, 1118.

³⁴² A partir de 1578, debido a la falta de artilleros para las formaciones de la Carrera de Indias, las profesiones citadas arriba podían examinarse igualmente. Véase *Recopilación de leyes...* t. III, lib. IX, tit. XXII, ley XXII.

³⁴³ La Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 30 de octubre de 1606. AGI, Contratación, 4421.

³⁴⁴ Carta acordada del Consejo de Indias a la Casa de la Contratación. Valladolid, 14 de enero de 1604. AGI, Indiferente, 1953, l.5, ff. 243v-244r.

propósito de enseñarles el oficio del artillero³⁴⁵. No obstante, sus esfuerzos por aumentar el número de estos últimos resultaron en vano, pues en la siguiente década informaba la Casa de la Contratación al Consejo de Indias que no había en Sevilla “mas de doscientos artilleros examinados, que si salen las flotas y el armada el mismo año no a de quedar uno”³⁴⁶.

Los artilleros de la Armada de la Guarda eran nombrados por los generales con intervención de la Casa de la Contratación³⁴⁷. La regla habitual que se siguió durante la Carrera de Indias fue la de que por cada pieza de artillería hubiese un artillero como mínimo, aunque según Pedro Rodríguez de Herrera, que era el proveedor general de dicha formación, Juan Núñez Correa no cumplía con lo establecido en el asiento que firmó con el monarca en 1603, pues si “con cada pieza es forzoso un artillero como siempre se acostumbra, yendo de armada vienen a faltar veinte habiendo de llevar la capitana treinta piezas y la almiranta veinticuatro como conviene que las lleven”³⁴⁸. Finalmente, la capitana no portaba treinta piezas, sino veinticuatro, que era el mismo número de artilleros que, según la relación de Ruy López de Lisboa, iban a bordo de la misma, aunque, como ya hemos analizado para la gente de mar y la gente de guerra, probablemente aquel aumentó nominalmente el número de artilleros que albergaba cada galeón.

La Armada de la Guarda de 1605 estaba compuesta por 179 artilleros, que suponían un 9,2% sobre el total de la tripulación (1.946 hombres). En ese número habría que incluir también a ocho capitanes de artillería y ocho condestables, uno por cada galeón. El sueldo de los primeros era de 20 ducados mensuales y de 8 ducados para los segundos. Los miembros del grupo de artilleros se alojaban en el rancho de Santa Bárbara, que estaba debajo del alcázar. La distribución de los artilleros de la Armada de la Guarda de 1605 fue la siguiente:

³⁴⁵ Andrés Muñoz, *el Bueno*, al rey. Sevilla, 8 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 748.

³⁴⁶ La Casa de la Contratación al Consejo de Indias. Sevilla, 12 de septiembre de 1612. AGI, Contratación, 4421.

³⁴⁷ La Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 1 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

³⁴⁸ Pedro Rodríguez de Herrera al rey. Sanlúcar de Barrameda, 14 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

TABLA 25. Artilleros

GALEONES	ARTILLEROS
San Roque	24
Santo Domingo	23
Nuestra Señora de Begoña	30
San Ambrosio	20
San Francisco	20
San Cristóbal	20
San Gregorio	22
San Martín	20
Total	179

Fuente: Tabla elaborada a partir del mapa de Pedro Rodríguez de Herrera y de las relaciones confeccionadas por Ruy López de Lisboa. AGI, Indiferente, 1121.

3.5 Maestres de plata

En 1605, los maestros de plata de la Armada de la Guarda fueron los encargados de registrar los metales preciosos que se fletaron en el Nuevo Mundo y de pagar los gastos ocasionados por la expedición durante el viaje. Los maestros de plata no suelen aparecer incluidos en los cuadros de la gente de mar, la gente de guerra o los artilleros, por lo que, al igual que hizo Ruy López de Lisboa, los señalamos en un epígrafe aparte. Desde luego, algunos de los hombres que ocuparon el puesto de maestro de plata habían servido previamente las plazas de marineros, pilotos o capitanes de infantería, principalmente, pero sus funciones no eran propias de los oficios del mar ni de la guerra.

Desde el establecimiento definitivo de la Armada de la Guarda hasta 1605, el presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación fueron quienes, con el parecer del prior y los cónsules del Consulado de la Universidad de los Mercaderes,

nombraron a los maestros de plata³⁴⁹. Sin embargo, a partir de ese año, su nombramiento quedó en manos de la Corona, previa consulta de la Cámara de Indias³⁵⁰. Probablemente influyó en ello las quejas realizadas por varios generales, pues opinaban que los galeones iban excesivamente cargados y que las personas que habían desempeñado el oficio no eran de confianza en la mayoría de las ocasiones³⁵¹.

Una vez efectuado el nombramiento, los individuos que habían sido elegidos deberían entregar una fianza en la Casa de la Contratación y el nombre de las personas que le avalarían para poder ejercer como maestro de plata; al regresar a la metrópoli, darían otra fianza de 2.000 ducados, “destinados a cubrir sus responsabilidades en la entrega del tesoro”³⁵². En 1597 se acordó que la cantidad que darían a la ida fuese de 25.000 ducados³⁵³, pero los maestros de plata de la Armada de la Guarda de 1605 entregaron 10.000 ducados³⁵⁴. El número de personas que aparecen como sus fiadores era muy variable y no siempre se abonaban las cantidades en metálico, pues, por ejemplo, para el maestraje de Juan Rodríguez de Reinoso, uno de sus fiadores entregó 2.000 ducados en jarra de esparto³⁵⁵.

Para el presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación era conveniente que el maestro de plata tuviese mucha experiencia como marinero y que fuese una persona acreditada tanto por los tripulantes como por el prior y los cónsules del Consulado de la Universidad de los Mercaderes, pues bajo su responsabilidad quedaban los metales preciosos que se obtenían en el Nuevo Mundo, desde que se recogían en Portobelo, Cartagena y La Habana, hasta que se depositaban en la sala del tesoro de la Casa de la Contratación³⁵⁶. En 1607, la Corona aprobó que el maestro de plata fuese también maestro de raciones, cuyas circunstancias se habían producido dos años antes en

³⁴⁹ VETIA LINAGE, Joseph de: *óp. cit.*, lib. II, cap. IX, pp. 132-134.

³⁵⁰ Véanse, por ejemplo, dos de las Consultas de la Cámara de Indias, fechadas ambas en Valladolid: la primera, el 4 de marzo de 1606, y la segunda, el 12 de enero de 1607. Estas se hallan en AGI, Indiferente, 2593.

³⁵¹ Véase la *Recopilación de leyes...*, t. III, lib. IX, tit. XXIV, ley I.

³⁵² ÁLVAREZ NOGAL, Carlos: “Los maestros de plata durante el reinado de Felipe IV. Nombramientos y beneficios”, en Antonio Gutiérrez Escudero (coord.), *Ciencia, economía y política en Hispanoamérica colonial*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2000, pp. 142-143.

³⁵³ *Recopilación de leyes...* t. III, lib. IX, tit. XXIV, ley III.

³⁵⁴ Véase, por ejemplo, las fianzas entregadas por Juan Rodríguez de Reinoso. Sevilla, 9 de mayo de 1605. AGI, Contratación, 11.

³⁵⁵ Ídem.

³⁵⁶ La Casa de la Contratación al Consejo de Indias. Sevilla, 11 de enero de 1605. AGI, Contratación, 5170.

la Armada de la Guarda comandada por Luis de Córdoba, como tendremos ocasión de señalar.

Los hombres que sirvieron como maestros de plata de la Armada de la Guarda de 1605, a excepción de Ruy López de Lisboa, del que apenas hemos encontrado información, gozaban de una buena reputación y eran hombres de negocios, y alguno de ellos acabaría siendo miembro de la Universidad de Mareantes o de la Cofradía de Mareantes, lo que se convirtió en algo habitual desde entonces. En la Casa de la Contratación se realizaban exámenes para aquellos que quisieran ser maestro de alguno de los navíos mercantes que integraban las flotas de Nueva España y Tierra Firme, aunque fueron muchos los hombres que ejercieron el cargo sin haber realizado el examen de maestro —de Tierra Firme y Nueva España—, en el que se requerían, entre otras cosas, conocimientos de geografía “y demostrar el cumplimiento de sus responsabilidades económicas y fiscales ante la Casa de la Contratación”³⁵⁷. Para ser maestro de plata en la Armada de la Guarda o en las capitanas y almirantas de las citadas flotas no era necesario efectuar dicha prueba, aunque también hubo algunos que estaban en posesión del título, como fue el caso de Diego Ramírez Daza y Juan Rodríguez de Reinoso, maestros de plata de los galeones Santo Domingo y San Martín respectivamente. Según el presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, un maestro de plata de la Armada de la Guarda recibía un 1% de todo el oro y la plata que traía registrada a la metrópoli³⁵⁸, pero

[...] como es a voluntad de los que registran entregar su hacienda al maestro que tiene mejor opinion y mas inteligente, y no son iguales los maestraj es ni su aprovechamiento, especialmente que unos maestros tienen mas amigos e intiligencias que otros, y de las misma manera unos galeones mejor opinion que otros, asi por su fortaleza y buenas mañas como por los pilotos y capitanes que los navegan, por lo cual vienen los

³⁵⁷ Véase FERNÁNDEZ LÓPEZ, Francisco: “El proceso de admisión de maestros de navíos en la Casa de la Contratación: expedientes y procedimiento”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. LXXV, n.º 1 (enero-junio de 2018), pp. 47-49.

³⁵⁸ Según Enriqueta Vila Vilar, los maestros de plata “cobraban solo el 1% de la plata que transportaban para particulares y ¼ por ciento de la destinada al rey”. Ahora bien, dicha cantidad solo la cobraba en teoría, pues en la práctica el maestro recibía un 1% de la plata amonedada; de la plata en pasta cobraba un peso de a 8 por cada cien pesos de plata, y al ser la plata en barra ensayada, el porcentaje era menor. Véase su trabajo: “Los maestros de plata: un resorte de poder en el comercio colonial”, en María Justina Sarabia Viejo, Javier Ortiz de la Tabla Ducase, Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, José Jesús Hernández Palomo (eds.), *Entre Puebla de los Ángeles y Sevilla. Estudios americanistas en homenaje al Dr. José Antonio Calderón Quijano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos / Universidad de Sevilla, 1997, p. 122.

maestres de plata a tener mayores registros de ella y mas aprovechamiento unos que otros³⁵⁹.

Por ello, y para evitar que unos ganasen más que otros, en la Casa de la Contratación eran partidarios de que a los maestros de plata se les asignase un salario fijo, siempre y cuando los registros que se hiciesen en todos los galeones fuese el mismo, ya que, “como los mercaderes dan su hacienda al maestre de que tienen mas satisfaccion o que viene en mejor navio, vendra a ganar mas salario que el que trajere menos plata, y con menos gasto y riesgo; y sera menos aprovechado el que trajere mas registro y mayor trabajo, costa y riesgo, de manera que cualquier maestre procurara excusar de traer gran cantidad”³⁶⁰.

Para la referida institución con sede en Sevilla en aquellos momentos, los maestros ganaban más de 4.000 ducados por cada viaje, pero los gastos que estos debían acometer eran bastante importantes. Así, cada uno de los maestros de la armada, aunque algunas veces iban embarcados dos o tres en un mismo galeón, debían pagar su sustento, al igual que la manutención y el sueldo de un escribano y dos hombres que le ayudasen a recoger y guardar la plata. Además, el maestre tenía la obligación de conseguir los paños en los que se almacenaba la plata, los cajones y talegos en los que se guardaba, pagar los fletes en Cartagena, Portobelo, La Habana y Sanlúcar de Barrameda, desde donde se llevaría hasta Sevilla, poner hombres de guardia durante todo el viaje y pagar a las personas que se ocuparían de “sacar la plata en la sala del tesoro [...] Y tanta es la costa que en ello se hace, que pasa de la mitad de lo que ganan, especialmente que comen los riesgos de la plata que se hurta y la que se pierde de partidas rotas, y la que se cae en la mar que muchas veces sucede ser en tanta cantidad que no pueden pagarlo con otra tanto mas de lo que ganan³⁶¹.

De acuerdo con esto, podríamos pensar que el cargo de maestre de plata no generaba beneficios a las personas que lo ocupaban, sin embargo, dado que quienes desempeñaban tal oficio eran los encargados de registrar los metales preciosos que se obtenían en el Nuevo Mundo y de pagar los gastos ocasionados por la armada durante el viaje, podían mentir en las partidas que entregaban en la Casa de la Contratación. Pero,

³⁵⁹ El presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 11 de enero de 1605. AGI, Contratación, 5170. La copia del documento se halla en AGI, Indiferente, 2593.

³⁶⁰ Ídem.

³⁶¹ Ídem.

además, no solo actuando de esa manera conseguirían que el oficio de maestre de plata fuese lucrativo, pues, también, transportaban mercancías fuera de registro y permitían que en los galeones se alojasen pasajeros sin licencia mediante el abono de una suma acordada entre ambas partes. Teniendo en cuenta estas circunstancias, no sería casualidad que uno de los tres maestros de plata que se salvaron tras la tormenta que padeció la Armada de la Guarda en noviembre de 1605, Martín de Fuica, se hiciese con los servicios de una nao nada más regresar a la metrópoli.

Para tratar de poner freno a alguna de estas acciones, la Corona emitió una real cédula a finales de 1604 por la que se condenaba con cuatro años de galeras y el pago de 1.000 ducados a aquellos que permitiesen embarcar a personas sin licencia, pero no por ello dejaron de proceder de esa forma, pues contaban con la protección de los principales miembros del Consulado sevillano, quienes, incluso, fueron sus fiadores para que pudieran ejercer el oficio en más de una ocasión³⁶². Dicha medida se había aplicado anteriormente, al igual que se había tratado de remediar las arribadas a las costas portuguesas, en donde podían dejar una parte del cargamento, y que no se trajesen mercancías fuera de registro, como ocurrió en 1591 con la armada de fragatas y galizabras que estuvo comandada por Pedro Menéndez Márquez³⁶³. Sin embargo, las diferentes cédulas y ordenanzas no lograron el efecto deseado.

En la siguiente tabla se recoge el nombre de los maestros de plata de la Armada de la Guarda de 1605, así como el galeón en el que se embarcó cada uno de ellos:

³⁶² Carta de la Casa de la Contratación al rey, en la que se hace referencia a la citada real cédula. Sevilla, 15 de febrero de 1605. AGI, Contratación, 5170.

³⁶³ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 10 de abril de 1604. AGI, Indiferente, 748.

TABLA 26. Maestres de plata

GALEONES	MAESTRES DE PLATA	ORIGEN
San Roque	Ruy López de Lisboa	Lisboa
Santo Domingo	Diego Ramírez Daza	¿Ayamonte?
Nuestra Señora de Begoña	Pedro Muñiz del Salto	Ayamonte
San Ambrosio	Martín de Ormaechea	Vizcaya o Guipúzcoa
San Francisco	Juan de la Cruz	Córdoba
San Cristóbal	Martín de Fuica	Vizcaya
San Gregorio	Fermín de Inurriza	Zarauz
San Martín	Juan Rodríguez de Reinoso	Sevilla

Fuente: Tabla elaborada a partir de las relaciones confeccionadas por Ruy López de Lisboa. AGI, Indiferente, 1121.

Señalamos a continuación una breve semblanza de cada uno de ellos:

- Ruy López de Lisboa era el hombre de confianza del portugués Juan Núñez Correa, que fue el administrador de la avería entre 1604 y 1606. En 1604, Ruy López de Lisboa ya sirvió plaza de maestro de plata en el galeón San Roque, y fue, junto con Pedro Rodríguez de Herrera, el proveedor de la Armada de la Guarda durante esos años. Tres años más tarde fue condenado por Pedro Marmolejo, fiscal del Consejo de Indias, a privación perpetua de oficio y a pagar 100.000 maravedíes por la venta de cincuenta pipas de vino en Cartagena que se llevaban para el sustento de la tripulación en 1604³⁶⁴. No obstante, jamás recibiría la sentencia del juez, pues, en 1605, Ruy López de Lisboa iba embarcado en el galeón San Roque, que fue uno de los cuatro galeones que se fueron a pique tras la referida tormenta.

³⁶⁴ Proceso del señor fiscal. Madrid, 2 de junio de 1607. AGI, Contratación, 152.

- Diego Ramírez Daza. Existen varios individuos que responden al nombre y al apellido “Diego Ramírez”, y en las fuentes, en contadas ocasiones, se hace mención expresa del segundo apellido, por lo que no podemos precisar su lugar de origen. Probablemente, Diego Ramírez Daza era natural de Ayamonte, pues existe un tal Diego Ramírez que era oriundo de la citada villa onubense, y que en 1584 se examinó de piloto³⁶⁵. En cualquier caso, solo hemos hallado el nombre completo durante el viaje que realizó en 1605 a bordo del galeón Santo Domingo, en el que se ahogaría junto con el resto de los tripulantes del mismo³⁶⁶.

- Pedro Muñiz del Salto era natural de Ayamonte³⁶⁷. El 4 de julio de 1593 ingresó en la Cofradía de Mareantes, en cuya fecha había participado como maestre en varias flotas y armadas de la Carrera de Indias³⁶⁸. En 1595 continuaría el oficio de maestre en la nao La Magdalena, que era una de las que integraban la Flota de Tierra Firme³⁶⁹. A partir de ese año, Pedro Muñiz del Salto fijó su residencia en Triana, en la colación de Santa Ana. En 1599 era propietario y capitán de uno de los galeones de la Armada de la Guarda, el Nuestra Señora de San Agustín, y dueño de la nao Nuestra Señora de las Angustias³⁷⁰. No resulta extraño, pues, que al iniciarse el siglo XVII fuese “uno de los hombres abonados de Sevilla”³⁷¹.

Desde 1602 hasta 1605 fue maestre de plata en la Armada de la Guarda, primero en el galeón San Agustín y posteriormente en La Begoña, que fue uno de los cuatro galeones que ese último año se fueron a pique en aguas del Caribe³⁷². Un año después, su esposa, Isabel Gutiérrez, y su hijo, Bartolomé del Salto, reclamaban sus bienes³⁷³.

³⁶⁵ Examen de piloto de Diego Ramírez. Sevilla, 9 de diciembre de 1584. AGI, Contratación, 5783, l. 1, f. 7r.

³⁶⁶ “Dacta de pesos ensayados pagados por fletes y costas fechas con las barras de plata, oro y reales que vinieron del peru y quito y se remitieron a España, 1605”. AGI, Contaduría, 1472.

³⁶⁷ Aparicio de Arteaga al rey. Sevilla, 24 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 2573. En las fuentes aparece citado también con los apellidos Muñoz o Núñez.

³⁶⁸ BORREGO PLÁ, María del Carmen: “Los hermanos de la Cofradía de Mareantes...”, p. 387.

³⁶⁹ Real Provisión a la Casa de la Contratación. Madrid, 9 de octubre de 1595. AGI, Indiferente, 1952, l. 4, f. 29r.

³⁷⁰ Relación de los navíos de la armada de Francisco Coloma. Portobelo, 24 de abril de 1599. AGI, Contratación, 2958.

³⁷¹ En 1600, Pedro Muñiz del Salto fue uno de los fiadores de las naos San Pedro, San Francisco y Nuestra Señora del Rosario. Las tres fianzas se hallan en AGI, Contratación, 5773.

³⁷² La Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 6 de enero de 1606. AGI, Contratación, 5557.

³⁷³ Autos sobre los bienes del capitán Pedro Muñiz del Salto. Sevilla, 26 de noviembre de 1606. AGI, Contratación, 938B, n. 25.

- Martín de Ormaechea residía en Sevilla en el año 1600, concretamente en la colación de la Iglesia Mayor, en donde habitaban los hombres de negocios y ricos hacendados que fijaban su residencia en la capital hispalense³⁷⁴. No obstante, él había nacido en algún punto de Vizcaya o de Guipúzcoa, pues ese año solicitó a la Casa de la Contratación que se respetasen las reales cédulas “concedidas en favor de los naturales del señorío de vizcaya y provincia de guipuzcoa para que los dueños de naos puedan ir de maestre”³⁷⁵. En esas fechas, Martín de Ormaechea fue propietario de la nao San Nicolás, almiranta de la Flota de Tierra Firme entre 1598 y 1600³⁷⁶.

En 1605 el maestre de plata que había de servir en uno de los galeones de la Armada de la Guarda no era Martín de Ormaechea, sino Domingo de Insaurraga, pero este se hallaba indispuesto antes de la partida de la armada, por lo que solicitó al monarca que su agente, Martín de Ormaechea, sirviese su plaza³⁷⁷. Según el Consejo de Indias, este último “era un hombre experimentado, de grande fidelidad y persona de mucha suficiencia para este oficio”, de manera que podría desempeñar el oficio con diligencia³⁷⁸. El general Luis de Córdoba lo había elegido para que sirviese en la almiranta, pero finalmente acabó ocupando la plaza de maestre de plata en el galeón San Ambrosio, que fue otro de los galeones que zozobró tras la tormenta.

- Juan de la Cruz. Probablemente era natural de Córdoba³⁷⁹. Al parecer, este comenzó a servir a la Corona como soldado en 1594; tres años más tarde era sargento de uno de los galeones de la Armada de la Guarda y en 1603 recibió la patente de capitán de infantería³⁸⁰. En 1604 y 1605, Juan de la Cruz ocupó la plaza de maestre de plata en el galeón San Francisco. Probablemente falleció ese último año, pues el galeón en el que iba embarcado terminó en las profundidades del Caribe tras una refriega frente a unas urcas holandesas. Además no hemos hallado testimonios sobre él después del incidente y no consta que fuese una de las 112 personas que se salvaron³⁸¹.

³⁷⁴ En las fuentes aparece referido también con los apellidos Hormaechea u Ormaechea.

³⁷⁵ Fianzas dadas por Martín de Ormaechea. (s.l.–1600). AGI, Contratación, 5773.

³⁷⁶ La Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 22 de marzo de 1605. AGI, Indiferente, 2593.

³⁷⁷ Domingo de Insaurraga al rey. Sevilla, 3 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 2593.

³⁷⁸ Aparicio de Arteaga al rey. Sevilla, 24 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 2593.

³⁷⁹ Gente de mar y guerra de la Armada de la Guarda. Sevilla, 10 de julio de 1600. AGI, Contratación, 2962.

³⁸⁰ Patente de capitán de infantería de Juan de la Cruz. Sanlúcar, 18 de marzo de 1603. AGI, Contratación, 2973.

³⁸¹ Carta del general Luis de Córdoba. Cartagena (a bordo del San Roque), 20 de julio de 1605. La carta se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 27 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 748.

- Martín de Fuica era natural de Vizcaya³⁸². En 1604 era vecino de Bilbao, por lo que quizás nació allí³⁸³. En 1599, Martín de Fuica empezó a servir como maestre en la Flota de Tierra Firme, y al año siguiente en uno de los galeones de la Armada de la Guarda, aunque terminaría ocupando la plaza de capitán de mar³⁸⁴. Desde 1601 hasta 1605 ejerció el oficio de maestre de plata en dicha formación. Ese último año se embarcó en el galeón San Cristóbal, que fue uno de los tres galeones que se salvaron tras la tormenta, y con el que consiguió regresar a la metrópoli a mediados de octubre del año siguiente.

En 1607, según la Cámara de Indias, Martín de Fuica había ejercido el oficio con limpieza y había dado buena cuenta de todo, por cuyo motivo lo propuso para que fuese nuevamente maestre de plata en la Armada de la Guarda³⁸⁵. Ese año ingresó en la Cofradía de Mareantes y dos años más tarde era dueño del galeón Salvador María, capitana de la citada formación³⁸⁶. En esas fechas, Martín de Fuica tenía fijada su residencia en Sevilla, concretamente en la colación de Santa Ana, en Triana. Durante la segunda década de la centuria fue propietario de varios navíos, y en 1621 ingresó también en la Universidad de Mareantes³⁸⁷. Después de su nombramiento como miembro de la misma no tenemos noticias suyas, por lo que, quizás, falleció poco después.

- Fermín de Inurriza era natural de Zarauz, y “alto de cuerpo con señal de herida encima de la ceja izquierda”³⁸⁸. Fermín de Inurriza era maestre de plata de la Armada de la Guarda desde 1599, aunque había ejercido el oficio de maestre en las Flotas de Tierra Firme y de Nueva España desde 1592³⁸⁹. En 1598 ya estaba asentado en Sevilla, en la colación Santa María la Mayor, en cuyo año fue maestre de la urca capitana de la Flota de Tierra Firme³⁹⁰. Desde 1602 hasta 1605, Fermín de Inurriza sirvió en la Armada de la Guarda de Luis de

³⁸² Hoja de servicios de Martín de Fuica. Sevilla, 12 de marzo de 1605. AGI, Indiferente, 1121. En las fuentes aparece citado también como Martín de Fruca, Fuca o Fuyca.

³⁸³ Pleito ejecutivo de Martín de Fuica contra Martín de Elexpeiti. Bilbao, 1 de octubre de 1604. AHDFB, Corregidor, JCR2627/004.

³⁸⁴ Copia de la patente de Martín de Fuica. En la capitana, 6 de julio de 1600. AGI, Contratación 3263A.

³⁸⁵ Consulta de la Cámara de Indias. Madrid, 12 de enero de 1607. AGI, Indiferente, 2593.

³⁸⁶ Para lo primero, véase NAVARRO GARCÍA, Luis: *Actas de la Universidad de Mareantes...*, p. 99. Para lo segundo, véase la relación de los navíos que hay en Sevilla. Sevilla, 31 de agosto de 1611. AGI, Indiferente, 2663.

³⁸⁷ NAVARRO GARCÍA, Luis: *Actas de la Universidad de Mareantes...*, pp. 160-197.

³⁸⁸ Gente de mar y guerra de la Armada de la Guarda. Sevilla, 10 de julio de 1600. AGI, Contratación, 2962. En las fuentes aparece referido también como Inurisa, Iturrisa, Inurriça, Ynurrisa, Nurisa, etc.

³⁸⁹ Cuentas de los maestros que fueron a Nueva España. Año 1592. AGI, Contratación, 3936.

³⁹⁰ Fianzas dadas para el maestraje de Fermín de Inurriza. Sevilla, 5 de marzo de 1598. AGI, Contratación, 5773.

Córdoba, los primeros tres años en el galeón San Agustín y el último en el San Gregorio, en el que consiguió llegar sano y salvo a la metrópoli a mediados de octubre de 1606. En 1604, Fermín de Inurriza era el único propietario de la nao San Francisco, y cinco años más tarde de la nao Nuestra Señora de la Esperanza, lo que significaba que era un hombre con suficientes recursos económicos en esos momentos³⁹¹.

Durante esos años había servido como maestro y como capitán en diferentes escuadras, pero su último oficio sería el de visitador de flotas y armadas de la Carrera de Indias, por el que percibía un sueldo de 50.000 maravedíes, más 2 ducados que le pagaban los maestros de los navíos de las flotas los días que los inspeccionaba. Indudablemente, el sueldo era muy bajo como para aceptar el oficio de visitador, pero el año en el que empezó a ejercerlo, en 1617, Fermín tendría unos sesenta años, edad más que suficiente para no volver a embarcarse; además, este ganaría importantes sumas de dinero con los posibles sobornos que recibiría por parte de los dueños de los navíos para que su barco recibiese la licencia que le permitiría navegar en conserva de alguna de las flotas. En 1620, Fermín de Inurriza y su hijo ingresaron en la Cofradía de Mareantes, por lo que no podemos precisar a partir de entonces cuál de los dos fue en 1605 el maestro de plata del galeón San Gregorio, pues tan solo en esa ocasión se distingue a ambos con los sobrenombres de *el Mayor* y *el Menor*³⁹².

- Juan Rodríguez de Reinoso era natural de Sevilla³⁹³. En 1586 aprobó el examen de maestro de Tierra Firme, en 1600, el de maestro de Nueva España y, en 1603, el de piloto de Nueva España³⁹⁴. Su padre, Miguel Rodríguez, ingresó en la Cofradía de Mareantes en 1593, y dos años después era propietario y maestro del navío Santa Elvira, por lo que Juan Rodríguez de Reinoso nació en el seno de una familia con cierto poder adquisitivo³⁹⁵. Según consta en la hoja de servicios de este último, en 1602 llevaba más de veinticinco años continuos sirviendo en las flotas y armadas de la Carrera de Indias como marinero, entretenido, capitán, etc. En 1589 ya era dueño de una nao, y tres años antes había conseguido salvar la plata que transportaba el galeón en el que iba embarcado³⁹⁶. Por esto

³⁹¹ Ambas embarcaciones aparecen referidas en AGI, Indiferente, 1953, l. 5, f. 260r., y l. 6, f. 75r.

³⁹² NAVARRO GARCÍA, Luis: *Actas de la Universidad de Mareantes...*, p. 190.

³⁹³ Examen de piloto de Juan Rodríguez. Sevilla, 22 de enero de 1586. AGI, Contratación, 5783, l. 1, f. 10v.

³⁹⁴ BORREGO PLÁ, María del Carmen: "Sevilla, puerto y puerta de las Indias...", p. 19-20.

³⁹⁵ Registro del navío El Espíritu Santo. Sevilla, 2 de enero de 1599. AGI, Contratación, 1113, n. 10.

³⁹⁶ Memorial de Juan Rodríguez de Reinoso. Valladolid, 1 de agosto de 1602. AGI, Panamá, 45, n. 26.

último y por sus años de servicio, Juan Rodríguez de Reinoso solicitó a la Corona que le hiciese merced del puesto de almirante de la Armada de la Guarda o de contador de la isla Margarita, aunque en 1607 aún seguía ejerciendo como maestro de plata en dicha formación³⁹⁷. A partir de ese año no hemos hallado documentación sobre él, pues, a pesar de que el nombre y el apellido Juan Rodríguez se repite constantemente, no podemos precisar si se trata ciertamente de Juan Rodríguez de Reinoso o no. En 1605 se embarcó en el galeón San Martín, que fue uno de los que sobrevivió a la tormenta. Ese año Juan Rodríguez de Reinoso ingresó en la Cofradía de Mareantes y más tarde ingresaría en la Universidad de Mareantes³⁹⁸.

En resumidas cuentas, los diferentes maestros de plata de la Armada de la Guarda de 1605 consiguieron grandes beneficios desempeñando tal oficio, pues sin contar el agente de Juan Núñez Correa, Ruy López de Lisboa, cinco de los siete maestros eran dueños de uno o más navíos tras haber servido algunos años en el puesto. Ahora bien, el cargo de maestro no solo significaba dinero, sino que también suponía prestigio, por ello, tanto los grandes mercaderes sevillanos como el Consulado “se las ingeniarón para controlarlo y dirigirlo en su propio provecho”³⁹⁹.

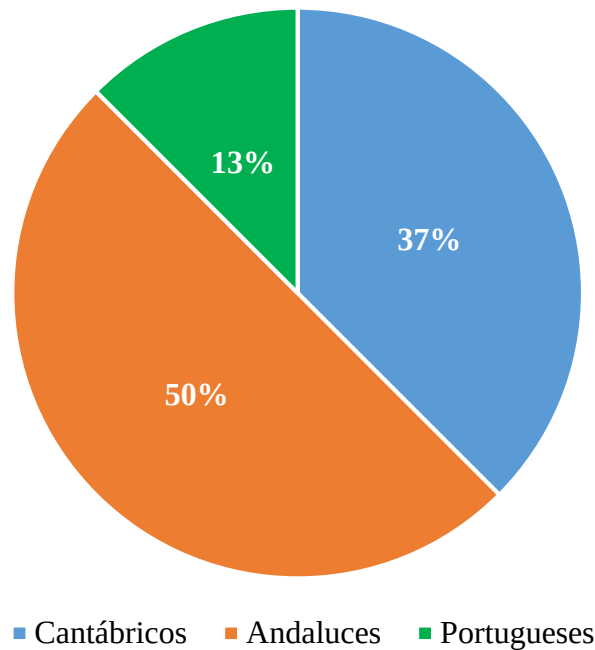
Muchos de los hombres que ocuparon el cargo de maestro fueron miembros de la Cofradía de Mareantes o de la Universidad de Mareantes, y de todos los maestros de plata de la Armada de la Guarda de 1605, solo dos se examinaron para maestro, Juan Rodríguez de Reinoso y Diego Ramírez Daza, por lo que superar la prueba que se realizaba en la Casa de la Contratación no era requisito indispensable para poder ejercer tal ministerio. Según el análisis que hemos realizado de algunos de los hombres que ocuparon dicho puesto, los elegidos eran personas honradas en los que la administración castellana tenía entera confianza, que habían servido varios años en diferentes cargos con limpieza y tenían estrecha relación con comerciantes y mercaderes. Por otro lado, a principios del siglo XVII, la mayoría de los maestros de plata eran vascos, aunque los andaluces siempre estuvieron presentes en los maestrajés.

³⁹⁷ Consulta de la Cámara de Indias. Madrid, 12 de enero de 1607. AGI, Indiferente, 2593.

³⁹⁸ BORREGO PLÁ, María del Carmen: “Sevilla, puerto y puerta de las Indias...”, p. 19-20.

³⁹⁹ VILA VILAR, Enriqueta: “Los maestros de plata: un resorte de poder en el comercio colonial”, p. 131.

GRÁFICO 6. Origen regional de los maestros de plata



3.6 Sueldos

Los sueldos de los hombres que servían en la Armada de la Guarda apenas variaron durante toda la primera mitad del siglo XVII⁴⁰⁰. Tan solo hubo variaciones significativas en el sueldo del almirante, ya que, a partir de la segunda década de la centuria, pasó a ganar 2.000 ducados, 500 más de lo que había recibido desde que se erigió la Armada de la Guarda.

La gente de guerra percibía dos pagas adelantadas cuando se embarcaban, y cuatro la gente de mar, por cuyo motivo los oficiales de la Casa de la Contratación tenían que tener especial cuidado de que no hubiera desertores antes de que se iniciase la travesía. Según la Junta de Guerra de Indias, “muchos de los soldados y marineros que se alistan para servir en las armadas y flotas de la carrera se suelen ausentar despues de recibir la

⁴⁰⁰ SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata...*, pp.283-287.

paga, y aunque se han dado comisiones particulares a diferentes personas para que se les castigue, son muy pocos a los que se han castigado”⁴⁰¹.

Los lugares en los que se abonaban los sueldos, tanto a la ida como a la vuelta, fueron Sanlúcar de Barrameda y Cádiz. Las liquidaciones se realizaban en plata, normalmente en reales, aunque nosotros hemos preferido usar el ducado, pues, a pesar de que era una moneda de cuenta, es la moneda que más veces aparece referida en la documentación que hemos consultado.

Las cifras que a continuación señalamos en la tabla hacen referencia al sueldo mensual que recibía la tripulación, a excepción del general, el almirante y los pilotos, que era por todo el viaje⁴⁰². La tabla contiene, además, el monto de lo que Juan Núñez Correa pagaría a cada uno de los cargos y oficios por un periodo de ocho meses, aunque no hemos señalado en ella el descuento que se les hacía por los bastimentos consumidos durante el viaje, ni tampoco por la munición ordinaria que se entregaba a los miembros de la gente de guerra y los artilleros, aunque dichos descuentos se citarán más adelante.

⁴⁰¹ Consulta de la Junta de Guerra de Indias. Madrid, 21 de octubre de 1608. AGI, Indiferente, 1867.

⁴⁰² Los sueldos se hallan en AGI, Contratación, 2960 y 3283.

TABLA 27. Sueldos de la tripulación

Plana mayor	San Roque	Santo Domingo	La Begoña	San Ambrosio	San Francisco	San Cristóbal	San Gregorio	San Martín	Total
Capitán general	4.000	—	—	—	—	—	—	—	4.000
Almirante	—	1.500	—	—	—	—	—	—	1.500
Gobernador del Tercio	—	—	—	60	—	—	—	—	480
Sargento mayor	—	—	40	—	—	—	—	—	320
Gente de mar									
Piloto mayor	750	—	—	—	—	—	—	—	750
Piloto	—	450	350	350	350	350	350	350	2.550
Ayudante de piloto	100	100	—	—	—	—	—	—	200
Capitán de mar	30	30	30	30	30	30	30	30	1.920
Médico	60	—	—	—	—	—	—	—	480
Maestre de raciones	15	15	15	15	15	15	15	15	960
Cirujano mayor	20	—	—	—	—	—	—	—	160
Contra maestre	12	12	10	10	10	10	10	10	672
Capellán mayor	12	—	—	—	—	—	—	—	96
Carpintero mayor	11	—	—	—	—	—	—	—	88
Calafate mayor	11	—	—	—	—	—	—	—	88
Buzo	10 (2)	10 (2)	10	10	10	10	10	10	800
Guardián	10	10	8	8	8	8	8	8	544
Escribano de raciones	6	6	6	6	6	6	6	6	384
Carpintero ordinario	6	6 (2)	6	6	6	6	6	6	432
Calafate ordinario	6	6 (2)	6	6	6	6	6	6	432
Tonelero	6	6	6	6	6	6	6	6	384
Despensero	6	6	6	6	6	6	6	6	384
Alguacil del agua	6	6	6	6	6	6	6	6	384
Capellán	6	6	6	6	6	6	6	6	384
Cirujano	5	5	5	5	5	5	5	5	320
Marinero	4 (50)	4 (41)	4 (40)	4 (31)	4 (30)	4 (27)	4 (38)	4 (30)	9.184
Grumete	3 (32)	3 (25)	3 (25)	3 (25)	3 (24)	3 (26)	3 (20)	3 (21)	4.752
Paje	2 (30)	2 (20)	2 (11)	2 (14)	2 (15)	2 (14)	2 (16)	2 (12)	2.112
Gente de guerra									
Capitán de infantería	40	40	40	—	40	40	40	40	2.240
Entrenido	30	30	—	30	30	—	30	30	1.440
Alférez	15	15	15	15	15	15	15	15	960
Sargento	8	8	8	8	8	8	8	8	512
Cabo de escuadra	6	6	6	6	6	6	6	6	384
Mosquetero	6 (42)	6 (27)	6 (22)	6 (25)	6 (25)	6 (23)	6 (26)	6 (24)	10.272
Pífano	6	6	6	6	6	6	6	6	384
Tambor / Trompeta	6	6	6	6	6	6	6	6	384
Abanderado	3	3	3	3	3	3	3	3	192
Soldado	3 (126)	3 (102)	3 (91)	3 (84)	3 (83)	3 (86)	3 (90)	3 (84)	17.904
Artilleros									
Capitán de artillería	20	20	20	20	20	20	20	20	1.280
Condestable	8	8	8	8	8	8	8	8	512
Artillero	6 (24)	6 (23)	6 (30)	6 (20)	6 (20)	6 (20)	6 (22)	6 (20)	8.592
Total	17.010	11.434	9.262	8.598	8.374	8.046	8.862	8.230	79.816

Fuente: Los sueldos se hallan en AGI, Contratación, 2960 y 3283.

Los sueldos que se declaran en la tabla son ordinarios, ya que no hemos hallado en la documentación la nómina de todos los miembros de la tripulación que servían con alguna ventaja (sueldo sobreañadido al común que gozan otros). Así, solo citamos los salarios que pagaría Juan Núñez Correa, pues tal y como se recoge en el asiento que firmó este último con el monarca en 1603, “habiendo algunos capitanes, soldados y oficiales que tengan ventajas o entretenimientos por cédulas mías no ha de ser obligado el dicho Juan Núñez Correa a pagar las dichas ventajas y entretenimientos”⁴⁰³. En este sentido, tampoco señalamos el sueldo de los cinco hombres que fueron nombrados ayudantes de piloto para el viaje de vuelta a la metrópoli, pues sería la Real Hacienda la que pagaría sus sueldos.

Por otra parte, a finales de octubre de 1603, mes y medio después de que la Corona y Juan Núñez Correa firmasen el citado asiento, este último recibió una instrucción en la que se recogen los descuentos de las raciones y municiones que se les haría a los miembros de la tripulación⁴⁰⁴. De ese modo, se le descontarían 25 reales cada mes al capitán de infantería, 28 reales a los mosqueteros, 27 reales a los demás oficiales de la gente de guerra y 21 reales a los soldados ordinarios. En cuanto a la gente de mar, habría que rebajarles 23 reales mensuales a todo aquel que ganase más de 4 ducados, y 20 reales a los marineros, grumetes y pajes. Así pues, a los 79.816 ducados habría que descontarles prácticamente unos 30.000 ducados por los bastimentos, la pólvora y la munición, aunque dichos descuentos se aplicaban cuando la armada regresaba a la metrópoli, y la formación de Luis de Córdoba no lo hizo al completo. En caso de que lo hubiera hecho, Juan Núñez Correa habría abonado 49.816 ducados por los sueldos de la tripulación, pero hay que tener en cuenta que este no los pagaba enteramente cuando se embarcaron en Sanlúcar de Barrameda, y que, en la fecha en la que retornaron los tres galeones que se salvaron de la tormenta (en octubre de 1606), la Corona ya había roto unilateralmente el asiento que había firmado con él, y no tuvo que pagar los sueldos de quienes regresaron. Finalmente, cabe señalar que no hemos podido precisar la dotación de los pataches, pues, además de que su estructura era distinta a la de los galeones —no solo por su tamaño—, no hemos hallado la de los dos pataches que integraban la Armada de la Guarda de 1605.

⁴⁰³ Véase el Anexo V: cap. 12.

⁴⁰⁴ Instrucción de su majestad de las plazas, sueldos, ventajas y descuentos de la Armada de la Guarda. San Lorenzo, 31 de octubre de 1603. AGI, Contratación, 5016.

CAPÍTULO 4

LA ARMADA DE LA GUARDA, 1605

El 8 de junio de 1605, la Armada de la Guarda de Luis Fernández de Córdoba se hizo a la vela desde Sanlúcar de Barrameda. Una semana después la formación llegó a Las Palmas de Gran Canaria, y el 9 de julio arribó a Guadalupe, en donde hizo aguada y se lastraron algunos galeones. El general solo se detuvo dos días en ella, y dos días después se enfrentaría a una armada holandesa integrada por seis urcas, que regresaban a su tierra tras haber estado unos días en Araya cargando sal¹. El resultado obtenido tras la refriega fue la pérdida del galeón San Francisco y la captura de dos de las seis urcas (El Unicornio y San Jorge), pero, sobre todo, quedó demostrada la incapacidad de los galeones para hacer frente a una armada enemiga, pues, probablemente, debido al exceso de mercancías y pasajeros —a pesar de que estaba prohibido—, no se pudo emplear la artillería. Tras el choque, el general prosiguió la derrota como estaba previsto, y despachó al galeón San Cristóbal y al patache Santa María de Gracia a por las perlas que se obtenían en la isla Margarita, principalmente. Los otros seis galeones, el otro patache y las dos urcas arribaron a Cartagena el 20 de julio².

En Cartagena, los carpinteros y calafates que iban a bordo de los galeones se encargaron de reparar los daños que les había causado el enemigo. Transcurridas tres semanas, los buques estaban en buenas condiciones para navegar hasta Portobelo, aunque hubo que esperar algunos días a que los dos navíos que fueron a por las perlas llegasen a Cartagena. Una vez reunida la formación al completo, la Armada de la Guarda navegaría en dirección a Portobelo, adonde arribaron el 19 de agosto³. El 8 de

¹ Carta del general Luis de Córdoba. Cartagena (a bordo del San Roque), 20 de julio de 1605. La carta se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 27 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 748.

² Ídem.

³ Francisco del Corral al rey. La Habana, 29 de diciembre de 1605. AGI, Indiferente, 749.

octubre, Luis de Córdoba notificó al monarca que el oro y la plata que había llegado hasta allí procedente de Potosí, Lima, Guayaquil y Quito se había embarcado en los galeones⁴. Una semana después la formación se hizo a la vela, y llegó a Cartagena el 22 de octubre. Tres días más tarde, el oro y las esmeraldas que se habían obtenido en diversos puntos del Nuevo Reino de Granada se fletaron en el galeón capitana San Roque, mientras que el resto de los galeones recibían el carenado y en sus bodegas se almacenaban algunos bastimentos y pertrechos para el viaje de vuelta.

Finalmente, el 1 de noviembre de 1605, Día de Todos los Santos, la Armada de la Guarda puso rumbo a La Habana, que era el único lugar en el que la citada formación se detenía obligatoriamente antes de cruzar el Atlántico, pues en el referido puerto cubano se embarcaban los bastimentos necesarios para poder completar el viaje hasta la metrópoli, se reparaba el galeón o los galeones que tuviesen algún fallo técnico y, normalmente, se cargaba la plata, grana y añil que llegaba hasta allí procedente del virreinato novohispano. Al parecer, la navegación se procedió con normalidad durante cinco días, sin embargo, la noche del 6 de noviembre, una fuerte tormenta desbarató por completo la formación comandada por Luis de Córdoba. Así, de los siete galeones que regresaban a la metrópoli —sin contar la nao de Martín Sáez de Ubago que se añadió a su conserva—, cuatro de ellos (San Roque, Santo Domingo, Nuestra Señora de Begoña y San Ambrosio) se fueron a pique en aguas del Caribe. Los tres galeones que se mantuvieron a flote arribaron a puertos diferentes: los galeones San Gregorio y San Martín consiguieron llegar a Jamaica junto con la nao San Pedro, y el galeón San Cristóbal regresó a Cartagena.

En cuanto la noticia del naufragio llegó al monarca, la Corona ponía en marcha un plan de búsqueda y rescate, con objeto de poder encontrar los bajeles que se habían perdido y auxiliar a los que habían logrado escapar de la tormenta. A lo largo del siglo XVII, el soberano firmó varios asientos con personas particulares para que buscasen los galeones, pero no podemos precisar si finalmente los encontraron.

⁴ Luis de Córdoba al rey. Portobelo, 8 de octubre de 1605. AGI, Contratación 3283.

4.1 Preparativos

Según el asiento que firmaron el Felipe III y Juan Núñez Correa en 1603, este último sería el encargado de armar y despachar, durante diez años y a su propia costa, la Armada de la Guarda, y entregaría diez galeones nuevos a principios de 1605⁵. Como contrapartida, la avería le cedería los almacenes y las atarazanas que la Corona les había transferido en Sevilla, Cádiz y Sanlúcar, en los que se guardaban los bastimentos, pertrechos, armas, municiones, etc., para la citada formación y para las capitanas y almirantas de las Flotas de Tierra Firme y Nueva España⁶. No obstante, el asentista portugués solo construyó siete, cuyo destino fue, por orden del soberano, la Armada del Mar Océano, por lo que en 1605 se emplearían nuevamente los galeones que regresaron a la metrópoli a finales de 1604⁷. Así pues, a mediados de enero de 1605, los galeones que integrarían la Armada de la Guarda comenzaron a recibir el carenado⁸. Según el almirante Joanes de Urdaire, los trabajos durarían más de dos meses, pues, además de que la mayoría de los materiales necesarios para las obras de carpintería y calafatería había que importarlos y su coste era muy elevado, los galeones que regresaron a la metrópoli en diciembre “estaban muy cansados, viejos y necesitaban muchas reparaciones, que seria empear a fabricarlos de nuevo”⁹. Desde luego, el almirante sabía perfectamente las reparaciones que había que obrarles para quedarlos en las mejores condiciones posibles, pues los galeones San Roque, Santo Domingo, San Gregorio y San Martín no bajaron a Bonanza hasta el 4 de abril¹⁰. Otros tres (San Ambrosio, San Francisco y San Cristóbal) lo hicieron el día 9; el Nuestra Señora de Begoña llegaría dos días más tarde¹¹. El orden que se seguía en la reparación de los galeones fue siempre el mismo: primero se ponían a trabajar en los galeones capitana y almiranta, y posteriormente en el resto de los galeones ordinarios. No podemos precisar el número de hombres que se dedicaron a las labores de carpintería y calafatería, pero, según Francisco del Corral y Toledo, general de la Flota de Tierra Firme, en Sevilla no

⁵ Véase el Anexo V: cap. 7.

⁶ *Ibidem*, cap. 18.

⁷ La Casa de la Contratación al rey. (s.l.–s.f.); probablemente 1607. AGI, Contratación, 5114.

⁸ Primera visita a los galeones, en la que se comprueban las reparaciones que precisaba cada uno. Horcadas, 23 de enero de 1605. AGI, Indiferente, 1120.

⁹ Joanes de Urdaire al rey. Horcadas, 22 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹⁰ Luis de Córdoba al rey. Sevilla, 5 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹¹ Luis de Córdoba al rey. Sevilla, 10 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

había carpinteros ni calafates para carenar las naos que integrarían dicho convoy, ya que todos ellos se hallaban en Horcadas reparando los galeones de la Armada de la Guarda¹². Probablemente, el coste destinado a cada unidad fue de unos 6.000 ducados, aproximadamente, que fue el gasto que ocasionó el galeón San Francisco¹³.

Durante los casi tres meses que duraron las reparaciones, los oficiales de la avería (Gregorio Ortiz de la Maza, veedor de la Armada de la Guarda; Ruy López Hurtado, contador; Joan Ochoa de Arriquibar, escribano mayor; Juan Gutiérrez de Santelices, pagador; Pedro Rodríguez de Herrera, proveedor general; y Bernal del Castrillo, tenedor de bastimentos) junto con el licenciado Martín Fernández Portocarrero (alcalde de casa y corte y juez comisionado por el rey en Sevilla, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda para el despacho de la Armada de la Guarda) y los agentes de Juan Núñez Correa, principalmente Ruy López de Lisboa, maestre de plata del galeón capitana San Roque, se encargaron del apresto de los navíos que integraban la citada formación. Entre 1593 y 1604, el veedor, contador, pagador y escribano mayor estuvieron presentes en el apresto de los galeones, y se embarcaron en ellos para realizar el viaje, pues de ese modo podrían entregar las cuentas del viaje a las personas encargadas de la administración, recepción, cuenta y recaudo de la avería, de todos los gastos que se hicieran desde que los galeones comenzaban a ser reparados hasta que estos regresaban a la metrópoli. Para ello, los dos primeros llevaban un libro en el que quedaban anotados los precios que se habían pagado por los bastimentos, pertrechos, etc. Entre 1604 y 1606, las circunstancias fueron prácticamente las mismas, salvo que en esos años el veedor y el contador entregaron las cuentas a Juan Núñez Correa, pues a él le correspondía pagar los sueldos y bastimentos de la tripulación y los pertrechos y municiones de los galeones, entre otras cosas¹⁴. Debemos señalar que, en esas fechas, la administración permitía que no se cobrase almojarifazgo de los bastimentos, pertrechos, artillería, municiones, etc., que se comprasen para la carena, aparejo y apresto de los navíos que integrasen las Armadas y Flotas¹⁵.

¹² Francisco del Corral y Toledo al rey. Sevilla, 8 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹³ Data de las reparaciones del galeón San Francisco. Horcadas, 12 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹⁴ Véase el Anexo V: caps. 7-32.

¹⁵ *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, t. III, lib. VIII, tit. XV, ley XXVI.

Durante dos meses y medio, los galeones recibieron los bastimentos, pertrechos, artillería, etc., primero en Horcadadas y posteriormente en Bonanza. Según el general Luis de Córdoba, las gestiones para conseguir todo ello se habían dilatado más de lo debido a causa de que Juan Núñez Correa se demoraba en los pagos, pues este estaba interesado en que la armada llegase a Cartagena mucho más tarde de que lo hiciera la Flota de Tierra Firme con objeto de poder vender allí sus géneros más fácilmente¹⁶. No obstante, Núñez Correa señalaba que el retraso de los pagos se debía a que no tenía dinero, pues había gastado todo el que tenía en la construcción de los siete galeones que se destinaron a la formación metropolitana y en el carenado de los ocho buques que integraban la Armada de la Guarda¹⁷. Probablemente no le faltaba razón a ninguno, ya que Núñez Correa desembolsó una importante suma de dinero para el carenado de los galeones y en la construcción de los bajeles que fabricó en Lisboa y Ribadeo, por cuyos motivos, probablemente, este quería obtener un dinero extra en las Indias mediante el comercio ilícito.

Por otro lado, según las instrucciones que había recibido Luis de Córdoba para el viaje que había de efectuar en 1605, este debería acudir a la segunda y última visita que se hacía a los galeones antes de que levasen anclas, ya que de ese modo evitaría que los bajeles llevasen mercancías¹⁸. No obstante, el citado general no pudo estar presente en la visita por estar ocupado en otras cosas, por lo que ordenó a Agustín de la Guerra y a Ruy López Hurtado, veedor y contador respectivamente de la Armada de la Guarda, que fuesen ellos quienes procurasen averiguar si en los galeones se habían embarcado géneros fuera de registro¹⁹. Por consiguiente, ambos oficiales de la avería fueron visitando galeón por galeón, siguiendo el siguiente orden: San Gregorio, San Francisco, Nuestra Señora de Begonia, San Martín, San Cristóbal, San Ambrosio, San Roque y Santo Domingo. El orden de visita fue prácticamente el mismo durante todo el siglo

¹⁶ Luis de Córdoba al rey. Sevilla, 12 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 1121. La citada flota de Tierra Firme partió de Sanlúcar de Barrameda el 23 de abril, pero debido al mal tiempo tuvo que buscar refugio en Cádiz, de donde partieron el 15 de mayo. No obstante, según el general de la misma, Francisco del Corral y Toledo, hubo muchos contrastes (cambio repentino de un viento en otro contrario) y calmas, por cuyo motivo y porque una de las naos hacía agua, no llegaron al puerto de Gran Canaria hasta el 4 de junio. En este sentido, véase la carta que este remitió al monarca desde Canarias, el 5 de junio de 1605. AGI, Indiferente 1121.

¹⁷ Ídem.

¹⁸ Luis de Córdoba al rey. Sanlúcar de Barrameda, 30 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹⁹ Juan Núñez Correa al rey. Sevilla, 5 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

XVII, al menos para el caso concreto de los galeones de la Armada de la Guarda, siendo los galeones capitana y almiranta los últimos en ser visitados. En caso de que Agustín de la Guerra y Ruy López Hurtado hallasen mercancías, estos deberían inventariarlas y depositarlas en los almacenes que disponía la avería en Sanlúcar de Barrameda. Pero, además, si fuera posible, procurarían encontrar al dueño de las mismas, así como a la persona que se encargó de fletarlas, los cuales serían condenados y castigados conforme a las ordenanzas y las reales cédulas. Las penas eran las siguientes: los dueños de las mercancías perderían todo lo que se había embarcado por su cuenta y riesgo; el que hubiera consentido fletarlas o intentará ocultarlas sería condenado a diez años de galeras y destierro perpetuo de las Indias; y si era persona de mayor calidad, sería desterrado de los territorios que pertenecían al soberano²⁰.

Las visitas se procedieron el 6 de mayo de 1605. Según el informe que dieron Agustín de la Guerra y Ruy López Hurtado, lo primero que estos hicieron, una vez que habían subido al galeón, fue preguntar a las personas que se habían encargado de arrumar los bastimentos, pertrechos, etc., si se habían embarcado mercancías, pues de ese modo comprobarían si estos habían dicho la verdad antes de bajar a la bodega. Una vez realizado el primer sondeo, ambos visitaban la cámara de popa, el alcázar y la primera cubierta. En teoría, estos debían acceder también a la bodega, pero no pudieron entrar porque estaban abarrotadas, “de manera que un hombre a gatas y arrastrando con dificultad puede entrar en ellas”²¹. A pesar de ello, los dos oficiales de la avería mandaron que una o dos personas bajasen con una linterna para comprobar si había mercancías. Todos los que fueron mandados a la bodega afirmaron que en ellas solo había bastimentos, pertrechos, armas, municiones, etc. Probablemente, quienes bajaron a la bodega dijeron la verdad, pues, a pesar de que quizás Juan Núñez Correa introdujo algunos géneros para venderlos en el Nuevo Mundo, como había hecho el año previo, este lo haría en las islas Canarias. De esta manera, una vez que todos los galeones fueron visitados y la tripulación estaba embarcada, solo había que esperar que las condiciones meteorológicas fuesen favorables para partir.

²⁰ *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, t. IV, lib. IX, tit. XXXIV, ley I.

²¹ Luis de Córdoba al rey. Sanlúcar de Barrameda, 14 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

4.2 Bastimentos

En 1605, según se recoge en el capítulo décimo del asiento que firmaron el monarca y Juan Núñez Correa el 26 de septiembre de 1603, este último quedó obligado a proveer los bastimentos necesarios para el sustento de la tripulación de la Armada de la Guarda, desde el agua hasta la leña para calentar los alimentos²². La tarea no era fácil, pues en un periodo de entre dos y tres meses tenía que abastecer los navíos del arroz que se cultivaba en Valencia, de las almendras que se obtenían en Málaga o de las pasas que se producían en Almuñécar, entre otras cosas. Durante dos meses y medio se embarcaron los bastimentos en los galeones: primero en Horcadas, durante muy pocos días, y posteriormente en Bonanza²³. Para el viaje de ida, que, según los oficiales de la Casa de la Contratación, duraría tres meses (desde el día en que toda la tripulación estuviese embarcada hasta que la armada llegase a Cartagena), las provisiones necesarias para la dieta ordinaria se obtuvieron en Sevilla, Sanlúcar de Barrameda o en lugares próximos a ambas ciudades, a excepción del arroz, que procedía de Valencia²⁴.

A principios del siglo XVII, los maestros bizcocheros estaban asentados en Sevilla, y el vino se obtenía, casi exclusivamente, en el Aljarafe, aunque en 1604 y 1605 los caldos que llevaban los galeones de la Armada de la Guarda se cosecharon en Jerez de la Frontera. El vino era un producto básico para la dieta de los individuos que formaban la citada formación, tanto por su valor alimenticio como para hacer más llevadera la navegación, como prueba el hecho de que en 1605 se embarcaron 29.150 arrobas de vino y 21.752,5 arrobas de agua. Ambos líquidos se almacenaban en pipas de 27,5 arrobas cada una, aunque los recipientes no eran iguales: el vino se transportaba en pipas cuyas duelas estaban ceñidas por diez arcos de hierro, mientras que las duelas del tonel de agua estaban aferradas por ocho arcos. Las pipas de vinagre se elaboraban también con diez arcos de hierro, aunque su capacidad sería distinta a las de vino, pues, si en sesenta y ocho pipas se guardaban 1.246,04 arrobas, el resultado sería de 18,32 arrobas por tonel. En la primera mitad del siglo XVII, el vinagre que se suministró a las

²² Véase el Anexo V: cap. 10.

²³ Cuentas de Bernal del Castrillo, tenedor de bastimentos de la Armada de la Guarda. Horcadas y Bonanza, 12 de febrero - 30 de abril de 1605. AGI, Contratación, 4187.

²⁴ Relación de los bastimentos, pólvora, municiones, pertrechos, materiales y demás cosas que ha de proveer Juan Núñez Correa para provisión y llevar de respecto la Armada de la Guarda. Sevilla, 7 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

tripulaciones de la Armada de la Guarda se obtuvo en Cazalla de la Sierra, y el aceite en el Aljarafe. Al contrario que el vino, el agua y el vinagre, el líquido oleaginoso se envasaba en botijas esteradas (forradas de esparto), lo cual despeja las dudas suscitadas por Carmen Mena²⁵. En cambio, no podemos precisar si la funda de esparto llevaba unas asas incorporadas para facilitar su transporte, aunque sería lo más cómodo para acarrear los 8,5 litros que contenía cada una de las botijas de aceite que portaban los galeones de la Armada de la Guarda de 1605²⁶.

Ese año, el tocino (cerdo entero abierto en canal, excepto la cabeza, el espinazo y las costillas)²⁷ necesario para abastecer a la tripulación de la Armada de la Guarda llegó a Sanlúcar de Barrameda procedente de Aracena²⁸. Curiosamente, en las relaciones de bastimentos que hemos manejado no suele aparecer citada la procedencia del pescado, aunque a finales del siglo XVI se importaba desde La Coruña²⁹. En cualquier caso, dado que dicha formación transportaba atún y bacalao, el primero de ellos se habría capturado posiblemente en las costas gaditanas, pues el teleósteo se obtenía en esa zona. Los documentos de la época tampoco hacen mención sobre el lugar en el que se obtuvo aquel año el agua, aunque siempre se obtenía en el puerto desde el que partía la armada. Según Pedro Rodríguez de Herrera, las pipas se deberían “enjugar con dos aguas saladas y una dulce, aviendo estado ocho días en cada una antes de henchirlas de agua”, con cuya operación pretendía que el agua se conservase más tiempo, pues era un hecho frecuente que el preciado líquido se corrompiese con los balanceos del navío y el mal sellado de la boca³⁰.

Las legumbres (habas y garbanzos) provistas por Juan Núñez Correa se recolectaron en el Aljarafe, y el arroz en Valencia. Resulta extraño que este no proporcionase queso aquel año, pues el año previo sí lo hizo. Quizás, no hubo tiempo

²⁵ MENA GARCÍA, María del Carmen: “Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera”, *Revista de Indias*, vol. LXIV, n.º 231 (mayo-agosto, 2004), pp. 462-465. En dicho trabajo puede verse la imagen de una botija de media arroba.

²⁶ Sobre este asunto, véase CORZO SÁNCHEZ, Ramón: “Las botijas, testimonio de un intercambio”, *Cádiz-Iberoamérica*, n.º 3 (1985), pp. 24-27.

²⁷ SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata...*, p. 173.

²⁸ Relación de los bastimentos, pólvora, municiones, pertrechos, materiales y demás cosas que Juan Núñez Correa ha de proveer para provisión y llevar de respecto la Armada de la Guarda. Sevilla, 7 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

²⁹ Relación del dinero que por ahora se ha de proveer para la armada. Sevilla, 20 de abril de 1590. AGI, Indiferente, 2661.

³⁰ Ídem.

para elaborarlo como estaba previsto, con leche de ovejas de la tierra y de Flandes, pero lo más probable es que quisiera ahorrarse los 57.800 reales que costarían los 578 quintales que debería haber surtido según el citado proveedor general³¹. La sal se adquirió en Sanlúcar de Barrameda, y la leña, de olivo y acebuche, llegó a Sanlúcar de Barrameda procedente del Aljarafe³². Sin duda, la preferida fue siempre la de olivo, debido a su resistencia y su alto poder calorífico, aunque en alguna ocasión también se empleó la leña de encina. Cabe señalar que, de todos los productos que se estibarón en los galeones, tan solo el vino, el vinagre y el aceite serían para todo el viaje, cuya duración se había estimado en unos ocho meses. El resto de los bastimentos se agotarían durante una de las partes del recorrido. De ese modo, durante la estadía en Cartagena y Portobelo, que duró unos tres meses, se compraron tortugas, carne de vaca, puercos vivos, pescado (bonito), etc., para el sustento de la tripulación. Las cifras dadas para cada uno de los alimentos que se compraron en esos lugares son muy confusas, aunque algunas de las viandas podían doblar el precio de las que se compraron en la metrópoli, como era el caso de los puercos, que costaron 112 reales la unidad, mientras que en la metrópoli no valían más de 70 reales³³.

En Cartagena, antes de que la armada pusiera rumbo a La Habana, se volverían a llenar las pipas reservadas para el agua y se adquiriría la carne, el pescado, la sal y la leña necesaria para completar la travesía de vuelta hasta la metrópoli. En el citado puerto cubano se embarcaría el bizcocho, las legumbres y la carne, que llegaban hasta allí procedentes de Puebla de los Ángeles en los navíos capitana y almiranta del convoy novohispano, aunque no hemos encontrado la cantidad que se pagó por ellos en 1605³⁴. En cualquier caso, las cantidades serían muy reducidas, pues, tras el naufragio de la formación comandada por Luis de Córdoba, solo tres de los siete galeones que la integraban alcanzaron Cuba. En la siguiente tabla señalamos el lugar de procedencia de los bastimentos ordinarios que se obtuvieron para el viaje de ida y para el de vuelta, a excepción del bizcocho, ya que, a pesar de que los maestros bizcocheros lo habían fabricado en Sevilla, el trigo necesario para su elaboración se había cosechado en

³¹ Ídem.

³² Ídem.

³³ Bastimentos que se compraron en las Indias para la armada de don Luis Fernández de Córdoba. Cartagena y Portobelo, año 1605. AGI, Contratación, 2963.

³⁴ Consulta de la Junta de Armadas. Madrid, 25 de septiembre de 1606. Original en AGI; transcrito en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 35, pp. 242-245.

Italia³⁵. Además, citamos la cantidad y el precio que se pagó en la metrópoli por cada bastimento:

TABLA 28. Bastimentos

BASTIMENTOS	LUGAR DE PROCEDENCIA (VIAJE DE IDA)	LUGAR DE PROCEDENCIA (VIAJE DE VUELTA)	CANTIDAD	PRECIO (REALES)	TOTAL (REALES)
Bizcocho (quintal)	Sevilla	Puebla de los Ángeles	3.980	20	79.600 (HLH)
Vino fino (pipa de 27,5 arrobas)	Jerez de la Frontera	—	1.060	200	212.000 (TV)
Vinagre (pipa de 18,32 arrobas)	Cazalla de la Sierra	—	68	143	9.724 (TV)
Aceite (botija de 0,68 arrobas)	Aljarafe	—	1.580	14	22.120 (TV)
Agua (pipa de 27,5 arrobas)	Sanlúcar de Barrameda	Cartagena y La Habana	791	53	41.923(HC)
Tocino (quintal)	Aracena	Puebla de los Ángeles	360	110	39.600 (HC)
Pescado (quintal)	¿Costas gaditanas?	Cartagena	276	30	8.280 (HC)
Haba (fanega)	Aljarafe	Puebla de los Ángeles	198	14	2.772 (HLH)
Garbanzo (fanega)	Aljarafe	Puebla de los Ángeles	102	14	1.428 (HLH)
Arroz (quintal)	Valencia	—	262	55	14.410 (HLH)
Sal (fanega)	Sanlúcar de Barrameda	Araya	56	75	4.200 (HC)
Leña (quintal)	Aljarafe	Cartagena	1.300	2,5 reales	3.250 (HC)
Total	—	—	—	—	439.307

Fuente: Tabla elaborada a partir de la relación de los bastimentos, pólvora, etc., y del mapa de Pedro Rodríguez de Herrera, AGI, Indiferente, 1121; los precios se han obtenido de las armadas que se despacharon entre 1600 y 1604. AGI, Contratación, 2960. (HLH): hasta La Habana; (TV): todo el viaje; (HC): hasta Cartagena.

Por otro lado, la distribución de los bastimentos ordinarios en los galeones de la Armada de la Guarda quedó como sigue:

³⁵ “Mapa de la gente de mar y guerra...” confeccionado por Pedro Rodríguez de Herrera. Sanlúcar de Barrameda, 1 de junio de 1605. AGI, Indiferente, 1121. Las relaciones elaboradas por Ruy López de Lisboa se hallan en el mismo legajo.

TABLA 29. Distribución de los bastimentos ordinarios en los galeones de la Armada de la Guarda de 1605

GALEONES	BIZCOCHO (QUINTALES)	VINO (PIPAS)	VINAGRE (PIPAS)	ACEITE (ARROBAS)	AGUA (PIPAS)	TOCINO (QUINTALES)
San Roque	660	170	11	350	130	54
Santo Domingo	540	150	9	250	110	48
Ntra. Sra. de Begoña	530	160	8	180	110	48
San Ambrosio	450	120	8	160	85	42
San Francisco	450	120	8	160	90	42
San Cristóbal	450	100	8	160	87	42
San Gregorio	450	140	8	160	92	42
San Martín	450	100	8	160	87	42
Total	3.980	1.060	68	1.580	791	360

GALEONES	PESCADO (QUINTALES)	HABA (FANEGAS)	GARBANZO (FANEGAS)	ARROZ (QUINTALES)	SAL (FANEGAS)	LEÑA (QUINTALES)
San Roque	60	30	24	50	10	200
Santo Domingo	45	24	18	36	10	200
Ntra. Sra. de Begoña	31	30	6	36	6	150
San Ambrosio	28	30	6	28	6	150
San Francisco	28	18	6	28	6	150
San Cristóbal	28	18	18	28	6	150
San Gregorio	28	18	18	28	6	150
San Martín	28	30	6	28	6	150
Total	276	198	102	262	56	1.300

Fuente: Tablas elaboradas a partir del mapa de Pedro Rodríguez de Herrera. AGI, Indiferente, 1121.

No obstante, las cantidades indicadas en las tres últimas tablas no se corresponden con las que contiene la “relacion de los vastimentos, polvora, municiones, peltrechos,

materiales y demas cossas que Juan Nuñez Correa a de prover para provision y llevar de rrespeto la Armada de la Guarda”, y que confeccionó Pedro Rodríguez de Herrera el 7 de febrero de 1605, sino con las del mapa elaborado por este el 1 de junio de 1605, tras realizar la última visita a los galeones antes de que levasen anclas en Sanlúcar de Barrameda, en la que se comprobaba lo que se había embarcado. Por lo tanto, Juan Nuñez Correa no cumplió con lo establecido en la citada relación, pues existen diferencias importantes en cuanto a las cantidades que debería haber suministrado y las que finalmente proporcionó, como se advierte en la siguiente tabla:

TABLA 30. Cantidades previstas y cantidades embarcadas para el viaje de la Armada de la Guarda de 1605

BASTIMENTOS	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD EMBARCADA
Bizcocho (quintal)	5.000	3.980
Vino (pipa)	1.433	1.060
Vinagre (pipa)	81	68
Aceite (arroba)	1.333	1.580
Agua (pipa)	1.140	791
Ajo (ristra)	800	—
Tocino (quintal)	859	360
Pescado (quintal)	578	276
Queso (quintal)	578	—
Haba (fanega)	204	198
Garbanzo (fanega)	178	102
Arroz (quintal)	286	262
Sal (fanega)	192	56
Leña (quintal)	1.867	1.300

Fuente: Tabla elaborada a partir de la relación de los bastimentos, pólvora, etc., y del mapa de Pedro Rodríguez de Herrera. AGI, Indiferente, 1121.

Así, podemos observar que según el mapa de Pedro Rodríguez de Herrera la tripulación de la Armada de la Guarda no probó el queso, ni pudieron guisar con ajos las comidas. Este había señalado que, en caso de que no hubiera queso, su ración se sustituyese por pescado y aceite, aunque tan solo se aumentaron las arrobas del líquido oleaginoso. Con

todo, resulta llamativo que entre los bastimentos no hubiese frutas ni verduras, lo que daría como resultado enfermedades como el escorbuto. En cualquier caso, teniendo en cuenta las cantidades previstas y las cantidades embarcadas, sería imposible que las raciones se distribuyesen como señaló el referido proveedor. En la siguiente tabla señalamos la ración ordinaria que, según Pedro Rodríguez de Herrera, debería recibir cada miembro de la tripulación (1.946 hombres) a fin de que cubrir sus necesidades básicas alimenticias, así como el total de raciones que se distribuirían durante alguna de las partes del recorrido, esto es, entre Sanlúcar de Barrameda y Cartagena (3 meses, desde que la tripulación estaba embarcada en los galeones hasta que la armada llegase a Cartagena), Sanlúcar de Barrameda y La Habana (5 meses, contando la estadía en Cartagena y Portobelo) o para todo el viaje (8 meses):

TABLA 31. Raciones diarias para la tripulación

BASTIMENTOS	RACIONES	MESES / TOTAL DE RACIONES (1.946 HOMBRES)
Bizcocho	24 onzas cada día	5 meses / 7.005.600
Vino	1/2 azumbre cada día	8 meses / 467.040
Vinagre	1 cuartillo cada día para diez personas	8 meses / 46.800
Aceite	1 onza los días de pescado 1/2 onza los días de queso	8 meses / 210.168 onzas
Agua	1 azumbre cada día	8 meses / 467.040
Tocino	6 onzas / 3 días a la semana	3 meses / 455.364
Pescado	6 onzas / 2 días a la semana	3 meses / 303.576
Haba	3 onzas / 3 días a la semana	5 meses / 385.308
Arroz	2 onzas / 3 días a la semana	5 meses / 256.872
Queso	6 onzas / 2 días a la semana	—

Fuente: Tabla elaborada a partir de la relación de los bastimentos, pólvora, etc. AGI, Indiferente, 1121.

Ahora bien, estaba terminantemente prohibido encender el fuego los días en los que hubiese tormenta o los galeones tuvieran que hacer frente a una armada enemiga. Debido a ello, el proveedor general había reiterado que el queso era muy importante

para esos días, pero finalmente los agentes de Núñez Correa no lo compraron ese año. Por otro lado, además de las citadas provisiones ordinarias, cada galeón llevaba reservados unos bastimentos para los miembros de la tripulación que enfermasen durante el viaje, que aparece citado en las fuentes con el nombre de “dieta para los enfermos”. En 1605, las provisiones extraordinarias de la Armada de la Guarda fueron carneros, gallinas, azúcar blanco, almendras largas moriscas y pasas largas, aunque en la dieta también aparecen incluidas diez cajas de medicina que contenían electuarios, jarabes, emplastos, ungüentos, polvos e instrumentos de botica³⁶. Señalamos a continuación el lugar en el que se obtuvieron, su distribución en los galeones y su precio:

TABLA 32. Dietas para los enfermos

DIETA PARA LOS ENFERMOS	LUGAR DE PROCEDENCIA	CANTIDAD	PRECIO LA UNIDAD (REALES)	TOTAL (REALES)
Carnero vivo castrado	Solo aparece señalado que eran de raza merina	50 (12 para capitana, 8 almiranta y 5 para el resto)	33	1.650
Gallina viva	Sanlúcar de Barrameda	210 (30 para capitana, almiranta y La Begoña; 20 para el resto)	6	1.260
Azúcar blanco (quintales)	—	8 (un quintal para cada galeón)	344	2.752
Almendra (arrobas)	Málaga	24 (tres arrobas para cada galeón)	28	672
Pasa (quintales)	Almuñécar	8 (un quintal para cada galeón)	40	320
Caja de medicina	—	8 (una caja para cada galeón)	—	22.000
Total	—	—	—	28.654

Fuente: Tabla elaborada a partir de la relación de los bastimentos, pólvora, etc., y del mapa de Pedro Rodríguez de Herrera. AGI, Indiferente, 1121; los precios se han obtenido de las armadas que se despacharon entre 1600 y 1604. AGI, Contratación, 2960.

³⁶ Relación de los bastimentos, pólvora, municiones, pertrechos, materiales y demás cosas que Juan Núñez Correa ha de proveer para provisión y llevar de respecto la Armada de la Guarda. Sevilla, 7 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

En esa ocasión, los tripulantes que enfermasen durante el viaje no podrían consumir bizcocho blanco, que estaba elaborado con harina blanca, cernida, sin salvado³⁷, y que solía aparecer incluida en los inventarios de la Armada de la Guarda. Probablemente, Juan Núñez Correa no dio el dinero necesario para su elaboración, pues su precio doblaba al del bizcocho ordinario³⁸. A lo largo del siglo XVII, los galeones de la citada formación siempre llevaban gallinas ponedoras, pues su carne servía para el consumo humano y sus huevos aportaban proteínas. En las tres armadas que aprestó Núñez Correa solo se embarcaron carneros, pero era habitual que los galeones transportasen también vacas, cerdos, cabras, etc.

Con todo, algunos de los alimentos entrarían en un estado de putrefacción durante el viaje que sería imposible ingerirlos. Por ello, al maestre de raciones, que era el principal encargado de administrarlos, se le concedía un porcentaje de pérdidas que variaba según el producto. Señalamos a continuación las mermas admitidas para cada alimento:

TABLA 33. Porcentaje de mermas de los alimentos

ALIMENTO	PORCENTAJE DE MERMAS
Bizcocho	10%
Vino	15%
Vinagre	10%
Aceite	15%
Tocino	10%
Pescado	10%
Legumbres (haba y garbanzo)	10%

Fuente: Tabla elaborada a partir de la relación de los bastimentos, pólvora, etc. AGI, Indiferente, 1121.

³⁷ SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata...*, pp. 160-207.

³⁸ Papeles de las armadas que se despacharon entre 1600 y 1608. AGI, Contratación, 2960.

En definitiva, los bastimentos ordinarios y las viandas para los enfermos que se obtuvieron en la metrópoli ocasionaron un gasto de 467.961 reales (42.542 ducados, aproximadamente). El encargado de pagar esa cantidad fue Juan Núñez Correa, aunque a ello habría que sumarle los bastimentos que se consumieron en el Nuevo Mundo durante los casi tres meses y medio que estuvo la armada entre Cartagena y Portobelo, y que sería, teniendo en cuenta las partidas de la armada de 1604 y que los precios en América eran bastante más elevados que en la metrópoli, de unos 50.000 ducados³⁹. Por lo tanto, Juan Núñez Correa desembolsaría unos 90.000 ducados en global por los bastimentos que se consumieron durante el viaje. No incluimos en esa cifra el gasto que habría hecho en La Habana por la compra de bizcocho, agua, tocino y legumbres para la travesía entre ese puerto y Sanlúcar, pues en el trayecto entre Cartagena y el citado puerto cubano la armada se deshizo por completo tras una fuerte tormenta.

En caso de que todos los galeones hubieran llegado a tiempo a La Habana, las referidas viandas habrían costado unos 9.604 ducados, aproximadamente, desglosado de la siguiente manera: 2.000 quintales de bizcocho, a razón de 32 reales el quintal, que era el precio que se pagaba en el citado puerto cubano (5.800 ducados, aproximadamente); 300 pipas de agua, a razón de 55 reales cada una, que fue el precio por el que se llenaron el año previo (1.500 ducados); 150 quintales de tocino, a razón de 155 reales el quintal, según el precio que hemos estimado a partir de lo que se pagó en Sanlúcar (2.113 ducados); y 100 fanegas de legumbres, a razón de 21 reales la fanega, que fue la cifra que se pagó en La Habana en años precedentes (191 ducados).

No obstante, el gasto de los bastimentos y pertrechos que se enviaron desde España a Jamaica y a La Habana para el sustento de la tripulación y para la reparación de los tres galeones que sobrevivieron a la tormenta corrieron a cuenta de la Corona, aunque las cifras no aparecen especificadas para la mayoría de ellos⁴⁰.

³⁹ Sumario de las raciones de la Armada de la Guarda. (s.l.–1604). AGI, Contratación, 4421.

⁴⁰ Véase el epígrafe 4.9 Plan de búsqueda y rescate, pp. 365-371.

4.3 Pertrechos

Bajo el término pertrecho quedan incluidas todas las armas portátiles, municiones de guerra, materiales y herramientas necesarias para los galeones de la Armada de la Guarda. Algunos pertrechos como la jarcia, el velamen, la madera de pino o la pólvora había que importarlos, y dado que el precio de alguno de ellos era bastante elevado, como tendremos ocasión de señalar, los buques de la citada formación no siempre navegaban en las mejores condiciones posibles.

Durante los tres años en los que Juan Núñez Correa tuvo que aprestar los galeones a su costa (1604-1606), quedó probado que estos no llevaban las herramientas necesarias para efectuar el recorrido con garantías, pues, en 1605, durante la tormenta que sufrió la formación de Luis de Córdoba en aguas del Caribe, algunos de los galeones no llevaban el número de hachas que recogía el inventario elaborado por Pedro Rodríguez de Herrera, que era la persona que ejercía el cargo de proveedor general de la Armada de la Guarda.

4.3.1 Pertrechos de ordinario

Normalmente, los galeones de la Armada de la Guarda transportaban una serie de pertrechos que se utilizaban con frecuencia a lo largo del viaje. Algunos de ellos, como las romanas, los pesos y las pesas, servían para determinar el peso de los bastimentos y de pertrechos como la pólvora o el alquitrán; los embudos y los foniles facilitaban el trasvase de los líquidos de una vasija a otra; en los baldes y esportones se guardaban ciertos bastimentos y tornillos, arandelas, chavetas, etc.; los martillos y barrenas eran indispensables para los carpinteros y calafates; los faroles y fanales permitían que los navíos no se separasen unos de otros durante la noche o cuando había tormenta, etc.

En la siguiente tabla señalamos los pertrechos ordinarios que llevaba cada galeón, o al menos los que aparecen citados en el mapa que elaboró el referido proveedor general, ya que resulta bastante sospechoso que las cantidades asignadas para casi todos ellos sean prácticamente las mismas:

TABLA 34. Pertrechos ordinarios

PERTRECHOS ORDINARIOS	SAN ROQUE	SANTO DOMINGO	LA BEGOÑA	SAN AMBROSIO	SAN FRANCISCO	SAN CRISTÓBAL	SAN GREGORIO	SAN MARTÍN	TOTAL
Romanas	1	1	—	—	1	1	—	—	4
Pesos	2	2	2	2	2	2	2	2	16
Pesas	2	2	2	2	2	2	2	2	16
Medidas	2	2	2	2	2	2	2	2	16
Medida de aceite	2	2	2	2	2	2	2	2	16
Embudos	4	4	4	4	4	4	4	4	32
Foniles	3	3	3	3	3	3	3	3	26
Baldes	40	30	25	25	25	25	25	25	220
Alcuza	4	4	4	4	4	4	4	4	32
Calderas	2	1	1	1	1	1	1	1	9
Zalonas	2	2	2	2	2	2	2	2	16
Platos de palo	6	4	3	3	3	3	3	3	28
Esportones	6	4	4	4	4	4	4	4	34
Escobas	120	120	100	100	100	100	100	100	840
Pies de cabra	2	2	2	2	2	2	2	2	16
Martillos	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Mandarrias	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Tachuelas/bomba	50.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	120.000
Cerradas	2	2	2	2	2	2	2	2	16
Barrenas (juego)	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Hachas	6	3	3	3	3	3	3	3	21
Arpeos	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Banderas	7	4	—	—	—	—	—	—	11
Faroles	1	1	—	—	—	—	—	—	2
Fanales de correr	2	2	2	2	2	2	2	2	16
Lanternas	12	12	12	12	12	12	12	12	96
Lampiones	4	4	4	4	4	4	4	4	32
Lantías	3	1	1	1	1	1	1	1	10
Hachote (quintal)	28	14	—	—	—	—	—	—	42

Fuente: Tabla elaborada a partir del mapa de Pedro Rodríguez de Herrera. AGI, Indiferente, 1121.

Probablemente, al igual que sucedió con el recuento de la tripulación embarcada en los galeones, Pedro Rodríguez de Herrera no fue el encargado de comprobar galeón por galeón si se habían embarcado los pertrechos necesarios, sino que cedió tal competencia a Ruy López de Lisboa o a alguno de los agentes de Juan Núñez Correa, pues en muchos casos las cantidades son más abultadas de las que, un mes antes de que Pedro Rodríguez de Herrera confeccionase el inventario (1 de junio de 1605), se habían entregado a los maestros de raciones de cada galeón, y que han quedado recogidas en los diferentes cargos que recibieron estos últimos⁴¹. En ese caso, sería lógico que las cantidades indicadas fuesen superiores, pues, dado que Juan Núñez Correa era el encargado de pagar buena parte de los pertrechos, este siempre podría certificar que los galeones iban bien equipados.

En una relación de los bastimentos, pólvora, municiones, pertrechos, materiales y demás cosas que debería proveer Juan Núñez Correa, para provisión y repuesto de la Armada de la Guarda, que fue elaborada por Pedro Rodríguez de Herrera el 7 de febrero de 1605, se menciona la utilidad y la procedencia de alguno de los pertrechos que debería llevar la armada, aunque no necesariamente los que se embarcaron procedían del lugar que había señalado el citado proveedor⁴². En este sentido, hemos analizado los inventarios de otras armadas que se despacharon a las Indias a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII, con objeto de poder corroborar el lugar de procedencia de los pertrechos, aunque esto solo aparece en contadas ocasiones.

Así pues, según los inventarios de Pedro Rodríguez de Herrera, cuatro galeones de la Armada de la Guarda llevaban una romana cada uno. Estas habían sido fabricadas en Cartagena (Murcia) y todas contaban con pilones (pesa que, pendiente del brazo mayor del astil de la romana, puede moverse libremente y determinar el peso de las cosas cuando se equilibra con ellas). Con ella se pesaban los bastimentos y los pertrechos más pesados que transportaban los galeones. No podemos indicar en este trabajo la razón por la que los otros cuatro galeones no llevaban romanas, pero todos ellos transportaban dos pesos de cruz: uno de ellos, que era más grande que el otro y

⁴¹ Véase el Anexo IX.

⁴² Relación de los bastimentos, pólvora, municiones, pertrechos, materiales y demás cosas que ha de proveer Juan Núñez Correa para provisión y llevar de respecto la Armada de la Guarda. Sevilla, 7 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

servía para pesar el bizcocho, tenía sus balanzas de cobre y sus cordones de cáñamo; el otro era para pesar carne, pescado, menestras (garbanzo, habas y arroz). Naturalmente, cada peso contaba con su juego de pesas, todas de hierro, cuyo peso iba desde media onza hasta dos libras. Cada uno de los galeones llevaba también un arpeo, que es un instrumento de hierro con uno garfios que sirve para rastrear, o para aferrarse dos embarcaciones. En 1605, los arpeos estaban unidos a una cadena de hierro⁴³. Con todo, resulta particularmente extraño que seis de los galeones llevasen ciento veinte escobas cada uno, cuyo utensilio, que serviría para limpiar los galeones, estaba compuesto por hojas de palma y un palo de madera.

De acuerdo con el inventario que elaboró el citado proveedor general el 1 de junio de 1605, los galeones de la Armada de la Guarda llevaban también medidas, embudos, foniles, baldes, alcuza, calderas, zalonas, platos de palo, esportones, etc. Cada galeón transportaba dos medidas, una de cobre y otra de madera. La primera de ellas servía para precisar la cantidad de vino o agua que deberían suministrar los maestros de raciones a la tripulación, mientras que la segunda estaba reservada para proveer el vinagre y el aceite. Los embudos eran de cobre o de hojalata: los primeros servían para el vino y el agua, y los segundos para el vinagre y el aceite. Los foniles eran empleados para envasar el agua en las pipas. Los que llevaban los galeones de la citada formación estaban hechos de madera, que era el material con que se hacían los baldes o cubos que eran utilizados como recipientes con los que se sacaba el agua para la tripulación, cuya forma y tamaño sería muy parecida a la de un vaso. No obstante, también había baldes de madera en los que se guardaban los tornillos, arandelas, chavetas, etc., que estaban ensamblados por dos arcos de hierro.

En cada galeón de la armada se conservaban cuatro alcuza de hojalata con las que se distribuía el aceite, varias calderas de cobre para calentar la brea, principalmente, y varias zalonas, que, a pesar de que normalmente eran vasijas grandes de barro sin vidriar, de boca ancha y con una o dos asas que servían para repartir el vino, aquel año eran de cobre y tenían la misma utilidad que las calderas. Los platos de palo eran de madera, tenían un gran tamaño y, en ocasiones, forma de cuencos. Estos estaban fijados a un palo y servirían, al igual que los esportones de esparto, para distribuir las raciones.

⁴³ Ídem.

Por otra parte, los carpinteros y calafates contaban con una serie de herramientas y piezas propias de su oficio: pies de cabra, martillos de mano, mandarrias, tachuelas de bombas, cerradas, barrenas y hachas. El pie de cabra era una palanqueta de hierro hendida por uno de sus extremos en forma de dos uñas u orejas, cuyo uso estaba reservado para tornear maderas y metales. Los martillos de mano servían para clavar las tachuelas, calafatear, etc., y las mandarrias o mazas de hierro eran empleadas para meter o sacar los pernos en los costados de los buques. El carpintero llevaba siempre un buen número de tachuelas de bomba, que son clavos cortos de cabeza grande que eran utilizados para forrar los pañoles con lonas o cuero curtido. No ocurría lo mismo para el caso concreto de las cerradas, aunque al parecer en 1605 los galeones de la Armada de la Guarda transportaban dos cada uno. La cerrada era un curtido, normalmente de vaca, que se empleaba en la guarnición de las bombas. Cabe señalar también que cada uno de los carpinteros contaba con un juego compuesto por entre cuatro y seis barrenas; cada una de ellas serviría para taladrar un material diferente, que podía ser madera, metal, piedra, cuero, etc., pero todas eran de hierro y su mango de madera.

Asimismo, según el inventario que elaboró Pedro Rodríguez de Herrera el 1 de junio de 1605, los galeones de la Armada de la Guarda llevaban un buen número de hachas. Sin embargo, como tendremos ocasión de señalar cuando analicemos el naufragio de dicha formación, los galeones San Cristóbal, San Gregorio y San Martín pudieron irse a pique cuando les sobrevino la tormenta por no llevar nada más que una. Ese hecho confirmaría que el inventario era poco fiable, aunque también cabe la posibilidad de que alguno de los tripulantes las robase para venderlas en el Nuevo Mundo, pues las herramientas y utensilios que transportaban los galeones eran muy cotizados al otro lado del Atlántico, especialmente los de hierro.

En cuanto a las banderas, solo los galeones capitana y almiranta podían llevarlas en sus mástiles, “pintadas con las armas de Castilla y Leon, con sus cenefas, desde veinte y quatro a treinta bars”⁴⁴. En el mapa elaborado por Pedro Rodríguez de Herrera no consta que los galeones ordinarios llevasen banderas, aunque en caso afirmativo solo podrían enarbolarlas en situación de emergencia. Igualmente, solo los galeones capitana y almiranta llevaban un farol en la popa. No obstante, al igual que el resto de los

⁴⁴ Ídem.

galeones ordinarios, también tenían dos fanales de correr, de hojalata, que solo se encenderían en caso de tormenta⁴⁵. Según la descripción hecha por el citado proveedor general, “los faroles eran grandes, con copas de cobre dorada y tres mecheros, y sus vidrieras guarnecidas de hojalata”⁴⁶. Asimismo, cada galeón llevaba cuatro lampiones de cobre con sus mecheros, varias lanternas de hojalata para alumbrar y, a excepción de la capitana, una lantía, que era una especie de velón con cuatro mecheros que se colocaba dentro de la bitácora para ver de noche el rumbo que señalaba la aguja⁴⁷.

Por último, los galeones capitana y almiranta llevaban varios quintales de hachote, que era el nombre que recibían las velas cortas y gruesas que se introducían en el farol. Estas se hacían con cera amarilla labrada, con cuyo producto también se elaboraban las velas de los fanales de correr. En consecuencia, resulta extraño que en el inventario no aparezcan citado los cajones en los que se guardaba la cera amarilla o las velas de sebo para las lanternas. Además, tampoco se hace mención en él de las ollas de cobre con las que se prepararía la comida, la loza de barro en la que se serviría, las cucharas de hierro con las que se comía o las bombas con las que se extraía el agua de la sentina. No obstante, los galeones de la armada llevaban esos utensilios de cocina y dos o tres bombas de caoba cada uno, de unos 15 codos y medio de largo, que costaban 40 ducados la unidad⁴⁸. Probablemente, el proveedor general no incluyó esto último porque eran cosas que se conservaban de un año para otro, al igual que los sacos de lienzo en los que se guardaba el bizcocho, las esteras de esparto que servían para cubrir el suelo de los pañoles, los gallardetes (tiras de lienzo rematadas en punta con las que se hacen señales entre los galeones), los ornamentos de misa, las flámulas, etc. Según Navarrete, las flámulas son gallardetes muy cortos y anchos que se ponía en los topes o penoles de las vergas en señal de regocijo o por otro motivo, aunque el galeón San Roque llevaba dos flámulas grandes: en una de ellas aparecía la imagen de cristo crucificado y San Roque con las armas reales, y en la otra la virgen junto al apóstol Santiago y las armas reales.

⁴⁵ En la enciclopedia *Las artes de la mar* aparecen unas ilustraciones que muestran la forma y el diseño que tendrían algunos fanales de correr de la época. Véase KIHLEBERG, Bent (ed.): *Las artes de la mar. Enciclopedia náutica ilustrada*, Madrid, Raíces, 1984, p. 64.

⁴⁶ Ídem.

⁴⁷ Véase FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Diccionario marítimo español*, p. 330.

⁴⁸ Carta de pago de Juan Sánchez de Alarás, bombero. Sevilla, 1 de enero de 1604. AGI, Indiferente, 1121.

De la misma manera, los galeones de 1605 conservaban las insignias de los santos que llevaban en la popa. En este sentido, teniendo en cuenta que en las diferentes relaciones que hemos estudiado aparece citado que la capitana y la almiranta deberían llevar una insignia de repuesto, los galeones no llevarían la imagen pintada directamente sobre la madera como ha sido referido en más de una ocasión, sino que quedaban plasmadas en un lienzo, que estaría recubierto por un marco de madera, entre otras razones porque la pintura sobre la madera duraría un tiempo ínfimo dada la navegación que realizaba la Armada de la Guarda.

4.3.2 Pertrechos de repuesto

Además de los pertrechos ordinarios, cada galeón llevaba unos pertrechos de repuesto. De esta forma, al contrario de lo que sucedía con los bastimentos, la armada contaría con pertrechos suficientes para todo el viaje, pues, entre otras razones, los precios pagados en el Nuevo Mundo por algunas herramientas y materiales eran demasiado elevados como para adquirirlos allí. Normalmente, considerando también las relaciones o inventarios de otras armadas, la mayor parte de los pertrechos de repuesto servirían para calafatear los galeones en el Nuevo Mundo, y para que estos contasen con suficiente velamen durante el viaje de regreso a la metrópoli.

No obstante, algunos de los pertrechos denominados “de repuesto” eran los únicos de los que disponían los galeones, como eran los grillos y los cepos de prisión. Por otra parte, cabe señalar que la mayor parte del lienzo que llevaban de repuesto los galeones era del género pacaje, esto es, de peor calidad que el que tenían de ordinario — fabricado en Ruan—, y que servía para juanetes y velas de estay⁴⁹. Para Pedro Rodríguez de Herrera, la jarcia debería estar alquitranada y el cáñamo y la estopa serían blancas. Sin embargo, según el informe que remitió Jerónimo de Suazo, gobernador y capitán general de Cartagena, al monarca, comunicándole las circunstancias que vivieron los tripulantes del galeón San Cristóbal durante el naufragio, una de las causas por las que el citado galeón hacía tanta agua era porque había sido calafateado con estopa negra, “que no es de provecho, porque con cada golpe de mar las costuras la

⁴⁹ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Diccionario marítimo español*, p. 395.

escupen fuera y por ellas entra el agua, que lo pone en condicion de perderse como lo hiciera este galeon sino fuera despues de la misericordia de Dios”⁵⁰. Obviamente, la estopa blanca era más cara que la negra, pues esta última se obtiene de jarcia vieja y deshilada, mientras que la otra se obtiene directamente del cáñamo. La distribución de los pertrechos de repuesto en los galeones de la referida armada quedó como sigue:

TABLA 35. Pertrechos de repuesto

PERTRECHOS DE REPUESTO	SAN ROQUE	SANTO DOMINGO	LA BEOÑA	SAN AMBROSIO	SAN FRANCISCO	SAN CRISTÓBAL	SAN GREGORIO	SAN MARTÍN	TOTAL
Velas de sebo	3	2	2	2	2	2	2	2	17
Toldos	4	4	4	4	4	4	4	4	32
Grillos	3	—	—	—	—	—	—	—	3
Cepos de prisión	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Equipación vela	3	2	2	2	2	2	2	2	17
Empavesadas	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Lienzo	4.800	48	48	48	48	48	48	48	5.136
Hilo de vela	4	2	2	2	2	2	2	2	18
Agujas de velas	2.000	300	300	300	300	300	300	300	4.100
Jarcia	118	90	80	80	80	80	80	76	684
Cables	3	4	4	3	3	2	3	4	26
Brea	70	50	55	40	40	40	40	40	375
Clavazones	26	6	20	7	5	7	6	6	83
Estoperoles	6.000	6.000	8.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	50.000
Cáñamo y estopa	40	21	25	16	11	11	16	11	151
Alquitrán	8	8	8	8	8	8	8	8	64
Sebo en pan	6	4	2	2	2	2	2	2	22
Aceite	5	4	4	4	4	4	4	4	33
Escaleta	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Sotrozos	97	52	104	50	75	72	40	44	534
Alzaprimas	1	1	1	—	1	—	—	1	5
Sacatrapos	11	7	11	8	6	4	8	6	61
Astas	26	12	10	8	3	—	10	24	93
Hilo	20	16	10	10	10	10	10	10	96
Pellejos	40	30	26	24	28	27	25	32	232
Chavetas	200	100	150	150	125	100	100	64	989
Anillos	150	90	—	24	24	—	50	—	338
Hachas	2	1	—	1	1	2	1	1	9
Clavos	800	1.500	1.000	1.500	1.100	1.000	1.000	1.400	9.300
Zurrones	2	2	2	2	2	2	2	2	16

Fuente: Tabla elaborada a partir del mapa de Pedro Rodríguez de Herrera. AGI, Indiferente, 1121.

⁵⁰ Jerónimo de Suazo al rey. Cartagena, 26 de noviembre de 1605. El documento se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 2 de marzo de 1606. AGI, Indiferente, 749.

Ahora bien, resulta extraño que las cantidades señaladas para cada galeón sean prácticamente las mismas, de la misma manera que la capitana llevase 4.800 varas de lienzo para velas y el resto de galeones solo portase 48, o que todos los galeones guardasen el mismo número de estoperoles, que son clavos cortos, de cabeza grande y redonda, que sirven para clavar capas, empavesadas y otros objetos que necesitan poco esfuerzo para mantenerse fijo. Por tanto, creemos que el inventario no reflejaba fielmente las cantidades que de verdad transportaba cada galeón. Las cifras anotadas para las velas de sebo, hilo de vela, cáñamo y estopa y sebo en pan equivalen a quintales, mientras que el lienzo para velas aparece reflejado en varas, y el alquitrán y el aceite en botijas.

4.3.3 Pertrechos de artillería

La pólvora, balería, armas portátiles, los materiales para elaborar la munición y los instrumentos necesarios para el empleo de la artillería quedan incluidos bajo la denominación de “pertrechos de artillería”. Su distribución en los galeones de la Armada de la Guarda de 1605 fue la siguiente:

TABLA 36. Pertrechos de artillería

PERTRECHOS DE ARTILLERÍA	SAN ROQUE	SANTO DOMINGO	LA BEGOÑA	SAN AMBROSIO	SAN FRANCISCO	SAN CRISTÓBAL	SAN GREGORIO	SAN MARTÍN	TOTAL
Pólvora (quintal)	120	80	73	70	70	70	70	57	610
Cuerda (quintal)	16	10	10	9	9	9	9	9	81
Lienzo	44	44	44	44	44	44	44	44	352
Agujas	100	100	100	100	100	100	100	100	800
Hilo (libra)	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Papel (resma)	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Engrudo (libra)	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Embudos	2	2	2	2	2	2	2	2	16
Guardacartuchos	48	44	36	36	36	36	36	32	304
Balas rasas	960	780	667	640	612	664	616	520	5.459
Balas de suerte	192	132	180	96	89	96	189	82	1.056
Balas de piedra	46	20	43	30	24	24	40	30	257
Balas/plomo (q)	12	11	10	10	10	10	11	10	84
Plomo (quintal)	12	6	6	6	6	6	6	6	54
Lanternas	72	66	36	54	54	34	40	34	390
Martillos	8	4	2	3	2	5	3	4	31
Cuñas (hierro)	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Tachuelas	800	1.500	1.400	1.000	1.800	1.500	2.000	1.000	11.000
Pies de cabra	5	3	6	5	3	4	2	5	33
Espeques	139	84	87	42	52	56	62	72	594
Cucharas	24	34	15	22	16	18	18	15	162
Zoquetes	30	28	29	21	15	30	20	5	178
Lanadas	19	6	10	8	8	12	12	—	75
Motones	42	21	68	40	13	47	34	80	345
Ganchos	28	26	42	—	13	32	10	38	189
Arandelas	90	56	82	52	48	70	38	44	480
Cuñas (madera)	130	54	92	45	32	71	84	56	564
Ejes	10	6	11	3	2	6	3	2	43
Ruedas	4	26	50	12	10	7	—	38	147
Arcabuces	159	109	75	60	68	35	60	73	639
Mosquetes	78	80	32	30	36	34	36	34	360
Picas	30	30	20	20	18	20	20	18	176
Chuzos	20	30	—	—	6	10	12	10	88
Templones	30	30	—	—	10	10	12	—	92
Morriones	34	40	30	—	—	—	30	30	164
Rodelas	25	25	25	—	—	25	25	25	150
Bragueros	24	35	31	28	26	17	29	16	206
Palanquetas	3	3	1	5	5	2	4	1	24
Sacatrapos	11	—	10	8	7	8	4	6	54
Astas	26	12	30	19	3	6	5	36	137
Atacadores	—	28	29	21	15	—	19	—	112
Frasco/Frasquillo	78	80	32	30	—	36	34	32	322

Fuente: Tabla elaborada a partir del mapa de Pedro Rodríguez de Herrera. AGI, Indiferente, 1121.

- Pólvara. Desde que en 1593 se produjese el establecimiento definitivo de la Armada de la Guarda, siempre hubo quejas por parte de la administración ante la falta de pólvora para surtir los galeones integraban dicho convoy. En el siglo XVI, las principales factorías de la Corona se encontraban en Málaga, aunque al finalizar la centuria la pólvora se importaba de Alemania y Cartagena, principalmente, y en alguna ocasión de Lisboa. En el primer asiento que precedía la puesta en funcionamiento de la citada formación, rubricado el 1 de diciembre de 1591, el prior y los cónsules solicitaban al monarca que la pólvora se pudiese importar sin que por ello se pagasen el almojarifazgo y la alcabala, y que en Sevilla residiese una persona de confianza que supiera reconocer la calidad de la misma, cuyo sueldo correría a cuenta de la avería⁵¹. Al parecer, salvo el capitán general de la artillería, no hubo en esas fechas una persona que se encargase de tal asunto, aunque dada la escasez en la península de los tres productos con los que se conseguía la pólvora (salitre, azufre y carbón), la Corona no tuvo más remedio que permitir su importación.

En el asiento firmado por Felipe III y Juan Núñez Correa el 26 de septiembre de 1603, se recoge que sería este último el encargado de proveer la pólvora necesaria para los galeones de la Armada de la Guarda, aunque su refinamiento correría a cuenta del erario. Además, en otro de los capítulos del asiento quedó establecido que Núñez Correa podría importar la jarcia, pólvora, plomo, mástiles, estopa, brea, etc., para el apresto de los galeones⁵². La intención inicial de este último era la de aprovechar la pólvora que los oficiales de la avería conservaban en las atarazanas de Sevilla, en cuyo emplazamiento se guardaban los pertrechos, bastimentos, etc. Sin embargo, a principios de diciembre de 1603, debido a una fuerte crecida del Guadalquivir, las botijas que contenían la pólvora se llenaron de agua por estar destapadas, y “con la dicha agua se le salio el salitre y solo quedo el carbon”⁵³. Por ello, y ante la falta de pólvora en los lugares de la península en los que se obtenía, la Corona tomó asiento con un mercader flamenco para que este la trajera desde Alemania⁵⁴.

Además, según el proveedor general de la Armada de la Guarda, Pedro Rodríguez de Herrera, el resultado que se obtenía con la pólvora importada de Alemania

⁵¹ Véase el Anexo IV: cap. 11.

⁵² Véase el Anexo V: caps. 11, 16 y 54.

⁵³ Expediente de la Casa de la Contratación. Sevilla, 4 de febrero de 1604. AGI, Contratación, 5557.

⁵⁴ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 4 de diciembre de 1603. AGI, Indiferente, 747.

era mucho mejor que el conseguido con la elaborada en Sevilla, Málaga, Pamplona, etc., pues “es mas fina que la que se fabrica en España ni en otra parte, y con la cuarta parte menos de carga hace mas efecto”⁵⁵. El precio que se pagó por la pólvora alemana entre 1602 y 1605 fue de 21 ducados el quintal⁵⁶. Por lo tanto, los 610 quintales de la preciada mezcla explosiva que transportaban los galeones de la Armada de la Guarda costaron 12.810 ducados, que era el precio que costaría un galeón nuevo de unas 500 toneladas. Por esa razón, no era baladí que en el asiento de la avería de 1603 se reflejase la parte a la que le correspondía pagar la pólvora. Por otro lado, no podemos precisar cuánto costó su refinamiento, pues la procedente de Alemania venía refinada, aunque no costaría más de 800 ducados. Para el citado proveedor general, la pólvora debería guardarse en jarras empegadas (cubiertas de pez), que a su vez fuesen dentro de barriles de madera⁵⁷. De ese modo, la pólvora se mantendría en las mejores condiciones posibles y su transporte sería más seguro.

- Balería (balas rasas —de hierro y de plomo—, balas de suerte —de navaja y de punta de diamante— y balas de piedra). En 1605, la mayor parte de las balas que llevaban los galeones de la Armada de la Guarda eran de hierro, aunque también las había de plomo. Ambas se lanzaban aisladamente, es decir, como un único proyectil en cada disparo⁵⁸. Las balas de cañón se obtenían normalmente en Milán y en los Países Bajos, aunque existía también una herrería cerca de Pamplona que por algún tiempo suministró balas a la Corona⁵⁹. Ese año, también, los galeones de la citada formación portaban balas de navaja, que estaban huecas y se rellenaban de materiales incendiarios, y balas de punta de diamante, cuyo proyectil estaba provisto de puntas agudas en su superficie⁶⁰. Según Luis de Agar, estas últimas se empleaban a corta distancia contra los buques, con el

⁵⁵ Pedro Rodríguez de Herrera al Consejo de Indias. Sevilla, 24 de noviembre de 1603. AGI, Indiferente, 1119.

⁵⁶ Los diferentes asientos que la Corona tomó durante esos años con varios mercaderes flamencos se hallan en AGI, Indiferente, 1118, 1119, 1120 y 1121.

⁵⁷ Relación de los bastimentos, pólvora, municiones, pertrechos, materiales y demás cosas que ha de proveer Juan Núñez Correa para provisión y llevar de respecto la Armada de la Guarda. Sevilla, 7 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

⁵⁸ Véase el *Diccionario de la Ciencia y de la Técnica del Renacimiento*, Universidad de Salamanca [en línea].

⁵⁹ GOODMAN, David: *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II*, Madrid, Alianza Editorial, 1990, p. 150.

⁶⁰ FERROFINO, Julián: *Descripcion y tratado muy breve, y lo mas provechoso, de artilleria*, 1599, Biblioteca Nacional de España (en adelante, BNE), ms. 9027, f. 157r.

propósito principal de destruir el velamen y el cordaje⁶¹. Igualmente, las balas de piedra se utilizaban a corta distancia, aunque su uso estaba reservado para los pedreros y su finalidad la de conseguir el mayor daño posible en el casco de la embarcación enemiga.

- Armas portátiles. Bajo la denominación de “armas portátiles” hay que diferenciar entre las que eran de fuego (arcabuz y mosquete) y las que no (picas, chuzos y templones). El arcabuz se disparaba prendiendo la pólvora del tiro mediante una mecha móvil incorporada a ella⁶². Dicha arma, que es muy parecida al fúsil y se montaba en un fuste de madera, data de la primera mitad del siglo XVI; su cañón medía entre 95 y 105 cm.⁶³. El precio de los arcabuces que se compraron en 1605 para los galeones de la Armada de la Guarda fue de 33 reales la unidad⁶⁴. Así, los 630 que llevaba la armada ese año costarían 1.890 ducados, aunque la Corona solo tuvo que comprar 400, lo que supuso un total de 1.200 ducados; el resto se conservaban de otros viajes. Por su parte, el mosquete era un arma de fuego más larga (126 cm.) y de mayor calibre que el fusil, que se disparaba apoyándola sobre una horquilla. Los mosquetes que llevaban los galeones de la citada formación se compraron en Vizcaya, en cuyo lugar se habían obtenido también los del año anterior, a un precio de 58 reales la unidad⁶⁵. Tanto el arcabuz como el mosquete se encendían con mecha, que se obtenía casi siempre en Bayona (Francia), aunque no podemos precisar el lugar en el que se había adquirido en 1605⁶⁶. Normalmente, ambas armas se compraban con unos frascos o frasquillos de vidrio para guardar la pólvora, que tenían unos cordones de lana de color para facilitar su transporte⁶⁷. A principios de la centuria eran armas indispensables para la infantería.

En cuanto a las armas portátiles que no eran de fuego, los galeones de la Armada de la Guarda solían llevar tres tipos: picas, chuzos y templones. El primero de ellos era una “especie de lanza larga, compuesta de un asta con hierro pequeño y agudo en el

⁶¹ AGAR, Luis de y ARAMBURU, Joaquín: *Diccionario ilustrado de los pertrechos de guerra y demás efectos pertenecientes al material de artillería*, Madrid, 1853, pp. 60-61. Véase también, COLLADO, Luis: *Plática manual de artillería*, Milán, Pablo Gotardo Poncio, 1592, pp. 85v-86v.

⁶² *Diccionario de la lengua española* [en línea].

⁶³ SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata...*, p. 135.

⁶⁴ Artillería y armas de la armada. Cádiz, 30 de abril de 1605. AGI, Contratación 71B.

⁶⁵ Cuentas del tenedor de bastimento Bernal del Castrillo. (s.l.-1604). AGI, Contratación, 4187.

⁶⁶ En este sentido, véase, por ejemplo, la relación de las municiones que se han ordenado que se lleven de Cartagena, Málaga y Cádiz para la Armada de la Guarda. Sanlúcar de Barrameda, 2 de junio de 1598. AGI, Indiferente, 2661.

⁶⁷ Véase el Anexo IX.

extremo superior, que usaban los soldados de infantería”⁶⁸. El precio de las picas fue de entre 6 y 8 reales cada una. La variación de precios se debe a que algunas las proporcionó Domingo García Flores, mayordomo y pagador de la artillería en Cádiz, y otras Miguel de Cenita o Ceneta, que era un asentista vizcaíno que durante años fue el principal proveedor de las armas portátiles que llevaban los galeones de la Armada de la Guarda⁶⁹. El chuzo era un “arma ofensiva y defensiva que consiste en un asta de seis á nueve pies de largo, en cuyo extremo está fijo un hierro acerado, con punta muy aguda ó un cuchillo de dos filos”⁷⁰. Desde finales del siglo XVI, los chuzos costaban entre 5 y 7 reales; muy similares a estos eran los templeones, aunque la longitud del asta era inferior. En realidad, su verdadero nombre era “porquera”, pero en el sur de la península fue denominado “templón”, que fue el nombre que adquirió finalmente⁷¹.

- Munición. Para hacer las balas de los mosquetes y los arcabuces era necesario plomo. En el mapa que elaboró Pedro Rodríguez de Herrera, proveedor general de la Armada de la Guarda, en el que quedaron incluidos los pertrechos de artillería que llevaban los galeones en 1605, no se especifica si el plomo iba en barras o en hoja. El primero era empleado para hacer las balas, mientras que el segundo servía para forrar el pañol de la pólvora y emplomar el casco de las embarcaciones. Con todo, para la fabricación de los cartuchos que se introducían por la boca del mosquete y el arcabuz, era necesario papel, lienzo, aguja, hilo y engrudo. Según Luis de Agar, había varios tipos de papel: para los cartuchos embalados debería ser blanco, “y azul para los de solo polvora”⁷². Cada pliego debería tener unas medidas mínimas de largo, ancho y grueso, aunque estas medidas no aparecen reflejadas en la documentación. En 1605, los galeones de la Armada de la Guarda llevaban papel para cartuchos de marca mayor o papel real, esto es, más largo, ancho y grueso que el ordinario. En cuanto al lienzo que se empleaba para hacer los cartuchos, este era de color blanco y se importaba de Rusia.

⁶⁸ *Diccionario de la lengua española* [en línea].

⁶⁹ Cargo de la artillería, armas y pertrechos que hizo Bernal del Castrillo, tenedor de bastimentos de la Armada de la Guarda. (s.l.–1605). AGI, Contratación, 4194.

⁷⁰ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Diccionario marítimo español*, p. 205.

⁷¹ GARIBAY ZAMALLOA, Esteban de: *Los XL libros d’el compendio historial de las chronicas y universal historia de todos los reinos de España*, t. II, Amberes, Cristóbal Plantino, 1571, p. 971.

⁷² AGAR, Luis de y ARAMBURU, Joaquín: *óp. cit.*, pp. 331-333.

Los cartuchos se cosían con aguja e hilo, aunque también era necesario el engrudo (masa hecha con harina, que, cocida en agua, servía para pegar el papel). En este sentido, cabe señalar que existían dos tipos de agujas: las que servían para coser los cartuchos y las que cosían las velas. La diferencia principal entre ambas es que las primeras eran más pequeñas, propias del oficio de sastre. En cuanto al hilo que se utilizaba para coser los cartuchos, normalmente también se obtenía en Rusia, aunque el que llevaban los galeones de 1605 se trajo de Flandes y Alemania. Su precio era de 8 ducados el quintal⁷³.

Para rellenar los cartuchos de pólvora eran indispensables unos embudos de hojalata doble, que era el material del que estaban hechas las cajas en el que se guardaban⁷⁴. Otro tipo de munición serían las lanternas y las palanquetas. Las primeras eran, según Juan José Sánchez-Baena y Pedro Fondevila-Silva, “unos cilindros huecos de madera blanda, rellenas de perdigones, dados de hierro o lascas de pedernal, que funcionaban como botes de metralla”⁷⁵. Por su parte, la palanqueta era una “barra de hierro ochavada y de proporcionado grueso y largo, que por uno y otro extremo remata en una base circular del diámetro del ánima de la pieza de artillería con que ha de dispararse en lugar de la bala; y sirve para cortar y destrozar más fácilmente los aparejos y palos del buque enemigo, cuando se le bate á muy poca distancia”⁷⁶. El precio de las palanquetas se obtenía a partir de su peso en libras. En 1605, la libra se tasó en 26 maravedís⁷⁷.

- Instrumentos de artillería (espeques, cucharas, atacadores, zoquetes, lanadas y bragueros). En 1605, los 594 espeques que llevaban los galeones de la Armada de la Guarda eran de madera, probablemente de acebuche, pues al menos 150 de ellos si lo

⁷³ Cargo de la artillería, armas y pertrechos que hizo Bernal del Castrillo, tenedor de bastimentos de la Armada de la Guarda. (s.l.–1605). AGI, Contratación, 4194.

⁷⁴ Relación de los bastimentos, pólvora, municiones, pertrechos, materiales y demás cosas que ha de proveer Juan Núñez Correa para provisión y llevar de respecto la Armada de la Guarda. Sevilla, 7 de febrero de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

⁷⁵ Véase su trabajo: “Artillería naval veneciana en la Torre del Oro: método para la identificación y análisis de un *moschetto da braga* del siglo XVI”, *Gladius: estudios sobre armas antiguas, armamento, arte militar y vida cultural en Oriente y Occidente*, n.º 37 (2017), p. 132.

⁷⁶ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Diccionario marítimo español*, p. 397.

⁷⁷ Cargo de la artillería, armas y pertrechos que hizo Bernal del Castrillo, tenedor de bastimentos de la Armada de la Guarda. (s.l.–1605). AGI, Contratación, 4194.

eran. Este utensilio, que utilizaban los artilleros a modo de palanca para manejar las piezas de artillería, costaba aquel año unos 28 maravedíes, aproximadamente⁷⁸.

Para introducir la pólvora en los cañones era necesario una cuchara, cuyo instrumento estaba formado por un asta de madera y una plancha de cobre abarquillada. A principios del siglo XVII, cada unidad costaba unos 9 reales, aunque las dimensiones variaban según el calibre de la pieza. Posteriormente había que apretar la pólvora, utilizando para ello el atacador, que era el instrumento que estaba formado por un asta de madera y un zoquete en uno de sus extremos⁷⁹. Era muy importante que el diámetro del zoquete fuese proporcional al de la bala, así como que el asta de madera al que iba unido tuviese una longitud algo superior al del ánima de la pieza.

Tras haber disparado la bala, había que extraer el taco o saquete de pólvora que se había depositado previamente en el ánima de la pieza. Para ello, los galeones llevaban sacatrapos, que eran piezas de hierro de dos ramas en forma de espiral que se fijaban al extremo de un asta de madera. Posteriormente era necesario limpiar y refrescar con agua el ánima de la pieza. El instrumento que cumplía esa función era la lanada, que estaba formado por un asta de madera que, en uno de sus extremos, tenía atado un pellejo de carnero con su lana, por cuyo motivo tomó ese nombre. No sabemos el precio del asta de madera, pero considerando que cada pellejo de carnero costó 3 reales, la lanada costaría unos 4 reales, aproximadamente⁸⁰. Curiosamente, el galeón San Martín no llevaba ninguna lanada, aunque ya hemos señalado que el inventario elaborado por el proveedor general de la Armada de la Guarda no era del todo fiable. Ahora bien, para moderar el retroceso de la pieza durante el disparo, eran necesarios los bragueros, que eran unos cabos gruesos que, pasados por el ojo del cascabel de una pieza de artillería y hecho firme por sus extremos a uno y a otro lado de la porta o de la parte anterior de la explanada, cumplían dicho efecto. En 1605, los bragueros que llevaban los galeones se elaboraron a partir de la jarcia que se había importado de

⁷⁸ Ídem.

⁷⁹ Véase el *Diccionario de la Ciencia y de la Técnica del Renacimiento*, Universidad de Salamanca [en línea]. En las obras de Ufano y Collado aparece la ilustración de un zoquete. En este sentido, véase UFANO, Diego: *Tratado de la artillería y uso de ella platicado por el capitán Diego Ufano en las guerras de Flandes*, Bruselas, Juan Momarte, 1613, p. 302; y COLLADO, Luis: *óp. cit.*, p. 17v.

⁸⁰ Cargo de la artillería, armas y pertrechos que hizo Bernal del Castrillo, tenedor de bastimentos de la Armada de la Guarda. (s.l.–1605). AGI, Contratación, 4194.

Flandes, que se pagó a 66 ducados el quintal⁸¹. Además de estos pertrechos, los galeones llevaban otros útiles necesarios para el empleo de la artillería, como eran las cuñas de madera, que servían, principalmente, para levantar la culata del cañón y ponerlo en puntería. A principios del siglo XVII, cada unidad costaba 3 reales. Cabe señalar también que durante dicho periodo los ejes y las ruedas de las cureñas eran de madera.

- Otros pertrechos (morriónes, rodela, motones, martillos, cuñas de hierro, arandelas, ganchos, tachuelas, pies de cabra y astas). El morrión era un casco que servía para proteger la cabeza de los soldados. En 1605, los morriónes eran de hierro, estaban barnizados y tenían orejeras; cada unidad costaba 10 reales. Otra de las piezas defensivas que llevaban los galeones era la rodela, que era un escudo redondo y delgado de metal que cubriría a la persona que lo portaba. Al parecer, las rodela estaban pintadas con las insignias reales, y costaron entre 3 reales y medio y 4 reales cada una⁸².

Los motones de la Armada de la Guarda eran de uno y dos ojos. Estos últimos costaron 3 reales la unidad, por lo que los primeros valdrían unos 2 reales⁸³. Los motones son una especie de polea o garrucha giratoria por donde pasan los cabos, y que sirven para levantar o mover cosas pesadas. Por otra parte, los martillos que transportaban los galeones en 1605 eran de hierro con orejas; cada unidad costó 6 reales⁸⁴. El proveedor de los martillos necesarios para la Armada de la Guarda, el herrero Juan Fernández, fue la persona que también proporcionó las cuñas de hierro con las que se partía el plomo, las tachuelas, los pies de cabra, las arandelas y los ganchos. Según Luis de Agar, las tachuelas eran “pequeños clavos, poco largos y de cabeza chata y redonda que se diferencian de las llamadas puntas de París [clavo de cabeza plana y punta piramidal, hecho con alambre de hierro]”⁸⁵. Las arandelas eran anillos chatos que se introducían en el eje de madera para impedir que el cubo de la rueda rozase contra la parte cuadrangular del mismo⁸⁶. El precio de la arandela era el mismo que el de los

⁸¹ Ídem.

⁸² Ídem.

⁸³ Ídem.

⁸⁴ Ídem.

⁸⁵ AGAR, Luis de y ARAMBURU, Joaquín: *óp. cit.*, p. 424.

⁸⁶ TORO Y GÓMEZ, Miguel de: *Nuevo diccionario enciclopédico ilustrado de la lengua castellana*, Paris, Armand Colin, 1901, p. 95.

ganchos, 34 maravedís la libra de hierro, aunque no podemos precisar el peso ni de lo uno ni de lo otro.

Tal y como quedó recogido en el asiento que firmaron el monarca y Juan Núñez Correa en 1603, este último pagaría la pólvora, la pelotería y las municiones, mientras que la Corona proveería todas las piezas de artillería —también las armas portátiles—, sus encabalgamientos y el refinamiento de la pólvora⁸⁷. En total, la suma de los pertrechos ordinarios, de repuesto y los pertrechos de artillería ascendería a 60.000 ducados, aproximadamente, sin incluir en esta cifra el coste de los encabalgamientos. De esa cantidad, unos 4.000 ducados correrían a cuenta del erario, por la suma del refinamiento de la pólvora (800 ducados), las armas portátiles (1.200 ducados) y los encabalgamientos (2.000); el resto los pagaría Juan Núñez Correa. El dinero que se pagó por los encabalgamientos no aparece citado por el proveedor general, sin embargo, en los cargos de la artillería, armas y pertrechos que recoge el tenedor de bastimentos Bernal del Castrillo, aparece citado que cada cureña costó 9 ducados y que la madera con la que se habían elaborado se cortó en Utrera⁸⁸. Por tanto, teniendo en cuenta que los galeones de la Armada de la Guarda de 1605 llevaban 144, todas ellas costarían 1.296 ducados; los 704 ducados necesarios para llegar a los referidos 2.000 ducados sería el coste aproximado de las horquillas que precisaban los 639 arcabuces y los 360 mosquetes. Así, a los 60.000 ducados habría que añadir 2.000 ducados más, lo que significaría que los pertrechos costaron unos 62.000 ducados, aproximadamente.

4.4 Artillería

En el capítulo once del asiento que firmaron Felipe III y Juan Núñez Correa el 26 de septiembre de 1603, se recoge que este último proveería toda la pólvora, pelotería y municiones “que fueren menester en toda la jornada de ida, estada y vuelta, para la dicha infantería que en los dichos galeones hubiere de ir, en la cantidad que por el dicho

⁸⁷ Véase el Anexo V: caps. 11 y 16.

⁸⁸ Cargo de la artillería, armas y pertrechos que hizo Bernal del Castrillo, tenedor de bastimentos de la Armada de la Guarda. (s.l.–1605). AGI, Contratación, 4194.

general y el presidente de la Casa de la Contratacion le fuere ordenado”⁸⁹. Por el contrario, la Corona se encargaría de proporcionar toda la artillería y sus encabalgamientos, y pagaría el refinamiento de la pólvora. Hasta esa fecha, la artillería que montaban los galeones de la Armada de la Guarda se había obtenido con el dinero de la avería, así como la munición y las armas portátiles (arcabuces, mosquetes, picas, chuzos, templeones o porqueras, etc.)⁹⁰, pero, tal y como recoge el citado asiento, la Real Hacienda dotaría a los galeones de la artillería necesaria durante el tiempo por el que se había rubricado el asiento, pues de lo contrario la armada no podría seguir en activo⁹¹. En dicha formación regía el precepto de que todas las piezas “antibuques” (aquellas cuyo objetivo principal era dañar la estructura de las naves enemigas) fuesen de bronce, mientras que en las Flotas de Tierra Firme y Nueva España se siguieron empleando también piezas de hierro durante toda la primera mitad de la centuria.

En los siglos XVI y XVII, las piezas de bronce que montaban los galeones de la Armada de la Guarda se dividían en tres géneros: culebrinas, cañones y pedreros⁹². Cada género contaba a su vez con varios modelos. Así, por ejemplo, en 1605, para el caso concreto de dicha formación, pertenecían al primer género los sacres, medios sacres, medias culebrinas, pasavolantes y falcones —no falconetes—; en el segundo género se incluían los medios cañones, tercios de cañón y cuartos de cañón; y en el tercero, los pedreros⁹³. Como ha señalado Marcelino de Dueñas Fontán, “el criterio más claro para distinguir los tres géneros es, sin duda, la longitud de la pieza en calibres”⁹⁴. En ese caso, no podemos señalar en este trabajo a qué género pertenece cada pieza en función de la longitud, pero si tenemos la distribución de la artillería de bronce en los galeones de la Armada de la Guarda de 1605⁹⁵.

⁸⁹ Véase el Anexo V: cap. XI.

⁹⁰ Véase el Anexo IV: cap. I.

⁹¹ Véase el Anexo V: cap. XI.

⁹² AGUILAR, Marcos Cerveira de: *Aduertencias de naueguantes*, Lisboa, 1640, Biblioteca Nacional de Portugal (en adelante, BNP), cód. 13390, f. 18v.

⁹³ BARADO, Francisco: *Historia del ejército español. Armas, uniformes, sistemas de combate, instituciones [y] organización del mismo, desde los tiempos más remotos hasta nuestros días*, t. II, Barcelona, Viuda e hijos de E. Ullastres y compañía, 1889, p. 560.

⁹⁴ DUEÑAS FONTÁN, Marcelino de: “Las piezas de artillería en el siglo XVI”, p. 107.

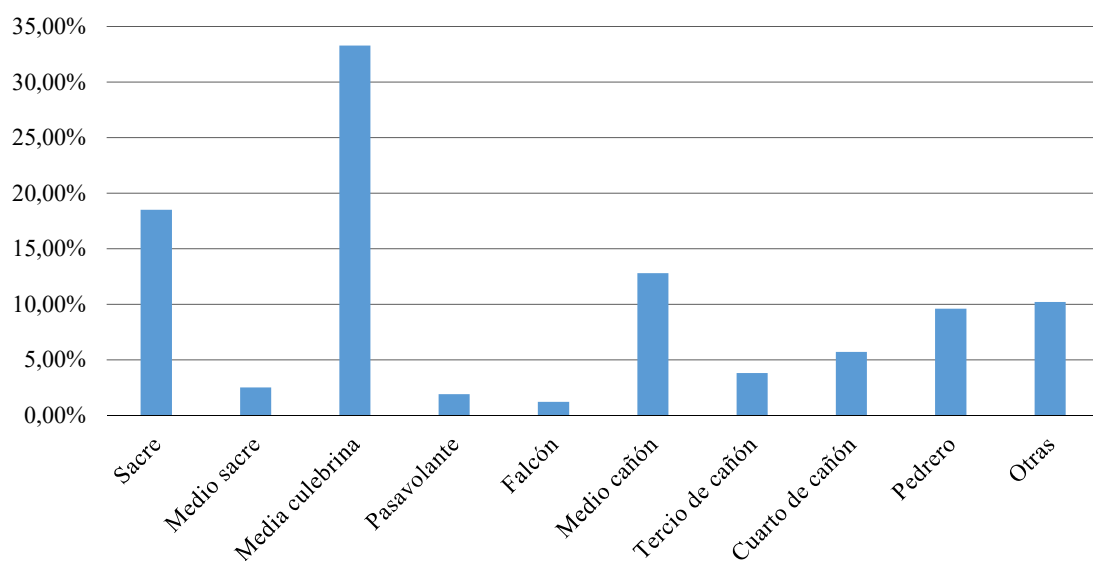
⁹⁵ Véase el Anexo IX.

TABLA 37. Distribución de la artillería de bronce en los galeones de la Armada de la Guarda de 1605

GALEONES	SAN ROQUE	SANTO DOMINGO	LA BEGOÑA	SAN AMBROSIO	SAN FRANCISCO	SAN CRISTÓBAL	SAN GREGORIO	SAN MARTÍN	TOTAL
Sacre	2	4	—	8	6	6	3	—	29
Medio sacre	—	—	—	—	2	2	—	—	4
Media culebrina	14	10	11	5	2	4	6	—	52
Pasa-volante	—	2	—	—	—	—	—	¿1?	3
Falcón	—	—	—	—	—	—	2	—	2
Medio cañón	4	4	2	2	4	2	2	—	20
Tercio de cañón	4	—	1	1	—	—	—	—	6
Cuarto de cañón	—	—	3	—	2	2	1	¿1?	9
Pedrero	—	2	2	2	2	2	4	¿1?	15
Otras	—	1	—	—	—	—	—	¿15?	16
Total	24	23	19	18	18	18	18	18	156

Fuente: Tabla elaborada a partir de los cargos de la artillería, pertrechos, etc. AGI, Contratación, 3283. Véase el Anexo IX.

GRÁFICO 7. Porcentaje del total de piezas de artillería de bronce



El galeón capitana fue siempre el navío que disponía de un mayor número de piezas, seguido de la almiranta y el resto de los galeones ordinarios. Sin duda alguna, la artillería de bronce soportaba mejor la climatología caribeña y era más duradera que la de hierro, pero debido al valor que alcanzaba cada una de las piezas elaboradas mediante la aleación de cobre y estaño⁹⁶, tanto la Corona como la avería tuvieron siempre dificultades para conseguir el mínimo de unidades que debería portar cada buque⁹⁷. Por citar un ejemplo del coste de las piezas de bronce, en 1587 se fundieron en Sevilla cuatro culebrinas que se tasaron en 900 ducados cada una⁹⁸. En ese caso, y teniendo en cuenta que casi todas las piezas que portaban los galeones en 1605 se habían fundido en la segunda mitad del siglo XVI, el precio de la artillería de bronce que montaban ese año sería de 16.200 ducados. Por lo tanto, el coste de la artillería era superior incluso al del casco, la arboladura o el velamen de la nave en conjunto⁹⁹. En consecuencia, resulta lógico, que, en caso de que algunos de los galeones se fueran a pique, una de las primeras cosas que la Corona trataría de recuperar fuese la artillería, incluso cuando parte de ella había salido ardiendo, como fue el caso del galeón San José, pues, a pesar de que el galeón se quemó completamente cuando lo estaban embreando, se pudieron rescatar unos 494 quintales de bronce, que volverían a fundirse para crear nuevas piezas de artillería¹⁰⁰.

En 1605, casi todas las piezas de bronce que portaban los galeones de la Armada de la Guarda tenían dos asas para facilitar su acarreo, muñones, encabalgamiento y el número de peso en el friso de la culata, cincelado con un buril. Según algunos autores, esto último se debe al alto coste que suponía su fabricación, pues de ese modo se podría ajustar el precio de la misma entre el comprador y el vendedor¹⁰¹. Normalmente, las

⁹⁶ Sobre este asunto, existe un trabajo en el que se señalan las diferentes proporciones de estaño y cobre que añadía cada fundidor para obtener el bronce. Véase LÓPEZ MARTÍN, Francisco Javier: *Esculturas para la guerra. La creación y evolución de la artillería hasta el siglo XVII*, Madrid, Ministerios de Defensa / CSIC, 2011, pp. 276-281.

⁹⁷ En la obra de Pedro de Ledesma, *Pesca de perlas y busca de galeones*, publicada en 1623, se recogen lo artilugios que se usaron en el siglo XVII para recuperar los navíos y artefactos que reposaban en el fondo del mar. La obra fue editada por el Ministerio de Defensa en 1986, en la que se mantiene la calidad de las ilustraciones que conserva la primera edición.

⁹⁸ APARICI Y GARCÍA, José: *Continuación del informe sobre los adelantos de la comisión de historia en el archivo de Simancas, dirigido al Excmo. Sr. Ingeniero general, teniente general don Antonio Remón Zarco del Valle*, segunda parte, Madrid, Imprenta Nacional, 1849, p. 51.

⁹⁹ SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata...*, p. 115.

¹⁰⁰ El presidente de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 4 de mayo de 1604. AGI, Indiferente, 1120.

¹⁰¹ Véase, en este sentido, SÁNCHEZ-BAENA, Juan José y FONDEVILA-SILVA, Pedro: *óp. cit.*, p. 134.

asas estaban fijadas en el segundo cuerpo de la pieza, teniendo muchas de ellas la forma de un delfín, aunque cuatro de ellas no tenían.

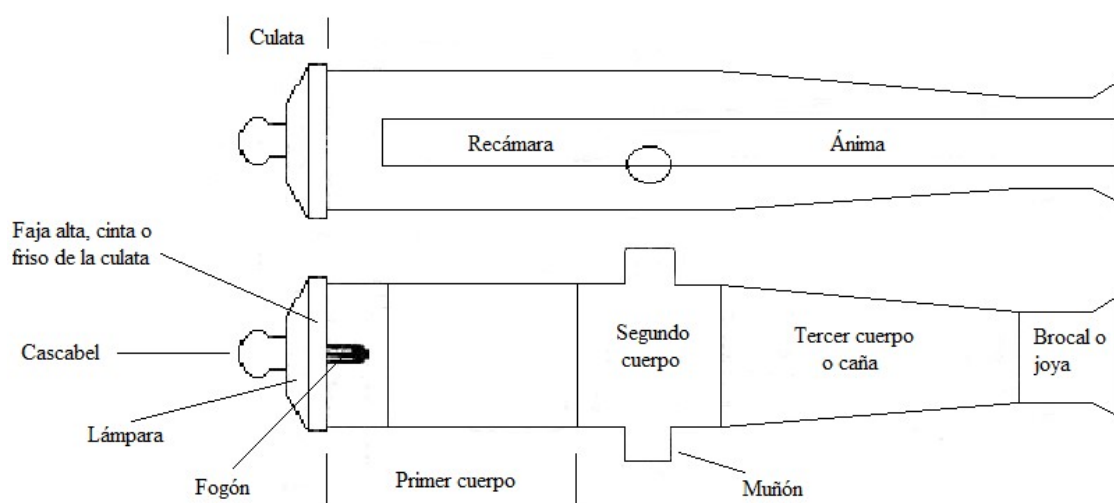
En cuanto a los adornos, solo cinco piezas no lo llevaban en el primer cuerpo. Las diferentes insignias y dibujos que mostraba cada pieza quedaron anotados ese año en los cargos de los maestros de raciones de los galeones de la Armada de la Guarda¹⁰². Así, justo debajo del segundo cuerpo, en dirección al cascabel, se añadían, en relieve, las armas reales y la corona imperial, a las que en alguna ocasión se le incorporaba el toisón (la insignia de la Orden del Toisón, instituida por Felipe *el Bueno*, duque de Borgoña, en 1430, y otorgada históricamente por la dinastía Habsburgo-Borbón), aunque también podían aparecer únicamente las armas reales, las armas imperiales o la corona imperial.

No obstante, no todas las piezas portaban esos símbolos, pues cuatro de ellas llevaban el escudo de Portugal, en el que se advierten las cinco quinas o escudetes que simbolizan a los cinco reyes musulmanes que el rey Alfonso Henriques derrotó en la batalla de Ourique en el año 1139. Ello no quiere decir que solo cuatro de las 156 piezas que montaban los galeones de la armada había sido elaboradas en Portugal, pues la mayor parte de ellas fueron fundidas en la capital lusa, en donde hubo varias fundiciones reales y de particulares durante la segunda mitad del siglo XVI¹⁰³. Igualmente, un buen número de piezas de bronce se habían realizado en Sevilla, Nápoles, Génova y México. En la siguiente ilustración hemos citado las partes de un cañón a fin de conocer el lugar exacto en el que se hallaban los adornos y el peso de cada pieza, aunque hay que tener en cuenta que en esas fechas las piezas podían ser de uno, dos o tres cuerpos:

¹⁰² Véase el Anexo IX.

¹⁰³ ALVES SALGADO, Augusto A.: *Portugal e o Atlântico. Organização militar e ações navais durante o período Filipino (1580-1640)*, Tesis doctoral, Universidad de Lisboa, 2009, pp. 236-247.

ILUSTRACIÓN 12. Partes de un cañón



Fuente: Elaboración propia.

Debajo de los citados símbolos pueden contarse hasta tres letreros: en uno de ellos, concretamente en el que se colocaba justo debajo de las referidas insignias, aparece “don Felipe II, Rey de España”, pues prácticamente todas las piezas de bronce se elaboraron durante su gobierno; si en la pieza aparece dicho letrero también se incluía otro en el que, cincelado con un buril, podría leerse lo siguiente: “don Juan de Acuña su Capitán General de la Artillería” o “Francés de Álava”¹⁰⁴, y el año en el que se fabricó, normalmente en la última década de la centuria. En caso de que la pieza llevase esos dos letreros, solía incluirse otro, que sería el que estaría más próximo al fogón, en el que aparece grabado el nombre del fundidor, por ejemplo “*opus* Alonso de Vallejo”. Existía también la posibilidad de que ninguno de esos tres letreros apareciese, y la pieza llevase incorporados dos letreros distintos, en los que aparece escrito lo siguiente: en el primero de ellos, “Francisco de Varte *fieri curavit*” o “Francisco de Varte, Factor y Veedor del Rey Nuestro Señor”; en el segundo suele citarse el año en el que se forjó a expensas de

¹⁰⁴ Francés de Álava fue el capitán general de la artillería hasta 1586. Le sustituyó, por fallecimiento, Juan de Acuña Vela, quien fallecería en 1606. En este sentido, véanse los extractos del título e instrucciones dadas para el desempeño del cargo de capitán general de artillería de los reinos de Castilla, Aragón y Portugal a don Juan de Acuña Vela, por fallecimiento de don Francés de Álava; y la Consulta del Consejo de 20 de septiembre de 1606 en favor de los herederos de don Juan de Acuña Vela, en que se hace relación de sus servicios. Ambos documentos se hallan en el Archivo General Militar de Madrid (en adelante, AGMM), Colección Aparici. El primero de ellos aparece recogido en el tomo 9, pp. 68-69; el segundo en el tomo 44, pp. 2-4.

la avería¹⁰⁵. Además, las piezas podían llevar otros adornos, como flores de lis, rosas, la figura de Hércules entre dos caballos, etc.

En la relación de la artillería y los pertrechos de la Armada de la Guarda de 1605, que hemos citado en el Anexo IX, se recoge el peso de la mayoría de las piezas de bronce, sus adornos, el peso del proyectil que lanzaba cada una, etc. Solo en siete de ellas aparece señalado el calibre o diámetro del ánima, lo que permitía conocer perfectamente cuál sería el diámetro de la pelota que se debería introducir por la boca. La diferencia entre el diámetro del ánima y el diámetro del proyectil se denominaba viento. En teoría, cada pieza debería llevar anotado el diámetro del ánima, pues, tal y como señaló Cesáreo Fernández Duro, con ello se evitaría que las piezas reventasen a causa de que la pelota entrase muy justa, o que la bala no cogiera la fuerza suficiente para alcanzar los objetivos debido a que el espacio entre la bala y el ánima fuese demasiado grande¹⁰⁶.

Ahora bien, en la citada relación no aparece el diámetro de la bala, sino su peso. En ese caso, para poder hallar el diámetro de la pelota, hay que tener en cuenta los siguientes valores aproximados de las densidades¹⁰⁷:

Piedra caliza: 2,5 g/cm³

Hierro: 6,5 g/cm³

Plomo: 11 g/cm³

No queremos decir con ello que para emplear la bala apropiada hubiera que realizar operación alguna, ya que en aquellos momentos contaban con “unos ábacos de latón que tenían señalados los diámetros de las pelotas de plomo, hierro y piedra que corresponden a determinados pesos en libras”¹⁰⁸. Además, había unos aros de hierro que tenían la misma medida que la boca de la pieza, que permitirían elegir la bala adecuada para cada ocasión.

¹⁰⁵ Véase el Anexo IX.

¹⁰⁶ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, t. VI, p. 491.

¹⁰⁷ DUEÑAS FONTÁN, Marcelino de: “Las piezas de artillería en el siglo XVI”, p. 108.

¹⁰⁸ Ídem.

En 1605, la pieza principal que montaban los galeones de la Armada de la Guarda era la media culebrina, que era empleada, fundamentalmente, para dar caza a los navíos, cuyo nombre se debe “por parecerse mucho a la serpiente [que] como ella es angosta y larga”¹⁰⁹. El peso de cada unidad era muy variable, entre 9 y 52 quintales, y arrojaban pelotas que pesaban entre 9 y 14 libras, siendo las más demandadas las de 12 libras. Prácticamente todas las medias culebrinas contaban con el dibujo, en relieve, de las armas reales y la corona imperial, aunque alguna también llevaba el tusón. Tan solo dos de ellas presentaban un dibujo diferente, siendo Hércules el personaje central para ambos casos, y de las 52 medias culebrinas, solo 4 eran bastardas, es decir, que su longitud no alcanzaba a 30 veces el calibre o diámetro de la boca¹¹⁰. Solo dos de ellas no tenían asas, pero a su vez contaban con cuatro argollas para facilitar su transporte¹¹¹.

La mayor parte se habían confeccionado en la última década del siglo XVI, pero una de ellas se fabricó en 1561, lo que demuestra la resistencia de las piezas obtenidas a partir de la fusión de cobre y estaño. Los fundidores de algunas medias culebrinas fueron Diego de Nalda o Diego Nalda, Alonso de Vallejo o Alonso Vallejo, Sebastián y Fernando Labenti, aunque este apellido solo aparece en una ocasión, por lo que, probablemente, y teniendo en cuenta que en esas fechas existía un fundidor llamado Fernando de la Puente o Fernando de la Fuente, escrito Lapuente en algunas ocasiones, el escribano no entendió correctamente el apellido cuando se lo dictaron. Las medias culebrinas fueron producidas en Lisboa, principalmente, en donde estuvieron trabajando alguno de los citados individuos durante la última década de la centuria¹¹².

Tras la media culebrina, la segunda pieza que más veces se repite era el sacre. No sucedería lo mismo en los buques que integraban la Armada del Mar Océano, pues tanto el galeón Nuestra Señora de Begoña como el galeón San Martín no portaban ninguno. Al igual que sucede con la media culebrina, el sacre servía para dar caza a los navíos, principalmente, aunque ambos modelos tenían pesos muy diferentes. Así, mientras que la mayor parte de las medias culebrinas superaban los 40 quintales, solo 3

¹⁰⁹ PRADO, Diego de: *La obra manual y platica de la artilleria*, 1591, BNE, ms. 9024, f. 57r.

¹¹⁰ VIGÓN, Jorge: *Historia de la artillería española*, [t. I, 1947], reedición facsímil del Ministerio de Defensa, 2014, p. 228.

¹¹¹ Véase el Anexo IX.

¹¹² LÓPEZ MARTÍN, Francisco Javier: “El artillado de las naves: el diseño de las piezas, su ubicación en los barcos y los centros de producción durante los siglos XVI y XVII”, *Antropología. Boletín oficial del INAH*, (agosto de 2015), pp. 89-90.

sacres pesaban más de 30 quintales. Los sacres disparaban pelotas de hierro de entre 6 y 8 libras, y sus insignias eran prácticamente las mismas que las de las medias culebrinas. Obviamente, los medios sacres pesaban menos y arrojaban pelotas de hierro de 6 libras. Según Luis Collado, dicha pieza se había creado para poder tirar más lejos, por cuyo motivo las pelotas no solían pesar más de 6 libras¹¹³.

Cerraban las piezas del primer género el falcón y el pasavolante. La primera de ellas fue más utilizada en el siglo XVI que en el XVII, pues apenas hemos hallado su nombre en los registros de la Armada de la Guarda que se organizó en los primeros años de la centuria. Los falcones del siglo XVI pesaban una tonelada, aproximadamente, mientras que los dos falcones que portaba el galeón San Gregorio superaban los 2.000 kg¹¹⁴. Los pasavolantes que montaba el galeón Santo Domingo eran de dimensiones más reducidas que los falcones, aunque algunos de los que se fabricaron en hierro en el siglo XVI superaban las dos toneladas y podían tener un alcance de más de 1,5 km.¹¹⁵

No obstante, nada tendrían que ver unos con otros, pues estos últimos eran de cámara abierta, esto es, que la pólvora solamente se cargaba por la parte trasera del ánima —que estaba abierta—, mientras que en los primeros la pólvora se introducía por la boca de la pieza. En este sentido, hay que tener en cuenta la ambigüedad de los nombres que recibía cada pieza en aquella época, puesto que, para algunos autores, los pasavolantes eran cañones de madera bronceados que solo servían para aparentar una defensa efectiva frente a los enemigos¹¹⁶.

Las piezas del segundo género que montaban los galeones de la Armada de la Guarda de 1605 eran el medio cañón, el tercio de cañón y el cuarto de cañón. Evidentemente, el primero de ellos era el más pesado, con un peso que oscilaba entre los 29 y 46 quintales. Los medios cañones que portaban los galeones ese año lanzaban pelotas de entre 16 y 20 libras de peso, y tres de ellos tenían el asa en la culata. Los tercios de cañón pesaban entre 29 y 30 quintales, y tiraban pelotas de entre 10 y 16 libras, mientras que los cuartos de cañón pesaban entre 16 y 26 quintales y lanzaban

¹¹³ COLLADO, Luis: *óp. cit.*, p. 7v.

¹¹⁴ J.D.W.M: *Diccionario militar. Contiene las voces técnicas, términos, locuciones y modismos antiguos y modernos de los ejércitos de mar y tierra*, Madrid, Luis Palacios, 1863, p. 341.

¹¹⁵ DUEÑAS FONTÁN, Marcelino de: “Las piezas de artillería en el siglo XVI”, p. 103.

¹¹⁶ Véase, en este sentido, MORETTI, Federico: *Diccionario militar español-francés*, Madrid, Imprenta Real, 1828, p. 294; Véase también J.D.W.M: *óp. cit.*, p. 566.

pelotas de unas 9 o 10 libras¹¹⁷. Los tres tipos de cañones que hemos señalado serían las piezas más apropiadas para el combate, a corta distancia, entre buques¹¹⁸. En total, los galeones de la citada formación montaban treinta y cinco piezas del segundo género¹¹⁹.

En cuanto a las piezas del tercer género, en las que se incluyen todas aquellas que lanzaban bolaños de piedra, cabe señalar que estaban pensadas para echar al fondo a los buques enemigos, siempre y cuando estos estuvieran muy próximos, pues los pedreros eran piezas de pequeño alcance. Ello se debe, comprensiblemente, a que el peso de alguno de los bolaños que llevaban los galeones en 1605 era de casi 6,5 kilogramos y la longitud del ánima era muy reducida. Ese año, los ocho galeones que integraban la Armada de la Guarda montaban quince pedreros, que tiraban pelotas de piedra que pesaban entre 10 y 14 libras¹²⁰. La mayoría tenían dos asas, pero uno de ellos tenía cuatro, y otro en lugar de asas tenía tres argollas. Además de las piezas de bronce referidas, dichos navíos portaban dieciséis piezas más, cuyas referencias imposibilitan conocer con exactitud de qué modelo se trata. Conocemos, eso sí, los lugares en los que se habían fundido (México, Génova, Nápoles y Sevilla), y el nombre de algunos de los fundidores que trabajaron en la capital hispalense, como son Bartolomé de Somarriba y Juan Morel, quien, probablemente, era el padre de Bartolomé Morel, que fue el encargado de realizar, entre otras cosas, la escultura de bronce que desde 1568 corona la Giralda de Sevilla, aunque también podría ser el hijo de este último, dado que recibió el mismo nombre que su abuelo¹²¹. En la siguiente tabla citamos el número de piezas de bronce que montaban los galeones de la Armada de la Guarda de 1605, así como su peso y el peso del proyectil:

¹¹⁷ Véase el Anexo IX.

¹¹⁸ ÁLAVA Y VIAMONT, Diego de: *El perfecto capitán, instruido en la disciplina militar, y nueva ciencia de la artillería*, Madrid, Pedro Madrigal, 1590, f. 159r.

¹¹⁹ Véase el Anexo IX.

¹²⁰ Ídem.

¹²¹ Véase OCERÍN, Enrique de: “Apuntes para la historia de la Fábrica de Artillería de Sevilla”, *Revista de Historia Militar*, n.º 19 (1965), pp. 12-13; véase también MORA PIRIS, Pedro: *La Real Fundición de Bronces de Sevilla (siglos XVI a XVIII)*, Sevilla, Escuela Superior de Ingenieros, 1994, pp. 27-32.

TABLA 38. Peso medio de la artillería de bronce y de la pelotería

PIEZAS	N.º DE PIEZAS	PESO DE LA PIEZA (QUINTALES)	PESO DE LA PELOTA (LIBRAS)
Sacre	29	19 a 33	7
Medio sacre	4	14 a 20	6
Media culebrina	52	9 a 52	9 a 14
Medio cañón	20	29 a 46	16 a 20
Pedrero	15	21 a 23	10 a 14
Cuarto de cañón	9	16 a 26	9 a 10
Tercio de cañón	6	29 a 30	10 a 16
Pasavolante	3	15 a 29	5
Falcón	2	47 a 48	4
Otras	16	4 a 33	—

Fuente: Tabla elaborada a partir de los cargos de la artillería, pertrechos, etc. AGI, Contratación, 3283. Véase el Anexo IX.

Según Cipolla, tras la abertura de las troneras en el casco de los buques, cuyo hecho se produjo a principios del siglo XVI, las piezas de mayor peso también podían montarse en la primera cubierta o cubierta principal, lo que posibilitó al mismo tiempo que los galeones pudieran llevar más piezas, y que estas fuesen más pesadas sin que se pusiera en peligro la estabilidad del navío¹²². En este sentido, hay que tener en cuenta que “el tamaño y el peso de los cañones condicionaron la fisonomía del buque, pues el número y tamaño de las piezas que un barco podía llevar dependía del límite de peso que podía soportar sin poner en peligro su estabilidad”¹²³. En efecto, la correcta posición de las

¹²² CIPOLLA, Carlo M.: *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea, 1400-1700*, Barcelona, Ariel, 1967, p. 83. Véase también, del mismo autor, *Las máquinas del tiempo y de la guerra*, Barcelona, Crítica, 1999, p. 143. Este último trabajo está dividido en dos libros: el primero se titula *Las máquinas del tiempo*, y el segundo *Cañones y velas*, que es una reedición del primer estudio que hemos citado.

¹²³ LÓPEZ MARTÍN, Francisco Javier: “El artillado de las naves...”, pp. 67-68.

piezas era fundamental para que la navegación se efectuase con garantías¹²⁴. Así, cabe señalar el peso total de las piezas que en 1605 llevaban los galeones de la armada:

TABLA 39. Peso total de la artillería de bronce

GALEONES	NÚMERO DE PIEZAS	PESO (KILOGRAMOS)
San Roque	24	43.183,88
Santo Domingo	23	33.822,88
Nuestra Señora de Begoña	19	31.351,72
San Ambrosio	18	22.362,613
San Francisco	18	22.813,95
San Cristóbal	18	21.808,36
San Gregorio	18	26.588,46
San Martín	18	20.000 aprox.
Total	156	221.931,863

Fuente: Tabla elaborada a partir de los cargos de la artillería, pertrechos, etc. AGI, Contratación, 3283. Véase el Anexo IX.

Normalmente, las piezas más pesadas quedaban situadas en la cubierta principal, pero, debido a que las portas de los galeones más próximas a la línea de flotación estaban cerradas para el viaje de 1605, no creemos que las medias culebrinas o los sacres no pudieran utilizarse en caso de batalla, por lo que irían instaladas en la segunda cubierta¹²⁵.

¹²⁴ FRONTELA CARRERAS, Guillermo: *La Artillería y la Casa de la Contratación de Sevilla*, Sevilla, 2009, pp. 102-109.

¹²⁵ Véase el Anexo VIII.

4.5 Gastos

Como ya señalamos en el epígrafe dedicado a la organización de la Armada de la Guarda, para el apresto y mantenimiento de cada una de las armadas que se aparejaron entre 1593 y 1605 fueron necesarios entre 200.000 y 300.000 ducados, aunque las internadas en el Nuevo Mundo incrementarían esas cifras. Tan solo en una ocasión, entre 1601 y 1602, el monto no llegó a los 200.000 ducados, pero solo habrían hecho falta 1.922 ducados para que la armada de Luis Fajardo igualase esa cantidad. No obstante, en esas cifras no se incluía el coste por la construcción de los barcos o por la elaboración de la artillería, pues si cada año que se aprestaba la armada se añadiesen los 110.000 ducados que costó la fábrica de los ocho galeones que en 1605 la constituían y los 140.400 ducados de las piezas de bronce que montaban, ni la Corona ni la avería podrían sustentarla por separado.

Para el caso concreto de la Armada de la Guarda de 1605, el gasto que supuso el carenado que se hizo a los galeones en la metrópoli sería de unos 48.000 ducados, los sueldos de la tripulación habrían supuesto 79.816 ducados si los ocho galeones hubieran regresado a la metrópoli, los bastimentos 90.000 ducados y los pertrechos 62.000 ducados, aproximadamente, lo que significaría un total de 279.816 ducados. La persona a la que le tocaba pagar casi todo era Juan Núñez Correa; a la Real Hacienda solo le correspondía abonar 4.000 ducados, desglosados de esta manera: refinamiento de la pólvora (800 ducados), armas portátiles (1.200 ducados) y los encabalgamientos (2.000). No obstante, Juan Núñez Correa recibiría 30.000 ducados por los descuentos que se hacía a la tripulación por los bastimentos que consumían durante el viaje, así como por la pólvora y la munición ordinaria que recibía la gente de guerra y los artilleros¹²⁶. A pesar de eso, este habría tenido que pagar una cantidad muy parecida, pues, si con el descuento de esos 30.000 ducados y los 4.000 que pagaba la Corona la cifra se reducía a 245.816 ducados, habría que sumar unos 15.000 ducados por el carenado de los galeones en Cartagena, 9.604 por los bastimentos que se comprarían en La Habana para el viaje de vuelta y los 10.000 ducados que cada año costaba la reparación y el apresto de algunos de los galeones que hacía agua cuando llegaban al

¹²⁶ Instrucción de su majestad de las plazas, sueldos, ventajas y descuentos de la Armada de la Guarda. San Lorenzo, 31 de octubre de 1603. AGI, Contratación, 5016.

citado puerto cubano, lo que supondría un monto de 280.420 ducados, aproximadamente.

En definitiva, Núñez Correa tendría graves pérdidas ese año, pues, además de que quizás tuvo que abonar todo lo reflejado anteriormente, buena parte de las ganancias que habría obtenido con la avería se quedaron sumergidas en el Caribe, y para cuando llegaron a la metrópoli los tres galeones que consiguieron salvarse de la tormenta, a mediados de octubre de 1606, el contrato que firmó con el monarca estaba muerto. No obstante, tal y como se recoge en el tercer capítulo del citado asiento que firmó con el soberano en 1603,

[...] si se perdieren todos los galeones de la plata o la mayor parte de ellos no ha de ser obligado el dicho Juan Núñez Correa a pagarme más que, solamente, lo que el dicho derecho de la avería rentare y valiere de las mercaderías que hubieren salido y de las que viniere al respecto de los dichos 1% de la salida y 6% de entrada, hasta en la cantidad de los dichos 590.000 ducados del precio del dicho arrendamiento. Pero, en caso que no se pierdan todos los dichos galeones o la mayor parte de ellos y solamente se pierdan algunos, y que por esta causa la dicha renta valga menos de lo que montare el precio que por ellas se ha de pagar, mandaré que se haga descuento al dicho Juan Núñez Correa de lo que montare la pérdida de los galeones que se hubiesen perdido al respecto del oro y plata y demás cosas que en ellos vinieren registradas, y pagará todo lo demás enteramente¹²⁷.

No sabemos si la Corona devolvió a Núñez Correa el dinero que había gastado en 1605 para el mantenimiento de la Armada de la Guarda o si la Corona le hizo algún descuento por el arrendamiento de la avería, pero en el capítulo veinticuatro del citado asiento quedó establecido que, “en caso que algunos [galeones] se pierdan en el viaje o por tormenta, o por enemigos y corsarios, o cualquiera otro suceso, yo haga de mandar pagar al dicho Juan Nuñez Correa 12.000 ducados en dinero por cada galeon que se perdiere, con todos sus aparejos sin otra cosa alguna, aunque se diga y pruebe que el tal galeon valia mas de los dichos 12.000 ducados”¹²⁸. En este sentido, cabe señalar que esa parte del texto estaba subrayada en el documento. Quizás, fue el propio Núñez Correa quien quiso resaltarlo tras la pérdida de cuatro de los galeones que integraban la Armada

¹²⁷ Véase el Anexo V: cap. 3.

¹²⁸ *Ibidem*, cap. 24.

de la Guarda, aunque la tinta del subrayado que se observa en el documento original no parece que se hiciese en una fecha posterior a la del día en el que se rubricó el asiento. No obstante, y a pesar de que el asentista portugués hubiera recibido los 48.000 ducados que la Corona le pagaría por el extravío de los cuatro galeones que se perdieron en 1605, las pérdidas seguirían siendo muy superiores a los beneficios.

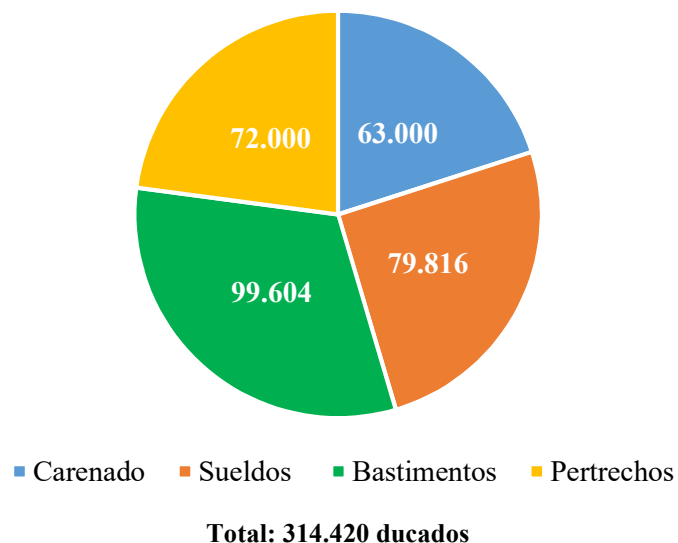
En la siguiente tabla señalamos los gastos que habría ocasionado la Armada de la Guarda de 1605 en un viaje de ocho meses, en el que se incluyen los 15.000 ducados que se pagarían en Cartagena por el carenado de los galeones, los 9.604 ducados que costaría la compra de los bastimentos en La Habana para el viaje de vuelta y los 10.000 ducados que costaría la reparación y el apresto de algunos de los galeones que llegaban maltrechos al citado puerto cubano. No obstante, a los 314.020 ducados habría que restarle 30.000 ducados por los descuentos que se aplicaban a la tripulación, tanto por los bastimentos que consumían durante el viaje como por la pólvora y la munición ordinaria que recibieron, lo que daría un resultado de 280.420 ducados:

TABLA 40. Gastos de la Armada de la Guarda de 1605

GALEONES	CARENADO	SUELDOS	BASTIMENTOS	PERTRECHOS	TOTAL
San Roque	10.500	17.010	16.000	12.000	55.510
Santo Domingo	8.000	11.434	14.000	9.500	42.934
La Begoña	9.500	9.262	13.000	10.500	42.262
San Ambrosio	7.000	8.598	12.000	8.000	35.598
San Francisco	6.000	8.374	10.500	7.000	31.874
San Cristóbal	7.000	8.046	11.000	8.000	34.046
San Gregorio	8.000	8.862	12.104	9.000	37.966
San Martín	7.000	8.230	11.000	8.000	34.230
Total	63.000	79.816	99.604	72.000	314.420

Fuente: Tabla elaborada a partir de la documentación consultada en el AGI.

GRÁFICO 8. Gastos de la Armada de la Guarda de 1605



Cabe señalar también que, a pesar de que el galeón San Francisco se fue a pique durante el viaje de ida, en la tabla hemos recogido los sueldos que habría recibido la tripulación del mismo por un viaje de ocho meses. No obstante, no hemos aplicado los gastos que habría ocasionado su carenado en Cartagena o los bastimentos y pertrechos que se compraron para el viaje de vuelta.

4.6 Viaje de ida: combate frente a unas urcas holandesas

El 5 de abril de 1605, Luis Fernández de Córdoba remitió una carta al monarca en la que le aconsejaba que la armada debería invernar en el Nuevo Mundo, pues, debido a que el carenado de los galeones había llevado más tiempo de lo normal y a que Núñez Correa no aportaba el dinero necesario para la compra de los bastimentos, pertrechos, etc., la formación no iba a poder partir de Sanlúcar de Barrameda hasta principios de mayo. Por tanto, teniendo en cuenta los cinco meses que se emplearían entre la navegación de ida y la estadía en Cartagena y Portobelo, dicha formación no podría partir de La Habana antes de octubre, en cuyo mes era muy peligroso atravesar el canal de Bahamas a causa de las tormentas y los huracanes que se suceden a finales de año¹²⁹.

¹²⁹ Luis de Córdoba al rey. Sanlúcar, 5 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

Una semana después, el soberano ordenó al citado general que se hiciese a la vela lo antes posible, y que por ninguna causa invernase en el Nuevo Mundo, pues, además de que el coste de la invernada podía doblar incluso la cifra destinada para un viaje de ocho meses, la Corona precisaba que los galeones llegasen lo antes posible a la metrópoli con objeto de poder saldar la deuda que había contraído con el banquero genovés Octavio Centurión¹³⁰. Para Carmen Sanz Ayán, “nunca nadie [...] fue capaz de hacer un adelanto de dinero tan importante como el que protagonizó en 1602: 10 millones de ducados en tres contratos, uno de los cuales ascendía por sí solo a 7.200.000. Ese único asiento [...] equivalía al presupuesto completo que requería Felipe III para todo el funcionamiento de la monarquía durante un año en los periodos de guerra abierta en Flandes”¹³¹. En este sentido, tal y como afirmó Felipe III, el dinero serviría “para cossas de mi servicio en estos Reynos y en los estados de Flandes”¹³², fundamentalmente para las guerras que mantenía en dicho territorio, ya que solo los gastos mensuales destinados a las campañas militares que allí se llevaron a cabo en 1603 ascendían a 220.000 escudos¹³³. En efecto, a pesar de que España había firmado la paz con Inglaterra en 1604, y seis años antes lo había hecho con Francia, las guerras en suelo flamenco estaban agotando al erario.

Así, en una real cédula fechada el 31 de diciembre de 1604, el monarca ordenaba al presidente y a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación que le entregasen al citado banquero los 2 millones de ducados que, a nombre del soberano, habían llegado de las Indias en la armada de Luis de Córdoba¹³⁴. Once días después, Baltasar Espínola, en nombre del citado banquero genovés, llegó a la referida institución exigiendo dicha cantidad, aunque debido a las diferentes reales cédulas que el presidente y los jueces oficiales habían recibido entre finales de 1604 y principios de 1605, en las que se daba

¹³⁰ Real Cédula a Luis de Córdoba. Valladolid, 12 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 1121. En este sentido, cabe señalar que los gastos de la invernada tocaban a la Corona, no a Juan Núñez Correa. Véase el Anexo V: cap. 17.

¹³¹ SANZ AYÁN, Carmen: *Un banquero en el siglo de Oro. Octavio Centurión, el banquero de los Austrias*, Madrid, La esfera de los libros, 2015, pp. 190-191.

¹³² Real Cédula a Martín Fernández Portocarrero (alcalde de casa y corte y juez comisionado por el rey en Sevilla, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda para el despacho de la Armada de la Guarda). Valladolid, 3 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹³³ ECHEVARRÍA BACIGALUPE, Miguel Ángel: *Flandes y la monarquía hispánica, 1500-1713*, Madrid, Sílex, 1998, pp. 174-175.

¹³⁴ El presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 11 de enero de 1605. AGI, Contratación, 5170.

orden para que pagasen ciertas cantidades a personas más necesitadas, estos solicitaron al monarca que le indicase a quienes debían pagar primero¹³⁵. El 23 de marzo de 1605, Baltasar Espínola volvía a reclamar el dinero, esta vez con la carta en mano firmada por don Juan de Acuña, presidente del Consejo de Hacienda, quien solicitaba a la Casa de la Contratación que le pagase lo antes posible¹³⁶. No obstante, el presidente y los jueces oficiales notificaron al monarca que en los galeones de Luis de Córdoba, que habían regresado a la metrópoli a finales de 1604, no habían llegado registrados 2.000.000 de ducados sino algo más de 1.810.000 ducados, de los cuales Martín Fernández de Portocarrero (alcalde de casa y corte y juez comisionado por el rey en Sevilla, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda para el despacho de la Armada de la Guarda) había tomado unos 115.000 ducados para el apresto de los galeones de la citada formación que se haría a la vela en 1605, antes incluso de que la hacienda llegase a la Casa de la Contratación, estos es, cuando el tesoro indiano se había almacenado recientemente en la Casa de la Moneda de Sevilla¹³⁷. Ante este hecho, el soberano remitió una real cédula a Martín Fernández de Portocarrero, en la que no le culpaba por haber cogido esos 115.000 ducados, pero le ordenaba que averiguase la cantidad exacta que por su cuenta había llegado registrada en los galeones de Luis de Córdoba, la suma de dinero que se le había pagado a Octavio Centurión y quien se había quedado con el resto¹³⁸. Según Portocarrero, en los galeones llegaron registrados a la metrópoli 1.850.000 ducados y el citado banquero había recibido 1.470.000 ducados, pero no da cuenta de quienes se habían quedado con los 265.000 ducados restantes¹³⁹.

Sin duda, la situación en la que se encontraba la Real Hacienda era gravísima, pero Luis Fernández de Córdoba insistía al monarca de que la armada debería invernar en las Indias, pues en sus tres viajes como general de la Armada de la Guarda siempre había regresado a la metrópoli en invierno y había corrido demasiados riesgos. Además, el citado general añadía que después de ese viaje abandonaría el puesto de general, tanto por sus problemas de salud como por la mala gestión en la que había derivado el asiento que la Corona firmó con Núñez Correa en 1603:

¹³⁵ Ídem.

¹³⁶ La Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 23 de marzo de 1605. AGI, Contratación, 5170.

¹³⁷ El presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 26 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹³⁸ Real Cédula a Martín Fernández Portocarrero. Valladolid, 3 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹³⁹ Martín Fernández Portocarrero al rey. Sevilla, 26 de julio de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

[...] pues habiendo hecho tres viajes en el corazon del invierno con tan buen suceso y tan venturosos, no sera justo que yo aventure, solo por mi cabeza y contraorden, lo que he ganado por mi ventura y diligencia, habiendo de ser este el ultimo viaje que yo haga, pues, como he dicho, ya ando con algunos achaques, que temo han de crecer con esta embarcacion y trabajos della y viaje; y ansi vuelvo a suplicar a VM, muy humildemente, se sirva de prover el oficio en otro, pues yo no puedo servirle mas, por lo que he dicho y porque se van poniendo las cosas de el con el asiento en estado que ningun hombre de bien puede tenerlo, y siendolo yo y habiendo servido como he hecho, no es justo que vm manda, ni quiera que le sirva con menos abrevedad y reputacion de lo que conviene a la de mi persona y oficio, y a como lo han tenido otros de mis antecesores en el¹⁴⁰.

Nuevamente, el soberano remitía una real cédula a Luis de Córdoba para que por ningún motivo internase en el Nuevo Mundo, en la que además le mostraba su disconformidad porque era mediados de mayo y aún no se había hecho a la vela¹⁴¹. No obstante, cinco días después de la fecha en la que el soberano escribió la misiva, el citado general le respondió que la formación no había podido partir a causa del mal tiempo, y le avisó de los riesgos que suponía navegar durante los meses de invierno:

La carta de VA, de 18 deste, e recibido y entendido por ella lo que su magd sea servido de mandar en lo que toca ala buelta a Castilla este año con esta armada, y aunque e dicho a su magd que procurare cunplillo dando me dios tiempo para ello, mea parecido decir a VA lo mismo y advertille que, estando el tienpo ya tan adelante y el senblante del oy peor que nunca, temo no poder salir de la havana antes de otubre, y aquel mes es muy peligroso pa desenbocar por causa de los nortes y huracanes que suelen rreynar en el en la costa de la havana y canal de bahama. Pero, pues su magd, aviendosele representado estas dificultades y otras que se ofrecen, quiere y manda que sin embargo dellas no se ynviene, procurare no haçello, saliendo de la havana en cualquier mes del año, que aviendo llegado aquella isla adereçados los galeones, metido dentro los bastimentos grana y añir, el tiempo me diere lugar, aunque sea aventurado las vidas de todos los que venimos en la armada, los galeones de ella y la Hacienda de su magd; pero plega a dios questos atrevimientos y temeridades no se paguen algun día con daño universal destos rreynos, que lo sentiria como debo por aver sido el que a dado a entender en los viajes que echo se puede navegar en invierno y desenbocar en septiembre

¹⁴⁰ Luis de Córdoba al rey. Sanlúcar, 24 de abril de 1605. La carta se halla en una Consulta del Consejo de Indias. AGI, Indiferente, 748.

¹⁴¹ Real Cédula a Luis de Córdoba. Valladolid, 18 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

y octubre, siendo meses que tanto an temido siempre los que an navegado esta Carrera¹⁴².

Como si de una premonición se tratase, el citado general advirtió varias veces al soberano de que la navegación en invierno podía causar alguna desgracia, pero ante la insistencia por parte del monarca de que regresase a la metrópoli el mismo año de su partida, no tuvo más remedio que acatar sus órdenes.

Con todo, el 8 de junio de 1605, la Armada de la Guarda partía de Sanlúcar de Barrameda. Transcurrida una semana de navegación, los galeones dejaron a un lado las islas Canarias, aunque dos días después la capitana tuvo que moderar la velocidad para que el resto de embarcaciones permaneciesen en conserva, ya que, debido a que uno de los pataches tenía el timón en mal estado, el otro patache tuvo que ir a las islas Canarias en busca de uno nuevo¹⁴³. Reparado el timón, los navíos que integraban la citada formación prosiguieron la navegación hasta llegar a la isla Guadalupe, en la que se detuvieron el 9 de julio para hacer aguada y lastrar los galeones San Roque y Nuestra Señora de Begoña. Según las Ordenanzas de la Casa de la Contratación y las ordenes que, por parte de la Corona, había recibido Luis de Córdoba antes de emprender el viaje, este no debería detenerse en ninguna isla o paraje hasta llegar a Cartagena, pero ante tales circunstancias tuvieron que detenerse. Dos días más tarde, al amanecer, la armada levó anclas para dirigirse a Cartagena. Apenas transcurridos dos días de navegación, a unas 80 leguas de Guadalupe, la formación vio seis urcas holandesas, que regresaban a Holanda cargadas con la sal que se obtenía en las salinas de Araya.

Según Agustín de la Guerra, veedor de la Armada de la Guarda, “los galeones fueron a ellas y ellas vinieron a nosotros”, por lo que el combate estaba servido¹⁴⁴. Existían órdenes precisas de que los galeones, siempre y cuando fuera posible, evitasen los enfrentamientos, especialmente cuando regresaban a la metrópoli, pues, debido al valor de los cargamentos que transportaban y a la carga que ello suponía, estos apenas tendrían capacidad de movimiento y serían un blanco fácil para el enemigo. Sin embargo, dadas las malas relaciones que desde 1568 mantenían las Provincias Unidas y

¹⁴² Luis de Córdoba al rey. Sanlúcar, 23 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹⁴³ Carta del general Luis de Córdoba. Cartagena (a bordo del San Roque), 20 de julio de 1605. La carta se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 27 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 748.

¹⁴⁴ Agustín de la Guerra al rey. Cartagena, 20 de julio de 1605. La carta se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 27 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 748.

España, el general tenía el permiso concedido por parte de la Corona para atacar a los súbditos holandeses. De hecho, cuatro meses después de la refriega, la Armada del Mar Océano, comandada por Luis Fajardo, fue despachada desde Lisboa para expulsar a los holandeses que estuviesen en las salinas de Araya, ya que había que erradicar la costumbre que estos habían adquirido, desde finales del siglo XVI, de llegar a las costas de Venezuela para obtener sal, pero, sobre todo, había que demostrar el poderío naval español¹⁴⁵. Según el cronista Gil González Dávila, la armada de Luis Fajardo rindió diecinueve navíos, “los quemó y degolló á sus Capitanes, y gente; y ahorcó á uno, que se intitulaba Principe de las Salinas”¹⁴⁶. En este sentido, cabe señalar que, a pesar de que en 1609 España y las Provincias Unidas firmaron la Tregua de los Doce Años, por la que cesaron las luchas en los Países Bajos hasta 1621, los holandeses atacaron las posesiones ultramarinas españolas durante el siglo XVII¹⁴⁷.

En cuanto al combate que mantuvo la Armada de la Guarda con las seis urcas holandesas, probablemente estas no se abalanzaron sobre los galeones como señaló el citado veedor, sino que, ante el acoso de velas enemigas, no tuvieron más remedio que enfrentarse a ellos. Los testimonios que dieron el general Luis de Córdoba, el veedor Agustín de la Guerra y don Juan de Borja, quien iba embarcado en el galeón Nuestra Señora de Begoña para ocupar los cargos de gobernador, capitán general del Nuevo Reino de Granada y presidente de la Audiencia de Santa Fe, no dejan lugar a dudas de que los galeones iban excesivamente sobrecargados y estaban muy viejos para seguir navegando, aunque las razones que dan Luis de Córdoba y don Juan de Borja por no haber empleado la artillería durante el combate son bien distintas. Así, según el testimonio dado por el citado general, los galeones no hicieron uso de la artillería porque las urcas tampoco lo hicieron, aunque este afirmaría después que el galeón San Ambrosio recibió tres balazos y el galeón San Francisco dos cañonazos¹⁴⁸. Por su parte,

¹⁴⁵ Para Alberto Tenenti, los holandeses empezaron a aprovechar los yacimientos de sal situados en Venezuela a partir de 1598, aproximadamente. Véase su trabajo: *La Edad Moderna (XVI-XVIII)*, Barcelona, Crítica, 2011, pp. 173-178.

¹⁴⁶ GONZÁLEZ DÁVILA, Gil: *Monarquía de España. Historia de la vida y hechos del ínclito monarca, amado y santo D. Felipe III*, (obra póstuma), t. III, Madrid, 1771, p. 117.

¹⁴⁷ PARKER, Geoffrey (ed.): *La Guerra de los Treinta Años*, Madrid, Editorial Machado, 2003, pp. 114-115; Véase también SCHAUB, Jean-Frédéric: “La monarquía hispana en el sistema europeo de estados”, en Antonio Feros y Juan Gelabert (dirs.), *España en tiempos del Quijote*, Madrid, Taurus, 2004, pp. 97-108.

¹⁴⁸ Carta del general Luis de Córdoba. Cartagena (a bordo del San Roque), 20 de julio de 1605. La carta se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 27 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 748.

los galeones San Roque y Nuestra Señora de Begoña —los dos más grandes que integraban la armada— fueron en busca de la capitana y la almiranta, mientras que los otros seis galeones se abalanzaron contra las cuatro urcas restantes. Finalmente, el galeón San Gregorio rindió a la almiranta El Unicornio, el Nuestra Señora de Begoña embistió con fuerza sobre la urca San Jorge, y los galeones San Ambrosio y San Gregorio hicieron lo mismo con otras dos urcas. Añadía Luis de Córdoba que el galeón San Francisco fue embestido por la popa, “y como estaba tan lastimado y era galeon viejo y el enemigo nuevo, se abrió y fue a pique”¹⁴⁹. Al parecer, unas 110 personas de las que iban embarcadas en él se salvaron, entre los que se incluían el capitán de mar Sancho de Beurco, aunque muchos de ellos estaban quemados y heridos. Probablemente fue este último quien le prendió fuego antes de que se sumergiera para siempre en aguas del Caribe, pues el capitán de infantería falleció durante el combate, y ambos cabos tomaban pleito homenaje de que perderían la vida antes que su galeón, “que antes se vuelan, pegandose fuego, que rendir sus naves a las contrarias”¹⁵⁰.

Según Agustín de la Guerra, los galeones de la Armada de la Guarda, a excepción del San Martín, que por haber quedado sotaventado no participó en la refriega, capturaron a las urcas El Unicornio y San Jorge; otras dos urcas consiguieron escapar (una de 320 toneladas y la otra de 280 toneladas), y las otras dos restantes se fueron a pique (la capitana y una urca de 250 toneladas, que era la más pequeña de todas)¹⁵¹. En este sentido, cabe señalar que, hasta 1588, la quinta parte del beneficio que se obtenía con la captura de algún bajel o de varios bajeles enemigos pertenecía al monarca, sin embargo, a partir de ese año, la Corona cedió a los generales de las flotas y armadas el conocido como “quinto de las presas”¹⁵². Por ello, existe también la posibilidad de que estos últimos no quisieran emplear la artillería para obtener beneficios. En cualquier caso, y a pesar de que el resultado del combate pueda parecer favorable para los intereses de la formación comandada por Luis de Córdoba, pues

¹⁴⁹ Ídem.

¹⁵⁰ SOLÓRZANO PEREIRA, Juan de: *óp. cit.*, lib. V, cap. XVIII, pp. 421-422.

¹⁵¹ Agustín de la Guerra al rey. Cartagena, 20 de julio de 1605. La carta se halla en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 27 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 748.

¹⁵² Consulta de la Junta de Guerra de Indias. Madrid, 17 de noviembre de 1607. AGI, Indiferente, 1867. Inicialmente, la quinta parte del beneficio que se obtenía con la captura de algún bajel o de varios bajeles enemigos pertenecía al monarca, sin embargo, parece ser que a partir de 1558 la Corona cede a los generales de las flotas y armadas el conocido como “quinto de las presas”. En este sentido, véase la *Recopilación de leyes...* t. II, lib. III, tit. XIII, ley V.

dicha armada solo perdió unas de sus unidades y consiguió capturar dos urcas (El Unicornio y San Jorge), quedaron patentes, tal y como señaló don Juan de Borja, las escasas probabilidades de éxito que tendría en caso de hacer frente a una formación que estuviese bien formada y bien pertrechada. Así, las consecuencias fueron muy negativas, ya que ocho buques de guerra no consiguieron vencer a seis urcas cargadas de sal, cuya inferioridad no sólo era numérica o por el tamaño de los bajeles, sino que también su armamento era muy limitado y la tripulación muy reducida, tal y como se recoge en la siguiente tabla¹⁵³:

TABLA 41. Comparación entre la Armada de la Guarda de 1605 y la formación holandesa a la que se enfrentó

GALEONES	TONELADAS	N.º DE PIEZAS	N.º DE HOMBRES	URCAS	TONELADAS	N.º DE PIEZAS	N.º DE HOMBRES
San Roque	720	24	332	¿?	600	12	34
Santo Domingo	570	23	265	El Unicornio	600	10	35
La Begoña	800	19	241	¿?	320	8	21
San Ambrosio	470	18	221	San Jorge	300	8	20
San Francisco	487	18	220	¿?	280	2	13
San Cristóbal	438	18	218	¿?	250	8	20
San Gregorio	544	18	235	—	—	—	—
San Martín	400	18	214	—	—	—	—
Total	4429	156	1.946	6	2300	42	142

Fuente: Tabla elaborada a partir del testimonio de don Juan de Borja. AGI, Santa Fe, 18, r. 6, n. 41 y 42.

¹⁵³ Juan de Borja al rey. Cartagena, 13 de agosto de 1605. AGI, Santa Fe, 18, r. 6, n. 41 y 42.

Sin duda, los galeones que en 1605 integraban la Armada de la Guarda estaban mejor equipados que las urcas holandesas. Sin embargo, y a pesar de lo que estaba dispuesto en las ordenanzas de la Casa de la Contratación, en las que se recoge que los galeones que constituían dicha formación no podían transportar mercancías ni pasajeros en el viaje de ida ni en el de vuelta, estos navegaban excesivamente sobrecargados tanto de lo uno como de lo otro, por cuyo motivo principal llevaban selladas las portas más cercanas a la línea de flotación¹⁵⁴. Cabe señalar también, según el informe realizado por el almirante Aparicio de Arteaga, que los seis galeones de plata (Santo Domingo, San Ambrosio, San Francisco, San Cristóbal, San Gregorio y San Martín) no estaban diseñados como era debido, pues, dado que la cubierta principal quedaba muy próxima a la línea de flotación, había que sellar prácticamente todas las portas de dicha cubierta cuando se introducían en ellos la artillería, los bastimentos, los pertrechos y la tripulación, pues de lo contrario entraría el agua por ellas¹⁵⁵.

Tras la refriega, el general puso rumbo nuevamente hacia Cartagena, y ordenó al contador Ruy López Hurtado, que iba embarcado en el galeón San Cristóbal, que se dirigiese a la isla Margarita a por las perlas que allí se obtenían para el monarca y personas particulares; le acompañaría el patache Santa María de Gracia, que serviría principalmente de apoyo logístico y para que en él se almacenase la sal necesaria para el viaje de vuelta¹⁵⁶. Los otros seis galeones, el otro patache y las dos urcas que fueron capturadas (El Unicornio y San Jorge) arribaron a Cartagena el 20 de julio. Allí se vendieron las dos urcas, aunque antes de su venta le cambiaron los nombres por los de San Buena Ventura y El Buen Jesús¹⁵⁷.

En Cartagena, también, los carpinteros y calafates que iban a bordo de los galeones se encargaron de enmendar los daños que les había causado el enemigo. Por su parte, el general tenía que dar aviso de su llegada a Jerónimo de Suazo, gobernador y capitán general de Cartagena, aunque este habría recibido la noticia algunos días antes, pues Luis de Córdoba permitía que uno de los pataches le adelantase para que hiciese

¹⁵⁴ Ordenanzas de la Casa de la Contratación. Sevilla, 5 de marzo de 1604. AGI, Contratación, 748.

¹⁵⁵ Véase el Anexo VIII.

¹⁵⁶ Luis de Córdoba al rey. Cartagena, 22 de julio de 1605. AGI, Indiferente, 1122.

¹⁵⁷ Luis de Córdoba a Juan Vidal. Cartagena, 28 de octubre de 1605. AGI, Contratación, 3283.

entrega de los despachos de la Corona y, principalmente, para tratar que el oro que se obtenía en las minas de Nueva Granada estuviese listo lo antes posible para embarcarlo.

A principios de agosto se dieron por concluidas las obras pertinentes de carpintería y calafatería, por lo que solo quedaba esperar a que Luis de Córdoba diese orden para partir hacia Portobelo. Así, al igual que se procedió el año anterior, este tenía la orden de que no se hiciese a la vela hasta que la formación estuviese al completo. Hasta esa fecha, la regla habitual había sido la de que los galeones más viejos y la capitana aguardasen en Cartagena la llegada de los navíos que pasaban a Portobelo. Con todo, después de esperar algunos días a que el galeón San Cristóbal y el patache Nuestra Señora de Gracia llegasen a Cartagena, los seis galeones y dos pataches emprendieron nuevamente la navegación el 14 de agosto. Apenas siete días después, la Armada de la Guarda arribó a Portobelo¹⁵⁸.

4.7 Los metales preciosos

En 1605, durante el mes y medio que la Armada de la Guarda estuvo en Portobelo, se embarcaron en los galeones el oro y la plata que habían llegado hasta allí procedentes de Potosí, Lima, Guayaquil y Quito. Desafortunadamente, solo hemos hallado los registros de los metales preciosos que estaban consignados al monarca y los que estaban destinados para atender determinados gastos y servicios, por lo que no hemos podido precisar el valor total de la carga registrada que acarreaba cada galeón. Evidentemente, tampoco podemos señalar los caudales que se embarcaron de contrabando, ni tan siquiera dar una cifra aproximada, pues la hacienda que cada año llegaba a la metrópoli de forma fraudulenta era muy variable¹⁵⁹.

No obstante, podemos determinar que entre lo registrado en Portobelo y Cartagena se embarcaron unos 3 millones de ducados, pues los galeones llevaban, aproximadamente, 1.130.600 ducados por cuenta del monarca, y las cantidades que se estibaron en 1605 para personas particulares doblaba con creces la cifra reservada para

¹⁵⁸ Francisco del Corral al rey. La Habana, 29 de diciembre de 1605. AGI, Indiferente, 749.

¹⁵⁹ Véase DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: "Los caminos de la plata americana", Boletín de la Academia Nacional de la Historia, n.º 62 (1979), pp. 811-825.

el erario. Así, por ejemplo, el galeón San Cristóbal almacenaba en sus bodegas 171.858 pesos (137.500 de plata y 34.358 de oro) para el fisco, mientras que para personas particulares llevaba reservados, sin contar el valor de las perlas que se obtuvieron en la isla Margarita, Cumaná y el Río del Hacha (4.000 reales y 160 marcos de topos ricos¹⁶⁰), 411.689 pesos (394.869 de plata y 16.820 de oro)¹⁶¹.

Según los jueces oficiales de la Real Hacienda de Panamá, el 4 de junio de 1605 llegó al puerto de Perico el galeón Nuestra Señora de las Mercedes, capitana de la Armada del Mar del Sur, que estuvo comandada ese año por Lope de Ulloa y Lemos¹⁶². Era habitual que la derrota entre el Callao y el istmo panameño la efectuasen la capitana y la almiranta, o bien solamente la primera¹⁶³. En sus bodegas almacenaba 1.568 barras de plata ensayadas, de pequeño y gran tamaño, “marcadas con la marca real de su majestad y contramarcadas con la coronilla y cifra que dice Potosi, y otra que dice el nombre del rey don Felipe, nuestro señor, y por letras Potosi, contramarcada con la letra B”¹⁶⁴. La distribución de las 1.568 barras en los galeones de la Armada de la Guarda quedó de este modo:

¹⁶⁰ Para Enrique Otte, los topes son perlas bastas sin brillo. Véase su trabajo: *Las perlas del Caribe: Nueva Cádiz de Cubagua*, Caracas, Fundación John Boulton, 1977, p. 54. Por otra parte, según Alonso de Sandoval, los topes ricos son unos “granos lustrosos, bien hechos, de a trescientos en onza para lo grueso, que con el beneficio que se les hace vienen a ser pedrería”. Véase su obra: *De Instauranda aethiopum salute, Historia de Aetiohia, naturaleza, policia sagrada y profana, costumbres, ritos y catechismo evangélico de todos los aetiohes con que se restaura la salud de sus almas*, Madrid, 1647, p. 394.

¹⁶¹ “Relacion del oro, plata, reales y perlas de su mag. y particulares del galeon san cristobal”. Cartagena, 19 de noviembre de 1605. AGI, Indiferente, 1122.

¹⁶² Real Cédula a Martín Fernández Portocarrero. Valladolid, 3 de mayo de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹⁶³ Véase PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *óp. cit.*, p. 26.

¹⁶⁴ Cuentas de lo remitido del Perú. Panamá, año 1605. AGI, Contaduría, 1472. Según Humberto F. Burzio, la letra B hace referencia a la sigla de ensayador de la ceca de Potosí. Véase su trabajo: *Diccionario de la moneda hispanoamericana*, t. I, p. 21.

TABLA 42. Distribución de las barras de plata de Potosí en los galeones de la Armada de la Guarda de 1605

GALEONES	NÚMERO DE BARRAS DE PLATA
San Roque	245
Santo Domingo	323
Nuestra Señora de Begoña	200
San Ambrosio	200
San Cristóbal	200
San Gregorio	200
San Martín	200
Total	1.568

Fuente: Cuentas de lo remitido del Perú. Panamá, año 1605. AGI, Contaduría, 1472.

El valor de las 1.568 barras de plata era de 729.825 pesos (de a 450 maravedíes cada peso), 6 tomines y 8 granos ensayados¹⁶⁵. De esas 1.568 barras, 1.325 tenían un valor de 630.875 pesos, un tomín y 5 granos ensayados, por lo que cada una de las barras estaba valorada en unos 476 pesos, aproximadamente. Las 243 barras restantes se tasaron en 98.950 pesos, 5 tomines y 3 granos ensayados, es decir, cada barra tendría un valor de 407 pesos, aproximadamente. Quizás, estas serían las barras de plata más pequeñas, aunque también podrían estar mezcladas las más grandes con las de un tamaño inferior. Pero, además de esas 1.568 barras de plata, el galeón Nuestra Señora de las Mercedes, cuyo maestro era Sebastián Rodríguez, llevaba registrados 6.421 patacones de a 8 reales, cuyo valor importaban 5.707 pesos (de a 9 reales el peso) y 5 reales corrientes. Los patacones estaban consignados al presidente y a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, pero debido a que se gastaron, por orden de Francisco de Valverde y Mercado (presidente de la Audiencia de Panamá y gobernador y capitán general de la

¹⁶⁵ Cuentas de lo remitido del Perú. Panamá, año 1605. AGI, Contaduría, 1472. Véase también la “relacion de las barras del oro y plata de su majestad que se envio con los galeones del cargo de Luis Fernandez de Cordoba el año de 1605”. Panamá, 22 de julio de 1606. AGI, Panamá, 33, n. 179.

provincia de Tierra Firme), en las pagas y provisiones de los 184 soldados que servían en los dos castillos de Portobelo (San Felipe y Santiago) y los 16 soldados que estaban empleados en el castillo o fuerte de San Lorenzo —situado en la boca del río Chagres—, los jueces oficiales reales de Panamá remitieron a Portobelo otras 28 barras de plata, cuyo valor ascendía a 6.677 pesos y 8 reales corrientes de a 9 reales el peso, que suplirían el valor de los 6.421 patacones y, como tendremos ocasión de señalar, de otros asuntos. En realidad, los oficiales reales de Potosí declararon que en la Ciudad de los Reyes se obtuvieron 181.515 patacones, pero 175.094 se destinaron para las pagas de los oficiales que trabajaban allí al servicio del soberano¹⁶⁶.

Asimismo, el galeón Nuestra Señora de las Mercedes llevaba registradas otras seis partidas: una de ellas era de 8 barras de plata ensayada, que estaban marcadas con la marca real y contramarcadas con la cifra que dice “Consejo”, que importaban 3.857 pesos (de a 450 maravedís cada peso) y 8 granos de plata ensayada; y 8.420 patacones de a 8 reales, que valían 7.484 pesos (de a 9 reales el peso) y 4 reales corrientes, que se remitían a la metrópoli para pagar la subida de los salarios de los señores del Consejo de Indias —de ahí la citada contramarca—, y que se habían obtenido en los repartimientos de indios Cotabambas y Omasayos en el distrito de la ciudad de Cuzco¹⁶⁷. Dicha partida fue remitida por los jueces oficiales de la Real Hacienda de Lima, y tanto las 8 barras de plata como los 8.420 patacones se embarcaron en la capitana de la Armada de la Guarda. En otra de las partidas aparecen registradas 117 barras de plata ensayada, grandes y pequeñas, que estaban marcadas con el símbolo real y contramarcadas con una cruz, que era el signo de la Santa Cruzada, junto con 13.372 pesos (de a 9 reales el peso). El valor de las 117 barras era de 50.304 pesos (de a 450 maravedís cada peso), 5 tomines y 8 granos de plata ensayada. Tanto las barras como los pesos corrientes, que eran “de cuenta de la Santa Cruzada, procedidos de lo que de ella han entrado en la real caja de Lima”, se fletaron también en el galeón San Roque¹⁶⁸. Asimismo, los jueces oficiales de la Real Hacienda de Panamá declararon que el galeón Nuestra Señora de las Mercedes llevaba registrados, por cuenta de Antonio de Ovando, 822 pesos (de a 9 reales el peso) y 7 reales corrientes, que se habían obtenido de los repartimientos de

¹⁶⁶ Ídem.

¹⁶⁷ Cuentas de lo remitido del Perú. Panamá, año 1605. AGI, Contaduría, 1472.

¹⁶⁸ Ídem.

indios Velille y Guaniquito en la ciudad de Cuzco, así como de los indios Olmos, Penachi y Salasacas en la ciudad de Piura¹⁶⁹.

Las tres últimas partidas registradas que el galeón Nuestra Señora de las Mercedes llevó al puerto de Perico son las siguientes: en una de ellas aparece anotado, por cuenta de don Fernando de Torres y Portugal, 2 barras de plata, cuyo valor era de 916 pesos y 4 tomines; en otra, por cuenta de la canonización de San Isidro de Madrid, 1.377 pesos (de a 9 reales cada peso) y 5 reales corrientes; y la última, por cuenta de los bienes del difunto Pedro Bernal de Acosta, 7 barras y barretones de plata, cuyo valor ascendía a 1.589 pesos (de a 450 maravedís cada peso), 3 tomines y 8 granos. Según el testamento de este último, dicha cantidad debería emplearse en la fundación de una capellanía en Cáceres, de donde él era natural¹⁷⁰. Según Alberto García Marcos, este hecho significaba un “acto supremo de piedad religiosa, cargado de una densa significación redentora, que perseguía, como objetivo último, la salvación eterna del donante”¹⁷¹.

Por otra parte, los jueces de la Real Hacienda de Guayaquil remitieron al puerto de Perico 2 barras de plata, cuyo valor ascendía a 427 pesos y 2 tomines de plata ensayada, 6 tejos de oro, que se tasaron en 502 pesos (de a 556 maravedís cada peso) y 5 granos de 22 quilates y medio, 470 pesos y 3 reales corrientes que, por cuenta del soberano, se habían obtenido de los almojarifazgos, alcabalas y otras haciendas reales que entraron en la real caja de dicha ciudad¹⁷². Según los jueces oficiales reales de Panamá, el navío San Marcos, cuyo maestre era Sebastián González Serrano, fue el navío encargado de transportar todo ello entre ambos puntos, el cual llegó al puerto de Perico el 9 de junio de 1605. Al parecer, en la caja de Guayaquil se había recaudado más dinero del señalado, pero se había gastado, por orden del virrey de Perú, en la fábrica de los galeones que pasarían a formar parte de la Armada del Mar del Sur¹⁷³. Asimismo, al igual que ocurrió con los 6.421 patacones que se destinaron para el salario y las provisiones de los soldados que servían en los castillos de Portobelo y en el que se había construido recientemente en la boca del río Chagres, los 470 pesos y 3 reales

¹⁶⁹ Ídem.

¹⁷⁰ Ídem.

¹⁷¹ MARCOS MARTÍN, Alberto: *España en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Barcelona, Crítica, 2000, p. 198.

¹⁷² Cuentas de lo remitido del Perú. Panamá, año 1605. AGI, Contaduría, 1472.

¹⁷³ Ídem.

corrientes tuvieron el mismo efecto, por cuyo motivo los oficiales reales de Panamá embarcaron las referidas 28 barras de plata (6.677 pesos y 8 reales corrientes). Además, el navío San Marcos llevaba registradas dos partidas procedentes de Quito¹⁷⁴: una por cuenta del soberano (4 tejos de oro que valían 1.290 pesos —de a 556 maravedís cada peso—, 5 tomines y 2 granos de 22 quilates y medio procedidos del servicio gracioso que se hacía en aquella ciudad y en su distrito) y otra por cuenta de la Santa Cruzada (15 tejos de oro que valían 3.974 pesos —de a 556 maravedís cada peso—3 tomines y 2 granos)¹⁷⁵.

Así pues, tanto el oro y la plata que estaba consignada al monarca como la que se destinaría para determinados gastos y servicios, llegó al puerto de Perico procedente de Potosí, Lima, Guayaquil y Quito. Posteriormente, mediante el uso de recuas de mulas, los metales preciosos se transportaron, primero, desde el puerto de Perico a la ciudad de Panamá, y después, desde allí hasta Portobelo¹⁷⁶. Al parecer, durante prácticamente toda la segunda mitad del siglo XVI, la plata de Potosí, principalmente, llegaba al puerto de Panamá, pero, al menos entre 1594 y 1605, el lugar de llegada fue Perico. No hemos hallado en las fuentes porque se procedió de esa manera durante esos años, pero lógicamente los acemileros cobrarían más dinero por trasportarla entre el puerto de Perico y Panamá, y desde allí hasta Portobelo, que si lo hiciesen entre Perico y el río Chagres —desde donde llegaba hasta Portobelo por la vía fluvial-marítima— o directamente desde Panamá hasta Portobelo. En cualquier caso, teniendo en cuenta que, según Pierre Chaunu, en el istmo una mula valía cuatro veces más que un caballo, el transporte de los metales preciosos sería bastante costoso¹⁷⁷. El investigador francés añadía que los arrieros eran negros y esclavos, pero a la cabeza de las empresas se situaban hombres blancos. En efecto, en 1605, los jueces oficiales de Panamá pagaron 120 pesos de plata ensayada (de a 450 maravedís cada peso) al abogado Zoil Díez

¹⁷⁴ El oro quiteño recorría un largo camino para llegar hasta Guayaquil, en donde era embarcado para remitirlo al istmo panameño. La ruta ha sido descrita por María Luisa Laviana Cuetos en su trabajo *Guayaquil en el siglo XVIII: recursos naturales y desarrollo económico*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987, pp. 60-76. Según la autora, los principales caminos que ponían en contacto la provincia de Guayaquil con el interior se mantuvieron durante todo el periodo colonial.

¹⁷⁵ Cuentas de lo remitido del Perú. Panamá, año 1605. AGI, Contaduría, 1472.

¹⁷⁶ En este sentido, véanse dos de los trabajos de María del Carmen Mena García: el primero, *La sociedad de Panamá en el siglo XVI*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1984, pp. 162-168; el segundo, *La ciudad en un cruce de caminos (Panamá y sus orígenes urbanos)*, Sevilla, CSIC, 1992, pp. 206-216.

¹⁷⁷ CHAUNU, Pierre: *Sevilla y América (siglos XVI y XVII)*, Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983, pp. 144-145.

Flores, natural de Carrión (Palencia), por el flete de 60 barras de plata que transportó su recua desde Panamá hasta Portobelo¹⁷⁸. Así, cada carga de 6 barras se tasó en 12 pesos ensayados, que fue el precio que acordaron Francisco de Valverde y Mercado y los jueces oficiales de Panamá para el transporte del resto de las barras. Al parecer, el citado abogado llegó al istmo en 1601, junto con su mujer, su cuñada, su sobrino y dos criados¹⁷⁹. En 1602 ya era dueño de varias mulas y, al menos hasta 1605, se mantuvo al frente del negocio¹⁸⁰. Igualmente, los jueces oficiales reales de Panamá tuvieron que pagar a los diferentes arrieros que acarrearon el oro y la plata desde el puerto de Perico hasta Portobelo, al maestre del galeón Nuestra Señora de las Mercedes, Sebastián Rodríguez, que llevó la plata desde El Callao hasta Perico, y al maestre del navío San Marcos, Sebastián González Serrano, que transportó los referidos metales preciosos desde Guayaquil hasta Perico. En total, el transporte del oro y la plata ocasionó un gasto de 3.118 pesos de plata ensayada (de a 450 maravedís cada peso), que se pagaron con el dinero que se había obtenido en Portobelo con el almojarifazgo de la Flota de Tierra Firme, cuya suma ascendía a 240.000 ducados¹⁸¹.

Normalmente, el dinero necesario para pagar el traslado de los metales preciosos entre Panamá y Portobelo se obtenía de los propios caudales que llegaban al istmo, aunque en 1605 llegó una cantidad más reducida de la que se había conseguido en los dos años anteriores, por cuyo motivo, probablemente, no se tocó la hacienda que se había conseguido en el virreinato peruano y en el reino de Quito. Así pues, incluso ateniéndonos únicamente a las barras de plata que se obtuvieron en el citado virreinato, en 1603 los galeones regresaron a la metrópoli con 2.515 unidades y en 1604 con 1.961, mientras que en 1605 se embarcaron 1.568¹⁸². En la siguiente tabla señalamos las cantidades que recoge el sumario general de las partidas de plata, oro y reales que

¹⁷⁸ Data de pesos ensayados pagados por fletes y costas hechas con las barras de plata, oro y reales que vinieron del Perú y Quito. Panamá, año 1605. AGI, Contaduría, 1472.

¹⁷⁹ Expediente de información y licencia de pasajero a Indias del licenciado Zoil Díez Flores. Sevilla, 17 de enero de 1601. AGI, Contratación, 5268, n. 2, r. 27.

¹⁸⁰ Cuentas de lo remitido del Perú. Panamá, año 1605. AGI, Contaduría, 1472.

¹⁸¹ “Relacion de las barras del oro y plata de su majestad que se envió con los galeones del cargo de Luis Fernandez de Cordoba el año de 1605”. Panamá, 22 de julio de 1606. AGI, Panamá, 33, n. 179.

¹⁸² A principios de marzo de 1605 se vendieron algunos de los cajones de oro y perlas que llegaron a Sevilla a finales de 1604 en los galones de la Armada de la Guarda. El proceso de venta, mediante pública almoneda en la sala del tesoro de la Casa de la Contratación, se halla en AGI, Contaduría, 348. En este sentido, véase también DONOSO ANES, Rafael: *El mercado de oro y plata de Sevilla en la segunda mitad del siglo XVI: una investigación histórico-contable*, Sevilla, Servicio de Publicaciones del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla, 1992, pp. 121-125.

llegaron al Portobelo procedentes del virreinato peruano y del reino de Quito, así como las 28 barras que aportaron los jueces oficiales de Panamá a fin de suplir el dinero que se había tomado para pagar el sueldo y las provisiones de los soldados que servían en los citados castillos, y que se fletaron en 1605 en los galeones de la Armada de la Guarda de Luis Fernández de Córdoba¹⁸³:

TABLA 43. Sumario general de las partidas de plata, oro y reales que en 1605 se embarcaron en los galeones (Portobelo)

DATA	PLATA ENSAYADA (450 MARAVEDÍS CADA PESO)	PESOS DE PLATA CORRIENTE (DE A 9 REALES CADA PESO)	ORO FINO (DE A 556 MARAVEDÍS CADA PESO)
Por cuenta de su majestad	1. 570 barras (730.253 pesos y 8 granos)	28 barras (6.677 pesos y 8 reales)	10 tejos (1.792 pesos, 5 tomines y 7 granos)
Por cuenta del acrecentamiento del salario de los señores del Consejo de Indias	8 barras (3.857 pesos y 8 granos)	8.420 patacones (7.484 pesos y 4 reales)	—
Lo remitido por cuenta de la limosna de la bula de la Santa Cruzada	117 barras (50.304 pesos, 5 tomines y 8 granos)	13.372 pesos y 5 reales	15 tejos (3.974 pesos, 3 tomines y 2 granos)
Lo remitido por cuenta de Antonio de Ovando	—	822 pesos y 7 reales	—
Lo remitido por cuenta de Francisco de Torres y Portugal	2 barras (916 pesos y 4 tomines)	—	—
Lo remitido por cuenta de la limosna de la canonización de San Isidro de Madrid	—	1.377 pesos y 5 reales	—
Lo remitido por bienes de Pedro Bernal de Acosta	7 barras y barretones (1.589 pesos, 3 tomines y 8 granos)	—	—
Total	786.920 pesos, 6 tomines y 3 granos	29.735 pesos y 2 reales corrientes	5.767 pesos y 9 granos de buen oro, de 22 quilates y medio

Fuente: Tabla elaborada a partir del “sumario general de la datta”. AGI, Contaduría, 1472.

¹⁸³ Ídem.

Por otro lado, la distribución del oro y la plata en los galeones de la Armada de la Guarda quedó como sigue:

TABLA 44. Data del galeón San Roque en Portobelo

DATA DEL GALEÓN SAN ROQUE EN PORTOBELLO	PLATA ENSAYADA (450 MARAVEDÍS CADA PESO)	PESOS CORRIENTES (DE A 9 REALES CADA PESO)	ORO FINO (DE A 556 MRS. CADA PESO)
245 barras de plata de cuenta del rey	¿?	—	—
2 barras de plata de cuenta del rey; remitidos por la caja de Guayaquil	427 pesos y 2 tomines	—	—
6 tejos de oro de cuenta del rey; remitidos por la caja de Guayaquil	—	—	502 pesos y 5 granos de buen oro
28 barras de plata de cuenta del rey; remitidos por la caja de Panamá	—	6.677 pesos y 8 reales	—
4 tejos de oro de cuenta del rey; remitidos por la caja de Quito	—	—	1.290 pesos, 5 tomines y 2 granos
Para la subida del salario de los señores del Consejo; remitidos por la caja de Lima	8 barras (3.857 pesos y 3 granos)	8.420 patacones (7.484 pesos y 4 reales)	—
Por cuenta de la limosna de la bula de la Santa Cruzada; remitidos por la caja de Lima	117 barras (50.304 pesos, 5 tomines y 8 granos)	13.372 y 5 reales	—
Por cuenta de Antonio de Ovando; remitidos por la caja de Lima	—	817 pesos y 7 reales	—
Por cuenta de la limosna de la canonización de San Isidro; remitidos por la caja de Lima	—	1.377 pesos y 5 reales	—
Total	54.588 pesos, 7 tomines y 11 granos	29.730 pesos y 2 reales	1.792 pesos, 5 tomines y 7 granos de buen oro

Fuente: “Relacion de las barras del oro y plata de su majestad que se envio con los galeones del cargo de Luis Fernandez de Cordoba el año de 1605”. Panamá, 22 de julio de 1606. AGI, Panamá, 33, n. 179.

TABLA 45. Data de los galeones Santo Domingo y San Gregorio en Portobelo

DATA DEL GALEÓN SANTO DOMINGO EN PORTOBELLO	PLATA ENSAYADA (450 MARAVEDÍS CADA PESO)	PESOS CORRIENTES (DE A 9 REALES CADA PESO)	ORO FINO (DE A 556 MRS. CADA PESO)
Por cuenta de la limosna de la bula de la Santa Cruzada; remitidos por la caja de Quito	—	—	15 tejos de oro (3.974 pesos, 3 tomines y 2 granos)
DATA DEL GALEÓN SAN GREGORIO EN PORTOBELLO			
Por cuenta de Francisco de Torres y Portugal; remitidos por la caja de Lima	916 pesos y 4 tomines	—	—
Por bienes de Pedro Bernal de Acosta; remitidos por la caja de Potosí	1.589 pesos, 3 tomines y 8 granos	—	—
Total	2.505 pesos, 7 tomines y 8 granos	—	3.974 pesos, 3 tomines y 2 granos

Fuente: “Relacion de las barras del oro y plata de su majestad que se envio con los galeones del cargo de Luis Fernandez de Cordoba el año de 1605”. Panamá, 22 de julio de 1606. AGI, Panamá, 33, n. 179.

En el resto de los galeones que integraban la Armada de la Guarda se embarcaron 200 barras de plata en cada uno, aunque en La Begoña, además, se hizo un camarote para guardar los veintiocho halcones aleta y otros pájaros de caza que se compraron por cuenta del monarca, los cuales costaron 154 reales (5.236 maravedís)¹⁸⁴. Al cuidado de ellos quedó Luis Farfán, que fue el encargado de comprar 28 gallinas para el sustento de las aves, a razón de 2 pesos y medio —de a 8 reales cada peso— 14 de ellas y 2 pesos las otras 14, lo que supuso un total de 63 pesos (17.136 maravedís). El camarote lo hizo Nicoloso Caballero, quien iba a bordo del galeón San Roque desempeñando el oficio de carpintero mayor. Para ello fueron necesarias 18 tablas, 150 clavos y 9 palos, que costaron 234 reales (7.956 maravedís). Así, a los 730.253 pesos que se embarcaron en

¹⁸⁴ Luis de Córdoba al rey. Portobelo, 8 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 1122. Durante el reinado de Felipe III existía el oficio de “halconero del rey”, que era la persona que se comprometía “a surtir a la cetrería del monarca de aves antes de una determinada fecha, normalmente el día de Reyes”. Véase, en este sentido, EZQUERRA REVILLA, Ignacio J. y MAYORAL LÓPEZ, Rubén: “La Caza Real y su protección: la junta de obras y bosques”, en José Martínez Millán y M^a Antonietta Visceglia (dirs.), *La monarquía de Felipe III: la Casa del Rey*, vol. I, Madrid, Mapfre, 2008, pp. 840-841.

los galeones para el monarca, habría que restarles 30.328 maravedís (111 pesos y medio), lo que daría un total de 730.141 pesos y medio. Con todo, el 8 de octubre de 1605, Luis de Córdoba notificaba al monarca que el oro y la plata se había embarcado en los galeones¹⁸⁵. Una semana después la formación se hizo a la vela desde Portobelo, y llegó a Cartagena el 22 de octubre. Tres días más tarde, el oro y las esmeraldas que se habían obtenido en el Nuevo Reino de Granada se fletaron en el galeón capitana San Roque.

TABLA 46. Data del galeón San Roque en Cartagena

DATA DEL GALEÓN SAN ROQUE EN CARTAGENA	ORO DEL NUEVO REINO DE GRANADA	ESMERALDAS	ORO DE ZARAGOZA	ORO DE CÁCERES	TOTAL
Total	71.834 pesos, 5 tomines y 2 granos de 22 quilates y medio	610 pesos de esmeraldas (180 pesos de segunda suerte y 430 pesos de tercera) ¹⁸⁶	22.626 pesos, 3 tomines y 8 granos de 22 quilates y medio	3.128 pesos, 5 tomines y 10 granos de 22 quilates y medio	103.556 pesos y 7 tomines

Fuente: “Cuentas de la real hacienda de su magestad de esta provincia de Cartagena”. Cartagena, 25 de octubre de 1605. AGI, Contaduría, 1385.

Mientras tanto, los demás galeones recibían el carenado y en sus bodegas se almacenaban algunos bastimentos y pertrechos para el viaje de vuelta. En definitiva, los galeones de la Armada de la Guarda de 1605 transportaban, aproximadamente, 1.130.600 ducados por cuenta del monarca.

¹⁸⁵ Luis de Córdoba al rey. Portobelo, 8 de octubre de 1605. AGI, Contratación 3283.

¹⁸⁶ Según Eufemio Lorenzo Sanz, se distinguían tres clases de esmeraldas según su calidad. “Las mejores correspondían a la primera categoría y se trataba de piedras muy limpias, de gran fineza y buen verdor. Pertenecían a la segunda clase las de finura y verdor de tipo medio, es decir las de mediana calidad. En la tercera categoría entraban las de escaso valor y verdor: se trataba, sobre todo, de plamas, bromas y escorias”. Véase su trabajo: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, t. II, pp. 48-49.

4.8 Viaje de vuelta: el naufragio

Según las instrucciones que recibió Luis de Córdoba en Sanlúcar de Barrameda, este debería partir del puerto de Cartagena en cuanto se hubiese embarcado todo el oro y la plata en los galeones, pues con ello Felipe III podría saldar una parte de la deuda que había contraído con Octavio Centurión¹⁸⁷. El 25 de octubre de 1605, los oficiales de la Real Hacienda de Cartagena señalaban que el oro y las esmeraldas que habían llegado hasta allí procedentes de diversos puntos del Nuevo Reino de Granada se fletaron en el galeón San Roque, por lo que solo había que esperar a que todos los galeones estuviesen aprestados y la climatología fuese favorable para partir¹⁸⁸. De acuerdo con la misiva que remitió el almirante Joanes de Urdaire al monarca, los galeones no habían sido bien carenados para poder afrontar el viaje de vuelta en las mejores condiciones posibles, debido a que los oficiales de la avería apenas tuvieron dinero para aparejo y jornales, por lo que, según el propio Urdaire, “solo quedaba rezar a Dios”¹⁸⁹.

El 1 de noviembre de 1605, Día de Todos los Santos, los siete galeones y uno de los pataches que integraban la Armada de la Guarda levaron anclas del puerto de Cartagena. No hemos hallado ni el más mínimo rastro del otro patache que completaría la formación, aunque según Luis de Córdoba, este les había acompañado hasta Portobelo¹⁹⁰. Por otra parte, una de las naos de la Flota de Tierra Firme, la nao San Pedro, cuyo propietario y maestro de plata era Martín Sanz de Ubago, navegaría también en conserva de la armada. Dicha nao se había incorporado a la formación de Luis de Córdoba a fin de que uno de sus pasajeros, Alonso de Sotomayor, quien hasta entonces había ejercido los cargos de presidente de la Audiencia de Panamá y gobernador y capitán general de la provincia de Tierra Firme, realizase el viaje de vuelta con mayor protección. Según el propio Alonso de Sotomayor, se dirigía a Sevilla por problemas de salud que le impedían continuar desempeñando dichos ministerios; le sustituyó en los cargos referidos Francisco Valverde de Mercado¹⁹¹.

¹⁸⁷ Luis de Córdoba al rey. Sanlúcar de Barrameda, 30 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹⁸⁸ “Cuentas de la real hacienda de su magestad de esta provincia de Cartagena”. Cartagena, 25 de octubre de 1605. AGI, Contaduría, 1385.

¹⁸⁹ Joanes de Urdaire al rey. Cartagena, 28 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹⁹⁰ Luis de Córdoba al rey. Portobelo, 8 de septiembre de 1605. AGI, Indiferente, 1122.

¹⁹¹ Carta de don Alonso de Sotomayor al rey. Cartagena, 22 de octubre de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

Por otro lado, en las citadas instrucciones se recoge también que el general debería detenerse en La Habana, para fletar la plata que había llegado hasta allí procedente del virreinato novohispano¹⁹². Al parecer, el 14 de junio de aquel año, unas veinte naos partieron del puerto de San Juan de Ulúa en dirección al puerto cubano, en donde desembarcaron “la plata, grana y añil por no tener orden de vm para traerla hasta España”¹⁹³. No obstante, la Armada de la Guarda no pudo proceder como lo había hecho en años anteriores, pues, transcurridos unos seis días de navegación, una fuerte tormenta ocasionó la pérdida de cuatro de los galeones que integraba la citada formación (San Roque, Santo Domingo, La Begoña y San Ambrosio), en los que irían alojadas unas 1.000 personas, aproximadamente; los otros tres galeones (San Cristóbal, San Gregorio y San Martín) y la nao San Pedro arribaron a diferentes puntos del Caribe; el patache zozobró poco después de que el San Gregorio rescate a las veintisiete personas que iban a bordo.

Según el Consejo de Indias, la Flota de Nueva España dejó en La Habana 651.172 ducados (de a 11 reales cada ducado) por cuenta del monarca y 2.612.965 ducados (de a 11 reales cada ducado) y 3.744 arrobas de grana y añil por cuenta de personas particulares¹⁹⁴. De ese modo, en caso de que la formación comandada por Luis de Córdoba hubiese llegado al completo a La Habana, se habría obtenido en el Nuevo Mundo, por cuenta del monarca, 1.781.772 ducados, cifra similar a la que se había obtenido el año anterior según el presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación (1.810.000 ducados).

La práctica de embarcar la plata novohispana en los galeones de la Armada de la Guarda se había generalizado desde los inicios de la formación. Con ello, su transporte se realizaba, teóricamente, de una forma más segura, y la capitana y la almiranta de la Flota de Nueva España no tendrían que regresar anualmente a la metrópoli, sino que bastaría con que hiciesen el trayecto entre Veracruz y La Habana y viceversa. En cualquier caso, dichas circunstancias no se dieron en 1605, pues la formación que estuvo comandada ese año por Luis de Córdoba sufrió un serio revés cuando trataba de alcanzar el citado puerto cubano.

¹⁹² Luis de Córdoba al rey. Sanlúcar de Barrameda, 30 de abril de 1605. AGI, Indiferente, 1121.

¹⁹³ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 31 de agosto de 1605. AGI, Indiferente, 2662.

¹⁹⁴ Ídem.

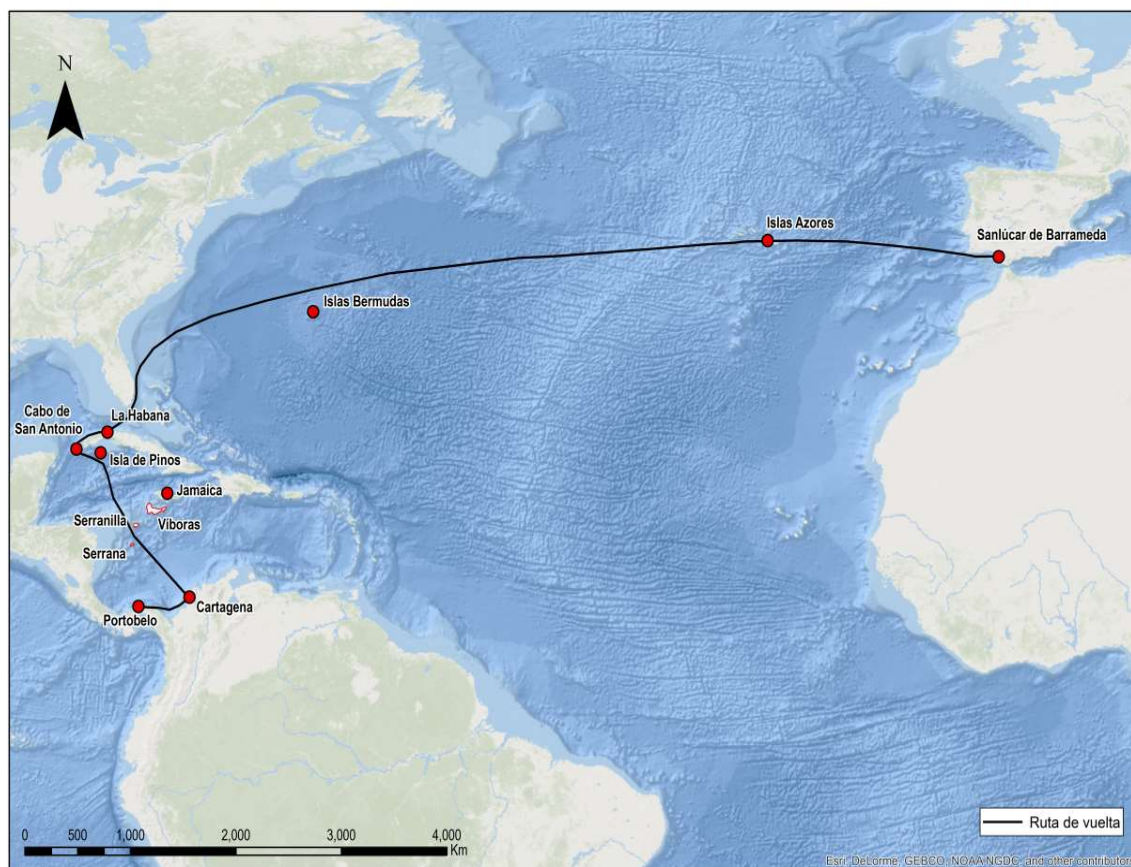
Según los testimonios de la mayoría de los tripulantes que sobrevivieron a la tormenta, que tuvo lugar la noche del 6 de noviembre de aquel año, la derrota se procedió con tranquilidad durante los tres primeros días, es decir, entre el día 1 y el 3 de noviembre. Sin embargo, “por la fantasía de los pilotos¹⁹⁵ y porque en tres días no se tomaba la altura por falta de sol y estrella”, los galeones se hallaban la noche del 6 de noviembre entre los bajos de las Víboras y la Serranilla¹⁹⁶. No obstante, a juzgar por los testimonios de Juan de Haro, capitán de infantería del galeón San Gregorio, y Pedro Ramírez de Chaves, piloto del galeón San Cristóbal, ambos buques se hallaban la noche de la tormenta en altura de 15° 50’, entre los bajos de la Serrana y la Serranilla, cuya área, al igual que la de los bajos de las Víboras, fueron escenario de varios naufragios durante la Carrera de Indias¹⁹⁷. Ciertamente, desde los inicios de la Armada de la Guarda, dicha formación, al igual que la Flota de Tierra Firme, había seguido el rumbo indicado por el citado capitán de infantería para llegar a La Habana desde Cartagena, tal y como se refleja en el siguiente mapa.

¹⁹⁵ Según José María García Redondo, “la posición de la nave solo podía ser calculada mediante el punto de fantasía, esto es, mediante la estimación del rumbo y la distancia recorrida”. Véase su tesis doctoral: *La construcción del Gran Norte de México...*, p. 57.

¹⁹⁶ Testimonio de Martín de Fuica, maestre de plata del galeón San Cristóbal. Cartagena, 20 de noviembre de 1605. AGI, Indiferente, 1122. Para el cosmógrafo Juan López de Velasco, los bajos de las Víboras eran “siete ú ocho islas en la mar del Norte, juntas, cercadas de bajíos, al sur de Jamaica, en 17 grados de altura, y seis ó siete leguas de la costa”. Véase su trabajo: *Geografía y descripción general de las Indias recopilada por el cosmógrafo-cronista Juan López de Velasco desde el año de 1571 a 1574*, Madrid, Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid, 1894, p. 121. Según Gómez Suárez de Figueroa, más conocido por el sobrenombre de Inca Garcilaso de la Vega Serranilla, la isla de la Serranilla eran cinco isletas pequeñas con muchos más bajíos que la Serrana. Para el citado historiador, esta última debía su nombre a Pedro Serrano, quien, tras sufrir un naufragio, vivió siete años en la citada isla, de la cual fue rescatado en 1534. En este sentido véase *Comentarios Reales de los Incas* [Lisboa, 1609], edición, índice analítico y glosario de Carlos Aranibar, t. I, Lima/México, Fondo de Cultura Económica, 1991, pp. 23-28.

¹⁹⁷ Véanse los trabajos del profesor Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno: *El hombre frente al mar: Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1996, pp. *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. El hombre frente al mar*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2015. Véase también SERRANO MANGAS, Fernando: *Naufragios y rescates en el tráfico indiano...*, pp. 44-49.

MAPA 4. Ruta de vuelta de la Armada de la Guarda



Elaboración propia.

Para nosotros, a partir de la relación del viaje que hizo Juan Rodríguez Aguilera, piloto de la nao San Pedro, en la que describe, con mayor precisión que el resto de los que prestaron declaración, la derrota que siguió la armada desde que se hizo a la vela en Cartagena hasta que se produjo el naufragio, los galeones se hallaban la noche de la tormenta al este de las Víboras, en altura de 16° , muy alejados por tanto de la que era la ruta habitual¹⁹⁸. Este hecho se debe, probablemente, a que los pilotos no habían podido tomar la altura desde el día 3 de noviembre, aunque también hay que tener en cuenta, como tendremos ocasión de señalar, la dirección que tuvo el viento desde que salieron de Cartagena. En consecuencia, no cuestionamos en este trabajo la calidad de Diego Sánchez Centeno, que era la persona que desde 1599 servía la plaza de piloto mayor de la Armada de la Guarda, pues su hoja de servicios era impecable, ni tampoco ponemos

¹⁹⁸ “Discurso y relacion del viaje que hizo la armada de don Luis Fernandez de Crodoba y Sotomayor este año de 1605”. Jamaica, 28 de noviembre de 1605. AGI, Indiferente, 1122.

en tela de juicio el excelente currículum que mostraban el resto de pilotos y los ayudantes de los pilotos que integraban dicha formación en 1605.

La Armada de la Guarda de Luis Fernández de Córdoba levó anclas del puerto de Cartagena la mañana del martes 1 de noviembre de 1605, al parecer con viento sudoeste, lo que les desviaba de la ruta habitual que seguía para llegar a La Habana. La dirección del viento sería la misma hasta la noche del 6 de noviembre, cuando se hallaban al este de las Víboras, en altura de 16°, en cuyo momento un norte ocasionó la pérdida de cuatro de los galeones que integraban la citada formación. Los galeones vieron como la capitana largó la boneta en el trinquete, los papahígos del trinquete y el palo mayor y la vela de mesana, por lo que los demás hicieron lo mismo, aunque en poco tiempo el viento se las llevó, incluso las que estaban aferradas. En ese caso, según los testimonios de los tripulantes que iban a bordo de los galeones que escaparon de la tormenta (San Cristóbal, San Gregorio y San Martín) y los de la nao San Pedro, estos tuvieron que cortar el árbol mayor de las referidas embarcaciones, pues de lo contrario acabarían en el fondo del mar. Además, con objeto de aligerar la carga, al menos para el caso concreto de la nao, se lanzaron al mar los gallineros y dos de las seis piezas de hierro colado que llevaba¹⁹⁹. Quizás, en el resto de los galeones trataron de cortar también el árbol mayor, aunque no obtuvieron el mismo resultado.

Según la versión de los hechos ofrecida por el contador de la Armada de la Guarda, Ruy López Hurtado, quien iba embarcado en el galeón San Cristóbal, los primeros aguaceros comenzaron en torno a las 21 horas de la noche del 6 de noviembre —antes de la oración—, cuando se hallaban entre los bajos de la Serranilla y los bajos de las Víboras²⁰⁰. En esos instantes, la capitana lanzó una pieza de leva para que el resto de los navíos de la conserva supieran la situación en la que se hallaba y no se separaran unos de otros. Poco después, tras un fuerte golpe de viento, el galeón San Cristóbal perdió el papahígo del trinquete y quedó varado, por lo que el capitán de infantería del mismo, Felipe Manrique, mandó lanzar una pieza en señal de auxilio.

¹⁹⁹ Ídem.

²⁰⁰ Declaración de Ruy López Hurtado, contador de la Armada de la Guarda. Cartagena, 20 de noviembre de 1605. AGI, Indiferente, 1122.

Para el piloto del referido galeón, Pedro Ramírez de Chaves, la capitana y otro galeón se aproximaron a él por la proa, aunque no se acercaron demasiado para evitar el choque entre ellos²⁰¹. Entretanto, uno de los soldados le comunicó a Felipe Manrique que las bombas de achique no podían evacuar más agua de la que entraba, por lo que este llamó al capitán de mar, Luis de Arechaga, para que bajase a la bodega y le informase del estado en el que se hallaba el buque. Según este, el galeón estaba a punto de irse a pique si no ponían remedio, pues tenía diecisiete palmos y medio de agua sobre la carlinga. Ambos cabos acordaron cortar el árbol mayor, ya que de ese modo el buque ofrecería menor resistencia al viento y ganaría estabilidad²⁰². La acción tardó en ejecutarse más tiempo de lo debido porque solo había un hacha con el que cortarlo, pero finalmente pudieron echarlo abajo. Ahora bien, la operación resultó ser un desastre, puesto que el palo cayó hacia la popa y, además de que metió las aletas de la banda de estribor hacia dentro, casi rompió el timón.

Ante tales circunstancias, los referidos capitanes se reunieron para buscar otras soluciones. La primera de ellas fue la de largar la cebadera para tratar que el buque no se hundiese por la popa, aunque la climatología era tan desfavorable que ninguno de los marineros se atrevía a ello. De acuerdo con la declaración prestada por Lázaro Gamboa, quien servía la plaza de alférez en el galeón San Cristóbal, Felipe Manrique dijo que daría 200 pesos a quien lo hiciera, y que él iría en su compañía. De este modo, los dos capitanes y dos marineros fueron a largar la cebadera, pero al desplegarla el viento se la llevó, al mismo tiempo que “se rindió el baupres y la madre del tajamar se desenclavo”²⁰³.

Según Ruy López Hurtado, los capitanes no quisieron informar a la tripulación sobre lo acontecido, pero la gran mayoría observó como la única vela que les quedaba se perdía en el horizonte. Uno de los marineros, que al parecer era el encargado del

²⁰¹ Declaración de Pedro de Chaves, piloto del galeón San Cristóbal. La Habana, 30 de diciembre de 1605. AGI, Indiferente, 1122. Una copia de dicha declaración se halla también en una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 2 de marzo de 1606. AGI, Indiferente, 749.

²⁰² Dicha acción se ejecutó en numerosas ocasiones durante la Carrera de Indias, como hemos podido observar por ejemplo en el estudio del naufragio de los galeones El Juncal y Santa Teresa. En este sentido, véase el trabajo de MANUEL HERRERA, Jorge: “Intentando salvar la nao: decisiones náuticas y quebrantos de esperanza”, en Flor Trejo Rivera (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003, pp. 130-133.

²⁰³ Testimonio de Lázaro de Gamboa, alférez del galeón San Cristóbal. Cartagena, 20 de noviembre de 1605. AGI, Indiferente, 1122.

gobierno del galeón, soltó la caña del timón y dijo “que ya no habia remedio humano para salvarse, solo encomendarse a Dios”²⁰⁴. En ese momento, tal y como señaló Pedro de Arce, quien regresaba a la metrópoli en el citado galeón tras haber sido gobernador de la isla Margarita, buena parte de la tripulación decidió ir a confesarse con el padre Juan Antonio, de la compañía de Jesús, pero los capitanes les dijeron que volvieran a sus puestos²⁰⁵.

Finalmente, a las 12 horas del 7 de noviembre, la tripulación consiguió evacuar el agua del galeón San Cristóbal, aunque los alimentos se habían mojado, apenas quedaba agua para beber y la estructura del buque había quedado muy maltrecha tras la tormenta. Por tanto, los capitanes, el piloto y Ruy López Hurtado decidieron regresar a Cartagena. El día 18 de noviembre, con las primeras luces del alba, el galeón consiguió arribar a la Punta de la Canoa, desde donde Felipe Manrique ordenó a dos soldados que fueran a Cartagena en busca de auxilio.

Ambos soldados partieron a pie con la misiva que les había entregado el citado capitán de infantería, la cual deberían entregar a Jerónimo de Suazo, gobernador y capitán general de Cartagena. Según este último, los soldados llegaron a su posada por la tarde, con la carta de Felipe Manrique y con la noticia de que la armada de Luis de Córdoba había naufragado. Ante tal situación, Jerónimo de Suazo ordenó aprestar la galera capitana Santa Margarita para ir a socorrer a la tripulación del galeón San Cristóbal, y “mando parecer antesi al capitan Jorge Fernandez Gramajo, persona que en esta ciudad acude a los negocios de Juan Nuñez Correa”, pues tenía que averiguar si era este último quien tenía que comprar los bastimentos necesarios para la tripulación²⁰⁶.

A la mañana del día siguiente, la galera Santa Margarita, que contaba con una dotación de ciento veinte siete hombres a los remos, arribó a la Punta de la Canoa con los víveres necesarios para la tripulación. Por la tarde, el San Cristóbal fue remolcado hasta Cartagena. Por otra parte, según Jorge Fernández Gramajo, este no tiene poder,

²⁰⁴ Declaración de Ruy López Hurtado, contador de la Armada de la Guarda. Cartagena, 20 de noviembre de 1605. AGI, Indiferente, 1122.

²⁰⁵ Testimonio de Pedro de Arce. Cartagena, 20 de noviembre de 1605. AGI, Indiferente, 1122.

²⁰⁶ Información del naufragio del galeón San Cristóbal. Cartagena, 24 de diciembre de 1605. AGI, Indiferente, 1122.

ni orden ni ynstrucion del dicho Joan Nuñez Correa para lo que devia hazer en casso semejante, ni en otro ninguno tocante a este asunto, ni dinero del susodicho; y assi no puede acudir al acostamento ni a proveer cossa ninguna del dicho galeon, ni sabe que aya en esta ciudad otra ninguna persona que tenga orden ni poder del dicho Joan Nuñez Correa, ni dinero para ello²⁰⁷.

Un día después, el 20 de noviembre, el citado gobernador, los oficiales de la Real Hacienda de dicha ciudad, Felipe Manrique y Martín de Fuica, maestre de plata del galeón, acordaron que había que desembarcar la plata para ponerla en un lugar más seguro, que estaría custodiado por los soldados que iban a bordo del buque. Según Felipe Manrique, aun habiéndose descargado toda la hacienda que transportaba, el galeón seguía haciendo agua, así que decidieron bajar también la artillería, las municiones, la jarcia, etc., para poder comenzar a aderezarlo²⁰⁸. Señalaba también que las reparaciones del mismo serían muy costosas, por cuyo motivo había que conocer primero a que parte le correspondía correr con los gastos, si a la Corona o a Juan Nuñez Correa. Según se recoge en el tercer capítulo del asiento que firmaron ambas partes en 1603,

si se perdieren todos los galeones de la plata o la mayor parte de ellos no ha de ser obligado el dicho Juan Nuñez Correa a pagarme más que, solamente, lo que el dicho derecho de la avería rentare y valiere de las mercaderías que hubieren salido y de las que viniere al respecto de los dichos 1% de la salida y 6% de entrada, hasta en la cantidad de los dichos 590.000 ducados del precio del dicho arrendamiento²⁰⁹.

En ese caso, Juan Nuñez Correa no tendría que pagar los bastimentos de la tripulación ni las reparaciones que se le realizasen al citado galeón. No obstante, antes de que la Corona confirmase a Jerónimo de Suazo que la Real Hacienda correría con todos los gastos, este convocó una junta para ver de dónde se obtendría el dinero necesario para la compra de las provisiones, en la que participaron Juan Fernández de Mercado (oidor de la Real Audiencia de Cartagena), Juan de Iturrieta de Alcibia (tesorero de ella), Francisco Sarmiento de Sotomayor (contador de la misma) y Felipe Manrique.

²⁰⁷ Información del naufragio del galeón San Cristóbal. Cartagena, 24 de diciembre de 1605. AGI, Indiferente, 1122.

²⁰⁸ Carta del capitán Felipe Manrique al rey. Cartagena, 25 de noviembre de 1605. La carta se halla dentro de una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 2 de marzo de 1606. AGI, Indiferente, 749.

²⁰⁹ Véase el Anexo V: cap. 3.

Finalmente, todo ellos acordaron que el dinero necesario para el socorro y sustento de la tripulación se obtendría de “la plata, oro y reales que en el galeon estan registrados en poder del capitan Martin de Fuica, maestre de plata del galeon”²¹⁰. En la sesión también acordaron que no repararían el galeón hasta que no hubiesen recibido una respuesta por parte del monarca, pero antes de que se despachara el aviso había que enviarle un informe completo de las reparaciones que precisaba. Así pues, todos ellos acudieron a visitarlo, junto con el sargento del presidio de Cartagena, Miguel de Pávola, y su ayudante, Alonso Berrocal. Según el informe que remitieron al soberano,

la cubierta de arriba estaba suspendida y desclavada, y entre la dicha cubierta y el bao estaba encajado un caxon que parecia de reales; el corredor de la popa esta desecho y rompido y por el costado derecho en las aletas tenia el dicho galeon cantidad de estopa fuera que parecia averla escupido por las costuras y unas planchas de plomo clavadas en las aletas de la dicha popa; y el dicho galeon no trae arbol mayor y en lugar de el trae una bandola hecha de un masteleo; y el timon al parecer muy mal tratado y un hierro rompido y assi mesmo traya el bauprex rindido y no traya masteleo de proa²¹¹.

El navío de aviso, en el que se embarcó Luis de Godoy, alférez del galeón San Cristóbal, se hizo a la vela el 30 de noviembre, y no llegó a la metrópoli hasta finales de febrero²¹². Antes había pasado por La Habana, adonde arribó el 28 de diciembre, y en donde recibió la noticia de que los galeones San Gregorio y San Martín habían conseguido llegar a Jamaica junto con la nao San Pedro²¹³.

Según Juan de Haro, capitán de infantería del San Gregorio, el viento se llevó todas las velas del mismo la noche del 6 de noviembre, incluso estando todas recogidas. Señalaba, además, que al igual que sucedió en los galeones San Cristóbal y San Martín, los capitanes de cada galeón acordaron que había que cortar el árbol mayor, pues de lo contrario se irían a pique, aunque en todos se repitió la circunstancia de que solo llevaban un hacha para cortarlo, lo que provocó graves daños en la estructura de los mismos por no poder orientar la caída del árbol fuera del casco²¹⁴. Apuntaba Juan de

²¹⁰ Ídem.

²¹¹ Ídem.

²¹² Jerónimo de Portugal al rey. Sevilla, 25 de febrero de 1606. AGI, Indiferente, 1122.

²¹³ Carta de Pedro Valdés, gobernador de La Habana, al rey. AGI, Santo Domingo, 100, r. 2, n. 30.

²¹⁴ Relación del suceso de la armada según Juan de Haro. Jamaica, 3 de diciembre de 1605. La carta se halla dentro de una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 2 de marzo de 1606. AGI, Indiferente, 749.

Haro que cuando cortaron el árbol este le cayó encima, que tuvo suerte de no perder la pierna porque no le golpeó de lleno, aunque estuvo imposibilitado durante más de dos semanas.

Igualmente, el citado capitán de infantería notificó al monarca que durante algún tiempo las bombas no podían achicar toda el agua que entraba en la bodega, y que la noche de la tormenta el viento se llevó la “obencadura y jarcia sin que nadie la cortase, como si fuera de lana”²¹⁵. Este también le informó que el día 7 de noviembre, al amanecer, no avistaban a ninguno de los navíos que integraban la armada, pero poco después verían al patache, por lo que pusieron una pequeña bandola para llegar a él. Según Juan de Haro, el patache estaba prácticamente anegado cuando lo vieron, aunque consiguió navegar hasta el San Gregorio, que acogió a las veintisiete personas que iban a bordo del mismo antes de que se fuera pique. Tras ese hecho, la tripulación avistó otro navío a lo lejos, que estaba igual de dañado que el San Gregorio. Conforme a la relación de los hechos citados por Juan de Haro, llegaron al navío a las 17 horas de la tarde, el cual resultó ser el galeón San Martín. Entre los capitanes de ambos buques decidieron ir hacia el este, en dirección a Jamaica, que era el lugar en el que podrían estar la capitana y los demás galeones²¹⁶.

De esta manera, durante dos días navegaron en dicha dirección. Al tercer día se toparon con la nao San Pedro, a la que solo le quedaba en pie el árbol de mesana. Nuevamente, los capitanes de los tres navíos se pusieron de acuerdo para continuar la derrota hasta Jamaica, pues, además del lamentable estado en el que se hallaban las embarcaciones —sin velas y sin los árboles principales—, “y ser la costa de la habana tan rigurosa en este tiempo por los nortes, que aun bien aparejados es temeridad acometerla”, la tripulación apenas tuvo nada que llevarse a la boca durante algunos días²¹⁷. Asimismo, alguno de los tripulantes con mayor experiencia opinaba que en

²¹⁵ Ídem.

²¹⁶ Ídem.

²¹⁷ Ídem.

Jamaica había muy buenos árboles de María, que era en esos momentos lo más necesario para el apresto de los galeones²¹⁸.

De acuerdo con el informe de Juan de Haro, Jamaica estaba a unas 30 leguas del lugar en el que se hallaban las tres embarcaciones la mañana del 10 de noviembre, aunque por estar sotaventados y correr las aguas en su contra, el galeón San Gregorio no consiguió arribar a la citada isla hasta el 15 de noviembre. En cuanto llegó al puerto, Juan de Haro despachó dos barcos con pilotos que conocían bien aquella costa para buscar al galeón San Martín y a la nao San Pedro. Las barcas consiguieron dar con ellos, y un piloto se embarcó en cada bajel, pero la nao no entró en el puerto hasta el 18 de noviembre y el San Martín no lo hizo hasta el 27²¹⁹. En el citado informe también anotó que en aquella isla había muy buenos árboles, pero no había jarcia ni clavazón y apenas había comida, por lo que le enviaba una memoria detallada de los aparejos que serían necesarios para el apresto de los galeones.

Ahora bien, para que el monarca recibiese el informe de Juan de Haro, en el que se incluía la relación del viaje desde que partieron del puerto de Cartagena hasta el 3 de diciembre, en cuyo día firmó la misiva, Alonso de Sotomayor, quien, como ya citamos al inicio de este epígrafe, iba alojado en la nao San Pedro, despachó un patache de aviso. En él se embarcó el sargento mayor del galeón San Gregorio, Francisco Martínez Vega, quien partió desde Jamaica en dirección a La Habana ese mismo día. El 29 de aquel mes llegó al citado puerto cubano, en el que se encontraba la Flota de Tierra Firme desde el 3 de diciembre²²⁰.

A partir de los diferentes testimonios de algunos de los tripulantes de los tres galeones que se salvaron y de las relaciones del viaje que hicieron los pilotos del galeón San Cristóbal y de la nao San Pedro no hemos podido determinar el lugar exacto en el que reposan los restos de los cuatro galeones que se fueron a pique tras la tormenta.

²¹⁸ El árbol de María o calambuco es un árbol americano, de la familia de la gutíferas, de unos 30 m de altura, con tronco negruzco y rugoso, hojas aovadas, lisas, duras y lustrosas, flores en ramillete, blancas y olorosas, y frutos redondos y carnosos. Su resina es el bálsamo de María.

²¹⁹ Relación del suceso de la armada según Juan de Haro. Jamaica, 3 de diciembre de 1605. La carta se halla dentro de una Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 2 de marzo de 1606. AGI, Indiferente, 749.

²²⁰ El citado convoy había levado anclas de Cartagena el 7 de noviembre, seis días después de que lo hiciera la armada de Luis de Córdoba. Francisco del Corral y Toledo al rey. La Habana, 29 de diciembre de 1605. La carta se halla dentro de una consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 2 de marzo de 1606. AGI, Indiferente, 749.

Pero, por otro lado, existen los testimonios de un piloto flamenco llamado Simón Zacarías que al parecer encontró los restos de dos de los galeones que se habían perdido tras la tormenta. Según él, ambos se hallaban en una isla que estaba a 70 leguas de la isla de Guanajua, en altura de 18°, en la que además encontraron varias cruces clavadas en el suelo en señal de que allí habían sido enterradas algunas personas²²¹. En una de las declaraciones manifestó que en la isla había enterrado buena parte del tesoro que transportaban los dos galeones que encontró, pero que dicha isla no aparecía en las cartas de marear²²².

La noticia no tardó en llegar a Nueva España, pues si las primeras declaraciones tuvieron lugar en Trujillo y San Jorge de Olancho (Honduras) entre agosto y septiembre de 1616, el 23 de diciembre de ese mismo año, desde México, escribía Melchor Arce de Argumedo (maestre de una de las naos de la Flota de Nueva España) lo siguiente:

De los galeones que el año de 1605 se perdieron se a dicho aqui por cosa cierta que en la costa de Honduras se a hallado uno, y que es la capitana, que con la gran tormenta varo en tierra y se hizo pedaços y salto la gente en tierra en una ysla despoblada donde no avia que comer y murieron todos de hambre; y en un cobertiço chico que hicieron de piedra hallaron muchas barras de oro y plata y un hombre muerto sentado y seco con un Xpo [cristo] junto asi, y una ymagen de nuestra señora y el estandarte real, por lo qual se entendiera que es el general y que se quedo alli traspassado de hambre; y todo alrededor estaba lleno de cuerpos muertos. Estos son los sucesos de la mar²²³.

Las autoridades que tomaron declaración al citado piloto creían que lo que decía era cierto, e incluso uno de ellos, Juan Maldonado de Paz, oidor de la real audiencia de Guatemala, solicitó a Felipe III que le diera permiso para que, junto con Simón Zacarías, pudiera ir a buscar la citada isla²²⁴. Ahora bien, hay que tener en cuenta que, tras la primera declaración de Simón Zacarías, este fue llevado a la cárcel ante la sospecha de que pertenecía a un grupo de piratas, por lo que quizás todo había sido una invención para tratar de escapar.

²²¹ Declaraciones de Simón Zacarías. Guatemala, 8 de agosto de 1616 - 17 de enero de 1617. AGI, Guatemala, 14.

²²² Declaración de Simón Zacarías. Guatemala, 11 de enero de 1617. AGI, Guatemala, 65.

²²³ Carta al duque de Salinas.

²²⁴ Declaraciones de Simón Zacarías. Guatemala, 8 de agosto de 1616 - 17 de enero de 1617. AGI, Guatemala, 14.

En cualquier caso, la Corona también creyó a este último, y financió varias expediciones para encontrarla, aunque no fue hasta 1679 cuando finalmente consiguieron precisar el lugar exacto en el que se halla, por cuyo motivo la habían denominado la “isla Misteriosa”²²⁵.

MAPA 5. Isla Misteriosa

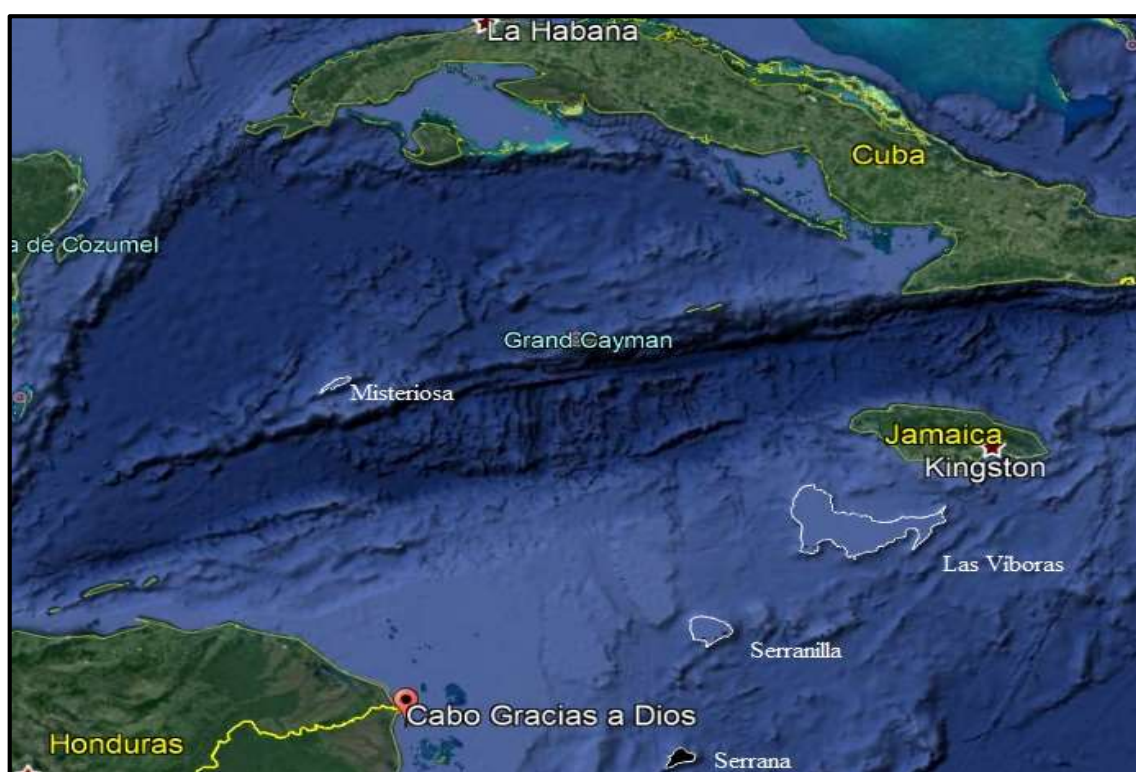


Fuente: (s.l.-s.f.), AGI, MP- Santo Domingo, 89.

²²⁵ Almirante Gaspar de Palacios. Expediente de asiento para bucear en la Serranilla y en la isla Misteriosa. Cádiz, 3 de octubre de 1688 – isla de León, 25 de octubre de 1688. AGI, Indiferente, 2699.

Según el almirante Gaspar de Palacios, que fue la persona que en 1679, por primera vez, dio la posición exacta de la misma, la isla se halla en altura de 18° y 50' al norte, “cuarta al nordeste del cabo de gracias a dios, y del caiman grande al oeste, cuarta al sudoeste cosa de cuarenta o cuarenta y cinco leguas, y norte-sur con isla de pinos”, a pesar de que en el mapa aparece señalado que la isla está en 18° y 1/5²²⁶. Para el citado almirante, ello se debe a la falta de pericia de los pilotos que lo confeccionaron, probablemente basándose en el testimonio que les había ofrecido Simón Zacarías.

MAPA 6. El Caribe



Fuente: Elaboración propia a partir de la imagen obtenida de Google Earth.

En 1684, Gaspar de Palacios firmó un asiento con la Corona para tratar de encontrar en ella el tesoro que había escondido Simón Zacarías, y para buscar en la Serranilla la plata de los galeones que, según la noticia que había recibido, se perdieron allí en 1605²²⁷. De acuerdo a una de las cláusulas que recoge el referido asiento, Gaspar de Palacios tenía

²²⁶ Carta de Gaspar de Palacios al rey. Puerto de Santa María, 23 de octubre de 1688. La carta se halla inserta en el expediente de asiento para bucear en la Serranilla y en la isla Misteriosa. Cádiz, 3 de octubre de 1688 – isla de León, 25 de octubre de 1688. AGI, Indiferente, 2699.

²²⁷ Almirante Gaspar de Palacios. Expediente de asiento para bucear en la Serranilla y en la isla Misteriosa. Cádiz, 3 de octubre de 1688 – isla de León, 25 de octubre de 1688. AGI, Indiferente, 2699.

tres meses para cumplir dichos objetivos. En caso de que el resultado fuese positivo, el monarca le haría merced según “la calidad y fruto de la diligencia”, y también entregaría alguna dádiva a su sobrino, Pedro de Palacios, probablemente alguna capellanía de los reyes de Sevilla²²⁸.

Según el testimonio de Gaspar de Palacios, el 6 de junio de 1685 llegó al bajo de la Serranilla, y “habiendo hecho en el cuantas diligencias caben en lo posible, cavando toda la isla no halle plata alguna por haberla sacado el año de 1675 —según se ha tenido noticia— Antonio Rodriguez, piloto, hijo de Sanlúcar, que hasta oy no aparecido por averselo tragado la mar, con que pago su delito y todos los que le acompañaron”²²⁹. De esta manera, Gaspar de Palacios puso rumbo a la isla Misteriosa. Durante casi un mes intentó llegar a la citada isla, aunque no pudo dar con ella a causa de las corrientes, los vientos y la amenaza de una escuadra pirata. Dicha formación estaba integrada por ocho bajeles, que estaban comandados por Agramont y Lorencillo, quienes saquearon Campeche el 8 de julio de 1685²³⁰. No obstante, Gaspar de Palacios señalaba que estos habrían saqueado toda la provincia si días antes no hubiera avisado al gobernador.

Tras ese incidente, el citado almirante regresó a la metrópoli, en donde, el 15 de septiembre de 1688, volvió a comunicar al monarca su deseo de buscar el tesoro que Simón Zacarías había escondido en la isla Misteriosa²³¹. Señalaba, además, que si en un mes no lograba encontrarla, este podría regresar a España, pues, “por estar en paraje tan tormentoso y de tantas corrientes que solo el transito de pasarle es horrible, no sera posible subsistir mas alli por el mucho riesgo del paraje”²³². El soberano aceptó la solicitud que le había remitido, en la que también se recoge que la Corona debería entregarle una fragata de 250 toneladas. En caso de que consiguiese llegar a la isla y encontrase el tesoro, Gaspar de Palacios recibiría algún premio y su sobrino sería honrado con la patente de capitán de mar y guerra. Por el contrario, el almirante correría

²²⁸ Ídem.

²²⁹ Ídem.

²³⁰ GONZÁLEZ DÍAZ, Falia y LÁZARO DE LA ESCOSURA, Pilar: *Mare Clausum Mare Liberum. La piratería en la América española*, Ministerio de Cultura de España, 2010, pp. 154-155.

²³¹ Carta de Gaspar de Palacios al rey. Puerto de Santa María, 15 de septiembre de 1688. La carta se halla inserta en el expediente de asiento para bucear en la Serranilla y en la isla Misteriosa. Cádiz, 3 de octubre de 1688 – isla de León, 25 de octubre de 1688. AGI, Indiferente, 2699.

²³² Ídem.

con los sueldos de la gente de mar y guerra que le acompañasen durante el viaje, aunque en ningún caso pagaría los bastimentos y pertrechos²³³.

Ahora bien, antes de que se hiciera a la vela, el presidente de la Casa de la Contratación mandó que Gaspar de Palacios le dijera en qué paraje se hallaba la isla Misteriosa, así como el año en el que se perdieron allí los galeones y el general que los llevaba a su cargo²³⁴. Según este último, desde que en 1630 empezó a navegar, había escuchado decir muchas veces que en la travesía de Cartagena a La Habana se habían perdido la mayoría de los galeones

que governava de general don fulano de cordoba, que en muchos dias no se supo en qual de los muchos vajos que ay en ella se avian perdido, hasta que passando una fragata por el vajo de la serranilla, y rreconocido en el una isla, se traveso y inbio a ella la lancha; y asi que la jente salto en tierra, dieron con un hombre hecho un esqueleto, que ya estava sin poder articular palabra, que lo trujeron a bordo de la fragata, y dieron luego vela por apartarse del rriesgo de los arrecifes de la isla; y abiendo cuydado del hombre y buelto ensi, dijo se llamava Juan Serrano, y que biniendo embarcado en un galeon se avia perdido en aquella isla, que los que escaparon de no ahogarse sacaron la plata que traya el galeon, que la enterraron, y que junto aella avian hecho un cerro de piedra para dormir dentro del porque no los comiesen los lovos marinos, que todos murieron con la necesidad menos el, que despues que bolvio ensi se habia hallado embarcado en aquella fragata²³⁵.

De acuerdo con este hecho, uno de los galeones de la Armada de la Guarda que naufragó en noviembre de 1605 se había perdido en los bajos de la Serranilla, aunque no podemos determinar de cuál se trata, si fue más de uno, ni si la historia es cierta. Gaspar de Palacios señalaba, además, que durante varios años se despacharon varias

²³³ Almirante Gaspar de Palacios. Expediente de asiento para bucear en la Serranilla y en la isla Misteriosa. Cádiz, 3 de octubre de 1688 – isla de León (actual San Fernando), 25 de octubre de 1688. AGI, Indiferente, 2699.

²³⁴ Carta del presidente de la Casa de la Contratación al rey. Isla de León (actual San Fernando), 12 de octubre de 1688. La carta se halla inserta en el expediente de asiento para bucear en la Serranilla y en la isla Misteriosa. Cádiz, 3 de octubre de 1688 – isla de León (actual San Fernando), 25 de octubre de 1688. AGI, Indiferente, 2699.

²³⁵ Carta de Gaspar de Palacios al presidente de la Casa de la Contratación. Puerto de Santa María, 23 de octubre de 1688. La carta se halla inserta en el expediente de asiento para bucear en la Serranilla y en la isla Misteriosa. Cádiz, 3 de octubre de 1688 – isla de León (actual San Fernando), 25 de octubre de 1688. AGI, Indiferente, 2699.

embarcaciones desde Cartagena, La Habana y Honduras para buscar la isla Misteriosa, pero ninguna de ellas logró encontrarla.

Por otra parte, según Veitia Linage, los galeones San Roque, Santo Domingo, Nuestra Señora de Begoña y San Ambrosio se perdieron en la costa de Cumaná, cerca de la isla Margarita, cuya tesis fue referida, entre otros, por Cesáreo Fernández Duro y Fernando Serrano Mangas²³⁶. No obstante, creemos que los galeones no se fueron a pique en esa zona, pues, además de que las corrientes los empujaría hacia el oeste, la formación se hallaba próxima a los bajos de las Víboras cuando les azotó la tormenta, y las distancias entre este último punto y la costa de Cumaná son demasiado grandes como para que hubiesen ido a parar allí.

MAPA 7. El Caribe



Fuente: Elaboración propia a partir de la imagen obtenida de Google Earth.

²³⁶ Véase VEITIA LINAGE, Joseph de: *óp. cit.*, lib. II, cap. IV, p. 77; FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española...*, t. III, p. 488; y SERRANO MANGAS, Fernando: *Naufragios y rescates en el tráfico indiano...*, p. 79.

Probablemente, teniendo en cuenta que Veitia Linage señala que la persona que se encargaría de buscarlos en la costa de Cumaná sería Tomás de Cardona, el magistrado no tuvo en cuenta que en la contrata y capitulación que firmaron este último y Felipe III en 1612 no aparece anotado que el rastreo de los buques se haría en dicha zona, sino que era en aguas cercanas a la isla Margarita en donde emplearía nuevas herramientas para obtener perlas²³⁷. Ciertamente, en la citada contrata y capitulación se recoge que tanto Tomás de Cardona como Sancho de Meras quedaron obligados con el monarca “en buscar los cuatro galeones que se perdieron de la armada del cargo del general don Luis Fernandez de Cordoba, y procurar sacar la plata, artilleria y lo demas que estubiere dentro”, pero en el documento no aparece expresado el lugar en el que lo harían. En fechas más recientes han surgido numerosas hipótesis sobre el lugar en el que reposan, pero no son más que conjeturas sin fundamento alguno²³⁸.

A nuestro juicio, y sin entrar en detalles acerca de la virulencia con la que les golpeó la tormenta la noche del 6 de noviembre de 1605, hubo otros factores que propiciaron que los galeones San Roque, Santo Domingo, Nuestra Señora de Begoña y San Ambrosio acabasen sepultados en aguas del Caribe: las necesidades de plata de la Real Hacienda y los recortes que había aplicado Juan Núñez Correa durante el apresto y el carenado de los galeones. Así pues, debido a la insistencia mostrada por el monarca acerca de que la citada formación debería regresar a la metrópoli en invierno para poder saldar una parte de la deuda que había contraído con Octavio Centurión —aun a sabiendas de los peligros a los que exponía el tesoro indiano si la armada regresaba a la metrópoli a finales de año—, y a que Núñez Correa apenas dio dinero para el carenado y no proporcionó algunos pertrechos imprescindibles como eran las hachas, los referidos galeones se fueron a pique. En este sentido, hay que tener en cuenta el hecho de que tres de los galeones que naufragaron eran los que más hacienda transportaban (San Roque, Santo Domingo y Nuestra Señora de Begoña), por lo que el exceso de carga pudo ser determinante para que acabasen encallados en alguno de los bajos del

²³⁷ “Contrata y capitulación que en el año de 1612 hicieron con su mag^d Tomás de Cardona y Sancho de Meras”. Madrid, 22 de diciembre de 1612. Real Biblioteca del Palacio Real de Madrid (en adelante, RBPRM), Miscelánea de Manuel José de Ayala, vol. LXXXV II, 2900, ff. 321r-328r. El asiento en el que se recoge que Tomás de Cardona buscaría los cuatro galeones que se fueron a pique debería estar, según el inventario realizado por los archiveros de Archivo General de Indias, en el legajo 2699 de la sección de Contratación, sin embargo, por razones que desconocemos, no se halla en él, ni al parecer en otro legajo.

²³⁸ Algunas de esas hipótesis han quedado recogidas en el trabajo de ROMERO CASTAÑO, Luis René y PÉREZ DÍAZ, Juan Felipe: *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano*, México, Siglo XXI, 2005, p. 157.

Caribe. Igualmente, dado que los galeones San Roque y Nuestra Señora de Begoña superaban el límite de las 700 toneladas que había impuesto el Consejo de Indias, su calado, unido a la carga que transportaban, pudo ser decisivo para que quedasen varados. Queda prácticamente descartada la posibilidad de que los galeones zozobrasen debido a su edad, pues al menos eso dos galeones eran de los más nuevos que integraban la armada. Por otra parte, el hecho de que los bajeles no habían sido bien carenados antes de que levasen anclas de Cartagena pudo incidir negativamente en el naufragio, pero dos de los que se fueron a pique, la capitana San Roque y la almiranta Santo Domingo, serían los bajeles que navegarían en mejores condiciones, ya que buena parte de la hacienda del rey iba en sus bodegas. Tal vez, sí que pudo ser decisivo el hecho de que, quizás, los tripulantes de los referidos cuatro galeones no lograron encontrar un hacha con la que poder cortar sus árboles.

4.9 Plan de búsqueda y rescate

En cuanto los galeones San Gregorio y San Martín y la nao San Pedro estuvieron juntos, Alonso de Sotomayor, quien se embarcó en la nao tras haber cumplido su etapa como presidente de la Audiencia de Panamá, nombró a Juan de Haro cabo de escuadra de los galeones. Desde entonces, este se convertiría en la máxima autoridad de ambos buques, por lo que enarboló la bandera capitana en el primero de ellos²³⁹. Dos días después de que el último bajel —el galeón San Martín— llegase a Jamaica, el cual lo hizo el 29 de noviembre de 1605, Juan de Haro convocó una junta, en la que estuvieron presentes Alonso de Sotomayor, los capitanes, entretenidos y el maestre de plata del galeón San Gregorio. Para Juan de Haro, lo primero que había que hacer era reparar los galeones para que pudieran regresar a la metrópoli lo antes posible, aunque entre todos tenían que decidir de donde obtendrían el dinero necesario para ello²⁴⁰. Según Haro, por unanimidad, acordaron “sacar y tomar 20.000 pesos de a 8 reales de los que los dos maestros de plata de los dos galeones traen de su mag.”²⁴¹. En este sentido, cabe señalar

²³⁹ Relación de méritos y servicios de Juan de Haro. Madrid, 15 de octubre de 1622. AGI, Indiferente, 111, n. 37.

²⁴⁰ Juan de Haro al rey. Jamaica, 29 de enero de 1606. AGI, Contratación, 3667.

²⁴¹ “Relacion de lo que pareze se ha tomado de la hacienda de su magd, bienes de difuntos y particulares para probision de los dos galeones...”. Sevilla, 28 de noviembre de 1606. AGI, Indiferente, 1122.

que el dinero necesario para la reparación de los galeones no solo lo adquirieron de las partidas que estaban consignadas al monarca, sino que también se obtuvo del que se había registrado por cuenta de bienes de difuntos y de personas particulares. Ahora bien, los dos maestros de plata se negaron a entregar los 10.000 pesos que por mandato de Juan de Haro le correspondía dar a cada uno, pues, según ellos, solo tenían orden de entregar la hacienda en la Casa de la Contratación. Ante este hecho, Juan de Haro mandó a Mateo Delgado, sargento mayor del galeón San Gregorio, que los hiciera prisioneros y les reclamase las llaves de las cajas en las que tenían guardado el dinero. Tras dicho incidente, los capitanes “sacaron los diez mil pesos que se le mandan entregar en reales acuñados y oro de quilates en barra”²⁴².

El 29 de enero de 1606, Alonso de Sotomayor despachó un aviso para informar a Francisco del Corral, general de la Flota de Tierra Firme, que los citados galeones y la nao estaban arbolados y aparejados para salir de Jamaica. El 12 de marzo, Juan de Haro partió con ellos en dirección a La Habana, adonde llegaron diecisiete días después, junto con las naos que, por orden del citado general, habían salido en su búsqueda desde el referido puerto cubano²⁴³. Según Francisco del Corral, quien en cuanto recibió la noticia del naufragio de la armada de Luis de Córdoba remitió un aviso al monarca para informarle de que no partiría de La Habana hasta que no recibiese sus órdenes, el galeón San Gregorio, que era en el que se había embarcado todo el oro y la plata en Jamaica, llegó haciendo mucha agua y con el árbol mayor roto, al igual que el galeón San Martín, aunque a este también había que repararle el bauprés²⁴⁴.

A principios de enero de 1606, el capitán Juan de Haro ordenó a Domingo de Argarate, capitán de infantería del galeón San Martín, que fuese “a recorrer los bajos de la Serrana, Serranilla y viboras, en cuyo paraje fue la tormenta, para ver si alguno de los galeones que faltaba estuviera varado”²⁴⁵. Para Tomás de Larraspuru, alférez del galeón San Gregorio, Domingo de Argarate, quien falleció en La Habana tras la infructuosa búsqueda de los galeones San Roque, Santo Domingo, La Begoña y San Ambrosio, había servido con diligencia y cuidado, a pesar de que “paso mucho trabajo y peligros,

²⁴² Ídem.

²⁴³ Francisco del Corral al rey. La Habana, 1 de abril de 1606. AGI, Santo Domingo, 129.

²⁴⁴ Ídem.

²⁴⁵ Tomás de Larraspuru al rey. (s.l.-1607). AGI, Indiferente, 2662.

asi por pasar por donde habia muchos bajios como por los temporales, por ser en lo mas recio del invierno”²⁴⁶. Aquel mes, Francisco del Corral había despachado dos pataches con bastimentos para buscar la armada de Luis de Córdoba: uno de ellos fue en dirección a Honduras y el otro a las costas de la actual Belice y Quintana Roo (México)²⁴⁷. Por otra parte, el almirante de la Flota de Tierra Firme, Sancho Pardo Osorio, quien había salido al cabo de San Antón en busca de los galeones San Gregorio y San Martín, notificó al monarca que el 12 de marzo se habían enviado dos fragatas a reconocer los bajos de las Víboras, Serrana, Serranilla y Roncador²⁴⁸. Según Sancho Pardo Osorio, en ninguna de las misiones hallaron el más mínimo rastro de ellos, aunque Alonso de Sotomayor tenía la esperanza de que estarían en Nicaragua²⁴⁹.

Igualmente, Jerónimo de Suazo, gobernador y capitán general de Cartagena, despachó varios navíos en busca de los citados cuatro galeones que se perdieron tras la tormenta, pero tampoco encontraron nada²⁵⁰. El 6 de abril de 1606, Pedro de Valdés, gobernador y capitán general de Cuba, mandó “recorrer los parajes y bajos que ay en la parte donde les subcedio la dicha tormenta y todos los demas cercanos a ellos adonde con las corrientes pudieron yr a parar”²⁵¹. Para ello, se aprestaron las fragatas San Diego y San Simón, que estarían gobernadas por el capitán Juan Martínez de Irureta, teniente de alcaide de la fortaleza del Morro, y el alférez Pedro Tosta, teniente de la compañía de la fuerza vieja de La Habana, quienes recibieron las siguientes instrucciones: en primer lugar, las fragatas recorrerían el canal de Bahamas hasta alcanzar los 28º y medio, y desde allí navegarían en dirección a la isla La Española, para acceder nuevamente al Caribe en demanda de los bajos de las Víboras; en segundo lugar, una de las fragatas recorrería la costa sur de dichos bajos y la otra la costa norte, con mucho cuidado y sin apartarse demasiado la una de la otra. Si alguna de las fragatas encontrase algún resto de los galeones debería comunicárselo a la otra mediante una seña, que ambos cabos habrían acordado antes de la partida; en tercer lugar, ambos navíos llevarían pilotos que tuviesen amplia experiencia en navegar por el Caribe, así como buzos para extraer la

²⁴⁶ Ídem.

²⁴⁷ Francisco del Corral y Toledo al rey. La Habana, 29 de diciembre de 1605. La carta se halla dentro de una consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 2 de marzo de 1606. AGI, Indiferente, 749.

²⁴⁸ Sancho Pardo Osorio al rey. La Habana, 1 de abril de 1606. AGI, Santo Domingo, 129.

²⁴⁹ Alonso de Sotomayor al rey. La Habana, 16 de abril de 1606. AGI, Indiferente, 1122.

²⁵⁰ Jerónimo de Suazo al rey. Cartagena, 16 de abril de 1606. AGI, Indiferente, 1122.

²⁵¹ Pedro de Valdés al rey. La Habana, 6 de abril de 1606. AGI, Santo Domingo, 100.

plata en caso de que diesen con ella. A este respecto, si encontrasen los metales preciosos de alguno de los galeones, el escribano mayor Juan de Malinas realizaría un inventario en el que debería quedar reflejado toda la hacienda que se extrajese, señalando “particularmente la marca, ley, pesso y señales que tuviere cada barra de oro y plata; y si fuere dinero lo contarán sino se sacare en cajones clavados, porque en tal caso bastara ponerlo en el pañol en la forma que los dichos cajones se sacaren”²⁵². Asimismo, tanto el alférez Pedro Tosta como el capitán Juan Martínez de Irureta tendrían cuidado de que las joyas, perlas, piedras preciosas, cadenas de oro y las piezas de plata labrada quedasen inventariadas “con mucha claridad quenta y raçon, como en que no se oculte ni encubra de ello cossa alguna por ser generos menudos y de tanto preçio y valor”²⁵³. Todo el tesoro se guardaría en los pañoles que para dicho efecto se habían levantado en las fragatas, los cuales se cerrarían con cadenas y candados. En este sentido, Pedro de Valdés señaló que si en las fragatas no se podía almacenar todo el tesoro, “dejaran muy bien reconoçido y marcado por la aguja el paraje y partes donde se hallare, para que se pueda volver a buscar y topar con facilidad”²⁵⁴; en cuarto lugar, ambos cabos no deberían conformarse con encontrar los metales preciosos que llevaba alguno de ellos, sino que deberían buscar los cuatro, pues, además de que no todos se habrían ido a pique en el mismo sitio, el valor de la carga que transportaban era muy importante; por último, el citado gobernador ordenaba que si en las Víboras no aparecía nada, ambos cabos deberían rastrear los bajos de la Serranilla, Roncador y todas las islas y bajos próximos a este, además de preguntar a los indios de guerra que vivían en algunos de esos lugares, si habían tenido noticia del naufragio o habían visto zozobrar a alguno de los galeones.

Por otro lado, Pedro de Valdés añadía que algunos despojos de árboles o las cajas que transportaban los galeones podrían haber llegado a la costa de Honduras, “por cursar hasta allí las corrientes”, por lo que también deberían rastrear esa zona²⁵⁵. De ese modo, el área delimitada por el referido gobernador era muy amplia, pero al parecer no había fijada una fecha límite para que las fragatas abandonasen la búsqueda. Para Pedro de Valdés, la búsqueda de los galeones se debería proceder en absoluto secreto, pues, en

²⁵² Ídem.

²⁵³ Ídem.

²⁵⁴ Ídem.

²⁵⁵ Ídem.

caso de que algún navío se acercase a hablar con los cabos de ambas fragatas y estos les comunicasen sus intenciones, estos serían castigados con la pena de muerte.

Durante casi cuatro meses se llevó a cabo el rastreo, aunque los resultados fueron idénticos a los que se había obtenido en los anteriores intentos. Entretanto los galeones San Gregorio y San Martín fueron reparados en La Habana y el galeón San Cristóbal en Cartagena, ya que la Corona envió los pertrechos necesarios para su apresto y carenado en los filibotes Nuestra Señora de la Concepción, propiedad de Melchor López Palomo, y Nuestra Señora de Regla, cuyo dueño era Juan Gallegos de Micea²⁵⁶.

Según el asiento que, por orden del soberano, firmaron Melchor López Palomo y el licenciado Martín Fernández Portocarrero (alcalde de casa y corte y juez comisionado por el rey en Sevilla, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda para el despacho de la Armada de la Guarda) el 27 de marzo de 1606, el primero de ellos se comprometía a llevar bastimentos, pertrechos y cincuenta soldados a Cartagena y La Habana para los galeones que resistieron la tormenta, siempre y cuando pudiera llevar hasta 70 toneladas de mercaderías²⁵⁷. En cambio, Melchor López Palomo tenía que entregar una fianza de 10.000 ducados en la Casa de la Contratación²⁵⁸. Así, el filibote Nuestra Señora de la Concepción, llevaba registrados los siguientes pertrechos y bastimentos: 147 quintales y 11 libras y media de pólvora, 18 pipas de vinagre, 130 pipas de vino, 250 arrobas de aceite, 15 fardos de lienzo pache para velas, 6 quintales de hilo de vela, 1.000 agujas cuadradas de coser, 150 cajones de brea, 65 botijas de alquitrán, 120 quintales de estopa negra, 18 quintales de estopa blanca, 130 quintales de hierro, 238 cajones de clavazón, un cajón de tachuelas, 196 betas de esparto, 265 quintales y 85 libras de jarcia de Sevilla, 125 quintales y 13 libras de jarcia de Moscovia y un calabrote de 90 brazas alquitranado²⁵⁹.

Un asiento parecido rubricaron Portocarrero y Juan Gallego de Micea, aunque a este solo se le permitía llevar 40 toneladas de mercaderías y debería entregar una fianza

²⁵⁶ Cargos de Juan de Vega, tenedor de bastimentos. (s.l.-1606). AGI, Contaduría, 1103-1104. Los gastos que ocasionaron el transporte y el flete de los navíos que acarrearon los bastimentos y pertrechos desde Sevilla hasta Sanlúcar de Barrameda se halla en AGI, Contratación, 3809.

²⁵⁷ Asientos de Melchor López Palomo y Juan Gallego de Micea. Sevilla, 27 de marzo de 1606. AGI, Contratación, 1458.

²⁵⁸ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 14 de febrero de 1608. AGI, Indiferente, 1867.

²⁵⁹ Registro del filibote Nuestra Señora de la Concepción. (s.l.-1606). AGI, Contratación, 3990.

de 5.000 ducados²⁶⁰. El filibote Nuestra Señora de Regla llevaba registrado lo siguiente: 600 botijas de vino nuevo de aljarafe, 8 pipas de vino nuevo de aljarafe, 3 barriles de pasa, 40 pipas de vino —de su cosecha—, 200 botijas de vino peruleras de su cosecha que van marcadas con una cruz de almagra junto a la boca, 21 barriles medio quintaleños de pasas (15 quintales de pasa larga de Almuñécar), 20 barriles medio quintaleños de sardinas, 4 barriles bizcocheros con 4 sacos de avellanas dentro de ellos y 29 botijas peruleras de almendrán²⁶¹.

El 29 de mayo de 1606, los dos filibotes llegaron a La Habana. Además de los bastimentos y pertrechos que llevaban registrados, los dueños y maestros de cada uno de ellos había recibido dinero para pagar a la tripulación de los tres galeones que sobrevivieron a la tormenta y a los dueños de los navíos que fueron a buscar los galeones San Roque, Santo Domingo, La Begoña y San Ambrosio²⁶². No obstante, antes de que los filibotes arribasen al citado puerto cubano, Juan de Haro había pagado a la dotación de los galeones San Gregorio y San Martín con el dinero que estos transportaban por cuenta del soberano²⁶³. Al parecer, la reparación de cada uno de los galeones que sobrevivieron a la tormenta fue de unos 15.000 ducados, que era el precio que se pagaba en la metrópoli por un galeón nuevo de 600 toneladas y con todos sus aparejos. Por otra parte, si sumamos el dinero que se pagó a los trabajadores que descargaron la plata en Cartagena y La Habana, el sueldo de la dotación de los tres galeones y los bastimentos que consumieron antes y después de que arribasen los dos filibotes, el resultado sería de unos 20.000 ducados, aproximadamente. A ello habría que sumar el sueldo que recibieron los dueños de los navíos que fueron a buscar los galeones y el coste de remolcar el galeón San Cristóbal desde la Punta de la Canoa hasta Cartagena, que ascendería a un total de 30.000 ducados. Así, hasta que el 14 de octubre de 1606 llegaron a la bahía de Cádiz los tres galeones que lograron sobrevivir a la tormenta (San Cristóbal, San Gregorio y San Martín), la Corona gastó unos 95.000 ducados en la búsqueda de los cuatro galeones que se perdieron (San Roque, Santo Domingo, La Begoña y San Ambrosio) y en el rescate de los tres referidos galeones.

²⁶⁰ Asientos de Melchor López Palomo y Juan Gallego de Micea. Sevilla, 27 de marzo de 1606. AGI, Contratación, 1458.

²⁶¹ Ídem.

²⁶² “Relacion de lo que parece se ha tomado de la hacienda de su magd, bienes de difuntos y particulares para provision de los dos galeones...”. Sevilla, 28 de noviembre de 1606. AGI, Indiferente, 1122.

²⁶³ Las libranzas que dio Juan de Haro se hallan en AGI, Contratación, 3667.

Además, junto a los citados bastimentos y pertrechos necesarios que llevaban los filibotes, se emitieron órdenes por parte del Consejo de Indias para que los gobernadores de La Habana, Cartagena y Jamaica averiguasen y entendiesen “de lo que se hizo de los dichos cuatro galeones, buscando algun rastro de maderas, entenas, tablas, bucos de galeones u otros despojos; y en caso que se hallen y se averigua haberse perdido, si fue en bajo y partes donde se pueda sacar el tesoro que traian o parte de el, y en que forma y manera”²⁶⁴.

Durante años se aprestaron diferentes embarcaciones para rastrear los bajos del Caribe en los que posiblemente naufragaron los citados galeones. Así, por ejemplo, en 1612, el monarca firmó una contrata y capitulación con Tomás de Cardona por la que este, junto con Sancho de Meras, quedó obligado “en buscar los cuatro galeones que se perdieron de la armada del cargo del general don Luis Fernandez de Cordoba, y procurar sacar la plata, artilleria y lo demas que estubiere dentro”, pero en el documento no aparece expresado el lugar en el que lo harían²⁶⁵. El texto contiene, además, que ambos emplearían nuevas herramientas en la isla Margarita para obtener perlas, pero en ningún momento se hace mención expresa de que los galeones fueron a parar allí, como ha sido referido en más de una ocasión²⁶⁶.

Como hemos podido observar, durante años se diseñaron varios planes de búsqueda para encontrar la carga de las embarcaciones hundidas, aunque no tenemos pruebas tangibles de que se encontrara ni tan siquiera la de uno de ellos, más allá de testimonios de dudosa procedencia. Por otro lado, cabe señalar que el galeón San Cristóbal llegó a la bahía de Cádiz el 14 de octubre de 1606 en conserva de la Armada de la Guarda, que, bajo el gobierno del general Jerónimo de Portugal y Córdoba, había partido del puerto de Sanlúcar a mediados de mayo. Por su parte, los galeones San

²⁶⁴ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 15 de julio de 1606. AGI, Indiferente, 749.

²⁶⁵ “Contrata y capitulacion que en el año de 1612 hicieron con su mag^d Tomás de Cardona y Sancho de Meras”. Madrid, 22 de diciembre de 1612. Real Biblioteca del Palacio Real de Madrid (en adelante, RBPRM), Miscelánea de Manuel José de Ayala, vol. LXXXV II, 2900, ff. 321r-328r. El asiento en el que se recoge que Tomás de Cardona buscaría los cuatro galeones que se fueron a pique debería estar, según el inventario realizado por los archiveros de Archivo General de Indias, en el legajo 2699 de la sección de Contratación, sin embargo, por razones que desconocemos, no se halla en él, ni al parecer en otro legajo.

²⁶⁶ En este sentido, véase VEITIA LINAGE, Joseph de: *óp. cit.*, lib. II, cap. IV, p. 77; FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española...*, t. III, p. 488; y SERRANO MANGAS, Fernando: *Naufragios y rescates en el tráfico indiano...*, p. 79.

Gregorio y San Martín y la nao San Pedro lo hicieron el mismo día, pero en conserva de la Flota de Tierra Firme del general Francisco del Corral y Toledo²⁶⁷.

Dado que una parte de la hacienda que se embarcó en las bodegas de los tres referidos galeones se había empleado en satisfacer los sueldos de la tripulación y en el carenado, evidentemente los tres galeones regresaron a la metrópoli con menos dinero del que se había fletado en Portobelo. Así pues, el galeón San Gregorio llegó a Cádiz con 50 barras de plata menos de las 200 que se registraron en el citado puerto panameño, el galeón San Martín arribó con 188 barras de plata de las 200 que llevaba cuando se hizo a la vela desde Cartagena, pero solo llegó con uno de los dos cajones de oro que se registraron en las Indias. Para el caso concreto del galeón San Cristóbal, en las fuentes no aparece especificado las barras de plata que fueron necesarias para pagar sus reparaciones, pero sí que se tomaron 15.660 reales²⁶⁸.

A consecuencia del naufragio de la formación comandada por Luis de Córdoba, la Armada de la Guarda que se aprestó en 1606 para partir a las Indias no contaba con un solo buque de propiedad real, sino que los galeones que la integraban habían sido comprados o tomados a sueldo por la Corona. En las bodegas de estos últimos se embarcaron en Portobelo, por cuenta del monarca, 1.571 barras de plata, que fueron insuficientes para saldar la deuda —de 10 millones de ducados— que Felipe III había contraído con el banquero Octavio Centurión. Según Juan Eloy Gelabert, la deuda que mantenía la Corona con este último y otros banqueros era, a principios de abril de 1607, de 12 millones de ducados; así, siete meses después, el presidente del Consejo de Hacienda, Juan de Acuña, decretaba la bancarrota²⁶⁹. Sin duda, el naufragio de la Armada de la Guarda de Luis Fernández de Córdoba agravó los problemas hacendísticos que atravesaba la Corona en aquellos momentos, pero ciertamente no levantaba cabeza desde la última década del siglo XVI²⁷⁰.

²⁶⁷ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 19 de octubre de 1606. AGI, Indiferente, 749.

²⁶⁸ Libros de ventas y recibo de la hacienda de su majestad que se trae de las indias desde primero de enero de 1605. Sevilla, 1605-1607. AGI, Contratación, 4958.

²⁶⁹ GELABERT, Juan E.: *óp. cit.*, pp. 40-44.

²⁷⁰ Para Antonio García-Baquero, desde 1593 hasta 1610 fue un periodo de estancamiento, que anunciaba la “decadencia que abarcaría la totalidad del siglo XVII”. Véase su trabajo: *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla, Editoriales Andaluzas Unidas, 1986, pp. 53-88.

CONCLUSIONES

A lo largo de esta investigación, hemos propuesto que el establecimiento definitivo de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias se produjo en la última década del siglo XVI. Siguiendo las diversas explicaciones aportadas por la historiografía, nuestro punto de partida al empezar a estudiar dicha formación remitía a un impreciso momento de “creación” de la citada armada entre 1521 y 1594, con diferentes interpretaciones según distintos autores. Así pues, nuestro primer cometido consistió en analizar las distintas armadas que se organizaron en ese periodo, con el fin de comprobar cuál fue el año exacto de su fundación. Sin duda, existen referencias documentales que confirman que bajo el nombre de “Armada de la Guarda de la Carrera de Indias” actuaron diferentes escuadras desde los años setenta del siglo XVI, aunque, después de examinarlas, ninguna de ellas cumplía las condiciones que mantuvo la citada formación desde los últimos años de dicha centuria hasta principios del siglo XVIII, como era el número de navíos que la integraban, su tipología, forma de financiación, etc. En ese caso, podríamos decir que la Armada de la Guarda no se creó en la última década del siglo XVI, sino que su estructura y organización fue refundada en ese periodo.

En un primer momento, la Armada de la Guarda se planificó con una duración de cuatro años, y su objetivo principal sería el de escoltar las flotas que navegaban hasta el Nuevo Mundo y su posterior regreso a la metrópoli. Sin embargo, su propósito inicial sería modificado desde que en 1594 se dirigiese a las Indias por primera vez tras la firma del asiento que rubricaron en Sevilla el presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación —en nombre del rey y por su mandato— y el prior y los cónsules del Consulado de la Universidad de los Mercaderes el 1 de diciembre de 1591. A pesar de los objetivos marcados en el asiento, la misión principal de la Armada de la Guarda —tras el estudio de la numerosa documentación existente— fue la de transportar los metales preciosos desde las colonias americanas hasta la metrópoli y, en contadas ocasiones, al

menos durante el periodo de tiempo para el que hemos analizado su organización (1593-1605), la de acompañar alguno de los convoyes mercantes. De ese modo, dados los favorables resultados que ocasionó la armada durante sus primeros años, los principales interesados en mantenerla activa (los principales miembros del Consulado sevillano y el monarca) firmaron contratos para prorrogarla. Ahora bien, los documentos también nos arrojan información acerca del incumplimiento de algunos de los capítulos que recogen dichos asientos, pues, a pesar de que estaba prohibido embarcar mercancías en los navíos de la citada formación, estos iban abarrotados de todo tipo de productos para venderlos en el Nuevo Mundo. Igualmente, salvo en el primer viaje que efectuó la Armada de la Guarda tras la firma del referido asiento de 1591, dicho convoy nunca estuvo integrado por más de ocho galeones durante el periodo de tiempo que estuvo sufragada por la avería (1593-1706), incumpliendo lo rubricado en los diferentes contratos para su prorrogación, donde el número de barcos no bajaba de diez.

Así pues, a pesar de las dudas que existen en torno al año de creación de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, los documentos confirman que hubo diferentes formaciones que actuaron bajo ese nombre en los años setenta del siglo XVI, no existiendo hasta la última década de la citada centuria una escuadra integrada por entre seis y ocho galeones, más varios pataches, que estuvo financiada por la avería, con una tripulación de unos 2.000 hombres, etc.

Asimismo, hemos realizado un completo análisis de la Armada de la Guarda de 1605. En primer lugar, analizamos los navíos que la integraban, desde que se fabricaron hasta que se fueron a pique. A finales del siglo XVI, los navíos de alto bordo que constituían la Armada de la Guarda y la Armada del Mar Océano se construían principalmente en los astilleros del Cantábrico, pero tras al asiento que firmó Felipe III con el portugués Juan Núñez Correa en 1603, en el que quedó establecido que el lusitano fabricaría diez galeones a su costa para el año 1605, varios galeones se fabricaron también en Lisboa. Además, hemos examinado las toneladas de arqueo de cada buque, basándonos principalmente en las relaciones de navíos que se custodian en el Archivo General de Indias y en el informe que hizo el almirante Aparicio de Arteaga acerca de los galeones que se habían construido en los astilleros del Cantábrico a finales del siglo XVI —en cuyo periodo se construyeron siete de los ocho galeones que integraban la citada formación—,

documento que no había sido analizado hasta la fecha, consultado en el Archivo General de Simancas. Para ello, hemos estudiado la metrología naval que se empleó en los diferentes astilleros peninsulares durante el siglo XVI y los primeros años del siglo XVII, lo que nos ha acercado a planteamientos propios de la ingeniería naval. Así pues, a partir de la referida documentación y siguiendo el patrón con el que se procedían los arqueos desde 1590, hemos observado que el galeón más pequeño era de unas 400 toneladas, mientras que el más grande, que ese año circunstancialmente no era el buque en el que se alojaba el capitán general, podía haber portado hasta las 800 toneladas. Haciendo un ejercicio de microhistoria, hemos estudiado la vida de cada barco, qué navegaciones habían efectuado antes de participar en la Armada de la Guarda, cuáles hicieron después, qué reparaciones se les obraron y si la edad de sus maderas y su carenado influyeron en el hecho de que cuatro de los siete galeones que retornaban a la metrópoli se fueran a pique en aguas del Caribe: análisis que nos ha permitido indagar acerca de los factores materiales que pudieron incidir en el naufragio.

Como se ha evidenciado tras el estudio de los diferentes expedientes, testimonios y declaraciones generados tras las pesquisas oficiales a causa del desastre, no sólo factores técnicos provocaron el susodicho incidente. Hay que tener en cuenta que el naufragio lo ocasionó una fuerte tormenta, pero también que tres de los cuatro galeones malogrados (el San Roque, Santo Domingo y La Begoña) eran los que iban más sobrecargados, por cuyo motivo encallaron en algunos de los bajos caribeños. Ciertamente, el almirante Joanes de Urdaire notificó al monarca que los galeones no habían sido bien carenados antes de que levasen anclas de Cartagena de Indias. Pero precisamente los galeones San Roque y Santo Domingo, capitana y almiranta respectivamente, serían los dos que habrían recibido un mejor carenado, pues buena parte de la hacienda del rey iba en sus bodegas, por lo que no creemos que las reparaciones que se obraron a los buques fuesen determinantes para que alguno de ellos acabase en el fondo del mar. En todo caso, descartamos que los galeones zozobrasen por un problema de longevidad, ya que el San Roque y el Nuestra Señora de Begoña eran de los más nuevos que integraban la citada formación.

Por otro lado, hemos examinado la dotación humana de cada uno de los buques de la Armada de la Guarda de 1605, estructurando su escalafón para comprender los

mecanismos de mando y si la tripulación estaba cualificada. En este sentido, hemos podido constatar que la persona con más experiencia era el segundo de a bordo, pues el capitán general, Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, apenas tenía experiencia como marino cuando en 1602 fue elegido para comandar la citada formación. Probablemente, este había accedido a dicho puesto porque su hermano era el marqués de Ayamonte, quien cada año facilitaba a la Corona que las levas de marineros se realizasen en las villas de Lepe y Ayamonte, por lo que algunos de los puestos de mayor importancia fueron ocupados, en numerosas ocasiones, por individuos que habían nacido dentro de su círculo familiar. Por otra parte, a partir de la documentación consultada, los miembros de la gente de guerra, que era uno de los dos grupos en los que se dividía la tripulación, forjaron su carrera militar en los Tercios ordinarios, principalmente en Flandes, aunque la gran mayoría carecía de conocimientos de táctica naval o incluso nunca habían navegado, ya que eran hombres que se habían dedicado a la agricultura o la ganadería.

Los miembros del otro sector, la gente de mar, mostraban muy buenas aptitudes como marinos, pero el grupo era cada vez más reducido a principios del siglo XVII, pues hemos comprobado que sus condiciones laborales eran muy duras y su salario muy bajo. La Corona trató de paliar esa situación mediante la creación de seminarios de marineros, pero no evitó que el número de hombres expertos en la mar fuese menguando con el paso del tiempo. Tampoco consiguió mejores resultados con la creación de una alta oficialidad basada en la experiencia de algunos individuos, pues la práctica del entretenimiento o la figura del entretenido, como así se llamaba al hombre que tenía la misión de formarse como marino e instruirse en asuntos de guerra, acabó corrompiéndose con el tiempo. En cualquier caso, las fuentes apenas hacen referencia a los más de mil hombres que naufragaron en los cuatro galeones, lo que confirma el escaso valor que tenían las vidas humanas frente a las decisiones financieras de la Corona.

Por último, hemos estudiado el viaje que realizó la Armada de la Guarda en 1605, incluyendo los preparativos del mismo, los bastimentos, pertrechos y artillería que llevaban cada uno de los galeones que integraban la citada formación y el plan de búsqueda y rescate que desarrolló la Corona tras conocer la noticia del naufragio. Según el asiento que en 1603 firmó el soberano con Juan Núñez Correa, un hombre de negocios portugués, este último se comprometió a fabricar diez galeones nuevos para añadirlo a la

Armada de la Guarda que se aprestaría a principios de 1605. No obstante, solo construyó siete y todos ellos se incorporaron, por orden del monarca, en la Armada del Mar Océano, por lo que Núñez Correa tuvo que carenar prácticamente los mismos galeones que habían regresado a la metrópoli a finales de 1604, a pesar de que algunos de ellos no estaban en condiciones para atravesar nuevamente el Atlántico, como era el caso del galeón San Gregorio, prácticamente en ruta desde 1596. Así pues, el gasto que ocasionó la reparación y puesta a punto de algunos de los ocho galeones que integraban la Armada de la Guarda de 1605 fue tan elevado como la construcción de un galeón nuevo, pero la Corona no se planteó en esos momentos incorporar navíos particulares en sus armadas, y mucho menos fabricar otros por su cuenta y riesgo, pues a inicios de la centuria la situación de la Real Hacienda era gravísima. A tenor de la documentación consultada, las reparaciones duraron casi tres meses —desde mediados de enero hasta principios de abril—, pues las gestiones para conseguir los bastimentos y pertrechos se habían dilatado más de la cuenta a causa de que Juan Núñez Correa se demoró en los pagos.

De ese modo, y teniendo en cuenta que durante el mes de mayo y los primeros días de junio la meteorología no les permitió partir, la citada formación no se hizo a la vela hasta el 8 de junio de 1605. Por tanto, el general Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor comunicó al monarca que ese año sería conveniente invernar en el Nuevo Mundo, pues de lo contrario regresarían a la metrópoli en meses muy peligrosos para la navegación. No obstante, ante la presión que había recibido el soberano por parte del banquero genovés Octavio Centurión, quien en 1602 le hizo un préstamo de diez millones de ducados, Felipe III ordenó al citado general que por ningún motivo retrasase su salida de las Indias y que regresase a la metrópoli en cuanto se embarcase el oro y la plata. Así pues, el citado general debería realizar el recorrido con la mayor celeridad posible, si bien, apenas transcurrido un mes de navegación, los galeones se enfrentaron a una escuadra holandesa de cinco urcas con la que se toparon cuando se dirigían a Cartagena, en cuyo combate una de las unidades de la Armada de la Guarda acabó en el fondo del mar. Este suceso es importante porque era la primera vez que quedaba demostrada la inoperancia de las unidades que integraban la citada formación, pues, tal y como aparece recogido en la documentación, a causa de que los galeones iban abarrotados de pasajeros y mercancías, lo cual estaba prohibido, no se pudo emplear la artillería que montaban y, por

consiguiente, hacer frente a unos buques cargados de sal y que apenas contaban con efectivos.

Tras el incidente, la travesía hasta Cartagena se procedió en condiciones favorables. Los galeones fueron reparados para pasar a Portobelo, en donde recogerían el oro y la plata que llegaba hasta allí procedente del reino de Quito y del virreinato peruano respectivamente. Según las fuentes, una vez que se embarcaron los metales preciosos, la armada regresó a Cartagena, desde donde se hizo a la vela el Día de Todos los Santos. Siete meses atrás, antes de que la armada hubiese levado anclas de Sanlúcar de Barrameda, el general notificó a Felipe III que el regreso en invierno a la metrópoli era una temeridad, pero el monarca no podía permitirse en esos momentos la detención del convoy en América, pues, además de los gastos que supondría el retardo de la salida, el soberano necesitaba el tesoro indiano para saldar una parte de la deuda que había contraído con el citado banquero genovés. A pesar de estas razones de peso, Luis Fernández de Córdoba acató las órdenes que le había remitido el rey, y no tuvo más remedio que partir, aun a sabiendas de los peligros a los que se expondría. En efecto, los peores presagios se cumplieron y, cuando ni siquiera habían transcurrido seis jornadas de navegación, una fuerte tormenta provocó el naufragio de la citada formación en aguas del Caribe, más concretamente entre los bajos de la Serranilla y las Víboras.

Nuestra tesis demuestra las graves pérdidas económicas que causó el hecho de que cuatro de los siete galeones que integraban la armada se fuesen a pique (San Roque Santo Domingo, Nuestra Señora de Begoña y Santo Domingo), y no solo porque la Corona no logró recuperar la hacienda que transportaban, sino también por el propio coste de cada buque y los gastos que ocasionó su infructuosa búsqueda. Efectivamente, en cuanto los gobernadores de Cartagena y Cuba recibieron la noticia del naufragio, despacharon diferentes navíos en busca de los galeones que se perdieron. De la misma manera procedió la Corona, aunque no solamente con los recursos que se tenían en América, sino también con asientos como los realizados con Melchor López Palomo y Juan Gallegos de Micea, quienes, a cambio de poder embarcar mercancías para venderlas en el Nuevo Mundo, se comprometieron a llevar bastimentos y pertrechos para auxiliar a la tripulación de los tres galeones que lograron sobrevivir a la tormenta.

Durante años, la Corona ejecutó diferentes planes de rastreo en las zonas en las que posiblemente se habrían ido a pique los galeones según los supervivientes. En 1612 firmó un asiento con Tomás de Cardona y Sancho de Meras, por el cual estos se comprometían a buscar y rescatar los metales preciosos que transportaban, aunque no consta en las fuentes que obtuviesen resultados positivos. No obstante, la Corona no dejó de buscarlos, pues, todavía en la penúltima década del siglo XVII, firmó un asiento con el almirante Gaspar de Palacios para tratar de encontrarlos. Existen diferentes hipótesis sobre el lugar exacto en el que se hallaban algunos de ellos, pero en unos casos los testimonios son poco fiables, como por ejemplo los que relata un tal Simón Zacarías, quien señala que había escondido en una isla el tesoro que transportaban dos de ellos, y en otros son totalmente erróneos, como por ejemplo los que recoge el magistrado José Veitia Linage en su obra *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales* (1675), pues, principalmente a causa de los vientos, es prácticamente imposible que los galeones hubiesen ido a parar a la costa de Cumaná como afirma.

Al contrario de tan ilustres personajes, nuestro trabajo no ha tenido por objetivo dar con las coordenadas exactas de los buques. Los problemas técnicos de la ubicación precisa en altamar, unidos a los factores ambientales durante y después del naufragio, imposibilitan un cálculo certero de las coordenadas del pecio. Con todo, si apareciese alguno de los buques, la relación de artillería que hemos incluido en este trabajo nos ayudaría a identificarlos.

En definitiva, el estudio de la Armada de la Guarda permite conocer mejor el desarrollo de la Carrera de Indias —aunque sea un periodo concreto (1521-1605)—, así como los problemas económicos que atravesaba la Real Hacienda, el funcionamiento de la administración castellana, el engranaje de las diferentes instituciones dedicadas al comercio, la miseria de quienes atravesaban el océano o las respuestas que tenía un naufragio desde las autoridades regionales y desde los funcionarios imperiales.

ANEXOS

Anexo I. Primer memorial con las condiciones con que prior y cónsules ofrecen de hacer y sustentar el Armada de la Guarda de las Indias, con el parecer del Consejo de Indias y el monarca¹

Sevilla, 18 de marzo de 1590. AGI, Indiferente, 2661

Relación de las cosas que su majestad ha de ser servido de mandar conceder a la Universidad y Consulado de Sevilla para que tenga efecto el hacerse la armada de diez galeones y dos pataches [y] cuatro lanchas, para la guarda y seguridad de las flotas que navegan a las Indias, porque con este supuesto se ha ofrecido de hacer la dicha armada a costa de averías. Y con que se cumplan cada una de las condiciones en particular y todas en general y no de otra manera; y que por cualquiera de ellas que no se cumpliera cese la dicha armada y el repartimiento que se hubiere hecho para ello son las siguientes:

[En la parte superior. El rey: A Ibarra se escriba que por alabarse ahora tanto los filibotes y poco los pataches se mire allí [Sevilla] si serían mejores en su lugar y de las lanchas].

1. Primeramente, que la dicha armada se ha de hacer dende luego para que pueda servir en asegurar y acompañar de tornaviaje las dos flotas primeras que han de salir a las provincias de Nueva España y Tierra Firme este presente año de 1590, de manera que la dicha armada ha de ir a las Indias con la mayor brevedad que sea posible, para traer y acompañar las dichas dos flotas de Nueva España y Tierra Firme, por la orden y forma

¹ En la transcripción del presente documento, al igual que para el resto de los anexos que hemos incluido en este trabajo, se ha modernizado la ortografía y la puntuación, así como repartido las mayúsculas y minúsculas según las normas actuales. Igualmente, hemos desarrollado las abreviaturas, unificado los años y cantidades en números, suprimido las cedillas —signo ortográfico formado por una “c” y una virgulilla suscrita “ç”—, y separado las palabras que van unidas en el texto original para facilitar la lectura. No obstante, hemos conservado los tiempos verbales y las expresiones que contiene el documento original, y no se ha modificado la diferente ordenación de las palabras en las frases, con el fin de respetar el léxico de la época.

que pareciere que más conviene, de suerte que vengan con seguridad a España; y por la misma orden y forma ha de salir la dicha armada para acompañar y asegurar las dos flotas siguientes que fueren a las dichas provincias después de las dichas dos primeras, por el orden que pareciere que más conviene. Y acabadas las dichas dos jornadas de las dichas dos primeras y segundas flotas, ha de cesar y deshacerse la dicha armada, y suspender el gasto de ella por cuenta de averías, porque con esta condición y pacto expreso inviolable se concede y viene la dicha Universidad en que se haga y forme la dicha armada por cuenta de avería y no de otra manera; y con que si en este tiempo les pareciere a los dichos prior y cónsules disminuir la dicha armada, o que no vayan con las flotas capitanas y almirantas, lo puedan hacer los dichos prior y cónsules en nombre de la dicha Universidad, con parecer y acuerdo del presidente y jueces, supliendo las dichas capitanas y almirantas de los dichos diez galeones de la dicha armada. Y que, cumplidas las dichas dos jornadas, que luego se deshaga y despida la dicha armada, para que no corra sueldo ni costa alguna por cuenta de averías, y se suspenda y deje de cobrar el repartimiento que para ello se hubiere hecho, porque solamente se concede por el dicho tiempo; y cumplido, se ha de entender y entienda que la dicha Universidad y Consulado no está obligado a sustentar ni continuar el gasto de la dicha armada, y han de quedar libres y sin obligación alguna en cuanto a lo que a esto toca.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que está bien este capítulo, aunque parece debería ser por más años y que no quedase a su parecer la disminución de la armada, ni que se tomase de ella las capitanas y almirantas, sino que todo esto quedase a la disposición de su majestad y de la Casa, aunque para ello se tomase el parecer de prior y cónsules; y cuando no vengan en esto se acepte lo contenido en este capítulo como viene].

[En el margen izquierdo. El rey: Escribáse a Joan de Ibarra todo esto que parece, encargándole que procure reducirlos a los que se pretende o, a lo menos, mejorarlo lo más que se pueda].

2. Ítem. Que para que la dicha armada se pueda fundar y hacer dende luego, y que haya en ello la brevedad que conviene para que se puedan conseguir los efectos que se pretenden, que es comenzar a asegurar las dichas dos flotas que este año han de ir a las dichas provincias de Nueva España y Tierra Firme, atento a que la dicha avería está muy necesitada y adeudada, que su majestad se sirva de prestar luego de contado 100.000

ducados de su Real Hacienda, para que con estos se pueda comenzar a formar y hacer la dicha armada; y que los 30.000 ducados de ellos se les descuenten de lo que le perteneciere a pagar de la primera jornada, y los 70.000 restantes los haya de suplir y supla todo el tiempo que durare la dicha armada, para que con estos haya dinero siempre de contado para los socorros y pagas, atento a que no se puede cobrar luego que vienen las flotas lo que en ellas se reparte en tan breve tiempo que se pueda pagar la gente de mar y guerra luego que lleguen; y porque no se detengan ni reciban las molestias y vejaciones que suelen no pagándoles luego, y deteniéndolos y haciéndoles gastar los dichos sueldos antes que los puedan cobrar. Y acabado el tiempo de las dichas dos jornadas, la dicha avería haya de pagar los dichos 70.000 ducados.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que está bien y se debe hacer así].

[En el margen izquierdo. El rey: Préstense como parece, diciendo a Ibarra de donde se podrá cumplir con la brevedad que conviene, y añadiendo, sin hacer falta a otras cosas, y asegurando bien la paga de ellos y la más breve que se pueda].

3. Ítem. Que para acabar de hacer y proveer la dicha armada se hayan de tomar por cuenta de la avería otros 100.000 ducados, a tributo o a cambio, en la forma que pareciere más conveniente; y que para poderlo hacer su majestad ha de mandar dar licencia y facultad a los dichos prior y cónsules, con las cláusulas y comodidades convenientes en favor de las personas que dieren el dicho dinero a tributo o a cambio, para su firmeza y seguridad, para que con estos medios les sea más fácil a los dichos prior y cónsules hallar el dicho dinero para el dicho efecto.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Ídem].

[En el margen izquierdo. El rey: Así. Y a Ibarra].

4. Ítem. Que para que la dicha avería tenga más socorro para poder hacer y despachar la dicha armada, se reparta lo que pareciere al presidente y jueces y a los dichos prior y cónsules en las flotas que han de ir este año a Nueva España y Tierra firme; y si pareciere a los dichos prior y cónsules que conviene que se reparta alguna cosa para el dicho efecto en las flotas que han de venir este año de las Indias, se pueda hacer; y si les pareciere que no conviene que se reparta ninguna cosa lo pueda hacer, atento a los muchos gastos que habían hecho en la invernada de la Flota de Tierra Firme y en el socorro que para allá se

envía, y al de los pataches que fueron a Nueva España. Y esto se haya de hacer como está dicho, al parecer de los dichos prior y cónsules, y no de otra manera.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Ídem. Y parecería justo, que pues la Armada no ha de ser útil para las flotas que han de venir este año, que no se le repartiese nada].

[En el margen izquierdo. El rey: Como parece al Consejo, que se repartan en las flotas que van y no en las que vendrán este año].

5. Ítem. Que a su majestad se le reparta el avería que le tocare igualmente como a la dicha Universidad, así del azogue como de otras cosas que por su cuenta se cargaren y enviaren a las Indias, del oro y plata, perlas y piedras, y otras cosas cualesquier que de ellas le vengan; y lo que todo esto montare lo paguen luego de contado habiéndose cargado y venido en las flotas conforme al repartimiento que se hiciere, y a la fe que de ello diere el contador de la dicha avería. Y que para ello, el presidente y los jueces oficiales de la Casa de la Contratación hagan pagar y entregar al receptor de la dicha avería todos los maravedís que lo susodicho montare luego de contado como está dicho, sin que en esto haya ninguna dilación, ni sin que sea necesario que los dichos presidente y jueces lo consulten con su majestad ni con ninguno de sus Consejos de Indias, Guerra y Hacienda, porque desde luego lo ha de mandar situado señaladamente, para que, precisa e inviolablemente, se pague antes y primero que otra ninguna cosa que su majestad haya de librar ni pagar, ni situar, porque sin esto no se podría ni puede sustentar ni continuar la dicha armada. Y que los dichos presidente y jueces no puedan poner excusa ni impedimento, por ninguna manera, para pagar ni dilatar la dicha paga; y por el mismo caso que esto se dilate o suspenda, cese la dicha armada y el repartimiento que para ella se hubiere hecho; ni puedan decir que sepan de reencontrar en la primera ni segunda jornada más que los dichos 30.000 ducados de los 100.000 que ha de prestar y suplirá la dicha avería, porque los 70.000 se le han de pagar después de despedida la dicha armada, de la hacienda que tuviere la dicha avería.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que parece bien].

[En el margen izquierdo. El rey: Esto es justo; y así se haga].

6. Ítem. Que por cuanto su majestad debe mucha cantidad de maravedís a la dicha avería, de lo que le ha tocado a pagar de la hacienda que le ha venido de las flotas hasta fin del

año pasado de 1589 y del azogue que se ha cargado por su cuenta, y por no se haber pagado el avería debe mucha cantidad de maravedís, así de partidas que se han tomado en las Indias para provisión de las flotas como de sueldos y otras cosas que su majestad ha de ser servido de mandar que luego le haga la cuenta de lo que así debe hasta el dicho tiempo, y se libre y pague luego de contado para que se paguen las dichas deudas; y lo que se cobrarse se convierta en hacer la dicha armada, porque con esta condición se concede el hacerla por la gran falta y necesidad que hay de dineros, para que se pueda hacer y proveer, y tener efecto lo que se pretende para la seguridad de las flotas. Y esto se ha de hacer primero y ante todas cosas.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que parece justo; y se suplica a su majestad que mande dar orden en ello].

[En el margen izquierdo. El rey: Será bien así, y escribir a Ibarra lo procure asentar con la más comodidad que sea posible y vea como lo será].

7. Ítem. Que su majestad ha de mandar que, precisa e inviolablemente, los generales de las armada ni flotas, ni otro ningún ministro de ellas, no puedan tomar en las Indias ni por el camino ni en otra ninguna parte para los gastos que se ofrecieren para la provisión de las dichas armadas ni flotas, ni para otra ninguna cosa, ninguna partida de oro ni plata ni reales a ninguna persona, de ninguna calidad que sea, de lo que viniere registrado en las dichas flotas y armadas; y que lo que fuere menester para los gastos forzosos y necesarios para las dichas armadas y flotas, lo hayan de tomar y tomen del dinero de su majestad, a cuenta de lo que le perteneciere a pagar de avería de la tal flota o armada, por los muchos daños e inconvenientes que han resultado y resultan tomándolo a los particulares, así por la dilación y costas y molestias que tienen en cobrarlo, como porque los generales toman más de lo que es necesario para los gastos, por pagarse de sus salarios y por otros fines, en daño de la dicha Universidad, lo cual cesará tomándolo de la hacienda de su majestad, pues, si alguna cosa se le debiere demás de lo que montare el avería que debiere de la tal flota, se podrá pagar luego. Y para este efecto se ponga pena a los generales y demás ministros de las dichas armadas y flotas, de privación de sus oficios y de 4.000 ducados para los gastos de la dicha armada sino lo cumplieren; y que en las visitas que se les tomaren de sus oficios se les haga cargo de lo que en razón de esto hubieren excedido.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que parece justificado].

[En el margen izquierdo. El rey: También se escriba a Ibarra lo que parece, encargándole que si puede moderarlo lo procure sin desavenirse por esto].

8. Ítem. Que durante el tiempo que la dicha armada ha de servir como esta dicho en asegurar las dichas flotas, que en manera alguna ni por ningún caso no se pueda quitar ni ocupar en otro ningún efecto que para la guarda y seguridad de las dichas flotas; y que si su majestad tuviere acuerdo de ocuparla en otra parte, que por el mismo caso se suspenda el repartimiento de la avería que para ella se hubiere hecho; y en tiempo de la tal ausencia no sea por cuenta del avería.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Ídem].

[En el margen izquierdo. El rey: Así].

9. Ítem. Que de la artillería, armas y municiones y demás pertrechos, y de otras cualesquier cosas de cualquier género y calidad que sean que tuviere la dicha armada y el avería de ella, que su majestad ni ningún ministro suyo, en ningún tiempo, no puedan tomar ni tomen ninguna cosa de esto para otra armada ni frontera, ni para otro ningún efecto, porque esto se hace e introduce para beneficio general de todo el comercio de que resulta el de todos los reinos de su majestad; y que acabado el tiempo de las dichas dos flotas y despedida la armada, toda el artillería, armas y municiones, y bastimentos y pertrechos que en ella hubiere y resultare, se haya de vender y venda por hacienda de la dicha avería, sin que de ello se haya de pagar ninguna alcabala; y que su majestad no pueda tomar ninguna cosa para llevarlo a sus armadas y fronteras sino fuere pagando primero y, ante todas cosas, de contado, lo que valieren las tales cosas.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Ídem].

[En el margen izquierdo. El rey: Así].

10. Ítem. Que su majestad ha de mandar precisamente que no haya estancos de pólvora en ninguna parte de todos sus reinos y, particularmente, en Sevilla, sino que libremente se pueda traer, labrar y vender, así por mar como por tierra, de cualesquier partes que la quisieren traer y labrar, sin tasas ni postura, haciéndola libre y exenta del almojarifazgo y el alcabala y otros cualesquier derechos que de ella se deba, porque con estos medios

haya abundancia y sea de la bondad y cualidad que conviene, para que haga efecto y se halle en cualquiera ocasión en mucha cantidad y a precios moderados.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Ídem].

[En el margen izquierdo. El rey: Ya está mandado].

11. Ítem. Que por la falta que hay de artilleros, que es lo más necesario e importante para las armadas, y para que haya muchos y sean de la nación española, y se inclinen a aprender y ejercitar estos oficios, su majestad mande conceder a todos los que se examinaren en este oficio algunas libertades y exenciones, justas y moderadas, para que provocados a gozar de ellas haya muchos y se supla la falta grande que de presente hay de ellos.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Esto parece conveniente por la falta que hay de esta gente que sea natural; y aun se debería nombrar un artillero mayor que tuviese la superintendencia].

[En el margen izquierdo. El rey: Escríbase ahora [a Ibarra] que se hará, y en la Junta de Puerto Rico tratad vos el presidente de las cosas que se les podrán conceder].

12. Ítem. Que su majestad ha de mandar dar las atarazanas y almacenes que fueren menester para recoger los bastimentos, armas y municiones de esta armada, donde estén con el recaudo y buena custodia que conviene para que no reciban daño; y que estén con la prevención necesaria para usar de ellos en cualquiera ocasión repentina que se ofrezca. Y que por esto no se haya de pagar alquiler ni costa alguna de la dicha avería.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que parece justo].

[En el margen izquierdo. El rey: Allá [en Sevilla] lo concierte Ibarra como más lo convenga].

13. Ítem. Que los dichos prior y cónsules hayan de nombrar y proveer todos los escribanos mayores y de raciones de las naos de la dicha armada, como lo hacen de todas las demás armadas y flotas que van a las Indias, conforme al título que tienen de su majestad de escribano mayor de las flotas y armadas que van a las Indias; y que otra ninguna persona las pueda nombrar ni proveer. Y de la misma manera lo pueden hacer en todas las naos que se despacharen en las Indias para España, así de armada como de mercancía, las personas que para ello tuvieren poder de los dichos prior y cónsules en las Indias.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Puédeseles conceder].

[En el margen izquierdo. El rey: Véase si por la parte que me toca de la avería se podría sacar; que estos oficios, aunque los nombren prior y cónsules, sean a satisfacción del presidente y jueces oficiales de la Casa. Y a Ibarra se escriba que mire si sería de inconveniente darles esta nominación para las naos que vinieren de las Indias].

14. Ítem. Que en las naos de la dicha armada y en las capitanas y almirantas de las flotas no se puedan cargar ni llevar ningunas mercaderías de ningún género ni calidad que sean, con registro ni sin él, por el daño y grandes inconvenientes que de ello han resultado, poniendo para ello las penas y gravámenes a los generales y ministros de las dichas armadas y flotas, y a los maestros de las dichas naos, para que con esto vayan las naos zafas y desembarazadas para el tiempo de la necesidad.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Cosa muy conveniente es, y que se debe apretar mucho en la ejecución de las penas que se pusiere].

[En el margen izquierdo. El rey: Lo que parece. Y el Consejo tenga particular cuidado con la ejecución como cosa en que va tanto].

15. Ítem. Que en las naos de armada no se pueda hacer registro de oro ni plata, ni de otras mercaderías, atento al peligro que podría tener ofreciéndose ocasión de pelear; y que, por excusarlo, procurarían los generales y otros capitanes de las dichas naos de excusarse de venir a las manos con los enemigos, cosa muy necesaria en semejante ocasión. Y que el dicho registro de oro y plata y demás mercaderías solo lo hayan de hacer las naos de mercancía, generalmente, sin que los dichos generales puedan prohibir a ninguno de los dichos maestros que no lo puedan hacer, diciendo que solo los que ellos señalaren han de hacer el dicho registro de oro y plata. Y esta prohibición de hacer registro de oro y plata se entienda en caso que su majestad no mande otra cosa en diferentes ocasiones; y cuando conforme a esto las dichas naos de armada hubieren de hacer registro de oro y plata, ha de ser habiendo los maestros de ellas dado fianzas en la Casa de la Contratación, de que entregarán el oro y plata y demás cosas que se les entregaren en las Indias; y el que de esta manera no las llevare, no sea admitido a hacer el dicho registro de oro y plata; y si el general lo admitiere, sea a su cargo o dar cuenta por el tal maestro y pagar lo que dejare de entregar con sus intereses.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que parece justo y necesario].

[En el margen izquierdo. El rey: Así es].

16. Ítem. Que por cuanto suele acaecer morir algunas personas yendo navegando en las flotas, los cuales llevan cargado en las tales flotas sus cargazones consignadas a sí propias y a otras personas que están en las Indias, los generales, por sus intereses y fines particulares, se entremeten en hacer diligencias y vender las tales cargazones y depositar los bienes en las personas que ellos quieren, contándoles y llevándoles la encomienda de las tales cargazones que así vendieron por bienes de los difuntos, lo cual todo es en mucho daño y perjuicio de las personas a quien, por falta o ausencia de los dichos difuntos, iban consignadas las dichas cargazones. Y por pertenecerles todas o parte, o porque los dichos difuntos fiaban de ellos el buen cobro y beneficio que tendrían sus bienes a falta suya, demás de que los depositarios que nombren los dichos generales, por sus fines, no son abonados ni tienen dadas las fianzas que es necesario, y por esto vienen a no poder cobrar los herederos de los difuntos sus haciendas, para remedio de todo lo cual su majestad haya de ser servido de mandar que, de aquí adelante, los generales no se entremetan en hacer recibir ni vender ninguna cargazón de ninguna persona que muriere en su flota habiendo segundo o tercero consignador, sino que libremente la dejen recibir y beneficiar a las personas a quien fuere consignado, estantes en las Indias o que vayan en su flota. Y si muriere alguno a quien faltare segundo o tercero consignador u otro cualquiera que tuviere bienes sobre que se haya de hacer diligencia, inventario y almoneda, lo haya de hacer y haga el dicho general, nombrando por depositario al maestre de la nao donde hubiere muerto el tal difunto, y no a otra ninguna persona, para que el tal maestre de cuenta a sus herederos. Y que en las fianzas que dieren los maestros en la Casa de la Contratación, por razón de sus oficios se obliguen a dar cuenta de los depósitos que en ellos se hicieren de los bienes de los difuntos que murieren en sus naos, para que con esto puedan sus herederos tomar cuenta y cobrar lo que se les debiere; y que los dichos generales no hayan de llevar ni contar encomienda ni otra ninguna persona por razón de las dichas diligencias.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que parece bien conque cuando el maestre en quien se consignare y depositare cuando vendiere la cargazón sea con asistencia de la justicia ordinaria y del general o almirante].

[En el margen izquierdo. El rey: Está bien lo que parece].

17. Ítem. Que las condenaciones que en cualquier manera se hicieren a los generales y demás ministros de esta armada y de las flotas, por razón de sus oficios se hayan de aplicar y apliquen para los gastos de esta armada y no para la cámara ni para otra ninguna cosa.

[En el margen izquierdo. El Consejo: En la que se hiciesen a los ministros de esta armada está bien, pero en los de las flotas no se debe hacer novedad, por aplicarse para pasajes de religiosos y salarios de ministros del Consejo, porque de otra manera se ha de suplir de la hacienda de su majestad].

[En el margen izquierdo. El rey: Lo que parece].

18. Ítem. Que las condenaciones que en cualquier manera se hicieren del oro y plata y reales que vinieren sin registrar, se haya de aplicar y aplique la mitad para los gastos de esta armada y la otra mitad para la cámara de su majestad.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que se guarden las Ordenanzas].

[En el margen izquierdo. El rey: Así].

19. Ítem. Que para el remedio de los inconvenientes y molestias y vejaciones que se causan a la dicha Universidad y disminución a la hacienda de su majestad, a causa de la prohibición que hay de cargar sedas a las Indias sino fueren del reino de Granada, se declara que en lo que a esto toca se haya de guardar y cumplir lo que los dichos prior y cónsules concertaren con el señor Joan de Ibarra, y este concierto ha de ser a satisfacción de los dichos prior y cónsules. Y esto se difiere atento a los inconvenientes que se han representado por el dicho señor Joan de Ibarra para no poderse tomar resolución breve en lo que toca a esto por la brevedad con que es necesario se haga la dicha armada, y esta resolución se haya de tomar en todo el mes de abril próximo, a satisfacción, como esta dicho, de los dichos prior y cónsules, para que con ella tenga efecto el hacerse la dicha armada y no de otra manera.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que se debe remitir a lo que el secretario Joan de Ibarra tratare y asentare, habiéndolo comunicado y tratado con presidente y jueces oficiales de la Casa].

[En el margen izquierdo. El rey: Lo que parece].

20. Ítem. Que por cuanto conforme a las Ordenanzas del Consulado, el prior y cónsules han de conocer de todos los negocios y causas tocantes a los seguros que se hacen de ida y de venida a las Indias, y conforme a esto se solían seguir ante ellos las causas de estos seguros, donde se fenecían y acababan con mucha llaneza y pocas costas y gastos, por la malicia de los que piden los dichos seguros, se ha introducido pedirlos ante la justicia ordinaria, donde resulta mucha dilación y gastos a las partes, demás de la preeminencia que por esto se ha quitado al Consulado en mucho perjuicio suyo. Y para que se tenga el remedio que conviene, su majestad ha de ser servido de mandar, expresamente: “Que todas las dichas causas de los dichos seguros no se puedan pedir ni seguir en manera alguna ante ninguna justicia ni tribunal, sino solamente ante los dichos prior y cónsules, y conforme a las dichas Ordenanzas, poniendo para ello las penas y gravámenes que convinieren”.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que se guarden las Ordenanzas].

[En el margen izquierdo. El rey: Ídem].

21. Ítem. Que por cuanto el marqués de Auñón y el alcalde Armenteros han hecho diligencias en esta ciudad para averiguar y saber el oro y plata que ha venido de las Indias sin registrar desde el año 1583 a esta parte, y porque si sobre esto se hubiesen de proseguir las dichas diligencias sería solamente molestar, vejar a la gente de la Universidad y mercaderes de oro y plata, a causa de que estos, con buena fe, compraron de muchas personas el oro y plata que no son conocidas ni pueden dar razón de ellos; y si en razón de esto se hubiesen de proseguir las dichas diligencias y hacer otras de nuevo, solo serviría de aumentarse las dichas vejaciones y molestias a la dicha Universidad y mercaderes de oro y plata, sin sacar ningún efecto. Y porque es justo prevenir este daño, su majestad ha de ser servido de mandar suspender las dichas diligencias y que no se proceda de nuevo en ellas hasta fin del año pasado de 1589, y para ello dé su cédula, poniendo de nuevo las penas y gravámenes que fuere servido contra las personas que trajeren el oro y plata, y reales y perlas sin registrar, atento al daño que de ello recibirá la dicha avería, pues ha de ser tan costosa con la dicha armada.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que se remita, como en el capítulo diez y nueve, a los de Sevilla].

[En el margen izquierdo. El rey: Así se remita].

22. Ítem. Que por cuanto algunas veces, a causa de malos sucesos, acaece faltar de sus créditos algunos de los mercaderes de esta Universidad tratantes en las Indias, y la justicia ordinaria, ante quien ocurren las partes, hacen pleitos de acreedores que son inacabables y muy costosos de seguir, y se consume la hacienda con depositarios y ministros, letrados, escribanos, procuradores etc., para el remedio de esto su majestad ha de ser servido de mandar, cuando sucediere caso semejante, el prior y cónsules conozcan de las dichas causas y entren en sus bienes, procurando de componer y concertar y mediar a las partes con sus acreedores, como mejor y más buenamente se pudiere. Y cuando esto no pudiere tener efecto, dentro de un año puedan las partes llevar y pasar los dichos pleitos ante la justicia ordinaria, para que se sigan y fenezcan y acaben; y si quisieren que se sigan, fenezcan y acaben ante los dichos prior y cónsules lo puedan hacer, para que los determinen y acaben en la forma que puedan conocer de las demás cosas, conforme a las Ordenanzas del Consulado. Y lo mismo se entiende en cualquiera banco público de esta ciudad que faltare.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Esto no toca a la armada, ni conviene hacer novedad de lo que está ordenado].

[En el margen izquierdo. El rey: Respóndase así, pues no toca a la armada ni conviene hacer novedad].

23. Ítem. Que ahora, ni en tiempo alguno, su majestad no mande dar licencia para que ningunos navíos sueltos vayan a las Indias con mercaderías fuera de flota, por los muchos inconvenientes que de esto se ha visto, que resultan en daño y disminución del dicho trato y comercio, y por el que se le sigue a la dicha avería, pues está claro que los dichos navíos no pagan avería para que con esto tengan efecto las Ordenanzas que nuevamente se han hecho.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Está ya proveído por Ordenanza nueva; y aquella se guarde].

[En el margen izquierdo. El rey: Hágase así].

24. Ítem. Que en ningún tiempo se puedan tomar ni sacar de su casa a ningún mercader de esta Universidad sus libros ni papeles, por ningunos jueces ni justicias ni ministros suyos para proceder contra los dichos mercaderes, por los inconvenientes que de esto se siguen,

que son ocasión de faltar de sus créditos a causa de verse por sus libros y papeles el estado de sus haciendas. Y si para la justicia de las partes convinieren ver o sacar alguna partida de los dichos libros o testimonio de ella, el escribano de la causa vaya a casa del tal mercader y le saque sin sacar otra cosa, poniendo a las justicias para esto las penas que convinieren.

[En el margen izquierdo. El Consejo: No toca a la Armada; y en esto se guarde lo que esta proveído por derecho, aunque de concederse la contribución es de poco inconveniente].

[En el margen izquierdo. El rey: Escríbase a Ibarra, que el vea si les podrá reducir a que desistan de esta pretensión, pues no toca a la armada; y en caso, que no sea por el tiempo que parece].

25. Ítem. Que cuando convinieren que las armadas de su majestad, o la parte que de ellas fuere servido, salgan a recibir y acompañar las flotas que vinieren de las Indias a las islas de los Azores o a las costas de estos reinos, lo mande hacer y haga, sin que por razón de esto se le haya de pagar de la avería ninguna cosa por la costa de las dichas armadas por el tiempo que durare esta dicha armada.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que parece justificado].

[En el margen izquierdo. El rey: En esto mandaré proveer lo que convenga según fuera la necesidad, el tiempo y las ocasiones].

26. Ítem. Que porque en las Indias y en otras partes fuera de estos reinos hay hacienda de navíos que se han perdido yendo y viniendo a las Indias, la cual está depositada en poder de algunas personas sin que se haya traído para entregar a sus dueños, para el remedio de esto su majestad ha de mandar que el prior y cónsules puedan enviar y envíen sus cartas requisitorias a las tales partes, para que se traigan las tales haciendas a Sevilla o la parte que de ellas hubiere resultado, nombrando para ello las personas que les pareciere que conviene, y con los salarios que les pareciere. Y que el Consejo Real de las Indias mande a las justicias de la parte donde estuviere la dicha hacienda, cumplan las dichas requisitorias de los dicho prior y cónsules para que con esto haya efecto lo susodicho, y las partes a quien tocare puedan cobrar sus haciendas; y lo mismo puedan hacer de aquí

adelante en los navíos que se perdieren en cualesquiera partes de ida o venida a las dichas Indias.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Esto es de la Casa y no conviene hacer novedad de lo dispuesto por las Ordenanzas].

[En el margen izquierdo. El rey: Lo que parece. Y en la Casa las den siempre que convenga].

27. Ítem. Que su majestad ha de ser servido de mandar dar cédula particular de cada uno de los capítulos de este asiento cada vez y cuando que se pida por los dichos prior y cónsules, para que pueda tener efecto lo que por ellos se ordena, y se puedan presentar en cualquiera parte que conviniere a los dichos prior y cónsules en nombre de la dicha Universidad.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que está bien en todo lo que se asentare].

[En el margen izquierdo. El rey: Así].

28. Ítem. Que los dichos prior y cónsules que al presente son, y los que lo fueren de aquí adelante, puedan nombrar en todos los puertos de las Indias persona que en su nombre y por lo que toca a esta Universidad y bien del trato y comercio de las Indias, y para la ejecución de las nuevas Ordenanzas que se han hecho para la conservación y aumento del dicho trato y comercio, para que la tal persona así nombrada pueda ser parte en nombre del dicho Consulado, para todas las cosas y casos que convinieren, así en ejecución de las dichas nuevas Ordenanzas como de otras cualesquier cédulas que su majestad haya dado en favor del dicho consulado y del dicho trato y comercio; y para que pueda advertir a su majestad y a los dichos prior y cónsules las cosas y casos necesarios al dicho trato y comercio, para que con esto las justicias no dejen de hacer las diligencias que son obligados conforme a lo ordenado por las nuevas Ordenanzas y por otras cualesquier cédulas que su majestad haya dado, y pueda avisar de las negligencias que tuvieren las dichas justicias y otros cualesquier ministros en la ejecución de las dichas Ordenanzas y cédulas de su majestad. Y que la dicha persona sea parte legítima para parecer en juicio y hacer los requerimientos y protestaciones y diligencias que conviniere en razón del dicho trato y comercio, así ante las dichas justicias como ante los oficiales de la Real Hacienda de su majestad; y que las justicias le hayan y tengan por tal ministro de este Consulado, y le ayuden y favorezcan en el uso y ejercicio de su oficio, y los honren y

hagan buen tratamiento como persona que trata del bien del dicho trato y comercio y del avería de él; y si por su parte le hicieren algunas denunciaciones de cualesquier cosas que hayan ido contra lo mandado y ordenado por su majestad, y admitida su denuncia, y se le apliquen la parte que como a tal le perteneciere, su majestad ha de mandar dar cédula particular a los dichos prior y cónsules para este efecto.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Está bien con que no se altere ni haga novedad en lo que hasta aquí se ha hecho y hace].

[En el margen izquierdo. El rey: Lo que parece].

29. Ítem. Que todas las cosas que se hubieren de comprar y proveer, en cualquier manera, para la dicha armada y asientos que se hubieren de hacer de compra o fábrica de naos y sueldos de gente, o compra de artillería o metales para ello y fundición que se hubiere de hacer y otras cualesquier cosas que en cualquier manera se hubieren de comprar o proveer, librar y pagar, recibir o despedir gente para la dicha armada y flota, que se haya de hacer y haga todo ello con intervención y asistencia de los dichos prior y cónsules, o de uno de ellos, y no de otra manera.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que está bien en lo de la armada, no alterando en lo que toca a las flotas lo que esta proveído].

[En el margen izquierdo. El rey: Así como parece].

30. Ítem. Que por que esta dicha armada se hace e introduce para la guarda y seguridad de las flotas, que los dichos prior y cónsules hayan de asistir y asistan con el presidente y jueces de la dicha Casa de la Contratación o con otras cualesquiera personas que se nombraren para el gobierno de la dicha armada a los acuerdos que se hubieren de hacer para el despacho, y el cómo y cuándo conviene que salga la dicha armada y flotas; y que se haga con su acuerdo y parecer y no de otra manera.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Ídem en lo de la Armada, y en lo de las flotas como hasta aquí].

[En el margen izquierdo. El rey: Así].

31. Ítem. Que porque al tiempo que se propuso y trató que se hiciese esta dicha armada para la guarda y seguridad de las flotas se ofreció, por parte de Sevilla, que ayudaría para los

gastos de ella, atento el beneficio común de esta ciudad y al particular que recibe de los almojarifazgos y alcabalas que tiene a su cargo; y mediante esta oferta los dichos prior y cónsules, en nombre de la dicha Universidad, han salido a ello, y en cumplimiento de la dicha oferta ha de dar y contribuir la dicha ciudad de Sevilla en cada una de las dichas dos flotas [espacio en blanco reservado para poner una cifra] ducados para ayuda a los gastos que tuviere y se hicieren con la dicha armada; y a cuenta de esto ha de dar luego de contado [espacio en blanco reservado para poner una cifra] ducados, para ayuda a formar y hacer la dicha armada.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que se remita a la Casa y al secretario Joan de Ibarra, para que lo resuelvan con intervención del prior y cónsules].

[En el margen izquierdo. El rey: Así].

32. Ítem. Que uno de los dichos prior y cónsules haya de ir y vaya al puerto de Sanlúcar y Cádiz al despacho de las dichas flotas y armadas, para que se hallen siempre presentes a todo lo que se hubiere de ordenar y proveer, y librar y pagar, despedir o recibir gente para el despacho y aviamiento de las dichas flotas y armadas, juntamente con el juez oficial de la dicha Casa que fuere al despacho, o con otra cualquier persona que se nombrare para el dicho efecto, para que con su acuerdo y parecer, e intervención, se haga y ordene todo lo que conviniera para el dicho despacho y no de otra manera.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que se haga lo que se ha hecho hasta aquí].

[En el margen izquierdo. El rey: Lo que parece. Y que no se rompa por ellos].

33. Ítem. Que todas las mercaderías que los maestros de las naos de las flotas hubieren fletado a los mercaderes, y lo hubieren recibido en el río de Sevilla y dado cédula del recibo los escribanos de las naos, sean obligados los dichos maestros a lo cargaren sus naos y llevarlo en ellas a las Indias, y no lo puedan dejar de llevar en manera alguna so pena de pagar lo que dejaren de cargar y llevar al precio que valiere en las Indias, por cuanto muchas veces los dichos maestros, con cautela, después de haber recibido las dichas mercaderías y registrádoles los dueños y pagado los dineros, se las dejan y alijan de sus naos, porque otros, al tiempo de la partida, les dan a más subidos precios, y que la Universidad recibe notable daño por las incomodidades que reciben sus cargazones y por faltarles los géneros de que iban surtidos; y que no les sea descargo a los dichos maestros

el testimonio que llevaren de las haber alijado los jueces en la visita, por cuanto, de malicia, los dichos maestros cargan demasiado por tener ocasión de quedarse con lo que recibieron a muy subidos precios. Y que esto se haga pregonar públicamente para que ninguno pueda pretender ignorancia, y los dichos maestros puedan estar prevenidos con tiempo de la carga que pueden llevar sus naos y no reciban más.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Como lo piden, no les pareciendo a los de la Casa que hay en esto inconveniente].

[En el margen izquierdo. El rey: Lo que parece].

34. Ítem. Que el cónsul que se hallare en Sanlúcar o Cádiz al despacho de las armadas y flotas, si acaeciere perderse alguna nao, que con acuerdo y comisión del juez oficial que estuviere al despacho pueda acudir al remedio que conviniera para salvar y beneficiar o poner cobro en las mercaderías que se escaparen, y entregarlas a sus dueños; y para ello pueda nombrar las personas que le pareciere, así para el beneficio como para que lo reciba y tenga a su cargo todo; y lo que sobrare lo guarde en tanto que parecen sus dueños y se le ordene lo que ha de hacer de ello por el prior y cónsules. Y que en ningún depositario pueda pedir que entre en su poder, atento a que depositándose en los depositarios de Sanlúcar o Cádiz no tienen el beneficio que conviene, ni se hace el entrega a sus dueños con la facilidad necesaria, demás de las muchas costas que con ello hacen llevándoles la encomienda los dichos depositarios, como lo hacen no debiéndola de llevar.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que parece conveniente no siendo en perjuicio del derecho de los depositarios].

[En el margen izquierdo. El rey: Así].

35. Ítem. Que porque a causa de la naturaleza que con el tiempo han adquirido muchos extranjeros italianos, franceses, alemanes y portugueses y otros que con cartas y cédulas de su majestad han conseguido la dicha naturaleza, y por esto tienen libertad de tratar y cargar y enviar sus cargazones a las Indias, de donde ha resultado mucho daño y perjuicio a la hacienda real usurpándole muchos derechos, y a los naturales de este reino, quitándoles el provecho y beneficio que les es propio en el dicho trato y comercio, convirtiéndolo en sí los dichos extranjeros, los cuales convierten en el dicho trato, no solo sus caudales, pero los de otros de personas de su nación presentes y ausentes que son muy

ricos, todo en mucho daño de la hacienda real y de los naturales de estos reinos, para remedio de lo cual su majestad ha de ser servido de mandar, con rigurosas penas: “Que de aquí adelante solo puedan tratar en las Indias aquellos extranjeros que conforme a las cédulas y Ordenanzas pueden tratar, y estos solamente lo puedan hacer con sus caudales propios y no con los de otras personas de sus naciones ni haciendo compañías con ellos, so pena de perdimiento de todos sus bienes y de haber perdido la libertad de poder tratar en las Indias; y porque el número de los dichos extranjeros va creciendo en mucho número en el dicho trato, su majestad ha de ser servido de mandar que, de aquí adelante, no se les dé ni conceda la dicha libertad a los dichos extranjeros en general ni en particular de poder tratar en las Indias, ni se les dé licencia a ninguno para poder pasar a las Indias, soltero ni casado, con naturaleza ni sin ella, poniendo rigurosas penas a los que pasaren sin la dicha licencia, porque si esto no se remedia, en muy breves años vendrán a convertir en sí los dicho extranjeros la mayor parte del dicho trato y comercio, porque como gente de tan crecidos caudales, ayudados de los de sus naciones y de tanta invención, traza y arbitrio de necesidad han de tener la dicha mayor parte, y para el remedio de ello es muy necesario su majestad remedie y mande proveer desde luego con rigurosas penas.

[En el margen izquierdo. El Consejo: Que se haga como lo piden].

[En el margen izquierdo. El rey: Así como parece].

36. Con las cuales dichas condiciones que se han de conceder y cumplir en general y en particular, nos Fernán Sánchez de la Varrea, Luis Monte, Pedro Díaz de Abrego, prior y cónsules, y Pedro de Mendoza, Andrés Núñez de Prado, prior y cónsules que fueron el año pasado, Francisco Martínez López, Joan de Mirada, Alonso de Cazalla de León y Francisco de Mendoza consiliarios en nombre de la dicha Universidad concedemos y consentimos que se haga la dicha armada de diez galeones y dos pataches y cuatro lanchas para la guarda y seguridad de las flotas que fueren y vinieren a las Indias, y que el gasto de ella se reparta por cuenta de avería, por cuanto con este supuesto de que se habían de conceder y cumplir las condiciones y capítulos que por nos se pidiesen, se hizo el acuerdo en 13 de febrero pasado, en presencia de los señores secretario Joan de Ibarra y presidente y jueces de la Casa de la Contratación; y con que se concedan y cumplan las dichas condiciones en general y cada una en particular, ha de tener efecto el dicho acuerdo y no de otra manera, lo cual ofrecemos que se haga para más servicio de dios nuestro señor y

de su majestad y bien general del dicho trato y comercio y de todas las Indias que penden de él y de estos reinos por razón de las ocasiones tan peligrosas que están presentes a causa de los muchos corsarios que andan por la mar. Y lo firmamos de nuestros nombres. Fecho en Sevilla, a 18 de marzo de 1590. Fernán Sánchez de la Barrera, Luis Monte, Pedro Díaz de Abrego, Fran de Mendoza, Pedro de Mendoza, Andrés Núñez, Alonso Cazalla de León, Francisco Núñez, Joan de Miranda. Va testado en el capítulo veinte y ocho para que pueda advertir a su majestad y a los dichos prior y cónsules las cosas y casos necesarios al dicho trato y comercio // Y en el capítulo treinta y dos do de guía para que se hallen siempre presentes a todo lo que se hubiere de ordenar // Y en este último, a la margen, borrados cuatro rengloncillos, y con esto concuerda este traslado con los capítulos originales que se echaron de Sevilla y lo decretado en las márgenes que pareció sobre ello al Consejo, que se envió a su majestad y lo que volvió respondido y resuelto por su majestad como va en las dichas márgenes rubricado de mi rúbrica / refiriéndose en todo al dicho original. Joan de Ledesma.

Primer memorial. Las condiciones con que prior y cónsules ofrecen de hacer y sustentar el Armada de la Guarda de las Indias. 1590²

² Una de las copias del documento se halla en AGI, Indiferente, 741, n. 207; su transcripción puede verse en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 62, pp. 416-427.

Anexo II. Lo que advierte Joan de Ibarra sobre el primer memorial de la armada

Madrid, 30 de septiembre de 1590. AGI, Indiferente, 2661

A 10 de abril de este año escribí a vuestra majestad lo que había concertado con prior y cónsules de la Universidad de los Mercaderes de Sevilla para que hubiere armada por cuenta de la avería en la Carrera de las Indias, para seguridad de ellas y de las flotas. Envié el memorial que me habían dado de las condiciones con que habían venido en ello y de algunas cosas que pretendían se concediesen a aquella universidad, todo lo cual se apuró allá primero, con harto cuidado e intervención del presidente y oficiales de la Casa de la Contratación. Y a 2 de julio recibí la carta de vuestra majestad, que irá con esta, con el dicho memorial decretado, y el día siguiente hice juntar de nuevo los dichos prior y cónsules y consiliarios en presencia del presidente y oficiales, y habiendo entendido, particularmente, lo que en sus pretensiones se había resuelto, y hecho con ellos la diligencia posible para mejorar todo ello, se resolvió lo que contiene otro memorial, que va también aquí, y en la copia del que juntamente envió se ha puesto lo que parece a la Junta de Puerto Rico, donde vuestra majestad mandó que se viese todo. Y para mayor y más bien inteligencia de lo que contiene cada capítulo apuntaré aquí lo que se me ofrece:

1. En el primero, que no es de mucha consideración que el tiempo sea tan corto como allí se declara, porque si la armada fuere necesaria para adelante y se hubiesen conocido los buenos efectos que se espera han de resultar de ella, la misma universidad, como tan interesada, ha de suplicar a vuestra majestad que se conserve de la misma manera, o con mucha facilidad se podrá encaminar estando todo prevenido (como lo ha de estar y muy en orden). Y cuando no sea menester, tampoco se servirá vuestra majestad que se haga esta costa sin fruto o, al menos, en todo, ni ellos pueden hacer cosa alguna sin presidente y oficiales, que son los administradores de la avería. Y ellos han de guardar la orden de vuestra majestad, y así no hay que reparar en esto.
2. En el segundo, aunque estuvieron recios prior y cónsules, no será dificultoso encaminar que vuestra majestad sea pagado con brevedad de los 100.000 ducados, y por esto es justo se le conceda lo que contiene el dicho capítulo, porque se descontarán de lo que cupiere a vuestra majestad de la avería de su hacienda; y ahora se podrá ir socorriendo a cuenta de los 100.000 ducados de lo que falta por vender a cumplimiento de los 8.000 ducados de renta que, vuestra majestad, mandó vender de las rentas de los alcázares de Sevilla, y

también se podrá encaminar que el Consulado tome a tributo los 100.000 ducados que ofrece; y con esto y lo que se repartiére por avería en las flotas de este año de ida y venida para esta armada se podrá cumplir con la necesidad presente.

4. En el cuarto conviene que se reparta alguna cosa en estas flotas para lo mucho que se ha de prevenir, y antes tengo por dificultoso que ya lo quiera la Universidad, porque como no ha de contribuir la mayor parte de la hacienda de vuestra majestad, por haber venido en las galizabras, se les hará dificultoso que se reparta en la suya, más conviene esforzarlos. Y así, es justo se conceda lo que se pide.
6. En el sexto, yo hice fenecer cuenta con la avería y con las partidas que hice recibir en cuenta en beneficio de la hacienda de vuestra majestad: los 52 cuentos que se debían a la avería y lo que montó la del azogue que se envió este año a la Nueva España, que fueron más de 6.000 ducados, se pagó todo con 551.000 maravedís, y truje conmigo el fenecimiento de cuenta y carta de pago con que vuestra majestad no debe cosa alguna de esta cuenta. Y así se puede conceder lo que piden.
7. En el séptimo se pueden conceder lo que piden, por lo que contiene el capítulo del segundo memorial, y porque de todo lo que así se gastare de la hacienda de vuestra majestad ni ha de pagar avería ni correr riesgo, y será gran freno para los generales, y se descontará de lo que vuestra majestad hubiere de pagar de la avería que le cupiere; y aun el cobrarlo de ella le es fácil y es grande la molestia que en esto reciben los dueños de las partidas que se toman, así de los generales como después en la Casa de la Contratación, no pagándoseles. Y esto cesa en vuestra majestad.
10. En el décimo, es tan grande la necesidad que hay de que se remedie lo de la pólvora, por ser tan mala como se ha avisado de todas partes, que es justo se acuda a ello con gran demostración, porque, demás de la importancia de ello, será de grandísima satisfacción para Sevilla y para los mercaderes y gente de mar y guerra de la Carrera de las Indias; y pues vuestra majestad lo tiene mandado remediar como está decretado en el dicho memorial, conviene a su real servicio que se despachen en las cédulas necesarias para que se alce el estanco, que ahora no hay que temer de que de España se lleve esta munición, pues hay tanta abundancia de ella en todos los otros reinos que la traen a vender a estos, y se comenzaría a hacer mercancía de ello; y por este medio aun se quitaría la pólvora que los enemigos tienen, como el cobre que yo hice traer de Inglaterra y el que deje

concertado, que en el plazo que están obligados a ponerlo en Sevilla de ninguna otra parte puede venir sino de allí.

11. En el once no tengo que añadir a lo que contiene el capítulo, pues está aquello acabado. Solo falta nombrar la persona, y la que se propone por la Junta me parece a propósito; y aquí está ahora el capitán Espinosa, a cuya satisfacción se pueden conceder las exenciones de los artilleros para que los haya.
12. En el duodécimo, muy bien le está a vuestra majestad que sus atarazanas se aderecen a costa de la avería, que tanto más valor tendrán; y de lo mismo sirve ahora que lo han de ser después.
13. En el trece no tengo que añadir a lo que dice el capítulo, por lo que se pide es lo mismo que les está concedido y vuestra majestad manda prevenir ahora, sino que ellos quieren nueva confirmación, porque presidente y oficiales no se entremetan en más de los que les pertenece; y ellos lo consienten y tienen por bien.
16. En el capítulo dieciséis no hay que decir, pues lo que vuestra majestad mandó y lo que suplica el Consulado es una misma cosa.
17. En el diecisiete tampoco hay que decir, pues el Consulado viene en lo que vuestra majestad mandó.
18. Lo contenido en este capítulo se podría conceder como a la Junta le parece, porque todo es de poca sustancia y el Consejo hace grande instancia en ello, por tener con que cumplir las cosas que están a su cargo; y no hay Ordenanza que prevenga lo que por ninguna de las partes se pretende.
19. Lo que en el capítulo diecinueve se pide es negocio que, antes que yo fuese a Sevilla, se había tratado aquí, por entender que conviene al servicio de vuestra majestad dar en aquello la misma orden que prior y cónsules pretenden, porque se sabe que hoy se llevan por registrar todas las cosas que están prohibidas, por surtir los mercaderes sus cargazones, de que vuestra majestad ha tenido noticia diversas veces; y por esto mandó ir el año de 1586 a Benito Díaz con la comisión que se le dio, y concediéndose esto por las razones que yo escribí a vuestra majestad cuando envié este asiento, así en el Consejo de las Indias como en el de la Hacienda. Vuestra majestad interesa mucho en el crecimiento que tendrá la renta de los almojarifazgos, solo es necesario asentar con los

arrendadores de la seda de Granada la recompensa que se le hubiere de hacer por no guardarse está condición, y el arrendamiento pasado entiendo que se acaba y en el nuevo se podría prevenir esto que en Sevilla no se juzga por de mucho interés esta condición, más conviene que se tome resolución por lo que toca al servicio de vuestra majestad y a la ejecución de este asiento mandando vuestra majestad donde es servido que se trate de ello.

20. Lo que se pide en el capítulo veinte, además de ser conforme a las Ordenanzas y no en perjuicio de ninguno, se tiene por muy conveniente para la contratación, porque para determinar estas causas por las justicias ordinarias (demás de la dilación y costa que hacen las partes) siempre se llaman hombres de la misma Universidad que adviertan a los jueces del estilo que se tiene en el juicio de estos seguros, y así se hará justicia con más brevedad por prior y cónsules, y sin costa de las partes, principalmente, con lo que se haría de en el parecer de la Junta.
21. Vuestra majestad ha visto de cuan poco efecto han sido las diligencias que hicieron el marqués de Auñón y el alcalde Armenteros en lo que vino por registrar, y yo no hallé camino por donde poder continuar esto, aunque llevé comisión para ello o para componerlo; y así, sin inconveniente, se les puede conceder esto siendo vuestra majestad de ello servido.
22. Lo contenido en el capítulo veintidós se tuvo en Sevilla por muy conveniente, porque la experiencia les ha mostrado los años pasados que muy gruesas haciendas se han consumido sin satisfacer a los interesados, solo por haber conocido de aquellas causas los jueces de comisión y los ordinarios, por medio de los ministros, que en ello entienden, lo cuales por su interés llevan estos negocios adonde jamás tengan fin y se convierten en beneficio suyo, como se vio en la hacienda de Pedro de Morga y en otras; y las costas que hacen los jueces son muy grandes y los depositarios que nombran poco seguros, porque se provee todo por negociación. Y todo esto cesa interviniendo en estos casos prior y cónsules en la forma que se dice en el capítulo, pues ellos atenderán a concertar a las partes y acomodarlo todo beneficiando la hacienda, y teniéndola segura con que todos recibirán mucho beneficio y la contratación acrecentamiento, pues se disminuye en toda la cantidad de hacienda que se consume en pleitos y con los ministros de justicia.

24. El capítulo veinticuatro, ya prior y cónsules vinieron en limitarle en la forma que se contiene en el segundo memorial, y la vejación que se hace a los hombres de negocios en sacarles sus libros y llevarlos a las audiencias para que todos los que los quisieren ver lo puedan hacer; siendo de tanta importancia el crédito, bien se hecha de ver de cuanto inconveniente es para los mercaderes, y que no resulta ninguno a otras personas de excusarlo (pues no se prohíbe el sacar todo lo que se quisiese de sus libros).
25. En el capítulo veinticinco hay poco que decir, pues lo que pretende la Universidad no es obligar a vuestra majestad a que haya de enviar armada para asegurar las flotas, sino que si lo mandare hacer no se repartan por avería los gastos de ella andando en la mar esta armada, cuya costa ha de ser por cuenta de ella y tan grande.
26. En el capítulo veintiséis vino la Universidad en lo que vuestra majestad fue servido, y así no hay que decir.
28. Lo contenido en el capítulo veintiocho es muy enderezado al servicio de vuestra majestad, por los fraudes que, por aquel medio, se pueden excusar de los dineros pertenecientes a vuestra majestad; y así no hay que reparar.
29. Al capítulo veintinueve se satisface con lo que se dice en el segundo memorial, y es muy conveniente aquello para que todos tengan más cuidado; y hay menos negociaciones, que, como más interesado, todavía mirarán más por la hacienda que se distribuyere.
30. De la misma consideración es lo que contiene el capítulo treinta; y lo que se añade en el parecer de la Junta se podría excusar (aunque no es de inconveniente que se ponga), porque el mandar poner en orden las flotas pertenece a vuestra majestad y al Consejo, y también dar prisa al despacho de ella; y después que están despachadas, a ninguno le conviene tanto como a los mercaderes la breve partida de ellas, y cuando en esto hay inconvenientes tampoco han de salir sin dar cuenta a vuestra majestad y tener orden suya para ello. Y todo esto sirve de honrar un poco a prior y cónsules, y tengo por muy justo que se haga, porque se esfuerza mucho la contratación con el buen tratamiento y honra que se hace a los que la gobiernan.
31. Lo que hay que decir en el capítulo treinta y uno es que, con las diligencias que hice con Sevilla, saqué de ella 80.000 ducados, pagados en tres años, con que la Universidad quedó satisfecha; y los 30.000 ducados de este año todavía ayudarán para lo que se ha de prevenir.

32. Al capítulo treinta y dos se satisface en el segundo memorial, y aquello no tiene ningún inconveniente y es conforme a lo que siempre se ha hecho.
33. Lo que contiene el capítulo treinta y tres no deja de tener alguna dificultad, por parecer riguroso contra los maestros de las naos, mas entendido el estilo que en aquello tienen y que solo se previene a la malicia que suele haber con codicia de mayor interés, habiéndolo tratado y conferido con personas interesadas de la una y otra parte, parece que con lo que se previene en el segundo memorial no tiene inconveniente de consideración lo que los mercaderes pretenden, ante es muy necesario para que las cosas del trato anden con más puntualidad y verdad.
34. Lo que prior y cónsules pretenden en el capítulo treinta y cuatro no es en perjuicio de ninguno y es en mucho beneficio de los dueños de la hacienda que allí se refiere, y se excusan muchos inconveniente y costas que se siguen de andar en poder de depositar los ordinarios, porque para sacarlo de su poder se pasa mucho trabajo. Todo lo demás que prior y cónsules han suplicado a vuestra majestad se lo tienen concedido, y con mandar vuestra majestad que en estos puntos se haga lo mismo se pueda comenzar a poner en ejecución lo de esta armada, que espero sea de mucho servicio de vuestra majestad y beneficio de la república y contratación³.

³ La transcripción del documento se halla en MNM, CFN, t. XXII, doc. 108, pp. 610-614.

Anexo III. Modificaciones que hizo el Consulado con respecto al primer memorial, en el que se incluyen el parecer que posteriormente dieron la Junta de Puerto Rico y Felipe II

Sevilla, 3 de julio de 1590. AGI, Indiferente, 2661

En Sevilla, a 3 de julio de 1590, estando juntos los señores presidente de la Casa de la Contratación y Juan de Ibarra, secretario de su majestad nuestro señor, y los jueces oficiales de la dicha casa; y hallándose presentes los señores prior y cónsules, y algunos de los consiliarios de la Universidad de los Mercaderes de la dicha ciudad, porque los demás estaban ausentes o impedidos, se vio el memorial que los dichos prior y cónsules dieron sobre lo que toca a la armada que se pretende fundar para la seguridad de las flotas que van y vienen de las Indias; y asimismo lo que está decretado en el margen del dicho memorial y rubricado de mano del secretario Juan de Ledesma. Y habiendo conferido y tratado sobre todo ello se acordó y resolvió lo siguiente:

1. En el primer capítulo. Que la dicha armada se haya de entretener por cuenta de la avería por tiempo de cuatro años, con que, si dentro de ellos y antes de ser cumplidos hubieren venido a España las dos flotas contenidas en el asiento, sea visto haberse cumplido el plazo de él, como se dice en el dicho capítulo; y que en lo demás contenido en él no se innove cosa alguna.

[En el margen izquierdo. Parecer de la Junta de Puerto Rico: Que está bien así].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Si se pudiere mejorar en más tiempo se procure, esforzando que por lo menos sean seis años; y cuando no se pueda se acepte como está].

2. En el segundo capítulo. Que no se pueda innovar cosa alguna de lo contenido en él.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que es justo se haga lo que se pide].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Préstense los 100.000 ducados; y porque no se puede hacer en las partidas que dice Ibarra, por haberse consumido en otras cosas de mi servicio, se podrán prestar de lo que viniere con las Flotas de Nueva España].

4. En el cuarto. Que se ejecute lo contenido en el capítulo, porque de otra manera no habría sustancia para lo mucho que se ha de prevenir para fundar la dicha armada; y que se tendrá la consideración que el capítulo refiere.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que está bien así].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Procúrese como en el capítulo se dice, y Ibarra en la misma conformidad].

6. En el sexto. Que es justo se fenezca la cuenta de lo que su majestad debe a la avería y el dicho secretario Juan de Ibarra ofreció en su real nombre, que hecha la cuenta se pagará lo que su majestad restare debiendo.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que ya está cumplido lo que se pide, y fenecida la cuenta y pagado el alcance por su majestad].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Como se dice, pues ya está cumplido y pagado].

7. En el séptimo. Que se debe cumplir lo que el prior y cónsules piden, pues con aquello los generales se moderarán en los gastos que suelen hacer y su majestad cobrará luego de la avería si algo se restare debiendo; y la contratación andará más holgada cesando las vejaciones que reciben los mercaderes para cobrar sus haciendas.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que se puede hacer sin inconveniente lo que se pide, porque antes es beneficiada la hacienda de su majestad].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Así].

10. En el décimo. Que su majestad se sirva de mandar que se despache la cédula y recaudo necesario para que cese el estanco de la pólvora, como se le ha suplicado y se contiene en el dicho capítulo, pues dice que ya está mandado.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que, pues está mandado lo que se pide, se ordene que se hagan los despachos necesarios para que se ejecute, pues es en tanto servicio de su majestad y de sus vasallos].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Despáchense las cédulas como aquí se dice, y haya persona en Sevilla que reconozca la que se hiciere y trajere de fuera para que sea de la bondad que conviene].

11. En el oncenno. Que el capitán Espinosa tiene título y salario de artillero mayor, y examina a los artilleros; y que conviene que se les concedan algunas preeminencias, como las tienen los artilleros de Burgos; y el dicho señor Juan de Ibarra ha referido que ya su majestad tiene resuelto que se haga esto y que solo falta que se nombre persona de calidad, la cual se ha de nombrar luego para que tenga efecto lo que se pretende, a cuyo cargo quede el hacer los nombramientos, porque esto no se puede fiar solo del capitán Espinosa;

y todos suplican a su majestad se sirva de mandar que esto se ejecute para que haya mejor recaudo de artilleros, por la mucha falta que hay ahora de ellos.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que, pues su majestad tiene concedido lo que se pide, se nombre la persona que el capítulo dice; y que la de don Francisco Duarte parece a propósito].

[En el margen izquierdo. Su majestad: La persona que se ha de nombrar para lo que contiene este capítulo ha de ser la misma que se ha de nombrar para examinar la pólvora; y se pase del general de la artillería las que habrá para ello; y se me enviará nómina de ellas].

12. En el capítulo doce. Que las atarazanas que se piden son las de su majestad, que ahora sirven de lo mismo; y que aderezándose como se pretende por cuenta de la avería serán suficientes para lo que han de servir.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que se puede hacer lo que se pide].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Hágase como parece, aderezándolas por cuenta de la avería].

13. En el capítulo trece. Que por cuanto prior y cónsules tienen título de su majestad de todo lo que piden en el dicho capítulo, que es justo se les guarde y conceda lo que piden; y que los nombramientos de las personas se hacen a satisfacción del presidente y jueces oficiales, y ellos las aprueban, y examinan los escribanos; y les mandan guardar los títulos que se les da y reprueban los que no son suficientes.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que es justo se haga lo que prior y cónsules piden, pues está prevenido lo que su majestad manda].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Puédaseles conceder como aquí se dice].

16. En el capítulo diez y seis. Que se cumpla lo que su majestad manda, pues es conforme a lo que el prior y cónsules pretenden; y que suplican a su majestad mande dar el recaudo necesario para ello, de manera que cesen dudas y se excusen los inconvenientes que hasta ahora se han seguido en daño de la contratación.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que está bien. Y se haga].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Lo que parece al Consejo].

17. En el capítulo diez y siete. Que se haga lo que su majestad manda, aplicando las condenaciones que se hicieren a los ministros, oficiales y otras personas de la armada para los gastos de ella, y los de las flotas como hasta aquí, sin que se haga novedad.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que está así bien].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Lo mismo que parece al Consejo].

18. En el capítulo diez y ocho. Que conviene se guarde lo contenido en él, para que con más rigor se ejecute y haya más personas que denuncien, siendo toda la Universidad interesada en los gastos de la armada.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que este se podría repartir por tercias partes, cámara, armada y pasaje de religiosos].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Lo que parece al Consejo].

19. En el capítulo diez y nueve. Que su majestad se sirva de mandar asentar lo que en él se contiene, como cosa en que su Real Hacienda será beneficiada y la Universidad dejará de recibir las molestias y vejaciones que se hacen sin causa, y que es una de las principales consideraciones porque la Universidad ha concedido este asiento y la contribución para el armada; y que esto se haga con la brevedad posible, porque sin tomar resolución en ello no podrá tener efecto la dicha armada.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que a la Junta parece que esto se puede hacer, mas que conviene se trate en el Consejo de Hacienda por lo que toca a la de su majestad, y por la recompensa que han de pretender los arrendadores de la seda de Granada].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Concédaseles lo que piden para el nuevo arrendamiento que se hubiere de hacer, y que para lo que falta de este se pase como hasta aquí o se concierte con el arrendador de Granada, para lo cual mandaré dar permisión por no se poder hacer en perjuicio del arrendador].

20. En el capítulo veinte. Que por ser lo contenido en él una de las cosas más importantes para la contratación y acrecentamiento de las rentas reales que mediante ella se causan, conviene que su majestad conceda lo que se le suplica, pues derechamente pertenece al prior y cónsules el conocimiento de aquellas causas, como se solía hacer y se conserva en Burgos y Bilbao y otras partes de estos reinos; y que escribanos y procuradores han llevado estas causas a otros tribunales (por no estar inhibidos por las ordenanzas), por intereses particulares suyos; y que conviene mucho que prior y cónsules, privativamente,

conozcan de estas causas inhibiendo a las demás justicias; y que en esta conformidad se suplique a su majestad mande despachar cédula, pues será en beneficio de todos los interesados que, con brevedad y poca costa, despacharán sus causas.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que esto se les conceda como lo piden, guardando las Ordenanzas, y conozcan de estas causas, privativamente, con intervención de uno de los presidente y jueces oficiales, el que prior y cónsules eligieran cada vez que sucediere el caso].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Hágase como aquí parece, con que la persona que hubiere de intervenir del presidente, jueces y oficiales de la Casa de la Contratación la nombre yo cada año que se elige prior, y no sea a elección del dicho prior y cónsules].

21. En el capítulo veintiuno. Al presidente y jueces y Juan de Ibarra ha parecido que se puede conceder lo que en él se pide, porque cualquier diligencia que se hiciere en aquello solo serviría de hacer molestias como se ha visto en lo pasado; y prior y cónsules suplican que se conceda como lo tienen pedido en el dicho capítulo.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que parece lo mismo que a los de Sevilla.]

[En el margen izquierdo. Su majestad: Hágase como me lo suplican.]

22. En el capítulo veintidós. Que aunque no toca a la armada lo contenido en él, es de grandísimo beneficio para la Universidad y comercio y para los cargadores, pues se ha visto que, por no se haber hecho lo que en el capítulo se refiere, se han consumido muy gruesas haciendas, sin haber sido satisfechos los acreedores habiendo sustancia para ello; y se han seguido otros grandes inconvenientes, que con lo que ahora se apunta cesarán; y con mucha brevedad y justificación, y a poca costa se acabarán las causas, cuanto más que pasado un año queda a las partes libertad para seguir sus causas donde quisieren; y entretanto estará la hacienda segura.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que esto se pueden conceder como lo piden].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Concédaseles como aquí se dice, por el tiempo que durare este asiento].

24. En el capítulo veinticuatro. Que, aunque no toca a la armada, es muy necesario se conceda lo que se suplica, pues en la forma que se contiene en el capítulo no se sigue daño a ninguno, y la Universidad se contenta para que esto se conozca, así con experiencia que

se conceda, que si acabado el tiempo de este asiento pareciere que tiene algún inconveniente, que su majestad lo mande revocar.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que se puede hacer como se pide].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Así por el tiempo que durare el armada].

25. En el capítulo veinticinco. La intención de la Universidad en lo contenido en este capítulo es que, si su majestad mandare salir su armada o parte de ella a asegurar las flotas habiendo necesidad para ello, que no se le ha de repartir a la avería cosa alguna por la costa que hiciere durante el tiempo que esta armada anduviere por cuenta de ella, pues ha de pagar sus grandes gastos como con esta armada se han de hacer.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que esto se pueda conceder así].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Lo mismo que aquí aparece, pues no me obligan a que la envíe sino fuere servido de hacerlo].

26. En el capítulo veintiséis. Que se haga como su majestad lo manda, encargando al presidente y oficiales que en aquellos casos den los despachos necesarios y ayuden con particular cuidado.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que esto es justo].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Está bien lo que aquí parece].

28. En el capítulo veintiocho. Que se debe conceder lo que en él se pide, pues es para servicio de su majestad y cumplimiento de sus ordenanzas y beneficio común; y no se ha de seguir de ello costa alguna, como quiera que hasta ahora no haya tenido la Universidad semejantes personas, ni la necesidad ha sido tan precisa como ahora.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que se puede conceder esto como se pide].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Concédaseles].

29. En el capítulo veintinueve. Que se puede conceder lo que en él se pide sin hacer distinción, porque no tiene inconveniente alguno, antes será de mucho beneficio, por lo cual muchas veces presidente y oficiales comunican aquellas cosas con prior y cónsules para que se acierte mejor.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que está bien así].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Lo mismo].

30. En el capítulo treinta. Se dice lo mismo que en el precedente porque tampoco tiene inconveniente.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que en lo de la armada pueden intervenir, y también en lo que toca a las flotas, con que no tengan voto decisivo en la partida de ellas por ser interesados].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Así como parece].

31. En el capítulo treinta y uno. Que ya Sevilla se resolvió en ayudar para esta armada con 80.000 ducados, pagados en tres años.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que está bien así].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Así].

32. En el capítulo treinta y dos. Lo contenido en él es conforme a lo que está ordenado y se suele hacer, aunque pretende la Universidad que el que de su parte fuere lleve alguna más autoridad que hasta aquí para lo que en Sanlúcar se tratare; y esto no tiene inconveniente.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que se haga así].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Lo que aquí parece].

33. En el capítulo treinta y tres. Al presidente y oficiales ha parecido que lo que piden no tiene inconveniente se ordene, previniendo que los escribanos de naos sean personas de quien ellos se satisfagan; y no lo queriendo fiar de ellos, pongan por su parte persona que asista al recibir las mercaderías, para que le pare perjuicio lo que se hiciere, porque con esto tendrán cuidado de no fletar más de los que puede caber en sus naos y se prevendrá a la malicia con que suelen hacer lo que en el capítulo se refiere.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que parece se puede hacer como lo piden].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Así].

34. En el capítulo treinta y cuatro. Ha parecido que conviene se conceda lo que en él se pide, porque el depositario de Sanlúcar es nombrado por el presidente y oficiales para lo que allí se ofrece; y como acuden los dueños por su hacienda, se puede entregar luego y lo restante enviar a Sevilla, por lo cual tampoco es en perjuicio del de Cádiz, y será en beneficio de la contratación lo que se pretende.

[En el margen izquierdo. La Junta: Que se haga].

[En el margen izquierdo. Su majestad: Lo mismo]. En Madrid, a 11 de septiembre de 1590.

Y conforme a lo sobre dicho y a lo que está acordado y concedido por su majestad en el memorial primero que dio el dicho consulado, tiene por bien que se ejecute lo de la armada que está acordado se haga, y se paguen por cuenta de la avería mandando su majestad que luego se hagan los despachos y recaudos necesarios conforme a lo que está resuelto; y de nuevo se pide y suplica por este acuerdo, y con estas declaraciones y apuntamientos, ha de tener efecto el memorial primero. Fecho en Sevilla, a 4 de julio de 1590. El licenciado Hinojosa, Juan de Ibarra, Ochoa de Urquiza, don Francisco Tello, don Luis Manrique, Fernán Sánchez, Luis Monte, Pedro Díaz de Abrego, Francisco Núñez, Juan de Miranda, Pedro de Mendoza, Andrés Núñez de Prado, Francisco de Mendoza, Alonso Cazalla de León, Álvaro de Salinas escribano. Yo, el dicho Álvaro de Salinas, escribano del rey nuestro señor, y de la audiencia y juzgado de los dichos prior y cónsules, lo hice escribir y fize aquí mi signo en testimonio de verdad. Álvaro de Salinas.

Corregido con el original. [Aparece la rúbrica del secretario real Juan de Ledesma]⁴.

⁴ La transcripción del documento se halla en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 62, pp. 427-431.

Anexo IV. Asiento de la Armada de la Guarda, 1591

Sevilla, 1 de diciembre de 1591. AGI, Indiferente, 2661

Lo que se asienta y concierta entre el presidente y jueces oficiales de la Casa de la Contratación de la ciudad de Sevilla, en nombre de su majestad y por su mandato, y el prior y cónsules de la Universidad de los Mercaderes de la dicha ciudad, en nombre de la dicha Universidad, sobre el armada que se pretende fundar para que ande en la Carrera de las Indias, para asegurar de los enemigos las flotas que van y vienen de ellas, y para lo demás que conviniere al beneficio de la contratación de las dichas Indias es lo siguiente:

1. Primeramente, que se haya de hacer y fundar una armada de diez galeones, de los portes y conforme a las medidas y orden que su majestad mandare dar para ello, y cuatro lanchas y dos pataches que anden en la Carrera de las Indias para guarda y seguridad de las flotas que van y vienen de ellas, la cual dicha armada se ha de sustentar y entretener por cuenta del avería por tiempo de cuatro años, que corran y se cuenten desde 1 de enero de 1592 en adelante (con tanto que si en los dichos cuatro años hubieren ido y vuelto de las provincias de Tierra Firme dos flotas, en cuya compañía y guarda se ha de emplear esta armada, que sea visto haberse cumplido los dichos cuatro años; y se ha de pagar de la dicha avería el sueldo de la gente de mar y guerra, y los bastimentos, artillería, armas, municiones y pertrechos, y todo lo demás que fuere necesario para el sustento de la dicha armada, la cual se ha de comenzar a hacer dende luego, para que pueda salir con tiempo a la mar, para venir en compañía y conserva de las flotas que fueren a las Indias este presente año de 1591 y han de volver en el de 1592; o para otros efectos, que con parecer de los dichos prior y cónsules se acordare y ordenare; y así sucesivamente adelante para las que hubieren ido y han de volver dentro del tiempo arriba declarado, con que cumplido aquel ha de cesar y deshacerse la dicha armada y suspender el gasto de ella por cuenta de averías), porque con esta condición y pacto expreso concede y viene la dicha Universidad en que se haga y forme la dicha armada, y no de otra manera; y con que si en este tiempo les pareciere a los dichos prior y cónsules disminuir la dicha armada, por no ser menester toda, o que se suplan las capitanas y almirantas de las flotas ordinarias de los diez galeones de la dicha armada, lo puedan hacer en nombre de la dicha Universidad, con parecer y acuerdo del dicho presidente y jueces oficiales; y que su majestad haya de nombrar y proveer el cabo, almirante, capitanes, oficiales y demás ministros que convinieren para el

servicio y gobierno de la dicha armada, y para la cuenta y razón de la hacienda que se distribuyere y hubiere en ella, a los cuales mandará señalar los salarios que hubieren de ganar, que se les pagarán por cuenta del avería, como todos los demás gastos de la dicha armada; y les dará los títulos y instrucciones necesarias para el buen uso y ejercicio de sus oficios.

2. Para que la dicha armada se pueda fundar y hacer dende luego, y que haya en ello la brevedad que conviene y se puedan conseguir los efectos que se pretenden, que es comenzar a asegurar las dichas flotas o traer la hacienda que hubiere de venir en el dicho año 1592, así de Tierra Firme como de Nueva España, atento que la dicha avería está muy necesitada y adeudada, su majestad será servido de mandar prestar de su Real Hacienda 100.000 ducados para comenzar a prevenir lo necesario y poner en orden la dicha armada; y entiéndase que de los dichos 100.000 ducados, los 30.000 se han de descontar del avería que cupiere a la Real Hacienda que viniere en la primera flota que acompañare la dicha armada o se trujeren en los dichos galeones en el primer viaje que hicieren; y la paga de los 70.000 ducados restantes se haya de entretener todo el tiempo que durare la dicha armada, para que con esto haya siempre dinero pronto para los socorros y pagas de los gastos de la dicha armada, porque no se puede cobrar, luego que llegan las flotas, el avería que en ellas se reparte para pagar con ella las cosas forzosas y necesarias que se ofrecen, y la gente de mar y guerra; y porque no se detenga ni reciban las molestias y vejaciones que suelen no pagándoles luego, con que acabado el sobredicho tiempo se hayan de pagar a su majestad los dichos 70.000 ducados.
3. Y porque para fundar y poner en orden la dicha armada será menester mucho dinero, se asienta que se hayan de tomar por cuenta del avería otros 100.000 ducados, a tributo o a cambio, en la forma que pareciere más conveniente; y que para poderlo hacer, su majestad haya de dar licencia y facultad a los dichos prior y cónsules con las cláusulas y firmezas necesarias en favor de las personas que dieren este dinero a tributo o a cambio, para que con estos medios le sea más fácil a los dichos prior y cónsules hallar el dicho dinero para este efecto.
4. Ítem. Que para que la dicha avería tenga más socorro para poder hacer y despachar la dicha armada, se reparta lo que pareciere a los dichos presidente y jueces oficiales y prior

y cónsules en las flotas y hacienda que viniere de Nueva España y Tierra Firme este presente año de 1591.

5. Ítem. Que a su majestad se le haya de repartir el avería que le tocare, igualmente como a la dicha Universidad, así del azogue como de otras cosas que por su cuenta se cargaren y enviaren a las Indias, y del oro y plata, perlas, piedras y otras cosas cualesquiera que de ellas le vinieren (como se acostumbra); y que lo que todo esto montare se pague luego de contado, habiéndose cargado y venido en las flotas o armadas conforme al repartimiento que se hiciere y a la fe que de ello diere el contador de la dicha avería; y que para ello el dicho presidente y jueces oficiales hagan pagar y entregar al receptor del avería todos los maravedís que lo susodicho montare luego de contado, como está dicho, sin que esto haya ninguna dilación; y desde luego ha de mandar su majestad que precisa e inviolablemente se pague antes y primero que otra ninguna cosa, pues sin esto no se podría ni puede sustentar ni continuar la dicha armada; y que los dichos presidente y jueces oficiales no puedan poner excusa ni impedimento, por ninguna manera, en la paga de lo que así tocare a su majestad, ni la dilaten; y por el mismo caso que esto se dilate o suspenda, cese la dicha armada y el repartimiento que para ella se hubiere hecho, ni tampoco se hayan de rescontrar durante el tiempo que ha de durar el armada más que los dichos 30.000 ducados de los 100.000 que su majestad ha de mandar prestar, porque los 70.000 se le han de pagar después como está dicho.
6. Ítem. Que su majestad mandará que, todo el tiempo que durare esta armada por cuenta del avería, se traiga su Real Hacienda en compañía de la de particulares y mercaderes en las naos que vinieren en conserva de la dicha armada, pues vendrá de esta manera con más seguridad y a mejor recaudo; y que no permitirá ni ordenará que se traiga su hacienda sola en ningunos navíos sueltos y fuera de la conserva, y compañía de la dicha armada; y que si por algún caso forzoso y necesidad de valerse su majestad de su hacienda con más brevedad, mandare alguna vez que se traiga en navíos sueltos y sin la dicha armada, aunque venga a otros puertos y no entre en la Casa de la Contratación de Sevilla, que, sin embargo, de esto su majestad ha de ser obligado a pagar enteramente el avería que le cupiere y se le repartiере por la dicha hacienda, como si se hubiera traído en la dicha armada y flotas de su conserva a la dicha Casa de la Contratación de Sevilla, sin que por ninguna causa se pueda excusar de ello, porque faltando esta ayuda, en ninguna manera podría sacarse de la demás hacienda de particulares la costa que se ha de hacer con la

dicha armada, ni sería posible conservarse; y con este presupuesto y seguridad se encarga la dicha Universidad de proveer tan gran suma como será menester para ello cada año; y por el mismo caso que su majestad no mandare cumplir lo contenido en este capítulo, puntualmente, ha de quedar la Universidad desobligada del entretenimiento de la dicha armada y ha de cesar el repartimiento que se hubiere de hacer para ella.

7. Ítem. Que si su majestad debiere alguna cosa a la avería de lo que ha sido repartido a su Real Hacienda los años pasados, se haya de pagar luego por los dichos presidente y jueces oficiales; y que su majestad lo mandará así para que se convierta en aprestar la dicha armada.
8. Ítem. Que su majestad mandará que precisa e inviolablemente los generales de las armadas ni flotas, ni otro ningún ministro de ellas, no puedan tomar en las Indias ni por el camino, ni en otra ninguna parte, para los gastos que se ofrecieren para la provisión de las dichas armadas ni flotas, ni para otra ninguna cosa, ninguna partida de oro, plata, ni reales a ninguna persona, de ninguna calidad que sea, de lo que viniere registrado en las dichas flotas y armadas; y lo que fuere menester para los gastos forzosos y necesarios para las dichas armadas y flotas lo hayan de tomar y tomen del dinero de su majestad, a cuenta de lo que le cupiere y hubiere de pagar de avería de la tal flota o armada, por los muchos daños e inconvenientes que han resultado y resultan tomándolo a los particulares (así por la dilación, costas y molestias que reciben en cobrarlo), como porque los generales toman más de lo que es necesario para los dichos gastos, por pagarse de sus salarios y por otros fines en daño de la dicha Universidad, lo cual cesará tomándolo de la hacienda de su majestad, pues si alguna cosa se le debiere, además de lo que montare el avería que le tocare a pagar en la tal flota, se le ha de pagar luego de la hacienda de ella; y para este efecto su majestad mandará poner pena a los generales y demás ministros de las dichas armadas y flotas, de privación de sus oficios y de 4.000 ducados para los gastos de la dicha armada sino lo cumplieren; y que en las visitas que se le tomaren de sus oficios se les haga cargo de lo que en razón de esto hubieren excedido.
9. Ítem. Con condición que durante el tiempo que la dicha armada ha de servir como está dicho en asegurar las dichas flotas, en manera alguna, ni por ningún caso, no se pueda quitar ni ocupar en otro ningún efecto que para la guarda y seguridad de ellas; y que en caso que su majestad acordare o tuviere por bien de ocuparla en otra parte, por el mismo

caso se suspenda el repartimiento de la avería que para ella se hubiere hecho; y en tiempo de la tal ausencia no sea por cuenta de la avería.

10. Ítem. Que del artillería, armas, municiones y demás pertrechos, y de otras cualesquier cosas de cualquier género y calidad que sean que tuviere la dicha armada y el avería de ella, su majestad, ni ningún ministro suyo, en ningún tiempo no puedan tomar ni tomen ninguna cosa de esto para otra armada ni frontera, ni para otro ningún efecto, porque esto se hace e introduce para beneficio general de todo el comercio, de que resulta el de todos los reinos de su majestad; y que acabado el tiempo porque se hace este asiento y despedida el armada, toda la dicha artillería, armas, municiones, bastimentos y pertrechos que en ella hubiere y resultare se haya de vender y venda por hacienda de la dicha avería, sin que de ello se haya de pagar ninguna alcabala; y que su majestad no mandará que se tome cosa alguna de lo susodicho para llevarlo a sus armadas y fronteras, sino fuere pagando primero y, ante todas cosas, de contado, lo que valieren las tales cosas que así se tomaren.
11. Ítem. Que su majestad mandará alzar el estanco de la pólvora para que libremente se pueda labrar y vender en estos reinos y, especialmente, en Sevilla, y traerlo fuera del reino sin que por ello se pague almojarifazgo ni alcabala; y que su majestad mandará despachar para ello las cédulas y recaudos necesarios luego, y poner persona de confianza que resida en la dicha ciudad de Sevilla para reconocer y satisfacerse de la bondad de la pólvora que se hiciere y trajere de fuera, para que tenga la que conviene; y el salario que tal persona hubiere de gozar se ha de pagar por cuenta del avería.
12. Que para que haya artilleros que sirvan en las armadas y ocasiones que se ofrecen, y sean de la nación española, y se inclinen a aprender y ejercitar estos oficios, su majestad concederá a todos los que se examinaren en él algunas libertades y exenciones justas y permitidas, como las tienen otros en estos reinos, para que con esto se inclinen a este ejercicio y haya recaudo bastante de artilleros, y se supla la falta grande que al presente hay de ellos; y su majestad nombrará persona suficiente que resida en Sevilla para examinar y aprobar los dichos artilleros y hacer los nombramientos de ellos, para que puedan gozar de las dichas preeminencias.
13. Asimismo ofrecen los dichos presidente y jueces oficiales que su majestad les mandará dar, por el tiempo que durare la dicha armada, las atarazanas y almacenes suyos que ahora sirven de guardar y tener a recaudo los pertrechos y cosas de armadas y artillería, para

que en ellos se recojan los bastimentos, armas y municiones de esta armada, y estén con el recaudo y guarda que conviene y no reciban daño, sin que por ello se haya de pagar alquiler ni otra cosa alguna a su majestad; y los dichos prior y cónsules ofrecen que se aderezarán y repararán por cuenta del avería, de manera que sean suficientes para lo que han de servir.

14. Ítem. Que no se permitirá que en las naos de la dicha armada, ni en las capitanas y almirantas de las flotas, se puedan cargar ni llevar ningunas mercaderías de ningún género ni cualidad que sean, con registro ni sin él, por los daños e inconvenientes que de hacerlo así han resultado; y su majestad lo mandará proveer así, poniendo para ello a los generales y ministros de las flotas y armada, y a los maestros de las naos, las penas y gravámenes necesarias, para que con esto vayan los navíos ligeros y desembarazados para el tiempo de la necesidad.
15. Que asimismo mandará su majestad que en las naos de armada, viniendo en compañía de flotas y asegurándolas, no se pueda hacer registro de oro ni plata, ni de otras mercaderías, por el peligro que podrían tener ofreciéndose ocasión de pelear; y que por excusarlo procurarían los generales y capitanes de las dichas naos dejar de venir a las manos con los enemigos (siendo tan necesario en semejante ocasión); y que el registro de oro y plata y demás mercaderías solo se haya de hacer en las naos de mercante, generalmente, sin que los generales puedan prohibir a ninguno de los maestros que no lo hagan diciendo que solo los que ellos señalaren han de hacer el dicho registro de oro y plata; y esta prohibición se entienda en caso que su majestad no mande otra cosa en las ocasiones que conviniere ordenarlo así; y cuando conforme a esto las dichas naos de armada hubieren de hacer el tal registro de oro y plata, ha de ser habiendo los maestros de ellas dado fianzas en la Casa de la Contratación a satisfacción de los dichos presidentes y jueces oficiales, de que entregarán el oro, plata y demás cosas que se les entregaren en las Indias; y el que de esta manera no las llevare no sea admitido a hacer el dicho registro de oro y plata; y si el general lo admitiere sea a su cargo dar cuenta por el tal maestro y pagar lo que dejare de entregar con sus intereses.
16. Ítem. Que por cuanto suelen acaecer morirse algunas personas yendo navegando en las flotas, y llevando en ellas su cargazones consignadas a sí propios y a otras personas que están en las indias, los generales, por sus intereses y fines particulares, se entremeten en

hacer diligencias y vender las tales cargazones, y depositar los bienes en las personas que ellos quieren, contándoles y llevándoles la encomienda de las tales cargazones que así vendieron por bienes de difuntos, lo cual es en mucho daño y perjuicio de las personas a quien por falta o ausencia de los dichos difuntos iban consignadas las dichas cargazones, o por pertenecerles todas o parte, o porque los dichos difuntos fiaban de ellos el buen cobro y beneficio que tendrían sus bienes y hacienda a falta suya, además de que los depositarios que nombran los dicho generales no son abonados ni tienen dadas las fianzas que es necesario; y por esto vienen a no poder cobrar los herederos de los difuntos sus haciendas, para remedio de todo lo cual su majestad mandará que de aquí adelante los generales no se entremetan en hacer recibir ni vender ninguna cargazón de ninguna persona que viniere en su flota habiendo segundo o tercero consignador, sino que libremente le dejen recibir y beneficiar a las personas estantes en las Indias a quien fuere consignada la hacienda o que vayan en su flota (y si muriere alguno a quien faltare segundo o tercero consignador, u otro cualquiera que tuviere bienes sobre que se haya de hacer diligencia inventario y almoneda, lo haya de hacer y haga el dicho general, nombrando por depositario al maestre de la nao donde hubiere muerto el tal difunto y no a otra persona alguna, para que el tal maestre de cuenta a sus herederos, con que cuando el maestre, en quien la tal hacienda se depositare, la vendiere, sea con intervención y asistencia del general o almirante de la flota, y de la justicia ordinaria de la tierra; y que en las fianzas que dieren los maestres en la Casa de la Contratación, por razón de sus oficios se obliguen a dar cuenta de los depósitos que en ellos se hicieren de los bienes de los difuntos que murieren en sus naos, para que con estos puedan sus herederos tomar cuenta y cobrar lo que se les debiere; y que los dichos generales no hayan de llevar ni contar encomienda ni otra ninguna cosa por razón de las dichas diligencias; y su majestad mandará dar el recaudo y despacho necesario para que esto se ejecute así.

17. Ítem. Que las condenaciones que en cualquier manera se hicieren a los generales y ministros y otras personas de la dicha armada por razón de haber excedido en sus oficios, se hayan de aplicar y apliquen para los gastos de la dicha armada y no para la cámara de su majestad ni para otro efecto alguno.
18. Ítem. Que las condenaciones que en cualquier manera se hicieren del oro, plata y reales que vinieren de las Indias por registrar se repartan por tercias partes iguales (para la

cámara de su majestad y para los gastos de la dicha armada y pasaje de religiosos); y que su majestad lo mandará así.

19. Ítem. Que para remedio de los inconvenientes, molestias y vejaciones que se causan a la dicha Universidad, y disminución de la hacienda de su majestad, de la prohibición que hay de cargar sedas a las Indias sino fueren del reino de Granada, su majestad será servido de mandar que cese el dicho estanco, permitiendo que se lleven también las sedas de Toledo y otras partes sin limitación, pagando a su majestad los derechos que les pertenecen en estos reinos y en las Indias (como de todas las otras cosas que se llevan a ellas, lo cual se haya de comenzar a ejecutar desde el nuevo arrendamiento que se hubiere de hacer de la renta de la seda de Granada, pues el que ahora corre se acaba tan presto; mas que si por el tiempo que falta por correr del dicho arrendamiento se quisiere concertar la ciudad de Sevilla, que tiene la renta de los almojarifazgos a su cargo, con el arrendador de la seda de Granada, recompensándole lo que hubiere de haber y concertare con él por no cumplírsele la condición que tiene en su favor sobre esto, que su majestad mandará dar su permisión y licencia para ello, y para que en tal caso la dicha ciudad pueda llevar los derechos de almojarifazgos que se debieren en estos reinos de las sedas que se llevaren a las Indias.
20. Ítem. Por cuanto el marqués de Auñón y el alcalde Armenteros han hecho diligencias en esta ciudad para averiguar y saber el oro y plata que ha venido de las Indias por registrar desde el año 1583 a esta parte, y si se hubiesen de proseguir las dichas diligencias solo serviría de hacer molestias a la gente de la Universidad y mercaderes de oro y plata, a causa de que estos con buena fe compraron de muchas personas, que no son conocidas ni pueden dar razón de ellos, el dicho oro y plata, y se aumentarían las vejaciones y molestias sin sacar ningún fruto de estas diligencias, y porque es justo prevenir a este daño, ofrecen los dichos presidentes y jueces oficiales que su majestad mandará suspender las dichas diligencias, y que no se proceda de nuevo contra las personas que hubieren traído oro [y] plata por registrar de las Indias hasta fin del año 1589; y que para ello mandará su majestad despachar su real cédula, y para que adelante no se contravenga a lo que está ordenado cerca de esto con más rigurosas penas.
21. Los dichos presidente y jueces oficiales ofrecen que su majestad no mandará dar licencia para que vayan a las Indias ningunos navíos sueltos con mercaderías fuera de flota, por

los muchos inconvenientes que de esto han resultado y resultan en daño y disminución del dicho trato y comercio, y por el que se le sigue a la avería, pues está claro que los navíos de esta calidad no la pagan.

22. Ítem. Se asienta que, en caso que su majestad mandare salir su armada o parte de ella a asegurar las flotas habiendo necesidad para ello, no se le ha de repartir a la avería cosa alguna de la costa que hiciere durante el tiempo que esta armada anduviere por cuenta de la dicha avería, pues ha de pagar tan grandes gastos como con ellas se han de hacer.
23. Ítem. Que los 80.000 ducados con que la ciudad de Sevilla ofreció que socorrería para ayuda a los gastos de esta armada, se hayan de convertir y gastar en ella.
24. Ítem. Ofrecen los dichos presidente y jueces oficiales que su majestad mandará dar sus cédulas para que todas las mercaderías que los maestros de las naos de las flotas hubieren fletado a los mercaderes, y las hubieren recibido en el río de Sevilla y bahía de Cádiz, y dado cédula del recibo los escribanos de las naos, sean obligados los dichos maestros a las cargar en sus naos y llevarlas en ellas a las Indias, y no las puedan dejar de llevar en manera alguna, so pena de pagar lo que dejaren de cargar y llevar al precio que valieren en las Indias; por cuanto muchas veces los maestros, con cautela, después de haber recibido las dichas mercaderías y registrádaslas los dueños y pagados los derechos, se las dejan y alijan de sus naos, porque otros al tiempo de su partida les dan fletes más subidos, de lo cual la Universidad recibe notable daño por las incomodidades que reciben sus cargazones y por faltarles los géneros de que iban surtidas; y que no les sea descargo a los dichos maestros el testimonio que llevaren de haberlas alijado los jueces en la visita, por cuanto, de malicia, los dichos maestros cargan demasiado por tener ocasión de quedarse con lo que recibieron a muy subidos precios; y que esto se haga pregonar públicamente, para que ninguna pueda pretender ignorancia y los dichos maestros puedan estar prevenidos con tiempo de la carga que pueden llevar sus naos y no reciban más; y que para mayor justificación de esto los escribanos de las tales naos sean personas de quien los dichos maestros se satisfagan; y no lo queriendo fiar de ellos pongan, por su parte, persona que asista al recibir las mercaderías, para que le pase perjuicio lo que se hiciere, porque con esto tendrán cuidado de no fletar más de lo que puede caber en sus naos y se prevendrá a la malicia con que lo susodicho se suele hacer.

25. Ítem. Que porque a causa de la naturaleza que con el tiempo han adquirido muchos extranjeros (italianos, franceses, alemanes y portugueses) y otros a quien su majestad la ha concedido, tienen libertad de tratar y cargar y enviar sus cargazones a las Indias, de que se entiende que ha resultado mucho daño y perjuicio a la hacienda real, usurpándole muchos derechos, y a los naturales de este reino, quitándoles el provecho y beneficio que les es propio en el dicho trato y comercio, convirtiéndolo en sí los dichos extranjeros, los cuales emplean en el dicho trato, no solo sus caudales, pero los de otras personas de su nación ausentes y presentes; que para remedio de lo susodicho, su majestad será servido de mandar, con graves penas, que de aquí adelante solo puedan tratar en las Indias aquellos extranjeros que conforme a las cédulas y ordenanzas de su majestad lo pueden hacer, y que estos solamente traten con sus caudales propios y no con los de otras personas de sus naciones, ni haciendo compañía con ellos, so pena de perdimiento de todos sus bienes y de la libertad de poder tratar en las Indias; y porque el número de los dichos extranjeros va creciendo en la dicha contratación, su majestad mandará que de aquí adelante no se les dé ni conceda la dicha libertad a los dichos extranjeros, en general ni en particular, de poder tratar en las Indias, ni se dé licencia a ninguno para poder pasar a ellas, soltero ni casado, con naturaleza ni sin ella, mandando poner rigurosas penas para la ejecución y cumplimiento de lo susodicho.
26. Ítem. Que los dichos prior y cónsules puedan nombrar y nombren todos los escribanos mayores y de raciones de las naos de la dicha armada, como lo hacen de todas las demás armadas y flotas que van a las Indias, conforme al título que tienen de su majestad de escribano mayor de las flotas y armadas que van a las Indias; y que otra ninguna persona los pueda nombrar ni proveer. Y de la misma manera lo puedan hacer en todas las naos que se despacharen en las Indias para estos reinos, así de armada como de mercancía, las personas que para ello tuvieren poder de los dichos prior y cónsules en las Indias, con que los nombramientos de las tales personas que acá se nombraren y proveyeren se hagan a satisfacción de los dichos presidente y oficiales, y con su aprobación y examen como se acostumbra.
27. Ítem. Que por cuanto conforme a las Ordenanzas del Consulado, el prior y cónsules deben conocer de todas las causas y negocios tocantes a los seguros que se hacen de ida y venida de las Indias, y se solían seguir ante ellos las causas de los dichos seguros donde se fenecían y acababan con mucha llaneza, brevedad y poca costa de las partes, por la malicia

de algunos que piden estos seguros y la codicia de los escribanos y procuradores, se ha introducido pedir y llevar estas causas a otros tribunales donde nunca se acaban; y resulta mucha molestia y vejación de esto a los interesados, además de la preeminencia que se ha quitado al Consulado en mucho perjuicio suyo, para cuyo remedio su majestad mandará que los dichos prior y cónsules conozcan, privativamente, de las dichas causas, con intervención de uno de los dichos presidente y jueces oficiales de la Casa de la Contratación, el que su majestad eligiere para este efecto en principio de cada año, cuando se eligen prior y cónsules; y su majestad mandará inhibir a las demás justicias y en esta conformidad se despacharán las cédulas necesarias.

28. Y porque algunas veces, a causa de malos sucesos, acaece faltar de sus créditos algunos de los mercaderes de la dicha Universidad tratantes en las Indias, y la justicia ordinaria, ante quien ocurren las partes, hacen pleitos de acreedores que son inacabables y muy costosos de seguir, a cuya causa se han consumido muy gruesas haciendas sin haber sido satisfechos los acreedores habiendo sustancia para ello, para remedio de lo cual su majestad será servido de mandar que cuando sucediere semejante caso el dicho prior y cónsules conozcan de las dichas causas y entren en sus bienes, procurando componer y concertar las partes como mejor se pudiere; y cuando esto no pudiere tener efecto, dentro de un año puedan las partes llevar y pasar los pleitos ante la justicia ordinaria, para que allí se fenezcan, sigan y acaben; y si quieren que se sigan y acaben ante los dichos prior y cónsules, lo puedan hacer para que los determinen en la forma que pueden conocer de las demás cosas, conforme a las Ordenanzas del Consulado; y que lo mismo se entienda en cualquier banco público de esta ciudad de Sevilla que faltare, lo cual se les ha de conceder a los dichos prior y cónsules por el tiempo que durare este asiento.
29. Ítem. Su majestad mandará que, durante el tiempo que esta armada anduviere por cuenta del avería, no se tomarán ni sacarán de casa de ningún mercader de la dicha Universidad sus libros y papeles por ningunos jueces, justicias, ni ministros suyos, por los inconvenientes que de esto se siguen, que son ocasión de faltar de sus créditos a causa de verse por sus libros y papeles el estado de sus haciendas; y si para la justicia de las partes conviniere ver o sacar alguna partida de los dichos libros o testimonio de ella, el escribano de la causa vaya a casa del tal mercader y la saque, sin poderle dar de otra cosa que contengan los dichos libros; y para ello se despachará el recaudo necesario.

30. Y que porque en las Indias y en otras partes fuera de estos reinos hay haciendas de navíos que se han perdido yendo y viniendo a las Indias, la cual está depositada en poder de algunas personas sin que se haya traído para entregarla a sus dueños, y adelante pueden suceder lo mismo, que para remedio de esto el dicho presidente y jueces oficiales, siempre que los dichos prior y cónsules las pidieren, hagan las diligencias necesarias con mucho cuidado, enviando sus cartas requisitorias y los demás despachos que fueren menester para que se traigan las tales haciendas a la Casa de la Contratación o la parte que de ellas hubiere resultado, y se entregue a sus dueños; y en esto pongan mucho cuidado. Y que su majestad lo mandará así.
31. Ítem. Que los dichos prior y cónsules que al presente son, y los que fueren de aquí adelante, puedan nombrar, en todos los puertos de las Indias, personas que en su nombre, y por lo que toca a la Universidad y bien del trato y comercio de las Indias, y para la ejecución de las nuevas Ordenanzas que se han hecho para la conservación y aumento del dicho trato, acuda a lo que conviniere y ellos le ordenaren; y que la tal persona que así nombraren pueda ser parte, en nombre del dicho Consulado, para todas las cosas y casos que convinieren en ejecución de las dichas nuevas Ordenanzas y cédulas de su majestad que se hubieren dado en favor del dicho Consulado y del dicho trato y comercio, y para que puedan advertir a su majestad y a prior y cónsules de las cosas que ocurrieren y se ofrecieren, y del cumplimiento y ejecución de las dichas Ordenanzas y negligencia o descuido de las justicias o ministros de su majestad; y que esta persona sea parte legítima para parecer en juicio y hacer las diligencias necesarias y que convinieren en razón del dicho trato y comercio, así ante las justicias como ante los oficiales de la Real Hacienda, los cuales le tengan por tal ministro de este Consulado teniendo poder suyo, y le ayuden y favorezcan en el ejercicio de su oficio, y le honren y hagan buen tratamiento como persona que trata del bien del dicho comercio y de la avería de él; y que si hubiere algunas denuncias de cosas que se llevaren contra lo que está ordenado, sea admitido y se le aplique la parte que le perteneciere. Y que su majestad mandará dar cédula particular a los dichos prior y cónsules para este efecto.
32. Ítem. Que todas las cosas que se hubieren de proveer y comprar en cualquier manera para la dicha armada, y asientos que se hubieren de hacer sobre la compra o fábrica de naos, artillería, armas y bastimentos, y sueldo de gente de mar y guerra, y todo lo demás que se hubiere de hacer y proveer, librar y pagar, recibir o despedir gente para la dicha armada,

se haya de hacer y haga con intervención y asistencia de los dichos prior y cónsules, o de uno de ellos, y no de otra manera.

33. Ítem. Que porque esta armada se hace y funda para guarda y seguridad de las flotas, que su majestad mandará que los dichos prior y cónsules asistan con los dichos presidente y jueces de la dicha Casa de la Contratación, o con otras cualesquier personas que se nombraren para el gobierno de la dicha armada, a los acuerdos que se hubieren de hacer para el despacho de ella, y el cómo y cuándo convinieren que salgan la dicha armada y flotas, con que no tengan voto decisivo en la partida de las flotas por ser interesados.
34. Ítem. Que conforme a lo que está ordenado y se suele hacer, uno de los dichos prior y cónsules haya de ir y vaya al puerto de Sanlúcar y Cádiz al despacho de las dichas flotas y armadas, para que se hallen siempre presentes a todo lo que se hubiere de ordenar y proveer, librar y pagar, despedir o recibir gente para el despacho y aviamiento de las dichas flotas y armadas, juntamente con el juez oficial de la dicha Casa que fuere al despacho o con otra cualquiera persona que se nombrare para el dicho efecto, para que con su acuerdo, parecer y intervención se haga y ordene todo lo que convinieren al dicho despacho.
35. Que el prior y cónsul que conforme a los sobredicho se hallare en Sanlúcar o Cádiz al despacho de las armadas y flotas, en caso que acaeciére perderse alguna nao, con acuerdo y comisión del juez oficial que estuviere al despacho pueda acudir al remedio que convinieren para salvar y beneficiar o poner cobro en las mercaderías que se escaparen y entregarlas a sus dueños; y para ello pueda nombrar las personas que les pareciere, así para el beneficio como para que lo reciban y tengan a su cargo, hasta que se entregue a quien pertenece la tal hacienda, conforme a las Ordenanzas que se le diere por prior y cónsules, sin que ningún depositario pueda pedir que entre en su poder esta hacienda, atento a que depositándose en ellos no tiene el beneficio que conviene ni se entrega a sus dueños con la brevedad necesaria, además de las costas que en ello hacen llevándoles la encomienda de los depósitos no debiéndola llevar.
36. Que su majestad mandará dar cédula particular de cada uno de los de los capítulos de este asiento cada vez y cuando se pida por los dichos prior y cónsules y convinieren para la ejecución de lo que se asienta; y para que se puedan presentar en la parte que fuere necesario.

Todo lo cual se asienta y capitula en la forma susodicha, y los dichos presidente y jueces oficiales, en virtud de la orden que tienen de su majestad para hacer este asiento, ofrecen y se obligan que su majestad lo mandará aprobar y ratificar, y que se cumpla y ejecute lo que de su parte ofrecen, sin que haya excusa ni dificultad alguna; y que para ello mandará que se den luego los despachos y recaudos necesarios, así para fundar la dicha armada y para que se apreste y ponga en orden para el efecto que se pretende, como para que se guarde a la dicha Universidad que en su favor se concede; y los dichos prior y cónsules y consiliarios en nombre de la dicha Universidad, y en virtud del poder y facultad que de ella tienen aprobando y ratificando de nuevo el acuerdo y ofrecimiento que hicieron en esta dicha ciudad, a 18 de marzo del año pasado de 1590, cumpliéndose por parte de su majestad lo que en su nombre se ofrece y asienta, conceden, consienten y tienen por bien que se haga la dicha armada de diez galeones, dos pataches y cuatro lanchas para guarda y seguridad de las flotas que fueren y vinieren de las Indias, con la gente, artillería y todo lo demás necesario como su majestad fuere servido de ordenarlo; y que todo el gasto de la dicha armada, así para formarla como para conservarla y sustentarla durante el tiempo que está declarado en el primer capítulo de este asiento, se reparta por cuenta de avería en la forma que se suelen y acostumbran repartir los gastos de las naos capitana y almiranta de las flotas, por cuanto les consta el grande beneficio que de ello resulta a la dicha Universidad y al trato y comercio, y lo mucho que importa que vayan y vengan con seguridad las dichas flotas. Y para el cumplimiento y ejecución de todo lo susodicho otorgaron este dicho asiento.

- [37] Ítem. Por cuanto por el capítulo veinticuatro de este asiento se dice que los 80.000 ducados que Sevilla ofreció para ayuda a los gastos de esta armada se hayan de convertir y gastar en ella, y al tiempo que el secretario Joan de Ibarra trató este negocio con la ciudad, la dicha ciudad ofreció de dar los dichos 80.000 ducados pagados en tres años, cada año diez cuentos de maravedís, de que el dicho secretario tomó recaudos de la dicha ciudad. Su majestad ha de ser servido de mandar que se dé a la Universidad el que conviniere para cobrar los dichos 80.000 ducados de Sevilla para el dicho efecto.
- [38] Ítem. Que por cuanto el haberse diferido el firmar este asiento ha sido la principal causa el negocio de confiar a Sevilla, porque llevándose adelante era imposibilitar de todo punto el cumplimiento y ejecución de lo contenido; y ahora la ciudad ha tomado asiento en el dicho negocio con don Francisco de Carvajal, asistente de Sevilla en nombre de su

majestad, el cual refirió al prior y cónsules la carta que su majestad le escribió sobre esto, en que le manda que, habiéndolo acabado con Sevilla, trate con el dicho prior y cónsules firmen el dicho asiento, pues no tenía otra dificultad; y los dichos prior y cónsules, por cumplir lo que su majestad manda, lo firman con la satisfacción que tienen de que será servido de lo ratificar y aprobar según y por la forma que el dicho asistente en su nombre lo tiene concertado y asentado con Sevilla, porque de otra manera será imposible poder tener efecto ni cumplirse lo contenido el dicho asiento aunque lo firmen.

El cual dicho asiento que otorgaron y firmaron los dichos prior y cónsules, Juan de Miranda y Pedro Díaz de Abrego y Fernando de Vallejo. Sevilla, a 1 de diciembre de 1591; y de la misma manera lo otorgaron y firmaron Hernán Sánchez de la Barrera y Pedro de Mendoza y Juan Cristóbal de la Puebla, Andrés Núñez de Prado, Pedro de Cabrera Padilla, Francisco Martínez López y Alonso de la Serna, siendo testigo Alonso Velázquez y Juan de Ondarci y Juan Ibáñez, vecinos de Sevilla y este asiento tiene 38 capítulos y va escrito en siete hojas.

[Aparecen las firmas de todos ellos]

Otorgaron y firmaron este asiento los susodichos el dicho día ante mí, Juan Castillo, escribano mayor del despacho de las armadas de las Indias, y en presencia de los dichos testigos el dicho día; y doy fe que conozco a todos los otorgantes.

Sevilla, domingo 1 de diciembre de 1591 años. Los señores jueces oficiales de su majestad de la Casa de Contratación de las Indias de dicha ciudad, en virtud de la comisión que tienen de su majestad para hacer el asiento de suso contenido, dijeron que lo aceptan, según y por la forma que está declarado; y se obligan que su majestad lo mandaría aprobar y ratificar, según y por orden que en cada capítulo está referido, y que dentro de treinta días traerán cédula de su majestad de la dicha aprobación y ratificación. Y lo firmaron de sus nombres todos los dichos.

[Firmas: Ochoa de Urquiza, Fernando de Porras].

Ante mí, y doy fe que conozco a los dichos señores jueces que aquí firmaron sus nombres.

[Firma: Juan Castillo].

Anexo V. Asiento de la avería y despacho de armadas, y capitanas y almirantas y navíos de aviso, por Juan Núñez Correa

Valladolid, 26 de septiembre de 1603. AGI, Contratación, 5016

El Rey.

Lo que por mi mandado se asienta y concierta con Juan Núñez Correa, portugués, vecino de la ciudad de Lisboa, sobre la avería que en las ciudades de Sevilla y Cádiz y otras partes se cobra de todo el oro y plata, piedras, perlas y joyas, y otras cosas que vienen de las Indias, y de todas las mercaderías que van a ellas y a las islas del mar Océano, y las que vienen de ellas; y sobre el apresto y provisión de las armadas que sobre ello se han de poner en orden y despachar por cuenta de la avería.

1. Por cuanto habiendo considerado lo que importa a mi real servicio y al bien general de mis reinos y, en particular, de las dichas Indias e islas del mar Océano —y a la seguridad y buena navegación de aquella Carrera—, que las armadas que van y vienen de ella con el oro y plata, y las flotas de mercaderías que hasta ahora se han aprestado a costa de la dicha avería salgan a tiempos oportunos y convenientes para su buena y más segura navegación, y que sea mayor el número de navíos y gente de mar y guerra de su guarda, y todos también armados, pertrechados y proveídos de lo necesario como se requiere para la seguridad de la navegación y para se defender y guardar de los muchos corsarios y enemigos que andan por la mar; y teniendo asimismo consideración que los gastos de las dichas armadas y flotas se han hecho siempre a costa del derecho que la dicha avería ha cobrado de las mercaderías que se llevan a las Indias, y las que de allá se traen, y de todo el oro, plata y joyas que de ellas viene, cobrándose a la ida a 2%, y a la vuelta a 6% y 7%, y a más, según el repartimiento que se ha hecho conforme a como crecían y bajaban los gastos. Y que siendo yo el mayor contribuyente en los dichos gastos, pues del oro y plata que se ha traído para mi Real Hacienda, por ayudar y hacer mayor beneficio a mis vasallos, he tenido por bien que se paguen los dichos derechos prorrata igualmente, y así y de la misma manera que los han pagado y pagan los mercaderes y demás personas particulares; y que con todo esto no han bastado los dineros que han procedido de la dicha avería para los gastos de las dichas armadas y flotas, antes ha sido forzoso y necesario que de mi Real Hacienda se hayan hecho algunos empréstitos de muchas y muy grandes sumas, demás y allende de otras deudas de gran cantidad que la dicha avería debe a

personas particulares. Y habiéndose tratado y conferido todo esto por algunos ministros de mis Consejos y a otras personas pláticas y experimentadas a quien lo he mandado cometer, ha parecido ser necesario, por todas las dichas consideraciones, dar tal forma en el apresto y despacho de las dichas armadas y flotas, con que, además de mejorarse y acrecentarse el número de navíos y de la gente de mar y guerra que en ellos hubiere de servir, los gastos sean menores, y que el dicho derecho se modere y restrinja a menos cantidad de lo que hasta ahora se ha cobrado, y que se establezca en cantidad fija y cierta para que los tratantes de la dicha Carrera de las Indias no solo estén seguros de que no han de padecer ni pagar mayores repartimientos, pero con muy cierta esperanza que en lo venidero serán siempre menores como se fueren pagando las deudas que ahora debe la dicha avería. Y mejorando como mejorarán las cosas de la mar con este y los demás medios que he mandado aplicar para ello, sin apartar la mano de la vigilancia y cuidado que siempre he procurado tener de todo lo que toca al bien común de mis vasallos y a su sosiego y acrecentamiento. Por tanto, siéndome todo por diversas veces consultado, he tenido y tengo por bien y mando que el derecho de 2% que hasta ahora se ha pagado por la salida de todas las mercaderías, que de estos reinos se llevan a las Indias, se reduzca de aquí adelante a 1% tan solamente y no más, y que, no embargante, que los repartimientos que se han hecho los años pasados ha montado el derecho de lo que viene de las Indias a más de 7% y casi 8%, de aquí adelante se reduzca a solo 6%, quedando con cuidado y memoria para lo mandar moderar luego como fueren pagadas las deudas que ahora debe el avería; y como fueren cesando las causas que ahora obligan a hacer tan grandes armadas como requieren en este tiempo la seguridad de la navegación, y es mi voluntad y quiero que lo que procediere de los dichos derechos de 1% de salida y 6% de entrada no se pueda emplear ni distribuir en otra ninguna cosa, ni para otro ningún efecto que lo susodicho. Y sobre el número de navíos para la dicha armada y flotas y la forma en que se han de armar, aprestar y proveer con lo procedido de los dichos derechos, he mandado tomar con el dicho Juan Núñez Correa el asiento y concierto que se sigue, por el tiempo, precios y con las condiciones que en el van declarada:

2. Primeramente, que el dicho derecho de 1% de salida y 6% de entrada, el dicho Juan Núñez Correa le toma en arrendamiento por tiempo de diez años, que comenzarán desde 1 de enero del año venidero de 1604 y cumplirán a 31 de diciembre de 1613, con todas las leyes y condiciones con que hasta ahora se ha cobrado la dicha avería que no fueren

contrarias a las contenidas en este asiento, y que se cobrará el dicho 1% de todas las mercaderías que se cargaren para las Indias, en la forma que por las leyes y ordenanzas y cédulas mías se han acostumbrado a cobrar y pagar hasta ahora los 2%; y que los 6% se cobrarán y pagarán asimismo de todas las mercaderías y haciendas, piedras y perlas, y otras cualesquier cosas que de las Indias e islas del mar océano de la Corona de Castilla vinieren y entraren en los puertos de España en los dichos diez años, y se trajeren en flotas y fuera de ellas en cualesquier naos, galeones y navíos; y de todo el oro y plata que se trajere, así en pasta como en moneda labrado, para mí y para cualesquiera otras personas, según y como hasta ahora se ha cobrado y pagado, y lo disponen las leyes y ordenanzas y cédulas mías que en razón de esto hablan. Y en caso que las flotas y galeones que hubieren de venir en el postrer año de este asiento no vengán en él e invernén en las Indias por algunas causas que todavía pertenezcan a este asiento y arrendamiento, los derechos de 6% de todo lo que trajeren en cualquier tiempo que vengán, aunque sea después de pasados los diez años de este arrendamiento, y que sucediendo en el postrer año del que algún galeón o galeones de las flotas arribe o que se pase la plata de ellos en los galeones de otra flota que no sea de este asiento, haya de pertenecer y pertenezca al dicho Juan Núñez Correa la avería del oro y plata, piedras y perlas, mercaderías y otras cosas que así arribasen o se pasaren de unos galeones a otros, aunque no sean de los de este asiento.

3. Que por la dicha renta de 1% de salida y 6% de entrada me pagará el dicho Juan Núñez Correa 590.000 ducados, pagados en esta forma: la mitad, que monta 295.000 ducados, dos meses después de llegados los galeones que trajeren el oro y plata; y los otros 295.000 ducados, de la otra mitad, dos meses después de venida la Flota de Nueva España; y en los años en que hubiere de venir Flota de Tierra Firme pagará los dichos 295.000 ducados postreros en dos pagas: la mitad, que son 147.500 ducados, dos meses después de venida la Flota de Nueva España; y los otros 147.500 ducados, de la otra mitad, dos meses después de venida la Flota de Tierra Firme. Y en caso que invernén los dichos galeones de la plata y las flotas o alguna de ellas, se ha de esperar al dicho Juan Núñez Correa por la parte que hubiere de pagar por los galeones o flota que invernaren hasta que vengán. Y en caso que se pierdan alguna de las Flotas de Nueva España o Tierra Firme ha de pagar todavía lo que debiere de ellas, pero si se perdieren todos los galeones de la plata o la mayor parte de ellos no ha de ser obligado el dicho Juan Núñez Correa a pagarme más que, solamente, lo que el dicho derecho de la avería rentare y valiere de las mercaderías

que hubieren salido y de las que viniere al respecto de los dichos 1% de la salida y 6% de entrada, hasta en la cantidad de los dichos 590.000 ducados del precio del dicho arrendamiento. Pero, en caso que no se pierdan todos los dichos galeones o la mayor parte de ellos y solamente se pierdan algunos, y que por esta causa la dicha renta valga menos de lo que montare el precio que por ellas se ha de pagar, mandaré que se haga descuento al dicho Juan Núñez Correa de lo que montare la pérdida de los galeones que se hubiesen perdido al respecto del oro y plata y demás cosas que en ellos vinieren registradas, y pagaré todo lo demás enteramente. Y todo lo contenido en este capítulo ha de haber lugar y se ha de guardar, cumplir y ejecutar en caso que se pierdan las dichas flotas o galeones o, por fortuna de mar y otros sucesos o, por enemigos y corsarios. Y por cuanto por cédula mía de 12 de julio de este año fue aceptada al dicho Juan Núñez una postura que hizo en la dicha renta, de 580.000 ducados cada año, se declara que no ha de haber efecto, porque siendo pregonada la dicha postura y aceptación de ella hubo algunas pujas de diferentes personas, y el dicho Juan Núñez pujó sobre sí 10.000 ducados cada año, que son 590.000 ducados. Y siéndome todo consultado, he mandado por justos respetos de mi servicio que la dicha puja de Juan Núñez se aceptase y que el quedase con la renta en los dichos 590.000 ducados, con las condiciones de este asiento declaradas. Y así tengo por bien y mando que cumpla.

4. Que en caso que se derroten algunos navíos en los dicho diez años para Portugal o para cualesquiera otros puertos de Europa, el dicho Juan Núñez Correa pueda cobrar y cobre allá los dichos derechos de la avería enteramente, o denunciar de ellos en Sevilla ante el juez que para la cobranza de la dicha renta se ha de proveer, quedando a elección del dicho Juan Núñez Correa usar uno de estos medios o de ambos juntos. Y se procederá ejecutivamente contra los dueños de las mercaderías de los tales navíos derrotados hasta que paguen enteramente los derechos de la avería, la cual paga hayan de hacer y hagan puesto el dinero de ella en la ciudad de Sevilla.
5. Ítem. Que yo haya de mandar proveer y proveeré para el dicho oficio de juez de la avería, que conforme a las ordenanzas ha de haber en la dicha ciudad de Sevilla, una persona de letras y ciencia que resida en ella, y la cual el dicho Juan Núñez Correa pagará sus salarios a su propia costa en la cantidad que hasta ahora se le ha pagado o que el presidente de la Casa de la Contratación de la dicha ciudad sirva el dicho oficio como yo más fuere servido.

6. Que la valuación de las mercaderías y otras cosas que se trajeren de las Indias se regulará para efecto de la paga de los dichos derechos de la avería, por la valuación que estuviere hecha o se hiciere para la paga de los derechos de la aduana y almojarifazgo de la ciudad de Sevilla, y se cobrará el dicho derecho de la avería conforme al estilo y forma que hasta ahora se ha tenido en la cobranza de él. Y a las mercaderías que vinieren de las islas de barlovento y fueren de los frutos de la tierra se hará en la paga del derecho de la dicha avería la gracia y favor que se les suele hacer en la aduana al mismo respecto.
7. Ítem. Que el dicho Juan Núñez Correa ha de ser obligado y se obliga a que en cada uno de los dichos diez años armará y despachará, con efecto para las dichas Indias, diez galeones a su propia costa, que sean buenos y fuertes cuales para el dicho viaje se requieren: el uno de 600 toneladas, poco más o menos, para capitana; y otro de 500 toneladas, poco más o menos, para almiranta; y los otros ocho de a 400 toneladas cada uno, poco más o menos; de manera que en todos diez galeones haya 4.300 toneladas de la medida y arqueamiento que se usa en la Carrera de las Indias; y dará los dicho diez navíos aderezados y puestos a la vela, y proveídos de todo lo necesario para el viaje de Indias, según y de la manera que se solían proveer y aprestar por cuenta de la avería. Y en todos los dichos galeones habrá 2.000 hombres, los 730 de mar y los 1.270 de guerra, en esta manera.
8. En el galeón de 600 toneladas. 90 mareantes, los 16 de ellos oficiales, que son: el capitán, el piloto, maestre, el sotapiloto, el contra maestre, el guardián, 2 carpinteros, 2 calafates, el alguacil, el escribano y el maestre de raciones, el despensero, el cirujano, el condestable de los artilleros, que son los dichos 16 oficiales; y los demás han de ser: 24 artilleros, 30 marineros, 14 grumetes, 6 pajes y 160 soldados, entrando en este número 2 capellanes, que irán y vendrán en este navío.
9. En el galeón de 500 toneladas. 80 mareantes, los 16 de ellos los mismos oficiales susodichos; y los otros: 20 artilleros, 26 marineros, 12 grumetes y 6 pajes y 150 soldados, entrando en este número un capellán.
10. Y en cada uno de los galeones de a 400 toneladas ha de haber 70 mareantes, los 14 de ellos oficiales de los mismos oficios que los otros, excepto los carpinteros y calafates que no han de ser doblados; y los demás: 18 artilleros, 22 marineros, 11 grumetes, 5 pajes y 120 soldados, entrando en este número un capellán; que son todas las dichas 730 personas

mareantes y 1.270 de guerra. Y a toda la dicha gente de mar y guerra, capitanes y oficiales de infantería, el dicho Juan Núñez Correa ha de pagar y pagará sus sueldos y ventajas ordinarias de ida, estada y vuelta, según y de la manera que por mi cuenta se les suele pagar; y asimismo les dará sus raciones de bastimentos de ida, estada y vuelta, según que por mi cuenta se les suelen dar. Y de todos los sueldos y raciones que hubiere de dar a toda la dicha gente se le dará una nómina firmada de mi mano, que irá al fin de este asiento. Y embarcará todos los bastimentos para ello necesarios, a la ida en Sevilla y a la vuelta en las Indias, siendo primero vistos y aprobados por la persona que yo mandaré nombrar para ello, todo según y como se solía proveer por cuenta de la avería; y asimismo pagará el dicho Juan Núñez Correa al general que fuere de los dichos galeones el sueldo que hubiere de haber y se le suele pagar.

11. Asimismo, ha de proveer el dicho Juan Núñez Correa toda la pólvora, pelotería y municiones que fueren menester en toda la jornada de ida, estada y vuelta, para la dicha infantería que en los dichos galeones hubiere de ir, en la cantidad que por el dicho general y el presidente de la Casa de la Contratación le fuere ordenado; y lo dará a los tiempos y en los casos que el dicho general ordenare. Y todo ha de ser primero visto, reconocido y aprobado en Sevilla a la ida por los oficiales que yo mandaré nombrar para ello, y en las Indias por las personas que el dicho general ordenare, para que si faltare alguna cosa lo compre en las Indias habiéndolo. Y la pólvora se refine siendo necesario y habiendo allá los materiales y cosas necesarias para poderse refinar; y yo mandaré refinar por mi cuenta y riesgo, y de mi Real Hacienda, toda la artillería y encabalgamiento de ella, de manera que todo el gasto que en los dichos galeones se hubiere de hacer, así en la fábrica y apresto de ellos como en los sueldos y raciones de toda la dicha gente en todo el dicho viaje de ida, estada y vuelta, será por cuenta del dicho Juan Núñez Correa, y ninguna cosa por la mía, excepto la artillería y encabalgamientos de ella, que como queda dicho ha de ser por mi cuenta. Y con declaración que la pólvora, pelotería y municiones que el dicho Juan Núñez Correa ha de proveer a su costa irán y vendrán a cargo de la persona que el susodicho nombrare para ello, y lo que sobrare ha de ser suyo; y solamente ha de ser obligado a proveer lo que se gastare con efecto en el dicho viaje de ida, estada y vuelta.
12. Ítem. Que yo mandaré levantar los marineros y soldados que hubieren de ir a servir en los dichos galeones, y el dicho Juan Núñez Correa ha de proveer el dinero necesario para que se levanten, dándoles las pagas adelantadas que se suelen dar; y desde el día que se

comenzaren a levantar ha de ser por su cuenta la paga de sus sueldos y no por la mía, y los dichos sueldos y ventajas han de ser ordinarias. Y habiendo algunos capitanes, soldados y oficiales que tengan ventajas o entretenimientos por cédulas mías, no ha de ser obligado el dicho Juan Núñez Correa a pagar las dichas ventajas y entretenimientos; y siendo yo servido que el dicho Juan Núñez Correa se las pague, se le recibirá en cuenta del precio de este asiento lo que esto montare. Y a la vuelta de viaje ha de ser obligado a entretener la dicha gente, pagándoles sus sueldos todo el tiempo que estuvieren en tierra.

13. Ítem. Que de todo el tiempo que a la gente de guerra se les dieren bastimentos se les ha de hacer el descuento de sus sueldos, que por razón de los dichos bastimentos se les suele hacer en la cantidad y suma que hasta ahora se ha acostumbrado; y toda la dicha gente de mar y guerra, desde el primer día que fuere levantada, ha de ser pagada de sus sueldos y sustentada en la forma susodicha por el dicho Juan Núñez Correa en todos los dichos diez años de este asiento, para que siempre esté pronta y ejercitada. Y en lugar de los que fueren faltando por muerte u otras causas se levantarán otros, y el dicho Juan Núñez Correa proveerá para ello el dinero necesario. Y si después de llegados los galeones a Sevilla pidieren licencia los marineros para ir a ver sus casas, se la podrá dar el dicho general o el presidente de la Casa de la Contratación en ausencia del general, la cual se les dará por tiempo limitado y con comunicación y consentimiento del dicho Juan Núñez Correa, de manera que no hagan falta en los navíos y queden en ellos los oficiales y marineros necesarios para la guardia y servicio de ellos; y a los que se dieren las tales licencias ha de ser dejando fianzas de volver a servir en la armada, y por el tiempo que durare la licencia les ha de pagar sus sueldos como si estuvieran presentes. Y, en caso que no vuelvan a servir, se ha de cobrar de las fianzas que hubieren dado todo lo que hubieren recibido de sus sueldos.
14. Que los pagadores que hubieren de ir con el dinero a levantar la gente de mar y guerra, han de ser nombrados por el dicho Juan Núñez Correa, y que a toda la dicha gente no se pague sueldo alguno sino fuere tomándose muestra cada mes. Y los ministros míos a quien tocare o los a quien yo lo mandare cometer, han de tener mucho cuidado de hacer que el dicho número de gente esté lleno, y de levantar otros en lugar de los que fueren faltando por muerte o ausencia, u otras causas, con declaración que los marineros y demás oficiales mareantes sean obligados a residir en las naves y asistir en la guarda de ellas, y

a servir en lo que en ellas fuere necesario y que tocare a sus oficios. Y no lo haciendo, que el dicho Juan Núñez Correa no sea obligado a pagarles sus sueldos.

15. Y en caso que invernén en las Indias en algún año o años de este asiento los galeones que trajeren la plata, que por esta causa de la dicha invernada el dicho Juan Núñez Correa tenga proveídos y despachados otros diez galeones a las Indias con el dicho número de 2.000 hombres de mar y guerra. En este caso, se han de despedir los soldados y mareantes de los galeones que hubieren quedado invernando tanto que lleguen a Sevilla, pues no son necesarios, ni el dicho Juan Núñez Correa ha de ser obligado a los sustentar ni pagar después de llegados a Sevilla, pues ya había de tener embarcados y pagados los dichos 2.000 hombres que habrán ido a las Indias y en los galeones que ha de tener despachados para ellas.
16. Ítem. Que yo mandaré proveer a la gente de guerra que ha de andar en los dichos galeones, los arcabuces y mosquetes y otras armas acostumbradas, de manera que la dicha infantería esté armada para poder servir y pelear. Y el dicho Juan Núñez Correa ha de proveer a su costa la pólvora, pelotería y municiones que hubiere menester como arriba queda declarado, y ha de dar a los dichos soldados la pólvora, cuerda y balas que se les acostumbra dar cada mes para sus guardias y para que se ejerciten. Y toda la dicha pólvora, cuerda y municiones que se hubieren de proveer por el dicho Juan Núñez Correa para las armadas y flotas de este asiento, han de estar siempre a cargo de los oficiales nombrados por él, y no se ha de dar cosa alguna a los soldados, sino a los tiempos y casos en que se acostumbra.
17. Ítem. Que los galeones que hubieren de ir por plata el dicho año de 1604, que es el primero de este asiento, hayan de estar puestos a punto para poder partir y navegar desde primero de febrero hasta primero de marzo del dicho año, a lo más largo; y para aquel día estarán dados y entregados todos los despachos míos que hubieren de ir en los galeones, de manera que, por causa de ellos, teniendo tiempo para poder partir no lo dejen de hacer. Y en caso que se detengan por ellos y que por esta causa invernén, han de ser por mi cuenta y de mi Real Hacienda las costas y riesgo que hubiere en la tal invernada, y lo mismo ha de ser todas las veces que yo y mis ministros mandaren y ordenaren que los dichos galeones invernén en las Indias o en otra parte fuera de España. Y con la misma orden y

a los mismos tiempos se han de aprestar los galeones que en los años siguientes de este asiento hubieren de ir por la plata.

18. Ítem. Se asienta y conierta que yo haya de mandar y mandaré que se entreguen al dicho Juan Núñez Correa todos los galeones y navíos que los oficiales de la avería tuvieren con todos sus aparejos, de los que suelen servir en la Carrera de las Indias, estando lo que así se le entregare en estado que pueda servir, cómodamente, con el aderezo que el dicho Juan Núñez Correa les hará en el viaje de ida, estada y vuelta, la cual dicha entrega se ha de hacer valuándose primero por oficiales que lo entiendan, nombrados por las partes; y en caso de discordia se nombrará tercero. Y que asimismo se le entreguen los almacenes o atarazanas en que los oficiales de la avería tenían los aparejos de las armadas y flotas que hacían; y que en fin de los diez años de este asiento el dicho Juan Núñez Correa entregue a los dichos oficiales de la avería o a la persona que yo mandare nombrar, los navíos y aparejos que tuviere siendo para servir, valuándose primero en la dicha forma. Y si lo que entregare el dicho Juan Núñez Correa valiere menos que lo que tuviere recibido, lo haya de pagar y pague luego de contado, y si valiere más se lo mandaré pagar en la misma renta de la avería, descontándoselo de lo que el debiere de ella, si lo debiere, o consignándose en ella en las primeras pagas que se hubieren de hacer después de la entrega.
19. Ítem. Que el dicho Juan Núñez Correa ha de ser obligado a dar aprestados cada año los dichos diez galeones y a hacer y fabricar de nuevo los que fueren necesarios en lugar de los que se fueren gastando o perdiendo.
20. Que el dicho Juan Núñez Correa pueda hacer fabricar los dichos diez galeones en cualesquier parte de mis reinos y Coronas de Castilla y Portugal que quisiere, o traerlos de fuera siendo buenos, y de los portes que quedan declarados en el capítulo que trata de ello, y tales como se requieren para el dicho viaje y a satisfacción de las personas que yo mandaré nombrar para reconocerlos y aprobarlos. Y se hayan de fabricar por las medidas que yo le mandaré dar, y el dicho Juan Núñez Correa haya de gozar para la fábrica de los dichos navíos de los mismos privilegios y facultades que tienen los que fabrican navíos por mi mandado y para mi servicio.
21. Y por cuanto de aquí a fin de febrero del dicho año de 1604 tiene mucha dificultad e imposibilidad fabricar navíos por estar el tiempo tan adelante, se declara que yo haya de

mandar entregar al dicho Juan Núñez Correa diez galeones para el primer viaje del dicho año, entregándole los cascos de ellos con los aparejos que tuvieren si los tuvieren, y fueren para servir en el dicho viaje. Y el dicho Juan Núñez Correa los haya de proveer, aprestar y poner a la vela con todo lo necesario para poder navegar en la forma que arriba se declara, los cuales dichos navíos le mandaré entregar hasta fin de octubre de este año de 1603 a lo más largo, para que tenga tiempo de aprestarlos hasta el mes de febrero del dicho año de 1604.

22. Y en caso que alguna flota de los dichos galeones inverte, todavía el dicho Juan Núñez Correa ha de ser obligado a aprestar los diez galeones del año siguiente, y esto todas cuantas veces el caso sucediere, de manera que cada año precisamente hayan de ir por la plata los dichos diez galeones. Y para el año de 1605 ha de ser obligado a hacer los diez galeones nuevos y darlos aprestados y puestos a la vela, desde primero de febrero hasta primero de marzo del dicho año de 1605.
23. Ítem. Que yo mandaré a mis ministros a quien tocare, y ellos, en mi nombre, proveerán los pilotos de todos los dichos galeones en personas suficientes y de la experiencia que se requiere, y lo mismo se hará en los marineros, grumetes, pajes y artilleros, todos los cuales serán suficientes. Y no lo siendo, podrá el dicho Juan Núñez Correa glosarlos y pedir al presidente y oficiales de la Casa de la Contratación que los quiten y pongan otros que sean suficientes para el oficio en que fueren proveídos. Y que los escribanos se provean por mí o por los oficiales y personas a quien tocare, y lo mismo se hará en los maestros de plata, pero que el dicho Juan Núñez Correa pueda proveer los maestros de navegación y los otros oficiales demás, que son el contramaestre, el guardián, dos carpinteros, dos calafates, maestre de raciones y despensero que hubieren de ir en los dichos galeones, la cual provisión ha de hacer dando relación y nómina de los que quisiere proveer al presidente y oficiales de la Casa de la Contratación de las Indias en Sevilla, los cuales los aprobarán siendo suficientes. Y no los siendo, presentará el dicho Juan Núñez Correa otros que lo sean; y a los que así nombrare y proveyere no ha de poder venderles la plaza, ni llevarles cosa alguna por el lugar de oficio que les diere, ni descontarles ni bajarles cosa alguna de los sueldos y raciones que yo les mandaré dar.
24. Que los dichos diez galeones han de ser visitados en Sevilla o Cádiz, antes de partir, por las personas que yo mandaré nombrar, para que vayan aprestados, aderezados y proveídos

de todo lo necesario para su viaje; y que la misma visita se haga en las Indias, antes de su partida, por el general o personas que yo mandaré nombrar. Y de las dichas visitas y aprobación de ellas se han de dar luego certificaciones al dicho Juan Núñez Correa y a sus factores que las pidieren. Y siendo los dichos galeones visitados y aprobados, harán el dicho viaje a mi riesgo, de manera que, en caso que algunos se pierdan en el viaje o por tormenta, o por enemigos y corsarios, o cualquiera otro suceso, yo haga de mandar pagar al dicho Juan Núñez Correa 12.000 ducados en dinero por cada galeón que se perdiere, con todos sus aparejos sin otra cosa alguna, aunque se diga y pruebe que el tal galeón valía más de los dichos 12.000 ducados.

25. Que con cada armada de estos diez galeones que han de ir por la plata, el dicho Juan Núñez Correa dará para su servicio dos barcos luengos o carabelas para todo el viaje de ida, estadía y vuelta, proveídos y pagados a su costa.
26. Asimismo, se ha de obligar y obliga el dicho Juan Núñez Correa que, en cada una de las flotas que en cada uno de los dichos diez años partieren para Nueva España, enviará aprestados y armados a su costa dos navíos —capitana y almiranta—, proveídos y despachados en la forma y cantidad, y con las mismas leyes y condiciones que los oficiales de la avería los solían proveer y armar.
27. Ítem. Que los dichos dos navíos capitana y almiranta de la Flota de Nueva España que ha de ir el año de 1604, que es el primero de este asiento, han de estar aprestados y armados para salir con la dicha flota, la cual se ordenará que salga desde primero de mayo del dicho año hasta 15 de él, a lo más largo, y habiendo tiempo para partir lo podrán hacer sin esperar más y sin que puedan ser detenidos por ninguna causa Y para aquel día mandaré que estén a punto los despachos míos que han de ir en los dichos navíos, de manera que por causa de ellos no se detengan; y siendo detenidos y sucediendo que por esta causa invernén, ha de ser por mi cuenta el gasto de la invernada de la gente de guerra que fuere en los dichos dos navíos armados.
28. Y que de la misma manera se ha obligado el dicho Juan Núñez Correa a armar a su costa otros dos navíos, capitana y almiranta, en cada una de las flotas que en los dichos diez años de este asiento fueren a Tierra Firme, y han de ir aprestados, armados y proveídos en la misma forma y cantidad, y con las mismas condiciones con que los solían armar y despachar los oficiales de la avería.

29. Que los dichos dos navíos han de estar aprestados para poder navegar desde el 15 de septiembre del año en que hubiere de ir Flota a Tierra Firme; y para aquel tiempo mandaré que salga la dicha flota y que mis despachos estén a punto para entonces, de manera que por causa de ellos no se detenga la flota; y si fueren detenidos y sucediendo que por esta causa invernén, ha de ser por mi cuenta el gasto de la invernada de la gente de guerra que fuere en los dichos navíos.
30. Ítem. Que el dicho Juan Núñez Correa ha de dar más para el servicio de cada una de estas Flota de Nueva España y Tierra Firme dos barcos luengos o dos carabelas para cada flota, apercebidos y proveídos de todo lo necesario para todo el viaje de ida, estada y vuelta, a su propia costa y riesgo.
31. Y, asimismo, ha de ser obligado a pagar los sueldos y bastimentos de los 50 o 60 soldados que se acostumbran enviar en las dos naves que van a Honduras con mercaderías, y a proveerlos de pólvora, cuerda, balas y municiones necesarias para su viaje; y la pólvora, pelotería y las otras cosas para la artillería que fuere en las dichas dos naves. Y este gasto lo ha de hacer cuando fueren las dichas dos naves, y en los tiempos acostumbrados. Y los maestros de ellas harán en ambas el oficio de cabos.
32. Que, si yo fuere servido de mandar enviar algunos avisos, el dicho Juan Núñez Correa ha de ser obligado a dar cada año para llevar los cuatro barcos luengos o carabelas aprestados y proveídos de todo lo necesario, a su costa y riesgo, y los despachará y aprestará cada uno de por sí, cómo y cuándo se le ordenare. Y, en caso que le ordene que no los envíe, no se le ha de hacer descuento alguno por razón del gasto que con ellos se había de hacer, y cuando fueren han de ser primero visitados para que no lleven mercaderías algunas, porque solo han de servir para que lleven los dichos avisos y no para otra cosa alguna.
33. Ítem. Que, si por algunas causas que se pueden ofrecer, yo mandaré que algunos de los dichos galeones que han de ir por la plata y en las Flotas de Nueva España y Tierra Firme no salgan todos o parte de ellos, mandaré avisar al dicho Juan Núñez Correa al tiempo que no haya prevenido lo necesario para el viaje, porque, habiéndolo prevenido y teniendo los navíos apercebidos y aparejados para hacer el viaje, se le han de pagar los 450.000 ducados que se le han de dar cada año como se declara en el capítulo siguiente. Y, en caso que se le avise a tiempo conveniente antes de aprestarlos que no los apreste, porque no han de salir o que se le mande que apreste menos navíos, no se le han de dar enteramente

los dichos 450.000 ducados, sino solamente lo que gastare con los navíos que aprestare, y en entretener los navíos y gente de mar y guerra de los que hubieren de servir hasta el tiempo y año en que hubieren de salir a navegar, sin otra cosa alguna, todo al respecto de las toneladas y gente de los navíos que en este asiento se declaran rata por cantidad.

34. Que por todos los gastos que ha de hacer el dicho Juan Núñez Correa cada año con los galeones que han de ir por la plata y con los navíos armados de las Flotas de Nueva España y Tierra Firme y Honduras, barcos luengos y carabelas de servicio de los galeones y Flotas, y de avisos y de todos los demás gastos y provisiones, y paga de sueldos y bastimentos que por este asiento queda obligado a hacer a su costa, se hayan de dar y pagar, y mando que se den y paguen al dicho Juan Núñez Correa 450.000 ducados cada año, pagados y librados en sí mismo, en los 590.000 ducados que ha de ser obligado a pagar por la dicha renta de la avería. Y la resta, que son 140.000 ducados, los pagará repartidamente a los plazos y tiempos que en el capítulo tercero de este asiento se declara que ha de pagar los dichos 590.000 ducados.
35. Ítem. Que, en el caso en que conforme a lo que arriba se declara en el capítulo tercero de este asiento, se haya de hacer algún descuento al dicho Juan Núñez Correa del precio de los dichos 590.000 ducados que ha de pagar por la dicha renta de la avería, y que se haga el descuento en tanta cantidad que no quede deudor de lo que fuere menester para hacerse pagado en sí mismo de todos los dichos 450.000 ducados que ha de haber por los dichos gastos que ha de hacer conforme a este asiento, le mandaré librar y pagar en otra parte lo que de ellos se le debiere, de manera que lo pueda cobrar a los mismos tiempos y plazos en que lo había de cobrar de la dicha avería.
36. Y por cuanto los galeones y flotas del dicho año de 1604, que es el primero de este asiento, se han de fabricar y aprestar y armar antes que se cobre cosa alguna de la dicha renta de la avería, mandaré que, del oro y plata y mercaderías que vinieren de las Indias este año de 1603, se presten al dicho Juan Núñez Correa 450.000 ducados, los 150.000 de ellos en fin de noviembre de este año de 1603, y 200.000 ducados en fin del mes de diciembre siguiente; y los otros 100.000 ducados restantes en fin de enero del dicho año de 1604, los cuales se le entregarán a los dichos plazos presentando el dicho Juan Núñez Correa relaciones suyas firmadas de su nombre de lo que tuviere ya proveído, prevenido y gastado para el apresto de los dichos galeones, por las cuales relaciones conste haber ya

gastado otra tanta o mayor cantidad de lo que se montare en la paga que se le hubiere de hacer. Y constando de ello a los mis presidente y oficiales de la dicha Casa de la Contratación, y todo lo que, descontados los dichos 450.000 ducados que en la forma referida se le han de prestar, sobrare de los maravedíes que procedieren de la dicha avería que se pagare de las flotas y galeones, navíos sueltos y mercaderías que vinieren de las Indias este dicho año de 1603, mandaré que se convierta y gaste en las otras cosas que fueren tocantes y de la obligación de la dicha avería, y en la paga de las deudas que de ellas se deben y no en otra cosa alguna. Y para que el dicho empréstito se pueda hacer al dicho Juan Núñez Correa sin que en ello haya falta alguna, mandaré que el susodicho cobre todo lo que rentare y valiere la dicha avería que se pagare de las flotas y galeones que vinieren de las Indias este dicho año de 1603, lo cual se ha de cobrar a razón de los dichos 6 %; y el dicho Juan Núñez Correa haya de asistir al despacho de las mercaderías y a la cobranza de los dichos derechos, según y cómo lo ha de hacer a la cobranza de la avería del tiempo de este asiento. Y todo el dinero que de ello fuere procediendo se ha de poner en un arca de tres llaves, de que tendrán las dos las personas que yo mandaré nombrar para ello y la otra el dicho Juan Núñez Correa; y de la dicha arca se han de sacar los dichos 450.000 ducados del dicho empréstito y se le han de entregar a los tiempos y plazos según y cómo arriba queda declarado.

37. Que los dichos 450.000 ducados que así se han de prestar al dicho Juan Núñez Correa de lo que procediere de la dicha avería de este dicho año de 1603, el susodicho me los haya devolver y pagar dentro de cinco años en tres pagas: una en el tercer año del asiento, que es el de 1606, en fin de diciembre de él, en una paga; y otra en fin del año siguiente de 1607 y la otra en fin de 1608. Y el dinero que pagare en cada uno de estos tres plazos se ha de poner en un arca de tres llaves, que las han de tener las personas que yo mandaré nombrar para ello, y se ha de hacer cargo de ello la persona que asimismo yo mandaré nombrar; y con carta de pago de la tal persona y con fe del contador que tuviere la cuenta y razón del dinero que hubiere en la dicha arca, de como queda en ella debajo de las dichas tres llaves, se recibirá en cuenta al dicho Juan Núñez Correa, todo lo que en la forma susodicha hubiere pagado. Y con el dinero que se fuere poniendo en la dicha arca procedido del dicho empréstito, mandaré que se vayan pagando las deudas que debe la dicha avería, las cuales se pagarán por la orden que yo mandaré dar para ello, sin que este dinero se pueda gastar ni distribuir en otra cosa alguna.

38. Ítem. Que en caso que lo que Dios no quiera este año de 1603 no vengan los galeones de la plata y flotas de las Indias por haber invernado o por otra cualquiera causa que sea, por lo cual no podrá tener efecto el empréstito de los dichos 450.000 ducados en lo procedido de la dicha avería, mandaré prestar al dicho Juan Núñez Correa 200.000 ducados en dinero para los dichos efectos, pagados hasta fin de octubre de este dicho año; y el dicho Juan Núñez me los ha devolver y pagar en habiendo llegado los dichos galeones y flotas que hubieren invernado; y él ha de recibir y cobrar de la avería de ellos los dichos 450.000 ducados del dicho empréstito enteramente, y de ellos me ha de volver y pagar los dichos 200.000 ducados.
39. Y es condición que el mismo empréstito de los dichos 200.000 ducados le mandaré hacer al dicho Juan Núñez Correa, tan solamente por otra vez en todo el tiempo de este asiento, en cualquier año de él, en que sucediere que invernén las flotas y no vengan; y el susodicho me los haya de volver y pagar cuando vinieren las flotas que hubieren invernado; y por ninguna otra vez tengo de mandar hacer el dicho empréstito ni otro alguno aunque invernén más veces las dichas flotas, ni por otra causa alguna.
40. Ítem. Que el dicho Juan Núñez Correa haya de tener y tenga una llave de cada una de las cajas donde se recoge el oro y plata y mercaderías en la Casa de la Contratación.
41. Que el dicho Juan Núñez Correa pueda poner todas las guardias y oficiales que quisiere en todos los galeones y flotas, así de ida como de venida, todo pagado a su costa.
42. Ítem. Que, habiendo llegado los dichos galeones y flotas a Sanlúcar, mandaré que vaya uno de mis contadores con el dicho Juan Núñez Correa o su factor a tomar muestra de los marineros y soldados que vinieren en ellas, para que solamente sean pagados los que así vinieren y no otros algunos.
43. Ítem. Que, si el dicho Juan Núñez Correa quisiere que se examine el peso de oro y plata que viniere en los dichos galeones y flotas, pueda pedir al presidente de la dicha Casa de la Contratación que ordene que esto se haga, al cual mandaré y por la presente mando que haga hacer el dicho examen cuando el dicho Juan Núñez Correa lo pidiere.
44. Ítem. Que, habiendo llegado los dichos galeones y flotas, se mandarán dar al dicho Juan Núñez Correa el traslado de todos los registros de oro y plata, perlas y mercaderías que vinieren en ellos por los mis oficiales de la dicha Casa de la Contratación.

45. Ítem. Que a las visitas que se hicieren en los galeones y flotas por los jueces y oficiales de la Casa de la Contratación se hayan de hallar presentes el dicho Juan Núñez Correa o sus factores, los cuales puedan pedir que se haga cala y cata adonde les pareciere que conviene con la asistencia y orden de los dichos jueces y oficiales.
46. Ítem. Que se hayan de dar y den al dicho Juan Núñez Correa todas las cédulas y provisiones que pidiere en conformidad de las condiciones de este asiento, las cuales irán insertas en ellas.
47. Ítem. Que el dicho Juan Núñez Correa pueda nombrar partícipes y compañeros portugueses o castellanos a satisfacción de mis ministros de la Junta de los Galeones y Armadas, quedando siempre el dicho Juan Núñez obligado por el todo y cada uno de por sí y uno por todos; y queriendo el dicho Juan Núñez Correa traspasar este asiento en otra persona o personas lo pueda hacer, siendo las tales personas aprobadas por la dicha Junta de Armadas y a su satisfacción, lo cual ha de poder hacer el dicho Juan Núñez Correa en cualquiera de los años de este asiento.
48. Ítem. Se asienta y concierta que no se pueda admitir puja alguna por grande que sea, y aunque sea puja del cuarto en la dicha renta de la avería, ni por baja que se haga en lo que por este dicho asiento y conforme a él se ha de pagar al dicho Juan Núñez Correa por los gastos que ha de hacer cada año con los galeones, navíos y armadas, barcos y carabelas, provisiones, bastimentos y paga de sueldos, ni en otra manera alguna ni por otra causa que sea tácita ni expresa, ni en alguno de los años de este dicho asiento, porque con esta condición expresa se ha hecho.
49. Ítem. Que no innovaré ni mandaré que se haga cosa alguna que sea en perjuicio de este asiento durante el tiempo de los diez años de él.
50. Y que el dicho Juan Núñez Correa pueda enviar en cada uno de los dichos galeones que han de ir por la plata y en cada una de las naves armadas de las flotas de Nueva España y Tierra Firme sus factores y oficiales que lleven a su cargo las cosas que tocaren a este asiento, y que puedan ser portugueses, dando fianzas de volver en los mismos navíos.
51. Ítem. Que si el dicho Juan Núñez Correa hubiere menester algunos dineros en La Habana para bastimentos y otras cosas, mandaré que el general de los dichos galeones dé a su factor o factores hasta en cantidad de 50.000 ducados en reales del dinero que viniere por mi cuenta y de mi Real Hacienda, y que no se puedan tomar del dinero de particulares. Y

que llegados a España los dichos galeones, el dicho Juan Núñez Correa haya de pagar lo que así se le hubiere prestado en La Habana, descontándolo de la avería que hubiere de haber del oro y plata que viniere por hacienda mía; y tanto menos se le haya de pagar de la dicha avería.

52. Ítem. Que por cuanto el tiempo está ya muy adelante y por no tener al presente los cálibos de la artillería que ha de ir en los galeones y flota del año de 1604 no es posible hacer traer luego la pelotería para ella, mandaré que para los dichos diez galeones y naves de las flotas que en el primer año de este asiento ha de armar el dicho Juan Núñez se le dé la pelotería necesaria para la artillería de ellos conforme a sus cálibos, la cual se le dará por la valuación que de ella se ha de hacer por personas que lo entiendan; y el dicho Juan Núñez me haya de pagar luego lo que en ella se montare en dineros o descontándolo de los 450.000 ducados que se le han de dar para los gastos de los dichos navíos y flotas el dicho año de 1604.
53. Ítem. Que mandaré que en cada uno de los diez años de este asiento se dé al dicho Juan Núñez Correa cédula de saca de 40.000 ducados en dinero, para que los pueda sacar fuera del reino por cualesquier puertos y pasos de mar y tierra que quisiere; y que en cada uno de los dichos años ha de pedir la cedula de saca de él, y se le haya de dar declarando en ella el puerto o puertos por donde los quisiere sacar.
54. Otrosí. Por cuanto en la nueva ordenanza que por mi mandado se publicó sobre el trato y comercio de las mercaderías que de fuera de estos reinos pueden venir a ellos, aunque no se trata de las que el dicho Juan Núñez Correa ha menester y puede traer para el apresto de los dichos galeones y armadas, así de jarcia, pólvora, plomo, mástiles, estopa, brea, alquitrán y las otras cosas necesarias para el apresto de la dicha armada y flotas, todavía, por quitar dudas, se declara que de cualquier partes que el dicho Juan Núñez Correa las hiciere traer por todo el tiempo de este asiento no ha de pagar más que los derechos ordinarios, y no se entenderá en ellas la dicha nueva ordenanza, ni en las que hasta ahora hubiere hecho traer para el dicho apresto.
55. Ítem. Que se le hayan de dar y den al dicho Juan Núñez Correa todos los despachos y cédulas que fueren necesarias para ejecución y cumplimiento de lo contenido en este asiento, en la forma que convenga.

Lo cual, todo que dicho es contenido en este asiento y capítulos de él, se ha tratado y concertado en mi nombre con el dicho Juan Núñez Correa, así como en él va expresado y declarado, siéndome todo primero consultado, por lo cual tengo por bien y mando que se cumpla y ejecute inviolablemente sin que, por ninguna vía, causa, ni razón se pueda ir ni venir contra ello. Sin embargo, de cualesquier leyes, pragmáticas y constituciones y ordenanzas de cualquier calidad que sean que haya o pueda haber para contradecir este dicho asiento en todo o en parte, con las cuales y con cada una de ellas dispenso de mi propio motuo y poderío real, pleno y absoluto, y las abrogo y derogo en lo que son o fueren contrarias a lo contenido en este asiento, dejándolas en su fuerza y vigor para en lo de más adelante. Y prometo y aseguro por mi palabra real que todo ello se guardará y cumplirá de mi parte, sin que en ello ni en cosa alguna ni parte de ello haya falta, ni innovación alguna, haciéndose y cumpliéndose por la del dicho Juan Núñez Correa lo que le toca según de suso va declarado, de lo cual mandé dar y di el presente asiento firmado de mi mano y refrendado de mí, el infrascrito secretario, del cual se ha de tomar la razón en mi contaduría mayor de cuentas, y en el libro de caja de mi Real Hacienda y en los de la razón de ella y en los que tiene el contador Diego González de Salas de fábricas de navíos y armadas, que yo lo tengo así por bien. Dada en Valladolid, a 26 de septiembre de 1603 = yo el Rey = por mandado del Rey Nuestro Señor. Esteban de Ibarra.

En 15 de octubre de 1603 años tomó la razón del asiento, en las ocho hojas antes de esto escrito, Pedro Luis de Torregrosa=

Tomó la razón del asiento, en las ocho hojas antes de esto escrito, Pedro de Arando=

Tomó la razón de este asiento, en las ocho hojas antes de esto escrito, Antonio González de Legarda=

Tómese razón del asiento antes de esto escrito en los libros de cuentas de la contaduría mayor de ellas de su majestad como por él se manda, y no se tomó razón de la nómina contenida en el capítulo diez de este dicho asiento por no haberse traído con él. En Valladolid, a 17 de octubre de 1603. Pedro de Moguer Morales, Miguel Despeñarrieta=

Tomó la razón del asiento, en las ocho hojas antes desta escrito, Diego González de Salas.

El Rey

Por cuanto en 26 de septiembre de este año yo mandé tomar con Juan Núñez Correa (portugués vecino de la ciudad de Lisboa) un asiento firmado de mi mano, y señalado por los ministros de la Junta de Armadas y Fábricas de Navíos y refrendado de Esteban de Ibarra, del mi Consejo de Hacienda y mi secretario de la guerra, sobre la cobranza del derecho de la avería del oro y plata, piedras, perlas, mercaderías y otras cosas que se traen de las Indias y de las que se llevan a ellas y a las islas del mar océano, y sobre el apresto de las armadas y flotas que se envían a las dichas indias por diez años, que comenzarán a correr el venidero de 1604. Y porque mi voluntad es que el dicho asiento se cumpla inviolablemente como en él se contiene, sin exceder de él en cosa alguna, mando al presidente y a los del mi Consejo Real de las Indias, y al presidente y jueces oficiales y oidores de la Casa de la Contratación de ellas que reside en la ciudad de Sevilla, y al prior y cónsules de la Universidad de los Mercaderes de la dicha ciudad y a cualesquier otro Consejos, chancillería y audiencias, alcaldes y oidores y otros cualesquier ministros a quien tocare, y a cada uno en su jurisdicción, que guarden y cumplan y ejecuten y hagan guardar cumplir y ejecutar el dicho asiento que originalmente les será mostrado, o su traslado signado de escribano público y todo lo contenido en los capítulos de él, y los hagan llevar a debida ejecución con efecto y contra el tenor y forma de ellos. Y de lo en ellos y en cada uno de ellos contenido no vayan ni pasen ni consientan ir ni pasar por manera alguna, sin poner en ellos ni en cosa alguna ni parte de ellos duda, dificultad ni embargo alguno. No obstante, cualesquier leyes, ordenanzas, cédulas y órdenes o cartas mías y cualquier otra cosa que en contrario de lo susodicho y de lo contenido en el dicho asiento haya o pueda haber, porque en todo lo que fuere contra lo contenido en el dicho asiento y capítulo de él los abrogo y derogo y doy por ningunas y de ningún valor y efecto quedando en su fuerza y vigor para en lo de más adelante, que yo lo tengo así por bien. Y relevo a los unos y a los otros de cualquier cargo o culpa que por el cumplimiento del dicho asiento les pueda ser imputado. Y mando que de esta mi cédula se tome la razón en el libro de caja de mi hacienda y en los de la razón de ella y en los que tiene el contador Diego González de Salas, de Fábricas de Navíos y Armadas. Fecha en Ventosilla, a 18 del mes de octubre de 1603= yo el Rey= por mandado del rey nuestro señor Esteban de Ibarra=_____

En veintiséis de octubre de 1603 tomé la razón de las cédulas de su majestad antes de esto escrita. Pedro Luis de Torregrosa=_____

Tomó la razón Pedro de Arando=_____

Tomó la razón Antonio González de Legarda=_____

Tomó la razón Diego González de Salas=_____

Asiento de la avería = y despacho de armadas y capitanas y almirantas y navíos de aviso por Juan Núñez Correa, portugués. 1603 = 26 de septiembre

En algunas cédulas y comisiones y otras cosas tocantes al dicho asiento. Dadas hasta 28 de septiembre de 1606 y fin de noviembre⁵.

⁵ La transcripción del documento se halla en MNM, CFN, t. XXIII, doc. 28, pp. 204-221.

Anexo VI. Arqueo de navíos a partir de 1590

Madrid, 6 de febrero de 1591. AGI, Contratación, 5015

En el libro segundo de Títulos, folios 146 y 147, hay dos cédulas e instrucción del tenor siguiente: [En el extremo superior derecho: 20 de agosto de 1590].

El Rey

Mis presidentes y jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla. Por el mi Consejo de Guerra mandé dar y despachar una cédula e instrucción en 20 de agosto de 1590, firmadas de mi mano y refrendada de Andrés de Alba, mi secretario, sobre la orden que se ha de tener por los mis proveedores de las armadas y otras personas en el arquear y medir las naos que se embargaren y tomaren a sueldo para mi servicio, las copias de las cuales irán con esta; y, asimismo, un patrón de que en ellas se hace mención, del largo que ha de tener el codo con que se ha de hacer la medida. Y porque conviene que todo ello se guarde y practique en esta Casa, en las medidas y arqueamientos de los navíos que se embargaren y tomaren a sueldo para mi servicio, os mando que lo hagáis así, como si las dichas cédulas e instrucción hablaran con vosotros; y para este efecto haréis asentar las dichas copias en los mis libros de esa Casa, y que dicho patrón se guarde y tenga a buen recaudo para cuando sea necesario. Fecha en Madrid, a 6 de febrero de 1591= Yo El Rey= Por mandado del Rey Nuestro Señor = Juan de Ibarra = y a las espaldas de la dicha cédula hay siete señales de firmas.

El rey= Mis proveedores ya sabéis como, para pagar el sueldo a las naos que andan en mi servicio y juzgar sus partes, se mide por codos la manga, puntal y eslora que cada una tiene, y conforme a ello se hace la cuenta, declarando el porte de cualquier nao. Y porque el tamaño y el largo del codo con que se hace así en todas partes es diferente, siendo en unas más largo y en otras más corto, y los arqueamientos también se hacen con tanta diferencia como muchas veces se han visto, arqueándose una nave en diferentes partes y aun por un mismo arqueador de que resulta agravio para los dueños de las naos, y algunos pleitos y diferencias siendo arqueadas dos veces y no sabiendo si les ha de hacer la cuenta por el arqueamiento que hace la nao mayor o por el que menor. Y no se tiene de mi parte ni de la de los dueños de naos entera satisfacción de sus verdaderos portes, deseando proveer en ello como cosa que tanto importa, y platicado y conferido lo que

convenía para su remedio, he acordado y por la presente mando, que, en todas las partes de estos mis reinos que se tomaren naos a mi sueldo, se midan con un codo que sea igual en todas, como lo son las medidas con que se compra y vende, y de $\frac{2}{3}$ de vara de medir y más $\frac{1}{32}$ de él [de los $\frac{2}{3}$ de vara], que es con el que se ha medido y miden las naos que me han servido en mis Armadas en la costa del Poniente; y es medio entre las mayores y menores con que de presente se arquea. Y para que en esto no pueda haber alteración se os envía un padrón de hierro de este tamaño, con el cual haréis medir y conferir los codos con que se arqueare; y, asimismo, que todas las naos se midan conforme y de la manera contenida en la instrucción y orden que con esta se os envía, para que habiendo tomado las dichas medidas como en esta se ordena, sin que el arqueador haga cuenta de los toneles ni toneladas que la nao hace, ni lo diga a la parte, os entregue la declaración que de las dichas medidas hiciere y vos me la enviaréis con el primer correo que se ofreciere en manos de Andrés de Alba, mi secretario, a quien tengo ordenado lo que más se ha de hacer hasta que se declare a las partes los portes de sus naos. Y, si cuando se miden, quisieren certificación de las medidas que tuvieren, se las haréis dar firmadas de las personas que las hubiere tomado; y porque esto importa mucho a mi servicio y al bien de las personas que me sirven con sus naos, tendréis especial cuidado que se guarde y cumpla sin que en las dichas medidas haya fraude ni engaño, estando advertido que siendo el codo de un tamaño en todas las partes, mandaré tornar a medir algunas naos de las que en otras se hubieren medido, para ver y entender la justificación y puntualidad con que se hubiere hecho, que en que la haya me tendré por servido. Fecha en San Lorenzo, a 20 de agosto de 1590 = Yo el Rey= Por mandado del Rey Nuestro Señor = Andrés de Alba.

El rey = La orden que se ha de tener y guardar en el arquear y medir las naos que se embargaren para servir en mis armadas o para otros efectos de mi servicio, por la persona o personas que para ello nombraren mis proveedores o las justicias de la parte donde se hiciere el dicho embargo, no habiendo persona señalada por mí para este efecto, es en la forma y manera siguiente:

Primeramente han de mirar el dicho arqueador o personas la nao que hubieren de medir, de popa a proa, por ambos costados, por de fuera y por de dentro, y ver si es llana en todos sus tercios o si estrecha en alguno de ellos, y especialmente encima de la puente y en donde la gente de guerra ha de andar más de ordinario y pelear, han de medir las dichas naos con un codo del tamaño del padrón que se les envía para ello, que es de dos

tercios de vara de medir castellana y más un treinta y dozavos de él, como se hace en las naos que me han servido y sirven en la costa de poniente, el cual es medio entre los mayores y menores con que de presente se arquea y no con otro alguno mayor ni menor, porque mi voluntad es que en todas las partes de estos mis reinos sean iguales los con que se midieren todas las dichas naos que se recibieren a mi sueldo, como son las demás medidas con que se compra y vende.

Lo primero que las dichas personas o arqueador han de medir en cualquiera nao es la manga o ancho, y esto ha de ser donde fuere lo más ancho de ella, a satisfacción de la persona que la tuviere a cargo, de tabla a tabla y de dentro a dentro, de babor a estribor; y las picas o barras con que le hiciere han de estar un poco curvadas al asen⁶ e imitación de la cubierta y no más, y los codos que tuviere será la manga; y si estuviere embarazada con algunos genoles se tomará el grosor de ellos y también será manga. Y tomadas las dichas medidas en la altura y parte que hubieren tomado la dicha medida de la manga, harán una señal con un gis⁷, y en la misma altura otra en la bomba o en el mástil mayor, y luego por la misma arcada donde están las bombas tomarán la altura, asentando la pica en lo bajo, no en el plan, que es el tablamento que está debajo de las orengas, sino en el soler, que es el tablamento que está encima de ellas. Ni tampoco se ha de tomar desde sobre la carlinga, en que se advierte, para que no pueda haber engaño, que ordenen al que estuviere con la pica en lo bajo, que la asiente en lo más bajo de todo, que es el plan, y después que la suba sobre el soler, que será un tercio o medio codo, según el porte de la nao; y últimamente que la suba más alto, y será sobre la carlinga, y con esto habrán reconocido lastre, estancias y alturas; y volviendo la pica a lo del medio, que es el soler, de allí tomarán el altura hasta donde hicieron la señal en la bomba, y los codos que tuviere será el puntal.

La eslora o largo han de medir desde el branque al codaste, que otros llaman de roda a roda, en la misma altura que tomaron la manga y puntal, y guiándose por las señales que hicieron y por el aire, llevando las varas o picas derechamente en aquel altor, sin abajarlas a la cubierta ni volverlas a subir; y si por la parte de proa estuviere embarazada

⁶ A lo largo del buque o en el sentido de su longitud.

⁷ Según Navarrete, el gis es “el lapiz blanco con que los carpinteros señalan en las piezas de madera los trazos por donde han de labrarlas, y los calafates los barrenos que dejan hechos en los fondos para reclavar y calafatear despues”.

con alguna bulárcama o en la de popa con algún yugo, meterán una cosa tan sutil que con ella puedan medir el grosor de dicha bulárcama o yugo, porque lo que esto fuere también se ha de contar por eslora; y los codos que, hecha esta medida, hubiere de largo, será la eslora, advirtiéndole que no han de tomar ni contar el grosor del branque ni del codaste, roda, ni contrarroda, sino hasta la tabla que en ello se cose de dentro a dentro.

En el tomar anchor y altura a las urcas se advierte, a las dichas personas o arqueador, que de ordinario les han de buscar y hallar debajo de la cubierta en la bodega, y que cuando tomaren el altor no han de consentir que desentable alguna parte del soler para calar la pica hasta el plan, porque de esta manera no se tomaría donde se debe, sino para cuando la cargazón de sal o trigo tuvieren hecho algún granel, por excusar gavillas y esteras o fajinas, y apartarse del agua y humedad que, en este caso, se ha de abrir por junto a la bomba hasta descubrir la orenga, y poniendo encima de ella un pedazo de tabla de grosor de tres o cuatro dedos, o descontándoseles, desde este lugar se ha de tomar el dicho puntal.

También se advierte que en el tomar la manga a cualquier navío suele haber un engaño, que es tomarla donde la tiene dos o tres dedos menos por ganar un codo en el altor, porque como en este codo de altor no tienen las naos bien proporcionadas sino como dos dedos, acrecienta mucho porte el dueño de la nao en perder ellos y ganar un codo de altor. Y, así, la dicha persona o personas de su oficio tendrán especial cuidado de mirar donde estuviere lo más ancho, bajando o subiendo la medida de babor o estribor. Y hechas las dichas medidas como queda dicho, firmadas de su nombre, las entregará a los dichos mis proveedores o las dichas justicias para que los envíen a los mis oficiales de la dicha Armada o a la parte donde ha de servir la dicha nao. Y, asimismo, se ha de enviar otro tanto de las dichas medidas al mi Consejo de Guerra, para entregarle a Cristóbal de Barrios, mi criado, para que vea si el dicho arqueamiento se ha hecho con la justificación y puntualidad que conviene, y por él se haga la cuenta del porte verdadero de la dicha nao; y si la parte quisiere una copia de las dichas medidas para en guarda de su derecho se le podría dar, advirtiéndole que no se ha de hacer la dicha cuenta del porte de las dichas naos por el dicho arqueador, proveedor, ni justicia pública ni secretamente, ni darla a la parte, porque resultaría de ello algunos inconvenientes, porque se ha de hacer por el dicho Cristóbal de Barros. Y el dicho arqueador avisará al dicho proveedor y justicia si la nao que midiere es llena en sus miembros o no, y si tiene buena plaza para la gente de guerra

y en que parte tiene el servicio del abita y cabrestantes, y cuantas cubiertas, y si esta embonada y tiene contra costados, para que me envíe relación de todo, juntamente con la dicha medida de todo lo cual cumplirán las dichas personas, cada uno lo que le tocare de lo aquí contenido, sin poner en el cumplimiento de ello ninguna excusa ni dificultad, que así es mi voluntad.

Fecha en San Lorenzo, a 20 de agosto de 1590 =Yo el Rey= Por mandado del Rey Nuestro Señor= Andrés de Alba=

Y al margen de dicha instrucción hay una nota que dice lo siguiente = La cédula de su majestad e instrucción ante escrito se envió a Madrid, al secretario Juan de Ledesma.

Anexo VII. Arqueamiento de la nao vizcaína almiranta por el nuevo y antiguo codo

Sevilla, 23 de abril – 23 de julio de 1598. AGI, Contratación, 2964

En Sevilla, a 23 de abril de 1598, ante los señores presidente y jueces oficiales de su majestad de esta Casa de la Contratación de las Indias, presentó esta petición el contenido.

Rodrigo de Gaviola, en nombre del contador Martín López de Aróstegui y Juan de Lambarri, maestre de la nao San Nicolás, capitana de la flota que se apresta para la provincia de Tierra Firme, general don Pedro Tello de Guzmán.

Digo, que la dicha nao es menester arquearla para saber las toneladas que tiene. Vuestra Señoría se ha servido de mandar que Diego Bernal, arqueador, vaya al puerto de Sanlúcar a arquear la dicha nao, el cual arqueamiento mida vuestra señoría se haga por la cuenta vieja y nueva, porque así le conviene al dueño de la dicha nao, para pedir lo que en esto le convenga; y pido juez a ir para ello. Lo pide Rodrigo de Gaviola. Joan de Lambarri.

Auto. Vista por sus señorías, proveyeron que el señor factor don Francisco de Varte arquee la dicha nao San Nicolás con Diego Bernal, arqueador, y le tome las medidas conforme a la nueva orden que su majestad tiene dada, por ante escribano que de ello da fe como se acostumbra; y se asiente y anote en los libros del sueldo, y también se haga por el viejo codo como lo piden. Y lo señalaron ante Mateo de Zurita, escribano.

En el puerto de Nuestra Señora de Bonanza, de la ciudad de Sanlúcar de Barrameda, a 5 de junio de 1598 años, en la nao San Nicolás, que de presente sirve de almiranta de la armada y flota que se apresta para la provincia de Tierra Firme, que era capitán general don Pedro Tello de Guzmán; y habiendo visto el auto de arriba de lo señores presidente y jueces, en cumplimiento de ello, mandó a Diego Bernal, arqueador de naos, vecino de la ciudad de Sevilla, en el contenido que es en su presencia y por ante mí el presente escribano, arquee y mida la dicha nao almiranta con el codo y medida nueva de Cristóbal de Barros, que le mandó dar traído para el dicho efecto de la Casa de la Contratación de Sevilla. Y habiendo jurado en forma de derecho que, bien y fielmente, tomará las medidas de la dicha nao con el codo nuevo, la arqueó y midió ante el dicho señor factor en la forma y manera siguiente:

Primeramente, midió el dicho arqueador la manga de la dicha nao, por encima de la cubierta de la artillería, a raíz de la tabla de ella, y tuvo 17 codos 1/9 de largo.

Ítem. Midió el puntal de la dicha nao, desde el plan hasta la tabla de la dicha cubierta de la artillería, y tuvo 11 codos $\frac{1}{3}$.

Ítem. Midió la eslora de la dicha nao, por encima de la dicha cubierta de la artillería, y tuvo 50 codos $\frac{1}{3}$.

Las cuales dichas medidas tomó el arqueador Diego Bernal, según y de la manera que está declarado, haciendo las dichas medidas y cuenta de codos que tenía la dicha manga y puntal y eslora en presencia del dicho señor factor, comenzando a medir y acabando la manga desde donde señaló la parte del dueño de la dicha nao, que es debajo de las cuerdas de la segunda cubierta, pegado con ella, y la eslora y puntal al mismo peso y altura como está declarado. Hizo cargo del juramento que hizo. Dijo que las ha tomado por el dicho codo nuevo, bien y fielmente, sin hacer agravio a ninguna de las partes, a todo su saber y entender, y lo firma. Y el señor factor declaró que el dicho arqueamiento se ha hecho a su satisfacción, de que yo, el escribano, doy fe y mando que se dé testimonio de él a las partes, y lo firmo, siendo testigos Vasco Cordero y Gonzalo de Argian y Benito de Guzmán, guarda y oficiales de la dicha nao. [Firmas. Don Francisco de Varte, Diego Bernal y Bartolomé de Angulo].

Y después de lo susodicho, en el dicho día mes y año susodicho, en conformidad del dicho auto y en cumplimiento del señor factor don Francisco de Varte, mandó al dicho arqueador Diego Bernal, que mida y arquee la dicha nao almiranta con el codo y medida antigua, que es $\frac{2}{3}$ de vara; y después de haber prometido y jurado en forma de derecho de arrear la dicha nao con toda puntualidad y verdad en presencia del dicho señor factor, y por ante mí, el dicho escribano, hizo con el codo antiguo las medidas siguientes:

Primeramente, midió la manga de la dicha nao, por encima de la cubierta principal, donde está la artillería, y tuvo 17 codos y $\frac{3}{4}$.

Ítem. Midió el puntal de la dicha nao, desde el plan hasta la tabla debajo de la puente, y tuvo 15 codos y $\frac{1}{9}$.

Ítem. Midió la eslora y largo de la dicha nao, de roda a roda, como es costumbre, y tuvo 52 codos justos.

Las cuales dichas medidas hizo el dicho arqueador en la forma que está declarado, y haciendo la cuenta de la cantidad de codos que tenía la dicha manga y puntal y eslora, en presencia del dicho señor factor, comenzando a medir desde donde es uso y costumbre medirse con el dicho codo antiguo y como está declarado en cada partida, y so cargo del

juramento que al principio se le tomó. Declaró, que las dichas medidas están bien y fielmente tomadas a todo su saber y entender, sin haber habido fraude ni cautela alguna, y lo firmó; y el señor factor, habiendo visto el dicho codo y las medidas que el dicho arqueador ha tomado, dijo que se tomaron con el codo antiguo, que es de 2/3 de vara, y que se arqueó la dicha nao en su presencia y lo firmaron testigos los dichos. [Firmas. Don Francisco de Varte, Diego Bernal y Bartolomé de Angulo].

En el puerto de Nuestra Señora de Bonanza de la ciudad de Sanlúcar de Barrameda, a 23 días de julio de 1598, estando en la nao nombrada San Nicolás, que sirve de almiranta de la armada y flota que se apresta para la provincia de Tierra Firme, de que es capitán general Sancho Pardo Osorio. El señor factor don Francisco de Varte, que asiste en este puerto en la visita y despacho de la dicha armada, habiendo visto el auto de los señores presidente y jueces de la Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla, que es del tenor siguiente:

Auto. En la ciudad de Sevilla, a 11 de julio de 1598, ante los señores presidente y jueces oficiales de su majestad de esta Casa de la Contratación de las Indias, presentó esta petición Juan de Lambarri, maestre de la nao almiranta de la flota que al presente se apresta para Tierra Firme.

Juan de Lambarri, maestre de la nao San Nicolás, almiranta de la Flota de Tierra Firme. Digo, que por mandado de Vuestra Señoría se arqueó la dicha nao en presencia del señor factor don Francisco de Varte, por mano de Diego Bernal, arqueador, y parece que en el tomar las medidas hubo yerro, lo cual es en daño del dueño de la nao.

A vuestra señoría pido y suplico mande que de nuevo se arquee, que a mi costa llevaré al dicho Diego Bernal; y pido justicia. Juan de Lambarri.

Y visto por su señoría, mandaron que acuda al señor factor don Francisco de Varte para que habiendo yerro haga arquear de nuevo la dicha nao, con el mismo arqueador y por el codo nuevo como su majestad lo tiene mandado, ante mi Mateo de Zurita. Mateo de Zurita.

En cumplimiento del dicho auto, mando que el dicho Diego Bernal, arqueador, que está presente, vuelva a arquear la dicha nao almiranta con el codo y medida nueva de Cristóbal de Barros. Y prometiendo, so cargo del juramento en forma que hizo ante todas cosas, que bien y fielmente tomaría las medidas de la dicha nao almiranta, la volvió a arquear y medir en presencia del dicho señor factor, y por ante mí, el presente escribano, con el dicho codo y medida nueva en la manera siguiente:

Primeramente, midió el dicho arqueador la manga de la dicha nao, por encima de la tabla de la primera cubierta, $\frac{3}{4}$ de codo en alto de la tabla de la dicha primera cubierta, y tuvo 17 codos y $\frac{1}{4}$ de codo.

Ítem. Midió el puntal de la dicha nao, desde el plan de ella hasta $\frac{3}{4}$ de codo de alto sobre la dicha primera cubierta, que es el lugar y alto por donde se tomó la medida de la dicha manga, y tuvo 12 codos y $\frac{1}{2}$ cumplidos.

Ítem. Midió la eslora de la dicha nao, por encima de la dicha primera cubierta, los dichos $\frac{3}{4}$ de codo de alto sobre la cubierta, y tuvo 50 codos y $\frac{1}{3}$ de codo.

Las cuales dichas medidas declaró el dicho arqueador, que ha hecho según el uso y costumbre, bien y fielmente a todo su saber y entender, sin agravio de las partes, so cargo del juramento que hizo. Y porque Juan de Lambarri, maestre de la nao, que está presente, dijo al dicho señor factor, que en cuanto a las medidas del arqueamiento antiguo, que se tomaron en cinco días del mes de junio de este presente año, tan solamente hubo yerro en la medida del puntal, porque la persona que bajó al plan no supo donde se había de poner la medida, mandó que el dicho arqueador vuelva a medir en su presencia el puntal de la dicha nao con el codo antiguo, el cual dicho arqueador, habiendo tomado la medida del dicho puntal con el dicho codo antiguo, declaró y vio el dicho señor factor, que tuvo de puntal, midiéndole desde el plan de la dicha nao hasta la tabla de la primera cubierta, 15 codos y $\frac{3}{4}$ de codo. Y en cuanto a las demás medidas del dicho codo antiguo, dijo, so cargo del dicho juramento, que están bien tomadas, sin haber yerro; y que en la medida del dicho puntal lo hubo por la razón que el dicho maestre tiene declarado. Y, cuando se haga la cuenta de las toneladas que tiene la dicha nao por el dicho codo antiguo, ha de ser por la medida de la manga y eslora que en el dicho día 5 de junio se tomó con el dicho codo antiguo, y por esta medida del puntal y no por la que está tomada en el dicho día; y lo firmó de su nombre. Y el señor factor declaró que las dichas medidas se han hecho a su satisfacción y en su presencia de que yo, el escribano, doy fe, siendo testigos el capitán Gabriel Maldonado y Gaspar de Vargas Machuca, estantes en la dicha nao.

En la ciudad de Sevilla, a 11 del mes de julio de 1598, ante los señores presidente y jueces oficiales de su majestad de esta Casa de la Contratación de las Indias, presentó esta petición Juan de Lambarri, maestre de la nao almiranta de la flota que al presente se apresta para Tierra Firme.

Joan de Lambarri, maestre de la nao nombrada San Nicolás, almiranta de la flota de Tierra Firme, digo que por mandado de Vuestra Señorías se arqueó la dicha nao, en presencia

del señor factor don Francisco de Varte, por mano de Diego Bernal, arqueador, y parece que en tomar las medidas hubo yerro, lo cual es en daño del dueño de la nao.

A vuestra señoría pido y suplico mande que de nuevo se arquee, que a mi costa llevaré al dicho Diego Bernal. Y pido justicia. Juan de Lambarri.

Auto. Vista por sus señorías, mandaron que acuda al señor Francisco de Varte, para que habiendo hierro haga arquear de nuevo la dicha nao con el mismo arqueador, por el codo nuevo como su majestad lo tiene mandado, ante mí, Mateo de Zurita.

Anexo VIII. Informe que hizo Aparicio de Arteaga de los galeones que se habían construido en los astilleros peninsulares del Cantábrico, entre ellos los que se hicieron a cargo de Agustín de Ojeda

Sevilla, 9 de noviembre de 1597. AGS, Guerra y Marina, 491(185)

Habiendo visto algunos de los galeones que se han fabricado por cuenta de vuestra majestad y se han traído a esta Andalucía de algunos años a esta parte, he deseado se ofreciese ocasión para decir las faltas que he visto en ellos, y lo hice en el Consejo Real de las Indias en la que se ofreció los días pasados, que vuestra majestad quiso ser informado por el dicho Consejo que fuese la causa que las naos que navegan en la Carrera de las Indias fuesen de tanta agua, que, para salir por la barra de Sanlúcar, tuviesen necesidad de tanto alijo, y dije las faltas que he hallado en ellos que me han parecido de consideración, y de la orden que se había de tener adelante en la fábrica. Y por lo mucho que deseo que esto tenga remedio para que vuestra majestad sea mejor servido, y por parecerme que toca al Consejo de Guerra, he querido dar cuenta a vuestra majestad de nuevo en el dicho Consejo de lo que me ocurre acerca de la dicha fábrica, para que, como negocio de tanta importancia y digno de que tenga remedio, mande vuestra majestad se vea y provea acerca de ello lo que más convenga a su real servicio.

De las faltas notables que he visto en los dichos galeones, generalmente, es que el artillería de la puente principal, que es la más gruesa y de más importancia de la que se planta en ellos, viene a ser tan baja y cerca del agua que, cuando se mete en ellos la infantería, bastimentos y municiones para salir del puerto a la mar, tiene necesidad de meter dentro la dicha artillería del medio del galeón, y cerrar y clavar y calafatear las portas, de manera que en ninguna ocasión que se ofrezca se puede valer de cuatro piezas por cada banda, las mejores que se embarcan, que es gran falta; y cáusalo por no les dar el anchor de la manga en el altor y lugar que es necesario para el porte que tiene, y las amuras tan altas que no ayudan a sustentar para que no se metan tanto en el agua y que no llegue tan cerca de las portas, que es de manera que no pueden traer la artillería como puedan valerse de ella en las ocasiones que se ofrecieren. Y, demás de esto, es bastante ocasión para que no puedan ofender al enemigo, de manera que le desbarate el costado cuando se ofreciese barloar o combatir con el artillería para hacerle daño, que es toda la fuerza de un galeón de armada servir bien la dicha artillería. Y, como es este el fin para lo que se fabrican, sería justo que hubiese enmienda en los que adelante se han de fabricar, de manera que ningunos que se fabrican en otros reinos fuesen tan buenos; y no ha muchos años que los que fabricaban particulares en la costa de Vizcaya y la provincia excedían en bondad a todos los que había en otros reinos, y los que ahora se fabrican por cuenta de vuestra majestad habían de ser

mejores, con mucha más ventaja para la guerra. Y es falta de consideración no fabricarlos y trazarlos de manera que la artillería que se planta en ellos no pueda servir en la mar en las ocasiones que se ofrecieren, y los tiempos dieren lugar a que pueda haber combate; y la causa es no los fabricar por la cuenta que tiene la dicha fábrica de la manga, puntal y cumplidor, que se ha de dar conforme al porte que ha de tener un galeón, que, antes que se comience a fabricar, se ha de considerar el porte que ha de tener y la manga que ha menester para aquel porte; y con la manga se ha de regular el puntal que ha menester y la quilla que ha de tener, y el cumplidor por la eslora, y en el altor que ha de tener la puente principal donde se ha de plantar el artillería y en la que ha de tener la puente de arriba de la plaza de armas y castillo de proa, y el alcázar del árbol mayor a popa que ha de ser tillado y de jareta como se usa en los galeones de armada para que salga en su perfección, de manera que después no haya que remendar. Y es de manera la cuenta que se tiene con la manga en la fábrica de un galeón que también se tiene con la misma manga, del grandor que ha de tener el árbol mayor y el trinquete y entenas y masteleros de gavia, para que todo venga a tener en su perfección; y el aparejo y las velas se preparen bien y sea bueno de vela y de bolina.

Los seis galeones pequeños que se fabricaron en el Pasaje [estos son los de la primera fábrica de Agustín de Ojeda en Rentería], que llevó a las Indias don Bernardino de Avellaneda, tuvieron poca reputación de ser buenos de bolina, por haberles dado mucho plan y orenga y poco puntal; y del artillería de la puente principal no les servía la del medio del galeón por tener la portería tan baja; y con el mucho plan y orenga que tienen no se les pudo dar los delgados de la gorja y rasel que habían menester para que fueran buenos de bolina y gobierno, y en este río se les hizo el remedio que se pudo y se les acrecentaron los árboles y achicaron las entenas, con que entiendo se habrán enmendado. Y se echa bien de ver en la fábrica de ellos lo que importa saber dar la traza antes que se empiecen a fabricar conforme al porte que han de tener como diré adelante:

- Un galeón de porte de 700 o de 750 toneles, para que sea sacado en su perfección, ha de tener 18 codos y 1/2 de manga y 40 codos de quilla, y 11 codos y 1/2 de puntal y 56 hasta 58 de eslora; y en el altor de los 11 codos y 1/2 ha de tener la puente principal donde se ha de plantar la artillería con la menor arrufadura que se pudiere de popa a proa, para que mejor se plante la dicha artillería; y ha de ser encintado conforme al durmiente, por la fortaleza y de manera que las portas de la artillería vengan a estar entre cinta y cinta, para que no sea menester cortar ninguna. Y de esta puente principal ha de ir recogiendo hasta el de arriba, adonde ha de tener la plaza de armas, y ha de tener en altor de 3 codos y 1/4 o 1/3, y sobre la dicha puente de la plaza de armas ha de haber su castillo de proa; y, del árbol mayor a popa, su alcázar, entabladas las bandas y, en medio, jareta; y en el altor, de 3 codos o 3 y 1/4, lo más raso que se pudiere, por el volumen que hace y por lo que impide para que sea bueno de bolina con viento corto para ganar el barlovento.

Este galeón ha de tener los 40 codos de quilla que está dicho y, donde ha de tener el escarpe del branque, se ha de procurar que por debajo gane para que de arriba no salga lanzante, que importa también para que los delgados de la gorja salgan bien; y ha de tener 7 codos y 1/2 de orenga; y desde los primeros genoles ha de ir abriendo de manera que en los 9 codos de altor venga a abrir 17 codos y 3/4 de manga; y a los 11 codos y 1/2 de puntal ha de abrir los 18 codos y 1/2 de manga, y no sean escasos, antes largos, que es de menor inconveniente que peque demás que de menos en la manga. Y en este altor ha de tener la amura, y no tan al branque como he visto en los galeones, sino algo más incorporado, para que no sea tan tormentoso de proa como son los que tiene el amura demasiadamente llegada al branque; y de la misma manera por el altor dicho, de los 9 codos hasta los 11 y 1/2, ha de ser también lleno el costado de la amura hasta el través del cabrestante, que es donde escora y sustenta para que no se meta tanto en el agua.

Este galeón ha de tener 7 codos de rasel, y desde la tercer orenga, del primero que se asienta en medio de la quilla, han de ir los delgados del rasel para que sea bueno de gobierno y de bolina; y de los piques han de ir abriendo los genoles, de manera que vayan conformando con la manga que esta dicha, porque no quede chupado del cuartel de popa; y la misma cuenta se ha de tener con los genoles que ha de tener encima de los piques de la gorja, que es lo que hace ser un galeón bueno de vela y de gobierno, ser los delgados de la gorja y rasel bien sacados; y después, sobre ellos, dar buena amura y costado conforme a la manga como está dicho, para que tenga el sostén necesario.

En el encintar se ha de tener cuidado que las cintas sean gruesas y anchas, que importa para la fortaleza, y no tan salidas como las acostumbran por el batidero de mar que hay en ellas, que hace bosar la estopa; y ha de tener tres cintas desde las portas de la artillería para abajo. Y si hubiere de ser de 800 toneles, poco más o menos, ha de tener 20 codos de manga y 12 de puntal hasta la puente donde se ha de plantar la artillería; y 60 hasta 62 de eslora, y 42 de quilla. Y si hubiere de ser de 600 toneles, ha de tener de manga 17 y 1/2, y de puntal 11, y de eslora 55, y de quilla 37; y en la demás traza han de ser conforme he dicho que ha de tener el de 750 toneles. Y por estas medidas se pueden regular los de más y menos porte que quisieren fabricar, dándoles los delgados de abajo y la manga en el lugar que han menester según el porte de cada uno, porque conforme a él conviene que tenga la traza en las cubiertas y en los altos, así para los combates que se ofrecieren como para el abrigo y acomodamiento de la gente; y también ha de tener bodega para los bastimentos. Y fabricándolos en esta conformidad y dándoles el altor de la manga en el lugar que requiere el porte, como arriba lo refiero, les servirá bien la artillería.

También es de mucha importancia para que los altos no sean tan pesados, por el pendor [la pendiente] que dan, e impiden para que sean buenos de vela, que los del árbol

mayor a popa y los castillos de proa (lo que es de la puente de la plaza de armas para arriba), fuesen entablados con tablas de pino de dentro y fuera, que los pueden traer de Alemania, de donde se traen los árboles de pino; y el género de tablas que será a propósito se llama de puza, que tienen dos dedos y más de canto, porque la tablazón de roble que echan en los altos mancan mucho a los galeones y les da pendor [pendiente] y los abre con los balances que dan en la mar, con cualquier tiempo, por ser pesado.

Noticia tengo de muchos años de la manera que se solían fabricar en la costa de Vizcaya y la provincia, que excedía en bondad para navegar y servir de armada a todos los que había en otros reinos, porque los fabricaban por sus medidas y cuenta que tiene la fábrica, procurando fuesen a propósito para el armada, porque en aquel tiempo deseaban los dueños de las naos que les embargasen sus naos, porque el sueldo que ganaban era el mismo que se les da ahora y la costa de las naos no era la mitad de la que en este tiempo tienen; y, así, tenían por granjería el embargo de que ahora huyen y procuran excusarse, a cuya causa hay tan pocas naos en aquellas provincias, y las que fabrican las desproporcionan para que no sean a propósito para de armada, con que vienen a demandar tanta agua por el mucho puntal que les dan.

También tengo noticia de la galeaza que el adelantado Pedro Meléndez de Avilés hizo fabricar para que vuestra majestad pasase en ella desde Flandes a estos reinos como lo hizo, y era muy buena y trazada de manera que la artillería traía en sus portas zallada afuera en todo el viaje, que tan solamente la metía adentro algunos días que había mal tiempo, y en abonanzando se botaba afuera como hacían las demás naos que sirvieron en aquella jornada y en otras que después he visto; y no como las que ahora se fabrican por cuenta de vuestra majestad, que, por la mala traza de ellas, es menester que en el puerto la metan adentro y que claven y calafateen las portas, de manera que no se puedan aprovechar de ella en las ocasiones que se ofrecieren. En esta jornada empecé a servir a vuestra majestad, y continúe en la armada de galeones del cargo del dicho adelantado Pedro Meléndez todo el tiempo que duraron, y después en otras muchas ocasiones que se han ofrecido; y el año de 1590 por almirante de la armada y flota que fue a la Nueva España aquel año por provisión de vuestra majestad.

Doy cuenta de esto a vuestra majestad para que tenga vuestra majestad más satisfacción de que la relación que en esta carta hago es de experiencia y platica que tengo. Suplico a vuestra majestad humildemente la mande ver y proveer lo que más a su real servicio convenga, que el buen celo que tengo de proseguir en su real servicio me ha esforzado a hacerla. Dios guarde la católica real persona de vuestra majestad. De Sevilla y noviembre 9 de 1597 años.

Aparicio de Arteaga

Anexo IX. Relación de la artillería y los pertrechos de la Armada de la Guarda de 1605

Sanlúcar de Barrameda, 4 de mayo – 7 de junio de 1605. AGI, Contratación, 3283

- Pedro de Morales, maestre del **galeón San Roque**, capitana de la armada que el año de 1605 fue a las Indias, general don Luis de Córdoba.

= Cargo

Hásele cargo al dicho Pedro de Morales, maestre del dicho galeón San Roque, capitana de los de la armada que el año de 1605 fueron a las Indias a cargo del capitán general don Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, del artillería, pertrechos, armas y municiones, y demás cosas que adelante se dirán, que por orden del señor licenciado Martín Fernández Portocarrero, del Consejo de su majestad y su alcalde de casa y corte, le entregó el tenedor Bernal del Castrillo por mano de Domingo García de Flores, que en la ciudad de Sanlúcar de Barrameda sirve su oficio en esta manera:

- Primeramente, una media culebrina de bronce con sus asas y muñones y sus follajes, y debajo de los muñones sus armas reales con la corona imperial; y pendientes de ellas el tusón y un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otra tarjeta con un letrero que dice: “Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año de 1595”; y en el friso de la culata su número de peso: 35 quintales y 80 libras. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Otra media culebrina con sus asas y muñones, con las mismas armas, señas y rótulos que la anterior, y en el friso de la culata su número de peso: 36 quintales y 94 libras. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas usado, con todo su herraje necesario en ella.

- Otra media culebrina con sus asas y muñones, y debajo de los muñones un letrero que dice: “Francisco de Varte *fieri curavit*. Avería año 1594”. Más abajo su número de peso: 34 quintales y 52 libras. Tira de bala 9 libras; con sus asas en la culata y su encabalgamiento y ruedas con el herraje necesario.

- Otra media culebrina con las mismas señas y rótulos que las de arriba, en el año de 1592. Su número de peso junto al fogón: 33 quintales y 78 libras. Tira de bala 9 libras; con su encabalgamiento y ruedas herrado.
- Un tercio de cañón con sus asas y muñones, y debajo de los muñones un escudo con las armas reales y corona imperial; y pendiente de ella un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año de 1592”; y junto al fogón otro letrero que dice: “*opus* Fernando de la Puente”; y entre los frisos su número de peso: 30 quintales y 69 libras. Tira de bala 16 libras; con su cureña y ruedas.
- Un tercio de cañón con los mismos rótulos y señas, y el año 1596. Su número de peso en los frisos traseros de la culata: 29 quintales y 60 libras. Tira de bala 16 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Un medio cañón con sus asas y muñones y follajes, y debajo de los muñones las armas reales con la corona imperial; y pendiente de ella un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y a los lados de las armas dos leones, y arriba del fogón otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año de 1591”; y en el friso de la culata su número de peso: 36 quintales y 38 libras. Tira de bala 18 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Otro medio cañón de las mismas señas y rótulos, excepto que no tiene los leones a los lados; y en el friso de la culata su número de peso: 39 quintales y 87 libras. Tira de bala 18 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Una media culebrina con sus asas y muñones, y abajo de los muñones un letrero que dice: “don Francisco de Varte, factor y veedor del rey nuestro señor”; y más abajo otro que dice: “de la Avería. Año de 1598”; y más abajo su número de peso: 52 quintales y 55 libras. Tira de bala 14 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Otra media culebrina con las mismas señas y rótulos y el año, y más abajo su número de peso: 52 quintales y 80 libras. Tira de bala 14 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Una media culebrina con sus asas y muñones, y debajo de los muñones las armas reales y corona imperial; y pendiente un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año de 1591”;

y en el friso de la culata su número de peso: 43 quintales y 15 libras. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Otra media culebrina con sus asas y muñones y follajes, y debajo de los muñones las armas reales con la corona imperial, con un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y otro más abajo que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año 1593”; y en el friso de la culata su número de peso: 40 quintales y 75 libras. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Otra media culebrina con sus asas y muñones, con dos rótulos, que el uno dice: “don Francisco de Varte, factor y veedor del rey nuestro señor”; y el otro: “de la Avería. Año 1597”; y más abajo su número de peso: 45 quintales y 95 libras. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Otra media culebrina de los mismos rótulos y año que la de arriba, y más abajo su número de peso: 45 quintales y 23 libras. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Un medio cañón con sus asas y muñones, y más abajo de los muñones una tarjeta, y dentro un letrero que dice: “don Francisco de Varte, factor y veedor por el rey nuestro señor”; y más abajo otra tarjeta con unas letras que dicen: “de la Avería. Año 1598”; su número de peso: 46 quintales y 9 libras. Tira de bala 18 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Otra media culebrina con sus asas y muñones, y más abajo un letrero que dice: “don Francisco de Varte, factor y veedor del rey nuestro señor”; y más abajo otro que dice: “Avería. Año 1597”; y más abajo su número de peso: 46 quintales y 81 libras. Tira de bala 12 libra; con su encabalgamiento.

- Otra media culebrina de las mismas señas y rótulos, y el año 1598; su número de peso: 46 quintales y 2 libras. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Otra media culebrina con sus asas y muñones, y debajo de los muñones una tarjeta con un letrero que dice: “don Francisco de Varte, factor y veedor del rey nuestro señor”; y más abajo otra tarjeta que dice: “de la Avería”; y más abajo su número de peso: 33 quintales y 20 libras. Tira de bala 9 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Otra de las mismas señas y rótulos, y su número de peso: 33 quintales y 26 libras. Tira de bala 9 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Un medio cañón con una tarjeta que dice: “don Francisco de Varte, factor y veedor”; y su número de peso: 46 quintales y 96 libras. Tira de bala 16 libras.
- Asimismo, un sacre que tiene de boca 8 libras y tira 7 de bala, con dos asas sobre los muñones, y en la culata unas armas reales con una corona imperial y un escudo con un tusón y un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo un letrero con un escudo en que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año de 1592”; y su número de peso: 33 quintales y 66 libras.
- Otro sacre de la propia boca, señas y peso.
- Un tercio de cañón que tiene 19 libras de boca. Tira de bala 16 libras, con las propias armas y escudos con las letras arriba dichas, con su tapa y fogón; y su número de peso: 30 quintales y 81 libras.
- Otro tercio de cañón con las mismas armas y letreros, y debajo de él tres escudos, uno que dice: “opus Francisco de la Puente”; y otro más abajo, detrás del fogón, que dice: “número 32”; peso: 30 quintales y 30 libras.
- 24 bragueros de jarcia usados de un viaje para la artillería.
- 48 palanquines de jarcia usadas, cada uno con 2 motones y sus ganchos de hierro.
- Una guindaleza alquitranada en tres pedazos, que tuvo 100 brazas, a 3 libras y media; y todo pesó 4 quintales y medio para llevar de respecto.
- 24 cucharas de respecto de cobre con sus astas para la artillería.
- 30 zoquetes con sus astas para lo dicho.
- 19 lanadas con sus astas.
- 42 motones nuevos de dos ojos para llevar de respecto.
- 16 ganchos de hierro para reteñidas.
- 70 arandelas para cureñas de hierro.
- 80 sotrozos para lo mismo.
- 139 espeques de madera.
- 130 cuñas de madera.
- 3 pies de cabra de hierro con sus apresas.
- 3 palanquetas de hierro.

- 10 ejes para las cureñas.
- 4 ruedas para cureñas.
- Una escaleta con su perno de hierro.
- Una alzaprima de madera.
- Un martillo de hierro con sus presas.
- 7 sacatrapos con sus astas.
- 26 astas nuevas.
- 20 libras de hilo de vela.
- 40 pellejos para lanadas.
- 150 chavetas de hierro.
- 150 anillos de hierro.
- Un balde con dos arcos de hierro en que llevar los anillos y chavetas.
- 250 clavos de alfajía.
- 200 clavos de tillado.
- 30 clavos de costado mayor.
- 2 hachas de hierro aceradas.
- 30 picas nuevas con sus hierros.
- 30 templeones con sus hierros nuevos.
- 20 chuzos nuevos con sus hierros.
- 25 rodela en un serón.
- 34 morriones en un serón.
- 4 cajones llenos de mosquetes en que fueron 78 mosquetes.
- Un cajón de frascos de mosquete con 76 frascos y frasquillos.
- 2 fámulas grandes: en una pintado un Cristo crucificado y San Roque y las armas reales, y en el otro Nuestra Señora y Santiago a caballo y armas reales.
- 10 gallardetes pintados en ellos las armas reales.
- 3 martillos grandes nuevos.
- 2 martillos pequeños con su cabo.
- 5 sotrozos nuevos.
- 4 betas de jarcia de Flandes nueva para de respecto, que pesaron 18 arrobas y 22 libras.
- 800 tachuelas.
- 800 clavos de medio almud.

- Otros 2 martillos pequeños con sus cabos.
 - Otros 12 sotrozos y 20 arandelas más de las de arriba.
 - 2 pies de cabra de hierro.
 - 4 sacatrapos.
 - 12 ganchos nuevos de hierro.
 - 50 chavetas.
 - 3 tablas para chileras.
 - 12 soquetes sueltos.
 - 2 frascos de mosquetes con sus frasquillos y cordones.
- San Juan de Burgoa, maestre del **galeón** nombrado **Santo Domingo**, almiranta de la armada que el año de 1605 fue a las Indias, general don Luis Fernández de Córdoba.

= Cargo

De la artillería, armas y municiones y pertrechos para el viaje.

Hásele cargo al dicho san Juan de Burgoa, maestre del galeón Santo Domingo, almiranta de la armada que el dicho año de 1605 fue a las Indias a cargo del capitán general don Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, de la artillería y pertrechos de ella, armas y municiones que adelante irán declaradas, que por orden del señor licenciado Martín Fernández Portocarrero, del Consejo de su majestad y su alcalde de casa y corte, le entregó el tenedor Bernal del Castrillo por mano de Domingo García de Flores, que en la ciudad de Sanlúcar de Barrameda sirve su oficio en esta manera:

- Un sacre de bronce grabado con sus asas encima de los muñones, y debajo de ellos las armas reales; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y otro más abajo, junto al fogón, que dice: “don Juan de Acuña, del Consejo de Guerra y su capitán general de la artillería. Año de 1598”. Su número de peso en la culata: 23 quintales y 7 libras; con su encabalgamiento con sus ruedas usadas.
- Otro sacre de la misma fundición, grabado, con sus asas encima de los muñones, y debajo las armas imperiales; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de

la artillería. Año de 1591”; su número de peso: 24 quintales y 4 libras; con su asa en la culata. Tira de bala 7 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Una media culebrina de bronce con sus asas encima de los muñones, y más abajo las armas imperiales; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año de 1592”; y en la cinta de la culata su número de peso: 40 quintales y 78 libras; y su tapadera en el fogón, con su asa en la culata. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Otra media culebrina con sus asas encima de los muñones, y debajo de ellas las armas imperiales; y pendiente un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; otro letrero más abajo que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año 1592”; y otro letrero junto al fogón, que dice: “opus Diego de Nalda”; y en la cinta de la culata su número de peso: 29 quintales y 70 libras; con su asa en la culata. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Un medio cañón con sus asas encima de los muñones, y más abajo las armas imperiales; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y otro letrero más abajo: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año 1590”; junto al número de peso: 35 quintales y 42 libras; con su asa en la culata. Tira de bala 19 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Otro medio cañón grabado, y arriba de las asas las armas reales con dos leones a los lados; y un letrero pendiente de ellas que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año 1591”; su número de peso: 37 quintales y 70 libras; con su asa en la culata. Tira 20 libras de bala; con su cureña.

- Una media culebrina con sus asas encima de los muñones, y más abajo las coronas imperiales; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año 1590”; y en la cinta de la culata su número de peso: 42 quintales y 64 libras. Tira de bala 12 libras, con su encabalgamiento y ruedas.

- Otra media culebrina con sus asas encima de los muñones, y más abajo las armas imperiales; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más

abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de artillería. Año 1592”; y más abajo, junto al fogón: “*opus* Fernando Labenti”; con su tapadera en el fogón; y en la cinta de la culata su número de peso: 40 quintales y 30 libras. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Una media culebrina con su asa encima de los muñones, y más abajo las armas imperiales; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y otro letrero más abajo que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año 1592”; con su tapa quebrada encima del fogón; y en la cinta de la culata su número de peso: 40 quintales y 27 libras. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas herradas.

- Otra media culebrina de las mismas señas con dos asas y su tapa en el fogón, y más arriba de él un letrero que dice: “*opus* Alonso de Vallejo”; y en la cinta de la culata su número de peso: 42 quintales y 56 libras. Tira de bala 12 libras; con su cureña y ruedas.

- Otra media culebrina de las mismas señas y letrero que las de arriba, y junto al fogón un letrero que dice: “*opus* Alonso Vallejo”; su número de peso: 42 quintales y 34 libras. Tira de bala 12 libras; con su cureña con sus ruedas.

- Otra media culebrina con sus asas encima de los muñones, y más abajo un letrero que dice: “don Francisco de Varte, factor y veedor del rey nuestro señor”; y más abajo otro letrero que dice: “avería 1598”. Su número de peso: 45 quintales y 44 libras. Tira de bala 13 libras; con su cureña y ruedas.

- Un medio cañón con sus asas y muñones, y debajo de ellos las armas imperiales; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año 1592”; un letrero junto al fogón que dice: “*opus* Fernando de la Puente”; y la tapa del fogón quebrada, y su número de peso en la cinta de la culata: 32 quintales y 22 libras. Tira de bala 9 libras, digo 19; con su cureña y ruedas.

- Otro medio cañón con las mismas señas que el de arriba, sin tapa en el fogón, y un letrero junto a él, que dice: “*opus* Diego de Nalda”. Su peso: 33 quintales y 88 libras. Tira de bala 19 libras; con su cureña y ruedas.

- Un pedrero con sus asas encima de los muñones y la corona imperial; y debajo de ella un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería”; y otro letrero, junto al fogón, que dice: “*opus* Alonso de Vallejo”; y en la cinta de la culata su número de peso: 22 quintales y 68 libras. Tira 12 libras de bala.
- Otro pedrero con sus asas encima de los muñones, y debajo de ellas las armas imperiales, y pendiente un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año 1592”; la tapa del fogón quebrada, y en la cinta de la culata su número de peso: 22 quintales y 92 libras. Tira de bala 12 libras; con su cureña y ruedas.
- Un pasavolante con su escudo junto a la joya, que tiene, dentro de él, siete estrellas, y un letrero más abajo que dice: “*patri*”; y más abajo esta letra: “U”; y en la cinta de la culata, tras el fogón, su número de peso: 29 quintales y 46 libras. Tira 5 libras de bala; con su cureña.
- Otro pasavolante con las mismas señas que el de arriba, y su número de peso en la cinta de la culata: 27 quintales y 10 libras. Tira de bala 5 libras, con su cureña y ruedas.
- Un sacre labrado con sus asas encima de los muñones, y las armas imperiales; pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería”. Su número de peso en la cinta de la culata: 27 quintales y 14 libras. Tira de bala 7 libras; con su cureña.
- Otro sacre grabado, y arriba de las asas un Hércules con las armas imperiales; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería”; su número de peso: 23 quintales y 31 libras; con su cureña y ruedas.
- Media culebrina bastarda con sus asas sobre los muñones, y abajo un letrero que dice: “don Francisco de Varte, factor y veedor del rey nuestro señor”; y otro más abajo que dice: “avería año 1598”; su número de peso: 33 quintales y 45 libras; su tapa en el fogón. Tira de bala 9 libras; con su cureña y ruedas.
- Otra media culebrina bastarda de la fundición de Sevilla, con sus asas sobre los muñones, y debajo de ella una corona, y debajo de ella un letrero que dice: “don Felipe,

rey de las Españas”; y más abajo otro letrero que dice: “don Francisco de Varte su factor y veedor. Avería 1593”; su número de peso: 34 quintales y 53 libras. Tira de bala 9 libras; con su cureña y ruedas.

- Una pieza pequeña de bronce que pesa 4 quintales y 33 libras, más una cureña chica para ella sin herrar.

- 56 arandelas de hierro.

- 52 sotrozos de hierro.

- 2 pies de cabra de hierro.

- 2 palanquetas de hierro.

- 84 espeques de madera.

- 54 cuñas de madera.

- 34 cucharas, las 29 con astas que han servido y 5 nuevas.

- 28 atacadores con sus astas.

- 6 lanadas con sus astas.

- 13 zoquetes sueltos.

- 6 ejes de madera para cureñas.

- 26 ruedas chicas y grandes.

- 2 alzaprimas de madera.

- Una escaleta con su perno.

- 35 bragueros, los 27 usados y los 8 de una guindaleza de a 7 brazas cada uno, que cada braza pesó 6 libras y media, y todos ellos pesaron 3 quintales y 64 libras; los 8 nuevos a 6 libras y media.

- 43 palanquines con sus dos motones y dos ganchos cada uno.

- 6 pedazos de betas usadas para gasas.

- 4 betas nuevas para de respecto, que pesaron 15 arrobas y 3 libras.

- 400 clavos de tillado para hacer el rancho de Santa Bárbara.

- 16 libras de hilo de vela.

- Un hacha de hierro acerada.

- 2 martillos de hierro.

- 12 astas nuevas para de respecto.

- 21 motones nuevos de dos ojos para de respecto.

- 14 ganchos de hierro para de respecto.

- 3 moldes de madera para hacer cartuchos.
- Un cajón de madera con 90 anillos y 90 chavetas para de respecto.
- 200 clavos de alfajía.
- 200 clavos de barrote.
- 30 libras de clavos de costado.
- 4 cajones de madera con 80 mosquetes usados y aderezados.
- 80 frascos de mosquetes en 2 cajones.
- 30 picas nuevas con sus hierros.
- 30 templones nuevos con sus hierros.
- 30 chuzos con sus hierros.
- Un serón con 25 rodela.
- Otro serón con 40 rodela, digo morriones.
- 1.500 clavos de medio almud.
- 1.500 tachuelas.
- 2 martillos pequeños con sus cabos para lavar cucharas y lanadas.
- Una palanqueta.
- Un pie de cabra.
- 12 ganchos de hierro.
- 3 zoquetes nuevos sueltos.
- 6 tablas de pinsapos para el pañol de la pólvora y chileras de las balas.
- Una tabla de roble para acabar una plancha.
- 150 clavos de alfajía.
- 100 clavos de tillado para hileras.
- Otras 4.000 tachuelas.
- 2.000 clavos de medio almud.
- 2 ruedas más para las cureñas.
- Un zoquete con sus astas.
- 30 pellejos de medio carnero para las piezas y lanadas.
- 4 ganchos de hierro.
- 6 linternas de madera.

La artillería, pertrechos, armas y municiones y demás cosas en las 79 partidas atrás referidas recibió el dicho maestre San Juan de Burgoa del dicho tenedor Bernal del

Castrillo, por la dicha mano como parece, por dar conocimientos que del recibo de ello dio el dicho maestre. Fecho en 1 y 7 de mayo del dicho año de 1605, y recado que de todo lo susodicho dio el dicho señor alcalde al dicho tenedor, en 31 de julio siguiente del dicho año.

- Diego de Olarte, maestre del galeón nombrado La Begoña, uno de los de la armada que el año de 1605 fue a las Indias a cargo del capitán general don Luis Fernández de Córdoba.

= Cargo

Hásele cargo al dicho Diego de Olarte, maestre del galeón nombrado Nuestra Señora de la Begoña, de los de la armada que el año de 1605 fue a las Indias a cargo del capitán general don Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, de la artillería, pertrechos, armas y municiones y demás cosas que adelante se dirán, que por orden del señor licenciado Martín Fernández Puertocarrero, del Consejo de su majestad y su alcalde de casa y corte, le entregó el tenedor Bernal del Castrillo por mano de Domingo García de Flores, que en la ciudad de Sanlúcar de Barrameda sirve su oficio en esta manera.:

- Una media culebrina de bronce con sus asas y muñones, y debajo de ellos un letrero que dice: “don Francisco de Varte *fieri curavit*. Avería año de 1592”; y más abajo, junto al fogón, su número de peso: 43 quintales y 34 libras; y más abajo: “número 15”; y en el fogón un follaje. Tira de bala 12 libras; con su cascabel en la culata, y su encabalgamiento y ruedas herrado.

- Otra media culebrina con sus asas y muñones, y debajo de ellas un letrero que dice: “don Francisco de Varte *fieri curavit*. Avería 1594”; más abajo su número de peso: 43 quintales y 49 libras. Tira de bala 12 libras; con su follaje en el fogón y su cascabel en la culata; con su encabalgamiento y ruedas herrado.

- Otra media culebrina de la misma fundición y rótulos que la de arriba, y debajo de ellos su número de peso: 43 quintales y 24 libras; y su follaje en el fogón, y cascabel en la culata. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Otra media culebrina de las mismas señas y rótulos, y su número de peso: 42 quintales y 84 libras; y su cascabel en la culata. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas herrado.
- Otro medio cañón con asas y muñones, y debajo de ellos las armas reales y corona imperial; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año de 1590”; su número de peso en la culata: 35 quintales y 76 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Otro medio cañón de las mismas señas y rótulos, y, en él, dice: “don Juan de Acuña, año de 1592”; y en la cinta de la culata su número de peso: 31 quintales y 36 libras. Tira de bala 18 libras; con su encabalgamiento y ruedas con el herraje necesario.
- Un pedrero con sus asas y muñones, y debajo de ellos las armas reales con la corona imperial; y pendiente un letrero que dice: “Juan Vázquez de Acuña su capitán general de la artillería del reino de Nápoles”; y a la culata: “año *domini* 1585”; [pesa:] cántara 11, rótulos 73; con su cascabel en la culata. Tira 10 libras de bala; con su encabalgamiento.
- Otro pedrero de las mismas señas, armas y letreros que el de arriba, y en la culata un rótulo que dice: “año de 1585”; pesa: cántara 11, rótulos 85. Tira 10 libras de bala; con su encabalgamiento y ruedas.
- Un cuarto de cañón aculebrinado con sus asas y muñones, y sobre ellos un escudo con las armas reales y corona imperial; y debajo de los muñones otros dos escudos que parece ser las armas de Nápoles; y más abajo una tarjeta con un letrero que dice: “Juan Vázquez de Acuña, capitán general de la artillería del reino de Nápoles”; y en la culata un letrero que dice: “*neapoli anno domini* 1585”; pesa: cántara 14, rótulos 58. Tira de bala 10 libras; con su encabalgamiento y ruedas herrado.
- Otro de las mismas armas y señas, y en la culata un letrero que dice: “*neapoli ano domini* 1585”; pesa: cántara 14, rótulos 17. Tira 10 libras de bala; con su encabalgamiento y ruedas.
- Una media culebrina con asas y muñones, y abajo de ellos un letrero que dice: “don Francisco de Varte *fieri curavit*. Año de 1594”; y más abajo su número de peso: 33 quintales y 38 libras. Tira 10 libras de bala; con su encabalgamiento y ruedas.

- Otra media culebrina de la misma fundición, con sus asas y muñones, y arriba del fogón su número de peso: 32 quintales y 51 libras. Tira de bala 9 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Otra media culebrina con las mismas señas que la de arriba: “número 9”; y en la culata un letrero que dice: “año *domini* 1600”; pesa: cántara 15, rótulos 46. Tira de bala 10 libras; con su encabalgamiento y ruedas con el herraje necesario.
- Un tercio de cañón con dos rosas y una flor de lis arriba de los muñones, sin asas, y una corona imperial y una tarjeta de armas; y en medio una rosa, y debajo una tarjeta lisa sin armas y unas rayas a modo de pilares; y en la boca dos letras de esta forma: “L.A.”; y a la redonda flores de lis, sin hallarse número de peso. Tira 10 libras de bala; con su encabalgamiento y ruedas.
- Una media culebrina con asas y muñones, y debajo de ellas un letrero que dice: “don Francisco de Varte *fieri curavit*. Avería año de 1594”; más abajo su número de peso: 43 quintales y 18 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Otra media culebrina de las mismas señas y rótulos, y abajo su número de peso: 43 quintales y 18 libras. Tira de bala 12 libras; con su cureña y ruedas.
- Un cuarto de cañón con sus muñones y su follaje a la joya, y junto a ellos un letrero que dice: “magíster Nicolás de Belo *me fecit*, 1522”; y junto a los frisos un escudo en blanco, y en el fogón una flor de lis; y en la cinta de la culata su número de peso: cántara 15, rótulos 14. Tira 10 libras de bala; con su cureña y ruedas.
- Una media culebrina con sus asas y muñones, y debajo de ellos un letrero que dice: “don Francisco de Varte, factor y veedor del rey nuestro señor; y más abajo otro que dice: “de la Avería. Año de 1598”; y más abajo su número de peso: 52 quintales y 41 libras. Tira de bala 14 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Otra media culebrina de las mismas señas y rótulos y año, y más abajo su número de peso: 51 quintales y 88 libras. Tira 14 libras; con su encabalgamiento.
- 14 cucharas de cobre con sus astas para la artillería de diferentes cálibos.
- 29 atacadores, los 20 con sus astas y los 9 sueltos.
- 10 astas con sus lanadas para la artillería.
- 7 sacatrapos, los 5 de ellos con sus astas.

- 31 bragueros, los 13 nuevos.
- 29 aparejos de piezas palanquines, cada uno con 4 motones con sus ganchos, garzas y todo lo necesario.
- 68 motones nuevos de dos ojos para de respecto y acabar de aparejar.
- 36 ganchos de hierro.
- Una escaleta y 2 pernos de hierro para ella.
- 92 cuñas de madera.
- 87 espeques de madera.
- 4 pies de cabra de hierro.
- 4 cureñas nuevas con todo su herraje.
- 50 ruedas de cureñas nuevas.
- 84 sotrozos de hierro.
- 46 arandelas de hierro.
- 26 pellejos para piezas y lanadas.
- 10 libras de hilo de vela.
- Un hacha de hierro acerada.
- 2 martillos de hierro.
- 400 clavos de medio almud.
- 400 tachuelas.
- Media guindaleza de jarcia alquitranada para de respecto, que pesó 6,5 arrobas
- Una cuchara sin asta, nueva.
- 6 ejes para las cureñas.
- 2 betas de jarcia alquitranada, que pesaron 9 arrobas y 10 libras.
- Una palanca de hierro.
- Un pie de cabra de hierro.
- 6 ganchos de hierro.
- 20 astas nuevas para de respecto.
- Una cuchara con su asta.
- 3 sacatrapos nuevos sin astas.
- 50 chavetas de hierro.
- 1.000 clavos de medio almud.
- 50 cuñas nuevas.

- 32 mosquetes con sus frascos y frasquillos con cordones de lana de color.
- 20 picas con sus hierros.
- Un serón con 25 rodela pintadas.
- 30 morriones acerados en un serón.
- 17 moldes de hierro para balas, los 12 de arcabuz y 5 de mosquete.
- 20 picas más por no haber chuzos.
- 50 picas con sus hierros y cuentos.

Y la artillería, pertrechos, armas y municiones y demás cosas en las 58 partidas de atrás referidas recibió el dicho maestre Diego de Olarte del dicho tenedor Bernal del Castrillo, por la dicha mano como parece por dos conocimientos que se dio de su recibo, en 8 y 24 de mayo de 1605, y recado del dicho señor alcalde. Fecho en último de julio del dicho año.

- Pedro de Acosta, maestre del **galeón San Ambrosio**, de la armada que el año de 1605 fue a las Indias a cargo del capitán general don Luis Fernández de Córdoba.

= Cargo

Hásele cargo al dicho Pedro de Acosta, maestre del galeón San Ambrosio, uno de los de la armada que el año de 1605 fueron a las Indias a cargo del capitán general don Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, del artillería, pertrechos, armas y municiones y demás cosas que por orden del señor licenciado Martín Fernández Puertocarrero, del Consejo de su majestad y su alcalde de casa y corte, le entregó el tenedor Bernal del Castrillo por mano de Domingo García de Flores, que en la ciudad de Sanlúcar de Barrameda sirve su oficio en esta manera:

- Una media culebrina portuguesa con su escudo en la joya, con una corona y las quinas con cuatro argollas; y en la cinta de la culata unos números en esta manera: =26=1=7=; con su cascabel en la culata y su cureña con sus ruedas.
- Otra media culebrina con las propias señas, y en la culata estos números: =21=2=6=; y una cruz encima del fogón, con su cureña y ruedas.

- Otra media culebrina con tres asas, y en la joya un escudo con su cureña y las quinas; y debajo de ellas una esfera redonda con una cruz arriba; y debajo de él otro escudo con una R encima y unas letras que dicen: Sebastián; y en la cinta de la culata estos números: =20=2=6=, con su encabalgamiento y ruedas.
- Otra media culebrina con sus asas y muñones, y debajo un letrero que dice: “don Francisco de Varte, factor y veedor por el rey nuestro señor”; y otro escudo sin letras; y más abajo su número de peso: 45 quintales y 89 libras; con sus asas en la culata, encabalgamiento y ruedas con el herraje necesario.
- Otra media culebrina con las mismas señas y rótulos de “don Francisco de Varte, factor y veedor por el rey nuestro señor”; y debajo otro letrero que dice: “avería”; y más abajo su número de peso: 45 quintales y 4 libras.
- Un tercio de cañón sin asas y un escudo liso, y una mira de hierro junto al fogón; y en la culata su cascabel; y no se le pudo hallar número de peso.
- Un pedrero con sus asas y muñones, y debajo de ellos una corona imperial; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, *rex* de España”; y en la cinta de la culata otro letrero que dice: “don Francisco de Álava, general”; con su encabalgamiento y ruedas.
- Otro pedrero con las mismas señas que el de atrás en todo.
- Un sacre con sus asas y muñones, y debajo de ellos un letrero que dice: “don Francisco de Varte, *fieri curavit*. Año 1584”; y más abajo su número de peso: 21 quintales y 14 libras; con estas letras en la cinta de la culata: “MR^o”; con su encabalgamiento y ruedas con el herraje necesario.
- Un sacre sin asas, y un escudo liso; y sobre el fogón una flor de lis y más arriba unos números: cántara 22; su mira de hierro y su cascabel en la culata, con su cureña y ruedas.
- Otro sacre con sus asas y muñones, y debajo de ellos un letrero que dice: “Avería. Año 1573”; más abajo su número de peso: 19 quintales y 19 libras; con su cureña y ruedas con el herraje necesario.
- Otro sacre con sus asas y muñones, y debajo de ellos la corona imperial; y debajo un letrero que dice: “*Filipus rex*”; y más abajo otro letrero que dice: “don Francisco de Álava, general. Año de 1577”; su número de peso arriba de la corona: 25 quintales y 2 libras; con su cureña y ruedas.

- Otro sacre con sus asas y muñones, las armas reales y corona imperial; y pendiente un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año de 1591”; con su cureña y ruedas.
- Otro sacre con sus asas y muñones, y armas reales y corona imperial; y de ellas pendiente un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería”; y en la cinta de la culata su número de peso: 24 quintales y 45 libras; con su cureña y ruedas.
- Un medio cañón con sus follajes y con sus asas y muñones; y debajo de ellos las armas reales; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año de 1596”; y su número de peso en la cinta de la culata: 29 quintales y 90 libras; con su cureña y ruedas con su herraje.
- Otro medio cañón de las mismas señas y armas que el de arriba, y debajo el rótulo de “don Juan de Acuña. Año 1595”; y en la cinta de la culata su número de peso: 29 quintales y 58 libras; con su cureña y ruedas herradas.
- Un sacre sin asas con un escudo liso, y más abajo esta letra “y”, con su cascabel; con su cureña y ruedas con el herraje necesario.
- Otro sacre con asas y muñones, y debajo de ellos las armas reales; y más abajo otro escudo con su corona, y dentro unas bandas; y más abajo un letrero: “opus Cristóbal Jordani (Cristóforo Giordani) *neapoli*”; y en la cinta, delante del fogón, cinco puntos; y en la cinta de la culata: cántara 8, rótulos 43; con su cureña y ruedas.
- Asimismo recibí 50 sotrozos.
- 52 arandelas.
- 12 espeques.
- 45 cuñas.
- 22 cucharas de cobre con sus astas.
- 21 atacadores con sus astas.
- 8 sacatrapos, los 4 con astas y los 4 nuevos.
- 8 astas con sus lanadas.
- 11 ruedas para cureñas.

- 28 bragueros, los 9 de una guindaleza nuevos para de respecto; que los nueve pesaron 10 arrobas y media.
- 40 motones de dos ojos para de respeto.
- 3 ejes de madera para cureñas.
- 24 pellejos.
- Un hacha de hierro acerada.
- 5 pies de cabra de hierro.
- 5 palanquetas de hierro.
- 150 chavetas.
- 50 anillos de hierro.
- 3 martillos, 2 grandes y 1 pequeño.
- 2 betas de jarcia nueva, que pesaron 9 arrobas.
- 11 astas para de respecto.
- 2 zoquetes sueltos.
- 1.000 tachuelas.
- 1.000 clavos de medio almud.
- 30 espeques.
- 20 cuñas de madera.
- Una escaleta con su perno.
- 10 libras de hilo de vela.
- 9 linternas llenas de dados.
- Un molde de madera.
- 2 cajones con 30 mosquetes.
- Un cajón con 5 arrobas de dados de hierro.
- 8 zoquetes sueltos.
- Otra rueda para de respecto.
- 20 picas con sus hierros.
- 30 frascos.
- 10 moldes para balas de hierro.
- Una cureña nueva para un sacre herrado, con todo el herraje necesario.

La artillería, pertrechos, armas, municiones y demás cosas en las 55 partidas de atrás referidas recibió el dicho maestre Pedro de Acosta del dicho tenedor Bernal de Castrillo

por la dicha mano, como parece por tres conocimientos que dio de su recibo, fecho en 10 de mayo del dicho año de 1605, y recado del dicho señor alcalde de 31 de julio siguiente de él.

- Juan de la Cruz, maestre del **galeón San Francisco**, uno de los de la armada que el año de 1605 fue a las Indias a cargo del general don Luis Fernández de Córdoba.

= Cargo

Hásele cargo al dicho Juan de la Cruz, maestre del dicho galeón San Francisco, de la artillería, pertrechos, armas y municiones y demás cosas que adelante se dirán, que por orden del señor licenciado Martín Fernández Puertocarrero le entregó el tenedor Bernal del Castrillo por mano de Domingo García de Flores, que en la ciudad de Sanlúcar de Barrameda sirve su oficio, para el viaje que el dicho galeón San Francisco fue a las Indias a cargo del capitán general don Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor en esta manera:

- Un sacre de bronce con sus asas sobre los muñones, y debajo de ellos un letrero que dice: “don Francisco Duarte *fieri curavit*”; y más abajo otro que dice: “Avería. Año de 1592”; y más abajo su número de peso: 26 quintales y 4 libras (número 30); con su cascabel en la culata. Tira de bala 7 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Otro sacre de las mismas señas y rótulos, y junto al fogón su número de peso: 26 quintales y una libra (número 29); con su cascabel en la culata. Tira de bala 7 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Una media culebrina de la misma fundición, con sus asas encima de los muñones, y más abajo una tarjeta con un letrero que dice: “don Francisco de Varte, factor y veedor por el rey nuestro señor; y más abajo otra tarjeta que dice: “la Avería. Año 1599”; y más abajo su número de peso: 48 quintales y 17 libras; su tapa en el fogón y asas en la culata, con su encabalgamiento y ruedas.

- Otra media culebrina de la misma fundición, con asas y muñones, y debajo de ellas un letrero que dice: “don Francisco de Varte, factor y veedor por el rey nuestro señor”; y más abajo su número de peso: 44 quintales y 83 libras; con su tapa en el fogón y su asa en la culata; con su encabalgamiento y ruedas.

- Un medio cañón con sus asas y muñones, y debajo de ellos un escudo con las armas reales y corona imperial; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero medio borrado que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería”; y en la cinta de la culata su número de peso: 30 quintales; y su encabalgamiento y ruedas.
- Otro medio cañón con las mismas señas, y en la cinta de la culata su número de peso: 29 quintales y 40 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Un pedrero con sus asas y muñones, y debajo de ellos un escudo con unas armas extranjas; y encima de él un castillo, y encima del castillo un cisne, sin tapa en el fogón; y un cascabel en la culata, y en la cinta de ella un letrero que dice: “año *domini* MDLCCCIII”; pesa: cántara 11, rótulos 50; con su encabalgamiento.
- Otro pedrero con las asas y muñones, y debajo de ellas una corona imperial; y debajo de ella un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año de 1590”; con su tapa en el fogón y asas en la culata. Su número de peso en la cinta de ella: 21 quintales y 22 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Un sacre con asas y muñones, y debajo de ellas las armas reales y corona imperial; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año de 1592”; y junto al fogón otro letrero que dice: “*opus* Alonso Vallejo”; y en la cinta de la culata su número de peso: 25 quintales y 21 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Otro sacre de las mismas señas, armas y rótulos; y en la cinta de la culata su número de peso: 25 quintales y 43 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Otro sacre de las mismas señas y armas que los de arriba, y el letrero de “don Juan de Acuña. Año de 1595”, con su follaje; y en la cinta de la culata su número de peso: 23 quintales y 82 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Otro sacre de las mismas señas y armas; y en el de “don Juan de Acuña. Año de 1595”; su número de peso: 23 quintales y 66 libras; con su encabalgamiento y ruedas, y su herraje.

- Un cuarto de cañón con sus asas y muñones, y debajo de los muñones un letrero borrado que no se pudo leer lo que decía; y más abajo otro letrero que dice: “Avería. Año de 1602”; y debajo de él su número de peso: 25 quintales y 81 libras; con su tapa en el fogón y cascabel en la culata; con su encabalgamiento y ruedas y herraje.
- Otro cuarto de cañón de la misma fundición; debajo de los muñones una tarjeta con un letrero que dice: “don Francisco de Varte, factor y veedor del rey nuestro señor”; y más abajo otro letrero que dice: “Avería. Año de 1602”; y debajo de él su número de peso: 26 quintales y 47 libras; con su encabalgamiento y ruedas herrado.
- Un medio cañón con sus asas y muñones; y debajo de ellos las armas reales y corona imperial; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña Vela su capitán general de la artillería. Año de 1591”; y en la cinta de la culata su número de peso: 37 quintales y 80 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Otro medio cañón de las mismas señas, con sus follajes; y en el letrero de “don Juan de Acuña. Año de 1592”; y en el peso no se puede leer más de 29 quintales; con su asa en la culata; y junto a los follajes de la boca un mascarón; con su encabalgamiento y ruedas herrado.
- Un medio sacre con su escudo liso y sin asas; junto al fogón su número de peso: 15 quintales y 84 libras; y en el fogón una letra de esta forma: “G”; con su mira en la culata de hierro, y con su encabalgamiento y ruedas.
- Otro medio sacre de las mismas señas y peso que el de arriba; y su encabalgamiento con ruedas.
- 34 palanquines para acabar de arrizar la artillería.
- 26 bragueros para lo dicho.
- Media guindaresilla delgada, que pesó 6 arrobas y 10 libras, para llevar de respecto.
- 2 betas de jarcia que pesaron 8 arrobas y 21 libras.
- 75 sotrozos.
- 48 arandelas.
- 16 cucharas para la artillería, con sus hachas.
- 15 atacadores con sus hachas para lo dicho.
- 8 lanadas con sus astas.

- 3 astas sueltas.
- 7 sacatrapos de hierro con sus astas.
- 2 ejes de madera para las cureñas.
- 16 espeques de madera.
- 32 cuñas de madera.
- Una escaleta con su perno de hierro.
- Una alzaprima.
- 13 motones con ganchos de hierro.
- 13 ganchos de hierro.
- 5 zoquetes sueltos.
- 28 pellejos para lanadas.
- 36 mosquetes en dos cajones de madera para llevar de respecto.
- 25 rodela en un serón para lo dicho.
- 18 picas con sus hierros.
- 10 templones con sus hierros.
- 6 chuzos con sus hierros.
- 1.100 clavos de medio almud.
- 800 tachuelas.
- 3 pies de cabra de hierro.
- 5 palanquetas de hierro.
- 125 chavetas de hierro.
- 2 libras de hilo de alambre.
- 2 martillos.
- 30 clavos de costado.
- 200 clavos de alfajía.
- 200 clavos de barrote.
- 1.000 tachuelas.
- 10 ruedas para de respecto.
- 10 libras de hilo de vela.
- 36 espeques.
- 12 moldes de hierro para hacer balas de arcabuz.
- 24 cuñas.

- 24 espeques de madera.
- 12 moldes de hierro para hacer balas a mosquetes.
- 24 morriones barnizados.

La dicha artillería, pertrechos, armas y municiones y demás cosas en las 63 partidas de atrás referidas recibió el dicho maestre Juan de la Cruz del dicho tenedor Bernal del Castrillo, por la dicha mano como parece por el conocimiento que del recibo de ello dio el dicho maestre, fecho en 8 de mayo de 1605, y recado del dicho señor alcalde de 31 de julio de 1605.

- Gonzalo Vázquez, maestre del **galeón San Cristóbal**, de la armada que el año de 1605 fue a las Indias a cargo del capitán general don Luis Fernández de Córdoba.

= Cargo

Hásele cargo al dicho Gonzalo Vázquez, maestre del galeón San Cristóbal, de la armada que el año de 1605 fue a las Indias a cargo del capitán general don Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, del artillería, pertrechos, armas y municiones y demás cosas que por orden del señor licenciado Martín Fernández Puertocarrero, del Consejo de su majestad y su alcalde de casa y corte, le entregó el tenedor Bernal del Castrillo por mano de Domingo García de Flores, que en la ciudad de Sanlúcar de Barrameda sirve su oficio, que todo es lo siguiente en esta manera:

- Una media culebrina de bronce; junto a la boca un escudo con las quinas de Portugal, y en ella cuatro argollas, con su cascabel en la culata; y junto al fogón unos números en guarismo: cántara 23, [rótulos] 12. Tira de bala 9 libras; con su cureña y ruedas.
- Otra media culebrina con sus asas sobre los muñones, y más abajo un letrero que dice: “don Francisco de Varte *fieri curavit*. Avería 1594”; su número de peso: 33 quintales y 31 libras. Tira de bala 10 libras; con su cureña y ruedas.
- Otra media culebrina con sus follajes y armas imperiales, y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña, de su Consejo de Guerra y su capitán general de la artillería. Año de 1598”; su número de peso: 40 quintales. Tira de bala 12 libras; con su cureña y ruedas.

- Otra media culebrina con las mismas armas y rótulo pendiente de ellas, y más abajo otro rótulo que dice: “don Joan de Acuña, del Consejo de Guerra y su capitán general de la artillería. Año 1596”; junto a la boca un Hércules con dos ojos a los lados. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Un sacre con las armas reales, y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “Joan Vázquez de Acuña su capitán general de la artillería del reino de Nápoles”; y en la cinta de la culata un rótulo que dice: “*Napoli*. Año *domini* MDC”; pesa: cántaros 15, rótulos 12. Tira de bala 7 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Otro sacre con un escudo encima de la cinta con la corona imperial; sus asas sobre los muñones y más abajo otro escudo con su corona, dentro unas calderas y armiños; más abajo otro escudo con nueve quinas más; más abajo un letrero que dice: “Joan Vázquez de Acuña, capitán general de la artillería del reino de Nápoles”; y en la cinta de la culata otro rótulo que dice: “*Napoli*. Año *domini* MDC”; pesa: cántaros 14. Tira 7 libras de bala; con su encabalgamiento y ruedas.
- Un medio sacre con sus asas sobre los muñones, y más abajo un letrero que dice: “San Gerónimo”; su número de peso: 20 quintales y 17 libras. Tira de bala 6 libras; con su cureña y ruedas.
- Un pedrero con cuatro asas y sus muñones; junto a la boca un escudo con una corona y quinas dentro, y otro escudo en redondo con unas bandas. Tira de bala 11 libras, y no se le halló número de peso.
- Un cuarto de cañón con follajes y un escudo junto a la boca en redondo, y dentro unas bandas; más abajo otro escudo con el hábito de XPO [Cristo], con sus asas y muñones, y debajo de ellas unas armas con su corona; encima de él una cruz, y dentro de él un escudo (las quinas de Portugal y pendiente del tusón); y junto a él un escudo en blanco; y junto al fogón un letrero que dice: “por Jorge Figueroa”; unos números en guarismo de esta manera: 13= 3= 4=. Tira de bala 10 libras; con su cureña y ruedas.
- Otro cuarto de cañón de las mismas señas, y junto al fogón su número en guarismo de esta suerte: =16=1=0=. Tira de bala 10 libras; con su cureña y ruedas.

- Un pedrero con tres argollas, y junto a la boca un escudo con las quinas de Portugal; y a la culata un balazo a la banda derecha, sin hallarse número de peso.
- Un sacre que tira 8 libras de bala, con las armas imperiales; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año de 1591”; su número de peso: 25 quintales y 42 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Otro sacre de las mismas señas y rótulo, año 1590; un Hércules arriba de los muñones. Tira de bala 8 libras. Su número de peso: 23 quintales y 21 libras.
- Otro sacre con unas armas reales encima, y debajo de ellas otro escudo con unas armas, parece tener cuatro cabras y cuarteles; y más abajo otro escudo con nueve quinas; y más abajo un letrero que dice: “Joan Vázquez de Acuña su capitán general de la artillería del reino de Nápoles”; y en la cinta de la culata otro rótulo que dice: “*opus* Cristo Jordán (Cristóforo Giordani) *napolitan*. Año *domini* MDLCCCCCII”; pesa: cántaras 11, rótulos 2; y con su encabalgamiento y ruedas.
- Otro sacre de las mismas señas que el de atrás: cántaras 10, rótulos 89. Tira 6 libras de bala; con su encabalgamiento y ruedas.
- Un medio cañón que tira de bala 18 libras; debajo de los muñones un escudo con las armas reales y corona imperial, con un rótulo pendiente de ella que dice: “don Felipe II, rey de España”; y otro más abajo que dice: “don Joan de Acuña, su capitán general de la artillería. Año de 1597”; junto al fogón otro letrero que dice: “*opus* Alonso de Vallejo”. Su número de peso: 30 quintales y 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Otro medio cañón de 21 libras de cálibo de boca; debajo de los muñones las armas reales y corona imperial, y pendiente de ellas un rótulo que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año de 1592”; junto al fogón un letrero que dice: “*opus* Diego de Nalda”. Su número de peso: 33 quintales y 48 libras; con su encabalgamiento y ruedas.
- Un medio sacre con sus asas sobre los muñones, y debajo una corona imperial con un rótulo pendiente que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro que dice: “don Joan de Acuña su capitán general de la artillería. Año de 1592”. Su número de peso: 14 quintales y 64 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- 38 arandelas de hierro para de respecto.
- 40 sotrozos para de respecto.
- 10 ganchos de hierro.
- 8 sacatrapos, los 4 con astas.
- 3 ejes para cureñas.
- 12 lanadas con sus astas.
- 18 cucharas de cobre con sus astas.
- 20 zoquetes con sus astas.
- 1 escaleta con su perno de hierro.
- 32 palanquines con sus motones y ganchos usados.
- 6 motones y ganchos, digo 17 bragueros usados.
- 4 pedazos de betas para hacer palanquines usados.
- 54 cuñas de madera.
- Otras 30 cuñas de madera más.
- 62 espeques de madera.
- 30 motones.
- 2 pies de cabra de hierro.
- 2 palanquetas de hierro.
- Un hacha de hierro acerada.
- 50 chavetas de hierro.
- 25 pellejos.
- 10 libras de hilo de vela.
- 6 astas nuevas de respeto.
- 150 clavos de alfajía.
- 25 clavos de costado.
- 50 clavos de tillado.
- 2 betas de jarcia nueva para de respeto, que pesaron 9 arrobas y 14 libras.
- Otras 50 chavetas y 24 anillos.
- 3 martillos de hierro, el uno pequeño y los dos grandes.
- 2.000 tachuelas.
- 1.000 clavos de medio almud.
- 20 picas con sus hierros viejos.

- 12 chuzos nuevos con sus hierros.
- 12 templones.
- 25 rodela metidas en un serón de esparto.
- 30 morriones de hierro acerados.
- 36 mosquetes, los 18 de ellos de pijote de la mancha⁸, en 2 cajones de madera para llevar de respeto.
- 36 frascos para los dichos mosquetes con frasquillos.
- 16 zoquetes con sus astas.
- Una guindaleza nueva alquitranada, que pesó 19 arrobas y 21 libras.

La artillería, pertrechos, armas y municiones y demás cosas en las 58 partidas de atrás recibió el dicho maestre Gonzalo Vázquez, maestre del dicho galeón San Cristóbal, del dicho tenedor Bernal del Castrillo, por mano del dicho Domingo García de Flores, como parece por dos conocimientos que dio del recibo, fechos en 4 y 10 de mayo del dicho año de 1605, y recado del dicho señor alcalde, de 31 de julio siguiente de él.

- Juan Millán, maestre del **galeón San Gregorio**, de la armada que el año 1605 fue a las Indias a cargo del capitán general don Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor.

= Cargo

Hásele cargo al dicho Juan Millán, maestre del galeón San Gregorio, uno de los de la armada que el año de 1605 fue a las Indias a cargo del general don Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, de la artillería, pertrechos, armas y municiones y demás cosas que adelante irán declaradas, que por orden del señor licenciado Martín Fernández Portocarrero, del Consejo de su majestad y su alcalde de casa y corte, le entregó el tenedor Bernal del Castrillo, por mano de Domingo García de Flores en esta manera:

- Una media culebrina bastarda con sus asas sobre los muñones y sus follajes, y arriba de las asas un hércules entre dos caballos; y debajo de los muñones un escudo con las armas reales y corona imperial, y pendiente de ella un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña, de su Consejo de Guerra

⁸ Esmeril: pieza de artillería antigua, pequeña y algo mayor que el falconete.

y su capitán general de la artillería. Año de 1596”; y en la cinta de la culata su número de peso: 37 quintales y 12 libras. Tira de bala 12 libras; con su cureña y ruedas.

- Otra media culebrina con sus asas sobre los muñones, y más abajo un escudo con las armas reales y corona imperial; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año 1591”; y junto al fogón otras letras que dicen “[Diego de] Nalda”; y en el friso de la culata su número de peso: 40 quintales y 49 libras. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas herrado.

- Otra media culebrina con sus asas sobre los muñones, y debajo de ellos dos escudos sin armas abiertas; y delante del fogón un letrero que dice: “*opus* Fernando de la Fuente”; y en el friso trasero su número de peso: 39 quintales y 7 libras. Tira de bala 12 libras; con su cureña y ruedas herrado.

- Otra media culebrina con sus asas y muñones, y debajo de ellos las armas reales con la corona imperial; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año 1592”; y junto al fogón un letrero que dice: “*opus* Fernando de la Fuente”; y en el friso trasero su número de peso: 40 quintales y 21 libras. Tira de bala 12 libras; con su cureña y ruedas.

- Un medio cañón con sus asas sobre los muñones, y más abajo un escudo con las armas reales y corona imperial; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña, de su Consejo de Guerra y capitán general de la artillería. Año 1596”; y su número de peso en la cinta de la culata: 31 quintales y 9 libras. Tira de bala 16 libras; con sus encabalgamientos.

- Otro medio cañón con sus asas sobre los muñones, y debajo de ellas sus armas reales y corona imperial; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año 1592”; y en la cinta de la culata su número de peso: 29 quintales y 41 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Un sacre con sus asas y muñones, y más abajo las armas reales y corona imperial; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año 1591”; y en

la cinta de la culata su número de peso: 24 quintales y 32 libras. Tira de bala 7 libras; con su cureña y ruedas herrado.

- Un cuarto de cañón, fundición de Pedro López de Soto de Lisboa, con sus asas y muñones; y debajo de ellas un escudo con las armas de Portugal y corona imperial; y más abajo dos escudos borrados; y en la cinta de la culata su número de peso: 16 quintales. Tira de bala 9 libras; con su cureña y ruedas.

- Un pedrero con sus asas y muñones, y debajo de ellos una corona imperial; y pendiente de ella un letrero con escudo que dice: “don Felipe II, rey de España”; y más abajo otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería. Año 1597”; y en la cinta de la culata su número de peso: 22 quintales y 95 libras. Tira de bala 14 libras; con su encabalgamiento y ruedas.

- Otro pedrero con sus asas sobre los muñones y las mismas señas que el de arriba; y junto al fogón un letrero que dice: “*opus* Alonso Vallejo”; y en el friso de la culata su número de peso: 22 quintales y 30 libras. Tira de bala 13 libras; con su encabalgamiento y ruedas herrado.

- Una pieza de Pedro López con las mismas señas y rótulos que las de arriba, y a la cinta de la culata su número de peso: 22 quintales y 82 libras; con sus follajes en la boca. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas herrado.

- Otro pedrero de la misma fundición y con las mismas señas y follajes; y en el friso de la culata su número de peso: 23 quintales y 6 libras. Tira de bala 12 libras; con su encabalgamiento y ruedas herradas.

- Un sacre con asas y muñones, y debajo de ellos las armas reales y corona imperial; y pendiente de ellas un letrero que dice: “don Felipe II, rey de España”; y otro letrero que dice: “don Juan de Acuña su capitán general de la artillería”; y junto al fogón un letrero que dice: “*opus* Diego Nalda”; y en el friso trasero su número de peso: 25 quintales y 16 libras. Tira 7 libras de bala; con su cureña y ruedas herrado.

- Otro sacre de las mismas señas y rótulos; en el friso de la culata su número de peso: 24 quintales y 44 libras. Tira de bala 7 libras; con su encabalgamiento.

- Una media culebrina con asas y muñones, y debajo de ellos un letrero que dice: don Francisco de Varte *fieri curavit*; y más abajo otro que dice: “Avería. Año 1561”; y más

abajo su número de peso: 43 quintales y 86 libras; y encima del fogón una tarjeta de relieve. Tira de bala 12 libras; con su cureña y ruedas con su herraje.

- Otra media culebrina bastarda con asas y muñones, y debajo de los muñones unos escudos borrados; y delante del fogón un letrero que dice: “*opus* Diego de Nalda”; y en el friso trasero su número de peso: 40 quintales y 13 libras. Tira de bala 12 libras; con su cureña y ruedas.

- Un falcón con asas y muñones, y debajo de los muñones un escudo con su corona imperial; y más abajo un escudo con su corona imperial; y más abajo un escudo borrado con la corona real; y en la cinta de la culata su número de peso: 48 quintales y 33 libras. Tira de bala 4 libras; con su cureña y ruedas herrado.

- Otro falcón con asas y muñones, y debajo de ellos un escudo de armas; y a los lados dos hombres de follaje; y en la faja de la culata un letrero que dice: “Año 1584”; y más abajo el número de peso: 47 quintales y 25 libras; con su encabalgamiento y ruedas herrado.

- 29 bragueros, los 13 de ellos nuevos para de respecto.

- 45 palanquines con sus motones y ganchos, los 15 para de respecto.

- 18 cucharas con sus astas.

- 19 atacadores con sus astas.

- 4 sacatrapos con sus astas.

- Una escaleta con su perno de hierro.

- 3 ejes de madera.

- 4 ruedas para de respecto.

- 70 arandelas.

- 72 sotrozos.

- 29 espeques de madera.

- 71 cuñas de madera.

- 5 martillos, los 3 grandes y los 2 pequeños.

- 11 zoquetes sueltos.

- 21 motones de 2 ojos.

- 26 ganchos de hierro.

- 10 libras de hilo de vela.

- 3 pies de cabra de hierro.

- 3 palanquetas de hierro.
- 100 chavetas de hierro.
- 24 anillos de hierro.
- Un perno para la alzaprima de respecto.
- 27 pellejos para las piezas y para lanadas.
- 1.500 clavos de medio almud.
- 2 betas de jarcia nueva, que pesaron 11 arrobas y 3 libras.
- En 9 del dicho recibí otro pie de cabra y otra palanqueta de hierro.
- 6 ganchos de hierro.
- 2 sotrozos de hierro.
- 26 motones de 2 ojos nuevos.
- 33 tablas para soleras de las planchadas.
- 50 clavos de alfajía para lo dicho.
- Una cuchara de cobre con su asta.
- 34 mosquetes en 2 cajones.
- 34 frascos con sus frasquillos y cordones de lana de colores.
- 20 picas con sus hierros.
- 30 espeques y 3 ejes, y 2 ruedas, 5 astas y 5 rodela.
- 3 bragueros de guindaleza que pesaron 4 arrobas y 3 libras.
- 30 balas rasas, las 15 de a 4 libras y las otras 15 de a 8.
- 2 ruedas nuevas para de respecto.

La artillería, pertrechos, armas y municiones y demás cosas en las 53 partidas de atrás referidas recibió el dicho maestre Juan Millán del dicho tenedor Bernal del Castrillo, por la dicha mano como parece por tres conocimientos que de sus recibos dio el dicho maestre, en 10 de mayo, 6 y 7 de junio del dicho año de 605, y recado del dicho señor alcalde de 31 de julio siguiente de él.

- Juan de Frías, maestre del **galeón San Martín**, uno de los de la armada que el año de 1605 fue a las Indias, general don Luis Fernández de Córdoba.

= Cargo

Hásele cargo a Juan de Frías, maestro del galeón San Martín, uno de los de la armada que el año de 1605 fue a las Indias a cargo del capitán general don Luis de Córdoba y Sotomayor, de la artillería, pertrechos, armas y municiones y demás cosas que adelante se dirán, que por orden del señor licenciado Martín Fernández Puertocarrero, del Consejo de su majestad y su alcalde de casa y corte, le entregó el tenedor Bernal del Castrillo por mano de Domingo García de Flores en esta manera:

- Una pieza de bronce, fundición de México, lisa, con un escudo con las armas de leones y castillos, sin hallarse en ella número de peso.
- Otra pieza pedrero, con tarjeta que dice: “don Felipe II, rey de España”; y otra que dice: “[Don Juan de Acuña] su capitán general de la artillería. Año 1591”; peso: 21 quintales y 72 libras.
- Otra pieza, fundición de Génova, de [peso:] cántaros 16, rótulos 14; de boca de 14 libras; un escudo junto a la boca que dice: “Francisco Somarriva”.
- Otra pieza, fundición de México. En la cámara un escudo con las coronas de leones y castillos; de 4 libras de boca, sin hallarse número de peso en ella.
- Otra pieza de la dicha fundición, con armas y cálibo, sin hallarse en ella número de peso.
- Otra pieza, fundición de Génova, con mira de hierro y un escudo en blanco; de 23 quintales y 78 libras.
- Otra pieza, fundición de Nápoles, y en su cámara dos escudos; pesa: cántaros 10, rótulos 63.
- Otra pieza de bronce, cálibo de 9 libras. Su número de peso: 17 quintales y 74 libras.
- Otra pieza sin hallarse en ella número de peso como la de arriba, que será de hasta 16 quintales, poco más o menos, con un letrero que dice: “Santa Elena”; y otro: “es de Gonzalo de Villareal”; y otro: “es de Gonzalo Monte”.
- Otra pieza de 33 quintales y 24 libras.
- Otra pieza de 33 quintales y 60 libras.
- Otra pieza nueva fundida [en] San Bernardo por Bartolomé de Somarriba, de 24 quintales y 4 libras.

- Una pieza, fundición de Sevilla, que es cuarto de cañón encampanado; pesa 26 quintales y 62 libras.
- Otra de la misma fundición y cálibo, pesa 26 quintales y 55 libras.
- Otra pieza, fundición de Nápoles, [pesa:] cántaro 16, rótulos 46; tiene de boca 11 libras.
- Otra de la misma fundición, señas, cálibo y género, pesa: cántaros 14, rótulos 17. Son ambas a dos cuartos de cañones.
- Otra pieza que era de Pedro de Mera, y su fundición de Sevilla, de Juan Morel, pesa 32 quintales y 20 libras.
- Otro pasavolante que estaba en Horcadas, fundición de Génova, con asas y muñones y sin escudo, con la corona real y un águila en él; y debajo unas letras: “S-P-Q-R”; y debajo otros números de peso: 15 quintales y 76 libras; con su mira en la culata junto al fogón.
- 16 cureñas, 3 de ellas nuevas.
- 15 cucharas y 11 con sus astas, las 15 nuevas, que pesaron 32 libras.
- 24 astas para poner las cucharas.
- 34 ruedas para la artillería.
- 44 arandelas de hierro.
- 44 sotrozos de hierro.
- 16 cuñas de madera.
- 16 espeques.
- 6 sacatrapos con sus astas.
- 2 ejes para las cureñas.
- 38 ganchos de hierro.
- 80 motones de respecto.
- 5 pies de cabra de hierro.
- Una palanqueta de hierro.
- 2 hachas de hierro aceradas.
- 64 chavetas de hierro.
- Una alzaprima con su perno de hierro.
- 26 pellejos de carnero.
- 10 libras de hilo de vela.
- 150 clavos de tillado.

- 150 clavos de barrote.
- 30 clavos de costado.
- 900 clavos de alfajía.
- 16 palanquines de jarcia nuevos, digo bragueros, de a 7 brazas cada uno, que se cortaron de 2 guindalezas, que todo pesó 4 quintales y 22 libras.
- 6 betas nuevas para palanquines pesaron 19 arrobas y 8 libras
- 3 martillos de hierro, los 2 grandes.
- 1.000 tachuelas y 1.000 clavos de medio almud.
- 34 mosquetes en dos cajones.
- 42 frascos de mosquete en un cajón con frasquillos.
- 18 picas con sus hierros nuevos.
- 10 chuzos con sus hierros.
- 25 rodela en un serón.
- 30 morriones en otro serón.
- 24 moldes de balas.
- 28 espeques de madera.
- Una cuchara con su asta.
- Un martillo pequeño.
- 30 espeques.
- 5 zoquetes sueltos.
- 40 cuñas de madera.
- Una rueda para de respeto.
- 4 moldes de madera para hacer cartuchos.
- 12 astas usadas con tres zoquetes y 4 cargadores viejos.
- 6 pellejos más para lanadas.
- 4 ruedas más para de respecto.

La artillería, pertrechos, armas y municiones y demás cosas en las 61 partidas de atrás referidas recibió el dicho maestre Juan de Frías del dicho tenedor Bernal del Castrillo, por la dicha mano como parece por dos conocimientos que dio de su recibo, fechos en 15 de mayo del dicho año de 1605, y recado del dicho señor alcalde de 31 de julio siguiente de él.

- Francisco de Molina Angulo, dueño y maestro del **patache** nombrado **El Buen Jesús**, de la armada que el año de 1605 fue a las Indias, general don Luis Fernández de Córdoba.

= Cargo

Hásele cargo al dicho Francisco de Molina Angulo, dueño del patache nombrado El Buen Jesús, uno de la armada que el año de 1605 fue a las Indias a cargo del capitán general don Luis Fernández de Córdoba, de la artillería, pertrechos, armas y municiones que adelante se dirán, que por orden del señor licenciado Martín Fernández Portocarrero, del Consejo de su majestad y su alcalde de casa y corte, le entregó el tenedor Bernal del Castrillo por mano de Domingo García de Flores en esta manera:

- Una pieza de bronce, fundición de Nápoles, que pesa: cántaras 4, rótulos 60.
- Otra pieza de la dicha fundición, pesa: cántaras 4, rótulos 70.
- 80 balas rasas de a libra y libra y media.
- 2 cureñas con sus ruedas herradas para las picas.
- 6 guarda cartuchos de hoja.
- Un molde de madera para cartuchos.
- 2 cucharas con sus astas.
- 12 balas de navaja y cadena.
- Un sacatrapos con su asta.
- 2 zoquetes con sus astas.

La dicha artillería, pertrechos y municiones en las 10 partidas de arriba referidas recibió el dicho Francisco de Molina Angulo, del dicho tenedor Bernal del Castrillo, por la dicha mano como parece por el conocimiento que dio del recibo, fecho en 15 de mayo del dicho año de 1605, y recado del dicho señor alcalde de último de julio siguiente de él.

- Juan Bautista Romero, maestro del **patache Santa María de Gracia**, de la armada que el año de 1605 fue a las Indias, general don Luis Fernández de Córdoba.

= Cargo

Hásele cargo a Cristóbal Romero, maestro del patache nombrado Santa María de Gracia, de la armada que el año de 1605 fue a las Indias a cargo del capitán general don Luis Fernández de Córdoba, de los pertrechos, artillería, armas y municiones que adelante irán declarados, que por orden del señor licenciado Martín Fernández Portocarrero, del Consejo de su majestad y su alcalde de casa y corte, le entregó el tenedor Bernal del Castrillo por mano de Domingo García de Flores en esta manera:

- Una pieza de bronce con un rótulo que dice: “Francisco de Varte *fieri curavit*”; pesa 8 quintales y 6 libras.
- Otra pieza de bronce, que pesa 8 quintales y 24 libras.
- 2 cureñas herradas con sus ruedas.
- 40 balas rasas de a libra.
- Otras 40 de a libra y media.
- Un molde de madera para hacer pertrechos.
- 6 guarda cartuchos de hoja de Milán.
- 6 lanternas de madera llenas de dados.
- 12 balas de diamante y navaja.
- Un sacatrapos con su asta.
- Una cuchara con su asta.
- 2 zoquetes con sus astas.

La artillería, pertrechos, armas y municiones y demás cosas en las 12 partidas de atrás referidas recibió el dicho maestro Cristóbal Romero, del dicho tenedor Bernal del Castrillo, por la dicha mano como parece por un conocimiento que dio del recibo el dicho maestro, fecho en 15 de mayo del dicho año de 1605, y recado del dicho señor alcalde de último de julio siguiente de él.

GLOSARIO DE TÉRMINOS MARÍTIMOS QUE SE CITAN¹

Abita o Bitá	Es un madero grueso atravesado debajo del castillo de proa, muy firme en los costados de la nao, donde se hacen firmes los cables cuando la nao está surta.
Acollador	Cabo de proporcionado grosor que se pasa por los ojos de las vigotas y sirve para tensar el cabo más grueso en que están engarzadas.
Aferravela	Cuerda delgada, que se hacía firme junto a los amantillos en la verga mayor y en la del trinquete para ayudar a aferrar y tomar los penoles de las respectivas velas.
Aflechadura o flechadura	Conjunto de todos los flechastes de una tabla de jarcia.
Alcázar	Espacio que media, en la cubierta superior de los buques, desde el palo mayor hasta la popa o hasta la toldilla, si la hay.
Amante	Cabo grueso que, asegurado por un extremo en la cabeza de un palo o verga y provisto en el otro de un aparejo, sirve para resistir grandes esfuerzos.
Amantillo	Cada uno de los dos cabos que sirven para embicar y mantener horizontal una verga cruzada.

¹ Las definiciones han sido elaboradas a partir de los siguientes trabajos: *Diccionario marítimo español* de Martín Fernández de Navarrete; *Diccionario de la lengua española* [en línea]; *Arte para fabricar y aparejar naos* de Tomé Cano; *Instrucción nautica para el buen uso y regimiento de las Naos, su traça y gobierno conforme a la altura de México* de Diego García de Palacio; *Dicionário da Linguagem de Marinha antiga e actual* de Humberto Leitão y José Vicente Lopes; *Diccionario ilustrado de los pertrechos de guerra y demás efectos pertenecientes al material de artillería* de Luis de Agar; y *Diccionario de la Ciencia y de la Técnica del Renacimiento*, Universidad de Salamanca [en línea]. No obstante, hemos modernizado la ortografía y la puntuación de alguno de los trabajos mencionados, repartido las mayúsculas y minúsculas según las normas actuales, y traducido del portugués la palabra “galagala”. Por otro lado, hay que tener en cuenta que cuando aparece citada más de una acepción para un mismo término se debe a que el significado de una misma palabra puede variar según el contexto en el que se halle.

Amura	1. Parte de los costados del buque donde este empieza a estrecharse para formar la proa. 2. Cabo que hay en cada uno de los puños bajos de las velas mayores de cruz y en el bajo de proa de todas las de cuchillo, para llevarlos hacia proa y afirmarlos.
Amurar	Llevar a donde corresponde, a barlovento, los puños de las velas que admiten esta maniobra, y sujetarlos con la amura para que las velas queden bien orientadas cuando se ha de navegar de bolina.
Arrufo	Curvatura que hacen las cubiertas, cintas, galones y bordas de los buques, levantándose más, respecto de la superficie del agua, por la popa y proa que por el centro.
Ayanque	La troza principal que más junta el racamento con el palo o verga.
Bandola	Armazón provisional que, para seguir navegando, se pone en el buque que ha perdido algún palo.
Bao	1. Gran madero que de trecho en trecho atraviesa de babor a estribor, y sirve para aguantar los costados, donde está hecho firme por cada extremo, al mismo tiempo que sostiene las cubiertas con todo el peso de la artillería y demás efectos; hace el oficio de las vigas en las casas. 2. Cada uno de los dos barrotes que, empernados en las cacholas, en el sentido de la quilla, sirven para sostener las cofas.
Barloar	Situar un buque con el costado muy próximo a un muelle o a otro buque.
Barlovento	Parte de donde viene el viento, con respecto a un punto o lugar determinado; ganar el barlovento: situarse dejando al enemigo u otra escuadra o buque a sotavento y en disposición de poder arribar sobre él.
Barraganete	Última pieza alta de la cuaderna; en los astilleros de Vizcaya fue denominada también urnición.
Batiporte	Canto alto o bajo de la porta de una batería.

Bitá o Abita	Es un madero grueso atravesado debajo del castillo de proa, muy firme en los costados de la nao, donde se hacen firmes los cables cuando la nao está surta.
Bitácora	Especie de armario en que se coloca la aguja de marear.
Bomba	Máquina para sacar el agua de la sentina, o la que hace el buque.
Boneta	Vela supletoria que se agrega por abajo a otra para aumentar su superficie en tiempos bonancibles.
Borda	Canto superior del costado de un buque.
Borriquete	Vela que se pone sobre el trinquete para servirse de ella en caso de rifarse este.
Botalón	Palo que está debajo del espolón con una roldana para amurar el trinquete.
Boza	Pedazo de cuerda hecho firme por un extremo en un punto fijo del buque, y que por medio de vueltas que da al calabrote, cadena, etc., que trabaja, impide que se escurra.
Brandal	Cabo grueso, firme o volante, que se da en ayuda de los obenques de juanete.
Branque	Véase roda.
Braza	Cabo que laborea por el penol de las vergas y sirve para mantenerlas fijas y hacerlas girar en un plano horizontal.
Brea	Betún artificial, compuesto de pez, sebo, resina y otros ingredientes, que se emplea en las costuras y costados de los buques para abrigo de la intemperie. Distínguese en negra o seca, y rubia o grasa: la primera es la que se aplica a las costuras y costados; la segunda, que tiene más sebo, a los masteleros.
Briol	Cada uno de los cabos que sirven para cargar las relingas de las velas de cruz, cerrándolas y apagándolas para facilitar la operación de aferrarlas.
Buco	Casco de la embarcación.

Burda	Brandal de los masteleros de juanete.
Cabrestante	Torno de eje vertical que se emplea para mover grandes pesos por medio de una maroma o cable que se va arrollando en él a medida que gira.
Calafatear	Cerrar las junturas de las maderas de las naves con estopa y brea para que no entre el agua.
Calabrote	Según Martín Fernández de Navarrete, el calabrote es un cabo delgado, pero según el <i>Diccionario de la lengua española</i> , es un cabo grueso hecho de nueve cordones colchados de izquierda a derecha, en grupos de a tres, y en sentido contrario cuando se reúnen para formar el cabo. En el presente trabajo el calabrote sería un cabo grueso, pues su peso era de 207 kg.
Calcés	Parte superior de los palos mayores y masteleros de gavia, comprendida entre la cofa o cruceta y el tamborete.
Candaliza	Cada uno de los cabos que hacen en los cangrejos oficio de brioles.
Candeleta	Véase candaliza.
Cangrejo	Verga que tiene en uno de sus extremos una boca semicircular por donde ajusta con el palo del buque, y la cual puede correr de arriba abajo o viceversa, y girar a su alrededor mediante los cabos que se emplean para manejarla.
Caña	Palanca de madera encajada en la cabeza del timón y con la cual se maneja.
Caperol	La pieza más alta de las tres que constituyen el branque. Las otras dos son el pie de roda y la roda.
Carenar	Componer, recorrer y calafatear un buque, renovando todo lo que esté podrido o inservible.
Carlinga	Hueco, generalmente cuadrado, en que se encaja la mecha de un árbol u otra pieza semejante.

Castillo	1. La parte de la cubierta superior contada desde el canto de proa de la boca del combés hasta la roda. 2. Nombre que antiguamente se daba a la toldilla u otra obra equivalente en la popa.
Cebadera	Vela que se envergaba en una percha cruzada bajo el bauprés, fuera del barco.
Chafaldete	Cabo que sirve para cargar los puños de gavias y juanetes llevándolos al centro de sus respectivas vergas.
Cinta	Conjunto de maderos más gruesos y fuertes que los restantes del forro que se extienden a lo largo de los costados, a diferentes alturas, para fortificar el buque y formar los arcos de arrufo que lo hacen airoso.
Codaste	Madero grueso puesto verticalmente sobre el extremo de la quilla inmediato a la popa, que sirve de fundamento a toda la armazón de esta parte del buque. En esta pieza van las hembras del timón.
Combés	Espacio en la cubierta superior desde el palo mayor hasta el castillo de proa.
Contracostado	Véase embono.
Corbatón	Denominación general de toda curva que abraza maderos de ambas bandas por la parte interior del buque.
Cuaderna	Cada una de las piezas curvas cuya base o parte inferior encaja en la quilla del buque y desde allí arrancan a derecha e izquierda, en dos ramas simétricas, formando como las costillas del casco.
Cumplidor	Largura o longitud de algo.
Curva	Pieza fuerte de madera, que se aparta de la figura recta y sirve para asegurar dos maderos ligados en ángulo.
Driza o Triza	Cuerda o cabo con que se izan y arrían las vergas, y también el que sirve para izar los picos cangrejos, las velas de cuchillo y las banderas o gallardetes.

Durmiente	Madero grueso clavado de popa a proa a lo largo del costado por la parte interior, sobre el cual sientan las cabezas de los baos, que van en él endentados a cola de milano.
Embonar	Forrar exteriormente con tablones el casco de un buque para darle más estabilidad.
Embono	Forro de tablones con que se embona un buque.
Entremiche	Cada una de las piezas de madera que rellenan el hueco que queda entre las extremidades de los baos, con los cuales endientan.
Escarpe	El corte oblicuo que se da a la cabeza de un madero para empalmarlo con otro.
Escota	Cabo que sirve para cazar las velas.
Estay	Cabo que sujeta la cabeza de un mástil al pie del más inmediato, para impedir que caiga hacia la popa
Estopa	Jarcia vieja, deshilada y desecha, que sirve para calafatear.
Flechaste	Cada uno de los cordeles horizontales que, ligados a los obenques, como a medio metro de distancia entre sí y en toda la extensión de jarcias mayores y de gavia, sirven de escalones a la marinería para subir a ejecutar las maniobras en lo alto de los palos.
Galagala	Especie de betún que se usaba para tapar las juntas y recorrer la obra viva de los navíos, para un mejor sellado y para protección del gusano. Estaba hecho de cal virgen y estopa mezcladas con aceite; por encima de este betún era aplicado un forro exterior.
Genoles	Cada una de las piezas que se amadrinan de costado a las varengas para la formación de las cuadernas de un buque.
Gorja	Para Martín Fernández de Navarrete, a partir de alguno de los diccionarios consultados por él, la gorja es “la unión del pie de roda con el resto del branque, y de donde nace la parte inferior del tajamar. Según otros, es el parage donde se une la roda á la quilla. Terreros conviene en esto mismo; pero añade que mas comunmente se dice

gorja al hueco que hurta la nao desde la quilla hasta la superficie del agua. Los constructores, en el día, desconocen absolutamente esta voz, aunque Sarm., Tom. Y todos los antiguos la usan á cada paso”².

Guindaleza	Cabo de cinco o más pulgadas de grueso, de cuatro cordones, y de ciento o más brazas de largo, que sirve para varias faenas de consideración.
Guindaste	Armazón de dos maderos escuadrados, establecidos verticalmente al pie y a cada lado por la cara de proa de los palos mayores, sujetos ambos por sus cabezas por otro madero que los cruza en forma de horca, y con el número de cajeras y roldanas necesario para el paso y laboreo de algunos cabos de maniobra.
Jareta	Cabo que con otros iguales sujeta el pie de las arraigadas y la obencadura, atravesando de la de una banda a la de otra por debajo de la cofa.
Jimelga	Pieza o pedazo de madera de la figura de una teja muy larga, que se adapta y trinca a un palo, verga o botalón para su refuerzo.
Lata	Madera dispuesta transversalmente, colocada entre los baos para reforzar las cubiertas.
Llaves	Maderos que se unen con dos curvas encima de las cubiertas de una banda a otra.
Llenos o redondos	Parte del casco comprendida entre los raseles.
Navegar de bolina	Navegar de modo que la dirección de la quilla forme con la del viento el menor ángulo posible.
Obenque	Cada uno de los cabos gruesos que sujetan la cabeza de un palo o de un mastelero a la mesa de guarnición o a la cofa correspondiente.

² Véase FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Diccionario marítimo español*, p. 300.

Orenga	1. Cuaderna que encaja en la quilla y cuyas ramas forman las costillas del casco. 2. Madero fijado a una y otra banda desde la serviola al tajamar.
Ostaga o Ustaga	Cabo que pasa por el motón situado en la cruz de las vergas de gavia y por el de la cabeza del mastelero, y sirve para izar dichas velas.
Palanquín	Cada uno de los cabos que sirven para cargar los puños de las velas mayores, llevándolos a la cruz de sus vergas respectivas.
Pantoque	La parte exterior del fondo de una embarcación, desde la quilla hasta el principio de los llenos o redondos.
Pañol	Cada uno de los compartimentos que se hacen en diversos lugares del buque, para guardar víveres, municiones, pertrechos, herramientas, etc.
Papahígo	Cada una de las velas mayores, excepto la mesana, cuando se navega con ellas solas.
Penol	1. Punta o extremo de las vergas. 2. La parte de la vela inmediata al extremo de la verga.
Pie de roda	La pieza curva en que remata la quilla por la parte de proa, y de cuyas ramas la una empalma con la misma quilla y la otra con la roda, y forma la primera parte del branque.
Pinzote	Especie de palanca con que se hacía girar la caña del timón.
Plaza de armas	Véase alcázar.
Portañola	Cualquiera de las ventanas o aberturas cuadradas o cuadrilongas que se hacen en los costados o en la popa de las embarcaciones, o en cualquiera otra de sus divisiones interiores, ya para dar luz, o ya para el manejo y servicio de la artillería u otros objetos.
Puente	Cubierta, en su primera acepción.
Racamento	Guarnimiento, especie de anillo que sujeta las vergas a sus palos o masteleros respectivos, para que puedan correr fácilmente a lo largo de ellos.

Rasel o delgado	Cada una de las partes de los extremos de popa y de proa, en las cuales se estrecha el pantoque.
Roda	El madero curvo que para formar la proa se une al pie de roda, y que con este y el caperol forma el branque. Existe también la roda de popa, denominada codaste.
Sobretrancanil	Fila de tablones gruesos que va entre el trancanil y los batiportes bajos de las portas.
Tajamar	Tablón recortado en forma de curva y ensamblado en la parte exterior de la roda, que sirve para hender el agua cuando el buque marcha.
Tillado	Suelo de tablas.
Toldilla	Cubierta parcial que tienen algunos buques a la altura de la borda, desde el palo mesana al coronamiento de popa. En algunas ocasiones aparece referida en las fuentes con el nombre de “castillo de popa”.
Trancanil	Serie de maderos fuertes tendidos tope a tope y desde la proa a la popa, para ligar los baos a las cuadernas y al forro exterior.
Triza o Driza	Cuerda o cabo con que se izan y arrían las vergas, y también el que sirve para izar los picos cangrejos, las velas de cuchillo y las banderas o gallardetes.
Troza	Combinación de dos pedazos de cabo grueso y forrado de cuero, mediante el cual se une y asegura la cruz de la verga mayor al cuello de su palo.
Ustaga u Ostaga	Cabo que pasa por el motón situado en la cruz de las vergas de gavia y por el de la cabeza del mastelero, y sirve para izar dichas velas.
Verduguete	Pieza que se coloca de popa a proa en algunas embarcaciones menores, entre la cinta y la tabla contigua inferior, con más grueso que esta, a fin de que forme un resalte redondeado.
Vigota	Especie de motón chato y redondo, sin roldana y con dos o tres agujeros, por donde pasan los acolladores.

Virador

1. Calabrote u otro cabo grueso que se guarnece al cabrestante para meter el cable, al cual se une con varias reatas levadizas para la faena.
2. Cabo que sirve para guindar y echar abajo los masteleros.

FUENTES DOCUMENTALES

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (AGI)

Charcas: 419.

Contaduría: 348, 424, 526, 548, 552A, 1103, 1104, 1385, 1472.

Contratación: 11, 52A, 53A, 53B, 54A, 54B, 56A, 71A, 71B, 152, 261, 498B, 573, 748, 938B, 943, 1113, 1123, 1140B, 1143, 1145A, 1458, 1800, 1802, 2156, 2898, 2899, 2900, 2925, 2928, 2940A, 2940B, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2962, 2963, 2964, 2973, 3252, 3257, 3263A, 3263B, 3264A, 3282, 3283, 3284, 3667, 3809, 3936, 3942, 3961, 3978, 3990, 4187, 4194, 4302, 4303, 4304, 4324, 4374, 4420, 4421, 4872, 4880, 4895, 4958, 4981, 5013, 5015, 5016, 5091, 5110, 5112, 5113, 5114, 5168, 5170, 5171, 5187, 5268, 5557, 5579, 5732, 5773, 5783, 5784, 5787, 5788, 5792, 5793.

Escribanía: 967, 1152A.

Filipinas: 329, 340.

Guatemala: 14, 65.

Indiferente General: 111, 113, 418, 420, 421, 422, 433, 450, 582, 614, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 753, 770, 811, 858, 1092, 1112, 1113, 1114, 1115, 1116, 1117, 1118, 1119, 1120, 1121, 1122, 1123, 1806B, 1866, 1867, 1952, 1953, 1956, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1968, 2497, 2535, 2573, 2593, 2661, 2662, 2663, 2681, 2699, 4195.

MyP (Mapas y Planos): Santo Domingo, 89.

Panamá: 1, 17, 33, 45, 233.

Patronato: 34, 45, 254, 258, 260, 267, 269, 270.

Santo Domingo: 100, 129, 899.

Santa Fe: 18.

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (AGS)

Estado: 1428 (170).

Guerra y Marina: 96 (63), 423 (67), 430 (55, 228), 431 (17, 20, 139, 144), 432 (1,2), 436 (572), 451 (2), 453 (22), 455 (58,125), 458 (194), 459 (55, 99), 463 (272), 484 (250), 487 (285), 488 (6, 23), 491 (185), 511 (233), 512 (51), 513 (30), 518 (175), 520 (168), 523 (13, 443, 444), 525 (212, 332, 549, 552), 533 (155), 535 (41), 536 (9, 139), 537 (17), 538 (65).

Lib. 96.

Consejo Real de Castilla: 116 (2), 117 (1).

ARCHIVO GENERAL DE GIPUZKOA (AGG)

JDIM2/13/9.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (AGN)

Reales Cédulas Originales: vol. 2-6.

ARCHIVO GENERAL MILITAR DE MADRID (AGMM)

Colección Aparici: tomos 9 y 44.

ARCHIVO HISTÓRICO DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA (AHDFB)

Administración de Vizcaya: AJ00007/075.

Corregidor: JCR2627/004.

ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL (AHN)

Consejo de Órdenes: expedientes de pruebas de Caballeros de la Orden de Santiago, exp. 979, 9181.

ARCHIVO HISTÓRICO DE PROTOCOLOS DE GUIPÚZCOA (AHPG)

1/1261.

ARCHIVO MUNICIPAL DE ERRETERIA (AME)

Hacienda municipal: C/5/I Lib.2, exp. 5.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO (ANTT)

Corpo Cronológico (CC): parte II, maço. 305 (139), 307 (doc. 16, 27).

ARCHIVO DE LA PARROQUIA DE SANTA ANA, SEVILLA (APSA)

Libros de bautismos: t. IV-XV.

ARCHIVO DE LA REAL CHANCILLERÍA DE VALLADOLID (ARCV)

Registro de Ejecutorías: 1790 (49).

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA (BCM)

RBf6-11/12.

BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA (BNE)

Manuscrito (ms.): 9024, 9027.

BIBLIOTECA NACIONAL DE MÉXICO (BNM)

Manuscrito, cedulario 1393.

BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL (BNP)

Códice (cód.): 13390.

MUSEO NAVAL DE MADRID (MNM)

Colección Fernández de Navarrete (CFN): t. XXI (doc. 82, 88), t. XXII (doc. 11, 38) XXIII (doc. 23, 24, 25, 26, 40, 47), XXIV (doc. 74), XXXI (doc. 30).

Colección Sanz de Barutell (CSB): ms. 391 (1219), ms. 392 (1273, 1308, 1347).

Colección Vargas Ponce (CVP): vol. I, t. 4, doc. 61; vol. III, t. 1B (131), t. 3A (26, 30).

REAL BIBLIOTECA DEL PALACIO REAL DE MADRID (RBPRM)

Miscelánea de Manuel José de Ayala, vol. LXXXV II, 2900.

BIBLIOGRAFÍA

- ABREU, Pedro de: *Historia del saqueo de Cádiz por los ingleses en 1596*; edición crítica, notas y estudio introductorio de Manuel Bustos Rodríguez, Universidad de Cádiz, 2017.
- AGAR, Luis de y ARAMBURU, Joaquín: *Diccionario ilustrado de los pertrechos de guerra y demás efectos pertenecientes al material de artillería*, Madrid, 1853.
- AGUILAR, Marcos Cerveira de: *Aduertenças de naueguantes*, Lisboa, 1640.
- ÁLAVA Y VIAMONT, Diego de: *El perfecto capitán, instruido en la disciplina militar, y nueva ciencia de la artillería*, Madrid, Pedro Madriral, 1590.
- ALVARADO MORALES, Manuel: *La ciudad de México ante la fundación de la Armada de Barlovento. Historia de una encrucijada (1635-1643)*, México, El Colegio de México, 1983.
- ÁLVAREZ NOGAL, Carlos: “Las remesas americanas y los banqueros de la monarquía”, en aa. vv., *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, Madrid, Fundación ICO, 1999, pp. 607-624.
- ÁLVAREZ NOGAL, Carlos: “Los maestros de plata durante el reinado de Felipe IV. Nombramientos y beneficios”, en Antonio Gutiérrez Escudero (coord.), *Ciencia, economía y política en Hispanoamérica colonial*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2000, pp. 139-160.
- ÁLVAREZ NOGAL, Carlos: Instituciones y desarrollo económico: la Casa de la Contratación y la Carrera de Indias (1503-1790), en Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar (coords.), *La Casa de la Contratación, la navegación y el comercio entre España y las Indias*, Sevilla / Universidad de Sevilla / Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Fundación El Monte, 2004, pp. 21-52.

- ÁLVAREZ-OSSORIO ALVARIÑO, Antonio y MARTÍNEZ MILLÁN, José: “La continuación de la pugna Habsburgo-Valois y las campañas contra el infiel”, en José Martínez Millán y Carlos Javier de Carlos Morales (coords.), *La corte de Carlos V. Corte y Gobierno*, vol. I, t. II, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000, 153-170.
- ALVES SALGADO, Augusto A.: *Portugal e o Atlântico. Organização militar e ações navais durante o período Filipino (1580-1640)*, Tesis doctoral, Universidad de Lisboa, 2009.
- ANDRÉS UCENDO, José Ignacio: “Una herencia de Felipe II: los servicios de millones en Castilla durante el siglo XVII” en José Martínez Millán (dir.), *Felipe II (1527-1598): Europa y la monarquía católica: Congreso Internacional "Felipe II (1598-1998), Europa dividida, la monarquía católica de Felipe II*, vol. II, Madrid, Editorial Parteluz, pp. 53-65.
- ANGULO ÍÑIGUEZ, Diego: “Bautista Antonelli: las fortificaciones americanas del siglo XVI”, en el discurso de ingreso de Diego Angulo Íñiguez en la Real Academia de la Historia, Madrid, 1942, pp. 83-91.
- ANTÚNEZ Y ACEVEDO, Rafael: *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, Gabriel de Sancha, 1797.
- APARICI Y GARCÍA, José: *Continuación del informe sobre los adelantos de la comisión de historia en el archivo de Simancas, dirigido al Excmo. Sr. Ingeniero general, teniente general don Antonio Remón Zarco del Valle*, segunda parte, Madrid, Imprenta Nacional, 1849.
- ARTÍÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio de: *La Arquitectura naval española (en madera). Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid, 1920.
- AYALA, Manuel José de: *Diccionario de gobierno y legislación de Indias*; edición y estudios realizado por Marta Milagros del Vas Mingo, 13 tomos, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1988.
- BARADO, Francisco: *Historia del ejército español. Armas, uniformes, sistemas de combate, instituciones [y] organización del mismo, desde los tiempos más remotos hasta nuestros días*, 3 vols., Barcelona, Viuda e hijos de E. Ullastres y compañía, 1889.
- BARKHAM HUXLEY, Michael: “Las pequeñas embarcaciones costeras vascas en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el «galeón», la

«chalupa» y la «pinaza»”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n.º 2 (1998), pp. 201-222.

BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio Miguel: *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla-Madrid, Fundación El Monte / Consorcio Urbanístico del Pasillo Verde Ferroviario, 1992.

BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio Miguel: “Innovaciones y cambios estructurales, institucionales y de gestión económica en la Carrera de Indias (1580-1598)”, en *Actas del Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t. IV, Lisboa, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998, pp. 309-334.

BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio Miguel: “Remesas de Indias: de “dinero político” al servicio del imperio a indicador monetario”, en Antonio Miguel Bernal Rodríguez, *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica*, Madrid, Marcial Pons / Fundación ICO, 2000, pp. 353-384.

BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio Miguel: “Banca, remesas, moneda, compradores de oro y plata y comercio colonial”, en Antonio Miguel Bernal Rodríguez (ed.), *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica*, Madrid, Marcial Pons / Fundación ICO, 2000, pp. 603-658.

BLUMENBERG, Hans: *Naufragio con espectador. Paradigma de una metáfora de la existencia*, Madrid, La balsa de la Medusa, 1995.

BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de: *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, Mapfre, 1991.

BORREGO PLÁ, María del Carmen: “Los hermanos de la Cofradía de Mareantes en el siglo XVI”, en Bibiano Torres Ramírez y José Hernández Palomo (eds.), *Andalucía y América en el siglo XVI. Actas de las II Jornadas de Andalucía y América*, (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo de 1982), t. I, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos / Diputación de Huelva / Instituto de Estudios Onubenses, 1983, pp. 361-388.

BORREGO PLÁ, María del Carmen: *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1983.

BORREGO PLÁ, María del Carmen: “Los hermanos de la Universidad de Mareantes de Sevilla en el siglo XVII”, en Bibiano Torres Ramírez y José Hernández Palomo (eds.), *Andalucía y América en el siglo XVII. Actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo de

- 1983), t. I, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos / Diputación de Huelva / Caja Provincial de Ahorros de Huelva, 1985, pp. 237-252.
- BORREGO PLÁ, María del Carmen: “Sevilla, puerto y puerta de las Indias: la marinería oceánica hasta 1700”, *Archivo Hispalense*, n.º 229 (mayo-agosto, 1992), pp. 3-24.
- BORREGO PLÁ, María del Carmen: “La Casa de Contratación y Huelva: Facultación de tripulaciones a Indias hasta 1700”, en Bibiano Torres Ramírez (coord.), *Huelva y América. Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América* (Universidad de Santa María de la Rábida, 1992), t. II, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, 1993, pp. 39-66.
- BORREGO PLÁ, María del Carmen: “Maestres y pilotos de la bahía gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700”, en *Andalucía y América. Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, (Córdoba, 1991), Córdoba, Publicaciones de la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía / Cajasur, 1994, pp. 129-142.
- BOYD-BOWMAN, Peter: *Índice geobiográfico de cuarenta mil pobladores españoles de América en el siglo XVI, 1493-1519*, Bogotá, vol. I, 1964 / México, vol. II, 1969.
- BOYD-BOWMAN, Peter: *Índice geobiográfico de más de 56 mil pobladores de la América Hispánica, 1493-1519*, México, Fondo de Cultura Económica, 1985.
- BROSSARD, Maurice de: *Historia Marítima del Mundo*, Madrid, Editorial Edimat, 2003.
- BURZIO, Humberto F.: *Diccionario de la moneda hispanoamericana*, 3 tomos, Chile, Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, 1956-1958.
- CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: “Los asientos de la avería de la Armada de la Armada de la Carrera de Indias”, *Ius fugit: Revista interdisciplinar de estudios histórico-jurídicos*, n.º 5-6 (1996-1997), pp. 429-442.
- CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997.
- CALDERÓN QUIJANO, José Antonio: *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, Madrid, Mapfre, 1996.
- CANO, Tomás: *Arte para fabricar y aparejar naos* [Sevilla, 1611]; edición y prólogo de Enrique Marcos Dorta, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 1964.

- CARLOS MORALES, Carlos Javier de: “La Hacienda Real de Castilla y la Revolución financiera de los genoveses (1560-1575)”, *Chronica nova. Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada*, n.º 26 (1999), pp. 37-78.
- CARLOS MORALES, Carlos Javier de: *Felipe II: el Imperio en Bancarrota. La Hacienda Real de Castilla y los negocios del Rey Prudente*, Madrid, Dilema, 2008.
- CARRASCO VÁZQUEZ, Jesús: “Los conversos lusitanos y la unión ibérica: oportunidades y negocios. El caso de Juan Núñez Correa”, en Alfredo Alvar, Jaime Contreras y José Ignacio Ruiz (eds.), *Política y Cultura en la época moderna (Cambios dinásticos. Milenarismos, mesianismos y utopías)*, Universidad de Alcalá, 2004, pp. 763-774.
- CASABÁN, José Luis, CASTRO, Filipe y SAN CLAUDIO, Miguel: “Fórmulas de arqueo y construcción naval ibérica a principios del siglo XVII”, en Francisco Xavier Nieto Prieto y Manuel Bethencourt (coords.), *Arqueología subacuática española: Actas del I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española*, vol. I, Cartagena, 2014, pp. 441-446.
- CASABÁN, José Luis: *The twelve Apostles: Design, Construction, and function of Late 16th Century Spanish Galleons*, Tesis doctoral, Texas A&M University, 2017.
- CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, Editorial San Martín, 1988.
- CASADO SOTO, José Luis: “La construcción naval atlántica española del siglo XVI y la armada de 1588”, en *La Gran Armada. Simposio hispano británico*, Londres-Madrid, 1988, Madrid, 1989, pp. 51-78.
- CASADO SOTO, José Luis: “Los barcos del Atlántico Ibérico en el siglo de los Descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico”, en Bibiano Torres Ramírez (coord.), *Andalucía, América y el mar: Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América* (Universidad de Santa María de la Rábida, octubre de 1989), Sevilla, 1991, pp. 121-144.
- CASADO SOTO, José Luis: “Flota atlántica y tecnología naval hispana en tiempos de Felipe II”, en *Actas del Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t. II, Lisboa, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998, p. 339-364.
- CASADO SOTO, José Luis: “Construcción naval atlántica española en la época de Felipe II”, en Enrique Martínez Ruiz (dir.), *Felipe II, la Ciencia y la Técnica*, Madrid, Editorial Actas, 1999, pp. 369-390.

- CASADO SOTO, José Luis: “Carlos V y la construcción naval en España”, en aa. vv., *Carlos V, la náutica y la navegación*, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Carlos V y Felipe II, 2000, pp. 117-142.
- CASADO SOTO, José Luis: “Barcos para la guerra. Soporte de la Monarquía Hispánica”, *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, n.º 5 (2006), pp. 15-53.
- CASTILLO MANRUBIA, Pilar: “Establecimiento del asiento de avería en el comercio de Indias”, *Revista de Historia Naval*, n.º 24 (1989), pp. 131-146.
- CASTILLO MATHIEU, Nicolás del: “Las 18 flotas de galeones a Tierra Firme (1650-1700)”, *Suplemento de Anuario de Estudios Americanos, Sección Historiografía y Bibliografía*, t. XLVII, n.º 2 (1990), pp. 83-129.
- CASTRO Y BRAVO, Federico: *Las naos españolas en la Carrera de las Indias. Armadas y Flotas en la segunda mitad del siglo XVI*, Madrid, Editorial Voluntad, 1927.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: “La conquista de la isla Tercera (1583)”, *Revista de historia naval*, n.º 3 (1983), pp. 5-46.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Las armadas de Felipe II*, Madrid, Editorial San Martín, 1988.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: “Las rutas de las armadas de Castilla en los siglos XV y XVI: la apertura de las rutas marítimas castellanas en los distintos ámbitos económico europeos” *Revista da Universidade de Coimbra*, n.º 34 (1998), pp. 227-242.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: “La avería en el comercio de Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 2 (1945), pp. 516-698.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: “Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de creación del virreinato del plata”, *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 3 (1946), pp. 667-874.
- CHABOD, Federico: *Carlos V y su imperio*, México, Fondo de Cultura Económica, 2003.
- CHAUNU, Huguette y Pierre: *Séville et l’Atlantique (1504-1650)*, 8 tomos en 12 vols., París, Armand Colin / S.E.V.P.E.N, 1955-1960.
- CHAUNU, Pierre: “Les Routes Espagnoles de l’Atlantique”, *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 25 (1968), pp. 95-128.
- CHAUNU, Pierre: *Sevilla y América (siglos XVI y XVII)*, Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983.

- CIPOLLA, Carlo M.: *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea, 1400-1700*, Barcelona, Ariel, 1967.
- CIPOLLA, Carlo M.: *La odisea de la plata española*, Barcelona, Crítica, 1999.
- CIPOLLA, Carlo M.: *Las máquinas del tiempo y de la guerra*, Barcelona, Crítica, 1999.
- CISNEROS CUNCHILLOS, Miguel, PALACIO RAMOS, Rafael y CASTANEDO GALÁN, Juan Miguel (coords.): *El astillero de Colindres (Cantabria) en la época de los Austrias Menores: arqueología y construcción naval*, Universidad de Cantabria, 1997.
- Colección de Documentos Inéditos relativos al Descubrimiento, Conquista y Organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar*, Segunda Serie, 25 volúmenes, Madrid, Real Academia de la Historia, Sucesores de Rivaneyra, 1885-1932.
- Colección Juan Bautista Muñoz*, Madrid, 76 vols., Real Academia de la Historia, 1956.
- COLLADO, Luis: *Platica manual de artilleria*, Milán, Pablo Gotardo Poncio, 1592.
- COMELLAS GARCÍA-LLERA, José Luis: *Sevilla, Cádiz y América. El trasiego y el tráfico*, Málaga, Fundación Mapfre América / Editorial Arguval, 1992.
- COMELLAS GARCÍA-LLERA, José Luis: *El cielo de Colón: técnicas navales y astronómicas en el viaje del Descubrimiento*, Sevilla, Athenaica, 2015.
- CONCEPCIÓN, Gerónimo de la: *Emporio de el Orbe, Cádiz Ilustrada, Investigación de sus antiguas Grandezas, discurrida en concurso de el general Imperio de España*, Ámsterdam, 1690.
- CONTENTE DOMINGUES: Francisco: *Os navíos do mar oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI y XVII*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.
- CORZO SÁNCHEZ, Ramón: “Las botijas, testimonio de un intercambio”, *Cádiz-Iberoamérica*, n.º 3 (1985), pp. 24-27.
- CRUZ BARNEY, Òscar: *El combate a la piratería en Indias, 1555-1700*, México, Universidad Iberoamericana, 1999.
- CRUZ MUNDET, José Ramón: “Una epidemia de peste bubónica: Pasajes de San Juan, 1597”, *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, n.º 8 (1986), pp. 9-30.

- CUCARI, Attilio: *Veleros de todo el mundo desde el año 1200 hasta hoy*, Madrid, Espasa-Calpe, 1978.
- DAVIS, Ralph: *La Europa atlántica. Desde los descubrimientos hasta la industrialización*. México, Siglo XXI, 1977.
- DELUMEAU, Jean: *El miedo en Occidente*, Madrid, Taurus, 2002.
- Diálogo entre *un vizcayno y un montañés sobre la fábrica de navíos*; estudio y transcripción de María Isabel Vicente Maroto, Universidad de Salamanca, 1998.
- DÍAZ BLANCO, José Manuel: *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Madrid, Marcial Pons / Valladolid, Instituto Universitario de Historia Simancas, 2012.
- DÍAZ BLANCO, José Manuel: “Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II”, *Revista de Indias*, vol. LXXIV, n.º 262 (septiembre-diciembre, 2014), pp. 661-692.
- Diccionario Biográfico Español de la Real Academia de la Historia* [en línea].
- Diccionario de autoridades*, Real Academia Española, Madrid, 1726-1739.
- Diccionario de la Ciencia y de la Técnica del Renacimiento*, Universidad de Salamanca [en línea].
- Diccionario de la lengua española* [en línea].
- DÍEZ DE SALAZAR, Luis M. y AYERBE IRIBAR, Rosa M.: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, 36 tomos, Juntas Generales de Gipuzkoa / Diputación Foral de Gipuzkoa, 1990.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: “El suplicio de don Juan de Benavides. Un episodio de la historia sevillana”, *Archivo Hispalense*, t. XXIV, n.º 76 (1956), pp. 159-171.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: “Una relación de la pérdida de la Armada de don Juan de Hoyos”, *Archivo Hispalense*, t. XLVI, n.º 141 (1967), pp. 299-307.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: “Los caminos de la plata americana”, *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, n.º 62 (1979), pp. 811-825.
- DONOSO ANES, Rafael: *El mercado de oro y plata de Sevilla en la segunda mitad del siglo XVI: una investigación histórico-contable*, Sevilla, Servicio de Publicaciones del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla, 1992.

- DUEÑAS FONTÁN, Marcelino de: “Medidas de los navíos de la jornada de Inglaterra”, *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 27 (1996), pp. 5-56.
- DUEÑAS FONTÁN, Marcelino de: “Las piezas de artillería en el siglo XVI”, en José Ignacio González-Aller Hierro, Marcelino de Dueñas Fontán, Jorge Calvar Gross y M^a del Campo Mérida Valverde (coords.), *La Batalla del Mar Océano*, Ministerio de Defensa / Armada española, 2015, vol. V, pp. 99-143.
- ECHEVARRÍA BACIGALUPE, Miguel Ángel: *Flandes y la monarquía hispánica, 1500-1713*, Madrid, Sílex, 1998.
- ELLIOT, John H.: *La Europa dividida (1559-1598)*, Madrid, Siglo XXI, 1976.
- ELLIOT, John H.: *La España imperial, 1649-1716*, Barcelona, Vicens Vives, 1979.
- ELLIOT, John H.: *España, Europa y el mundo de ultramar (1500-1800)*, Madrid, Taurus, 2009.
- ENCINAS, Diego de: *Cedulario Indiano*, 1596; estudio e índices de Alfonso García Gallo, 5 tomos, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1945.
- ESCALANTE DE MENDOZA, Juan de: *Libro nombrado regimiento de la navegacion de las Indias Ocidentales. Ytinerario de navegación de los mares y tierras Ocidentales*, Sevilla, 1575; reedición facsimilar publicada por el Museo Naval de Madrid, 1985.
- EZQUERRA REVILLA, Ignacio J. y MAYORAL LÓPEZ, Rubén: “La Caza Real y su protección: la junta de obras y bosques”, en José Martínez Millán y M^a Antonietta Visceglia (dirs.), *La monarquía de Felipe III: la Casa del Rey*, vol. I, Madrid, Mapfre, 2008, pp. 811-992.
- FERNANDES, Manuel: *Livro de Traças de Carpintaria*; facsímil de la primera edición de 1616, Lisboa, Academia de Marinha, 1989.
- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel: *Carlos, El César y el hombre*, Madrid, Fundación Academia Europea de Yuste / Espasa-Calpe, 1999.
- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel: *Carlos V: Un hombre para Europa*, Madrid, Espasa-Calpe, 1999.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Diccionario marítimo español*, Madrid, Imprenta Real, 1831; edición facsimilar de Timoteo O’Sscanlan, Madrid, Museo Naval, 1974.

- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XV*, 5 vols., Madrid, Imprenta Real, 1825-1837.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* [1894-1903]; edición facsimilar, 9 vols., Madrid, Museo Naval, 1972-1973.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Invencible*, 2 vols., Madrid, Real Academia de la Historia, 1884-1885.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas* [1874-1880]; edición facsimilar, 6 vols., Madrid, Ministerio de Defensa / Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996.
- FERRER DE COUTO, José y MARCH Y LABORES, José: *Historia de la marina real española: desde el descubrimiento de las Américas hasta el combate de Trafalgar*, 2 vols., Madrid, Imprenta de José María Ducazcal, 1854.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, Francisco: “El proceso de admisión de maestros de navíos en la Casa de la Contratación: expedientes y procedimiento”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. LXXV, n.º 1 (enero-junio, 2018), pp. 43-66.
- FERROFINO, Julián: *Descripcion y tratado muy breve, y lo mas provechoso, de artilleria*, 1599, BNE, ms. 9027.
- FLORES MOSCOSO, ÁNGELES: “Entretenidos en la Armada de la Carrera de las Indias en el siglo XVII”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, n.º 38 (1981), pp. 117-145.
- FORTEA PÉREZ, José Ignacio: *Monarquía y Cortes en la Corona de Castilla: las ciudades ante la política fiscal de Felipe II*, Valladolid, Cortes de Castilla y León, 1990.
- FRONTELA CARRERAS, Guillermo: *La Artillería y la Casa de la Contratación de Sevilla*, Sevilla, 2009.
- GAMA PIMENTEL BARATA, João da: *Estudos de Arqueología naval*, 2 vols., Lisboa, Banco de Fomento Exterior / Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla, Editoriales Andaluzas Unidas, 1986.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio (coord.): *Sevilla*, Madrid, Mapfre, 1992.

- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: “Los productos vinícolas andaluces en la Carrera de Indias”, en Alberto Ramos Santana y Javier Maldonado Roso (eds.), *El comercio de vino y aguardientes andaluces con América (siglos XVI-XX)*, Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1998, pp. 71-90.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaida editores, 1999.
- GARCÍA DE CÉSPEDES, Andrés: *Regimiento de navegacion e hydrografia*, Madrid, 1606.
- GARCÍA DE PALACIO, Diego: *Instruccion nauthica para el buen uso y regimiento de las Naos, su traça y gobierno conforme a la altura de México*, México, Pedro Ocharte, 1587; edición facsimilar y prólogo del capitán de navío Julio F. Guillén, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1944.
- GARCÍA FUENTES, Lutgardo: *El comercio español con América: 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1980.
- GARCÍA FUENTES, Lutgardo: *Sevilla, los vascos y América. (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*, Madrid, BBV/ Laida, 1991.
- GARCÍA FUENTES, Lutgardo: “Los vascos en la carrera de Indias en la Edad Moderna: una minoría predominante”, *Temas Americanistas*, n.º 16 (2003), pp. 29-49.
- GARCÍA GARRALÓN, Marta: *La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793)*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2007.
- GARCÍA REDONDO, José María: *La construcción del Gran Norte de México. Cartografía, conocimiento y poder*, Tesis doctoral, Universidad Pablo de Olavide, 2014.
- GARCÍA REDONDO, José María: *Cartografía e Imperio. El Padrón Real y la representación del Nuevo Mundo*, Madrid, Ediciones Doce Calles, 2018.
- GARIBAY ZAMALLOA, Esteban de: *Los XL libros d’el compendio historial de las chronicas y universal historia de todos los reinos de España*, t. II, Amberes, Cristóbal Plantino, 1571.
- GELABERT, Juan E.: *La bolsa del rey. Rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648)*, Barcelona, Crítica, 1997.
- GIBSON, Charles E.: *La historia del barco*, Buenos Aires, Editorial Espasa-Calpe, 1953.
- GLETE, Jan: “The Sea Power of Habsburg Spain and the development of European navies (1500-1700)”, en Enrique García Hernán y Davide Maffi (eds.), *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica: Política, estrategia y cultura en la Europa*

moderna (1500-1700), vol. 1, Madrid, Editorial Laberinto / Fundación Mapfre / CSIC, 2006, pp. 831-860.

GONZÁLEZ DÁVILA, Gil: *Monarquía de España. Historia de la vida y hechos del ínclito monarca, amado y santo D. Felipe III*, (obra póstuma), t. III, Madrid, 1771.

GONZÁLEZ DÍAZ, Falia y LÁZARO DE LA ESCOSURA, Pilar: *Mare Clausum Mare Liberum. La piratería en la América española*, Ministerio de Cultura de España, 2010.

GOODMAN, David: *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II*, Madrid, Alianza Editorial, 1990.

GOODMAN, David: “El dominio del mar y las armadas de la monarquía”, en *Actas del Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t. II, Lisboa, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998, p. 365-384.

GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001.

HAMILTON, Earl J.: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1601-1650*, Barcelona, Ariel, 1975.

HARING, Clarence H.: “American Gold and Silver Production in the First Half of the Sixteenth Century”, *The Quarterly Journal of Economics*, vol. XIX, n.º 3 (1915), pp. 433-479.

HARING, Clarence H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1979.

HEREDIA HERRERA, Antonia: “Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla”, *Archivo Hispalense*, t. LVI, n.º 171-173 (1973), pp. 149-183.

HEREDIA HERRERA, Antonia: “El Consulado de Mercaderes de Sevilla, una institución “retrasada” del Descubrimiento” en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*, t. IV, Madrid, Real Academia de la Historia / Confederación Española de Cajas de Ahorros, 1992, pp. 35-51.

HEREDIA HERRERA, Antonia: “Casa de la Contratación y Consulado de Cargadores a Indias: afinidad y confrontación”, en Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar (coords.), *La Casa de la Contratación, la navegación y el comercio entre España y las Indias*, Sevilla / Universidad de Sevilla / Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Fundación El Monte, 2004, pp. 161-181.

- HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de: *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano, o, Décadas de Antonio de Herrera y Tordesillas* [1601-1615]; edición de CUESTA DOMINGO, Mariano, 4 vols., Madrid, Universidad Complutense, 1991.
- HEVIA BOLAÑOS, Juan de: *Laberinto de comercio terrestre y naval, donde breve y compendiosamente se trata de la Mercancia y Contratación de tierra y mar, útil y prouechoso para Mercaderes, Negociadores, Navegantes, y sus Consulados, Ministros de los Juizios, profesores de Derechos, y otras personas*, Madrid, Luis Sánchez, 1619.
- HORMAECHEA, Cayetano, RIVERA, Isidro y DERQUI, Manuel (coords.): *Los galeones españoles del siglo XVII*, 2 tomos, Barcelona, Asociación de Amigos del Museo Marítimo de Barcelona, 2012.
- INCA GARCILASO DE LA VEGA: *Comentarios Reales de los Incas* [Lisboa, 1609]; edición, índice analítico y glosario de Carlos Aranibar, 2 tomos, Lima/México, Fondo de Cultura Económica, 1991.
- Instituto Hidrográfico de la Marina, *Distancias entre puertos*, 2009, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009.
- J.D.W.M: *Diccionario militar. Contiene las voces técnicas, términos, locuciones y modismos antiguos y modernos de los ejércitos de mar y tierra*, Madrid, Luis Palacios, 1863.
- KAMEN, Henry: *Felipe de España*, Madrid, Siglo XXI, 1997.
- KIHLBERG, Bent (ed.): *Las artes de la mar. Enciclopedia náutica ilustrada*, Madrid, Raíces, 1984.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel: *El primer oro de América. Los comienzos de la Casa de la Contratación de las Yndias (1503-1511)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2002, pp.7-46.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel “El abastecimiento de las Indias a comienzos del siglo XVI: armadas y barcos, mercancías y precios (1495-1521)”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. 203, cuaderno 3 (2006), pp. 285-380.
- LANDSTRÖM, Björn: *El Buque*, Barcelona, Editorial Juventud, 1964.
- LAS CASAS, Bartolomé de: *Historia de las Indias*, edición del marqués de la Fuensanta del Valle y don José Sancho Rayón, 5 vols., Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1875.

- LAVIANA CUETOS, María Luisa: *Guayaquil en el siglo XVIII: recursos naturales y desarrollo económico*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987.
- LEDESMA, Pedro de: Pesca de perlas y busca de galeones [1623]; edición del Ministerio de Defensa, 1986.
- LEITÃO, Humberto y VICENTE LOPES, José: *Dicionário da Linguagem de Marinha antiga e actual*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 282.
- LÓPEZ DE VELASCO, Juan: *Geografía y descripción general de las Indias recopilada por el cosmógrafo-cronista Juan López de Velasco desde el año de 1571 a 1574*, Madrid, Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid, 1894.
- LÓPEZ MARTÍN, Francisco Javier: *Esculturas para la guerra. La creación y evolución de la artillería hasta el siglo XVII*, Madrid, Ministerios de Defensa / CSIC, 2011.
- LÓPEZ MARTÍN, Francisco Javier: “El artillado de las naves: el diseño de las piezas, su ubicación en los barcos y los centros de producción durante los siglos XVI y XVII”, *Antropología. Boletín oficial del INAH*, (agosto de 2015), pp. 67-104.
- LÓPEZ PIÑERO, José María: *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, Barcelona, Editorial Labor, 1986.
- LORENZO SANZ, Eufemio: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, 2 tomos, Valladolid, Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid, 1980.
- LUCENA SALMORAL, Manuel: *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar*, Madrid, Mapfre, 1992.
- LUQUE TALAVÁN, Miguel: “La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)”, *Revista Complutense de Historia de América*, n.º 24 (1998), pp. 113-145.
- LYNCH, John: *Los Austrias (1516-1598)*, Barcelona, Crítica, 1992.
- MANUEL HERRERA, Jorge: “Intentando salvar la nao: decisiones náuticas y quebrantos de esperanza”, en Flor Trejo Rivera (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003, pp. 113-141.
- MARCOS MARTÍN, Alberto: *España en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Barcelona, Crítica, 2000.
- MARTIN, Colin y PARKER, Geoffrey: *La Gran Armada, 1588*, Madrid, Alianza Editorial, 1988.

- MARTÍN ACOSTA, María Emelina: “Estado de la cuestión sobre la avería en la historiografía española y americanista. La avería de 1602”, *Revista de Indias*, vol. L, n.º 188 (1990), pp. 151-160.
- MARTÍN ACOSTA, María Emelina: *El dinero americano y la política del Imperio*, Madrid, Mapfre, 1992.
- MARTÍN ACOSTA, María Emelina: “Las remesas de Indias y la política imperial”, en Antonio Miguel Bernal Rodríguez, *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica*, Madrid, Marcial Pons / Fundación ICO, 2000, pp. 405-424.
- MARTÍNEZ, José Luis: *Documentos Cortesianos*, 4 vols., México, UNAM / Fondo de Cultura Económica, 1990.
- MARTÍNEZ, José Luis: *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999.
- MARTÍN-MERÁS VERDEJO, María Luisa: “La carta de Juan de la Cosa: interpretación e historia”, *Monte Buciero*, n.º 4 (2000), pp. 71-86.
- MENA GARCÍA, María del Carmen: “El traslado de la ciudad de Nombre de Dios a Portobelo a fines del siglo XVI”, *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 40 (1983), pp. 71-102.
- MENA GARCÍA, María del Carmen: *La sociedad de Panamá en el siglo XVI*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1984.
- MENA GARCÍA, María del Carmen: *La ciudad en un cruce de caminos (Panamá y sus orígenes urbanos)*, Sevilla, CSIC, 1992.
- MENA GARCÍA, María del Carmen: *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, Universidad de Sevilla / Fundación El Monte, 1998.
- MENA GARCÍA, María del Carmen: “La Casa de la Contratación de Sevilla y el abasto de las flotas de Indias”, en Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar (coords.), *La Casa de la Contratación, la navegación y el comercio entre España y las Indias*, Sevilla / Universidad de Sevilla / Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Fundación El Monte, 2004, pp. 237-278.
- MENA GARCÍA, María del Carmen: “Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera”, *Revista de Indias*, vol. LXIV, n.º 231 (mayo-agosto, 2004), pp. 447-484.

- MIRA CABALLOS, Esteban: *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521- 1550)*, Sevilla/Bogotá, Muñoz Moya editores, 1998.
- MIRA CABALLOS, Esteban: “El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio”, *Revista de Historia Naval*, n.º 74 (2001), pp. 39-54.
- MIRA CABALLOS, Esteban: *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempo de Carlos V y Felipe II*, Madrid, La esfera de los libros, 2005.
- MIRA CABALLOS, Esteban: *El sistema naval del imperio español: Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI*, Punto de vista editores, 2015.
- MOLLAT DU JOURDIN, Michel: *Europa y el Mar*, Barcelona, Crítica, 1993.
- MORA PIRIS, Pedro: *La Real Fundición de Bronces de Sevilla (siglos XVI a XVIII)*, Sevilla, Escuela Superior de Ingenieros, 1994.
- MORALES PADRÓN, Francisco: *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos*, Universidad de Sevilla, 1977.
- MORETTI, Federico: *Diccionario militar español-francés*, Madrid, Imprenta Real, 1828.
- MOYA SORDO, Vera: “El sistema naval español durante el virreinato: flotas, armadas y defensa costera en los siglos XVI-XVIII” en Marciano Valdez Martínez (coord.), *Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México: su desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución*, t. I, México, Secretaría de Marina-Armada de México / Estado Mayor General / Unidad de Historia y Cultura Naval / Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2012, pp. 71-138
- NAVARRO GARCÍA, Luis: “El puerto de Sevilla a fines del siglo XVI”, *Archivo Hispalense*, t. XLV, n.º 139-140 (1966), pp. 141-178.
- NAVARRO GARCÍA, Luis: “Pilotos, maestros y señores de naos en la Carrera de Indias”, *Archivo Hispalense: revista histórica, literaria y artística*, t. XLVI, n.º 141 (1967), pp. 241-298.
- NAVARRO GARCÍA, Luis: *Actas de la Universidad de Mareantes de Sevilla*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1972.
- NAVARRO GARCÍA, Luis: “Corsarismo y defensa: las fortificaciones indianas”, en *Actas del Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t.VI, Lisboa, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998, pp. 161-178.

- OCERÍN, Enrique de: “Apuntes para la historia de la Fábrica de Artillería de Sevilla”, *Revista de Historia Militar*, n.º 19 (1965), pp. 7-47.
- O'DONELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: “El fracaso de la Contraofensiva inglesa de 1589”, *Revista de historia naval*, n.º 1 (1983), pp. 137-145.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, San Sebastián, Diputación Foral de Guipúzcoa, 2002.
- OLESA MUÑIDO, Francisco F.: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, 2 tomos, Madrid, Editorial Naval, 1968.
- OLESA MUÑIDO, Francisco F.: “La marina oceánica de los Austrias”, en aa. vv., *El buque en la Armada española*, Madrid, Sílex, 1981, pp. 109-146.
- OLIVA MELGAR, José María: “El imperio económico internacional sobre América: a propósito de la financiación de la Carrera de Indias de A.M. Bernal. Materiales y reflexiones para una renovación necesaria”, *Sección de Historiografía y Bibliografía del Anuario de Estudios Americanos*, t. LII, n.º 1 (1995), pp. 261-283.
- OLIVA MELGAR, José María: “La metrópoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control de monopolio?”, en Carlos Martínez Shaw y José María Oliva Melgar (eds.), *El sistema Atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, 2005, pp. 19-74.
- ORELLANA, Emilio J.: *Historia de la marina de guerra española: desde sus orígenes hasta nuestros días*, 2 vols., Barcelona, Salvador Manero Bayarri, 1886.
- ORTEGA Y MEDINA, Juan A.: *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*, México, UNAM, 1981.
- O'SCANLAN, Timoteo: *Cartilla práctica de construcción naval, dispuesta en forma de vocabulario*, Madrid, Imprenta Nacional, 1847.
- OTTE, Enrique: “Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio trasatlántico: la avería de 1507”, *Revista de Indias*, n.º 93-94 (1963), pp. 519-530.
- OTTE, Enrique: *Las perlas del Caribe: Nueva Cádiz de Cubagua*, Caracas, Fundación John Boulton, 1977.

- PAJUELO MORENO, Vicente: “Naufragio y rescate de la flota y armada del marqués del Vado del Maestre, 1691”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. LXXVI, n.º 1 (enero-junio, 2019), pp. 155-175.
- PAJUELO MORENO, Vicente: “Un acercamiento a la armada del general Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor (1602-1605)”, en prensa.
- PARADA MEJUTO, Manuel J.: *El galeón como producto resultante de la confluencia de las dos tipologías de construcción naval europea: la mediterránea y la atlántica*, Tesis doctoral, Departamento de Energía y Propulsión Marina, Universidad de La Coruña, 2004.
- PARKER, Geoffrey: “¿Por qué triunfó el asalto a Cádiz en 1596?”, en Manuel Bustos Rodríguez (dir.), *El asalto anglo-holandés a Cádiz en 1596 y su contexto internacional*, Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones, 1997, pp. 93-124.
- PARKER, Geoffrey: *La gran estrategia de Felipe II*, Madrid, Alianza Editorial, 1998.
- PARKER, Geoffrey (ed.): *La Guerra de los Treinta Años*, Madrid, Editorial Machado, 2003.
- PARRY, John H.: *La época de los descubrimientos geográficos (1450-1620)*, Madrid, Ediciones Guadarrama, 1964.
- PARRY, John H.: *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, Chile, Fondo de Cultura Económica, 1992.
- PAZZIS PI CORRALES, Magdalena de: “La Armada de los Austrias”, *Estudis: Revista de Historia Moderna*, n.º 27 (2001), pp. 23-52.
- PAZZIS PI CORRALES, Magdalena de: “Los tercios en el mar”, *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, n.º 5 (2006), pp. 101-134.
- PELORSON, Jean-Marc: “Para una reinterpretación de la Junta del Desempeño General (1603-1606) a la luz de la “Visita” de Alonso Ramírez de Prado y de don Pedro Franqueza, conde de Villalonga”, en *Actas del Symposium de Historia de la Administración* (Alcalá de Henares, 1982), Madrid, Instituto Nacional de Historia de la Administración, 1983, pp. 613-628.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “El Consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVII” en Francisco Morales

- Padrón (coord.), *Actas del IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, vol. I, Las Palmas de Gran Canaria, 1982, pp. 615-650.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “Oficiales y marineros de la Carrera de Indias”, en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*, t. III, Madrid, Real Academia de la Historia / Confederación Española de Cajas de Ahorros, 1992, pp. 27-56.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *El hombre frente al mar: Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1996.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “Auge y decadencia del puerto de Sevilla como cabecera de las rutas indianas”, *Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, n.º 67 (1997), pp. 15-39.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “Los hombres de las rutas oceánicas hispanas en el siglo XVI”, en Luis A. Ribot García y Luigi de Rosa (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Madrid, Editorial Actas, 2003, pp. 91-110.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “El arte de navegar: ciencia versus experiencia en la navegación transatlántica”, en aa. vv., *España y América. Un océano de negocios* (Exposición conmemorativa por el Quinto Centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003), Sevilla, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2004, pp. 103-118.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “Generales y almirantes de la Carrera de Indias: una investigación pendiente”, *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, n.º 33 (2007), pp. 285-332.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “Las ordenanzas de 1534 para la seguridad del tráfico trasatlántico”, en Thomas Calvo y Alain Musset (dirs.), *Des Indies Occidentales à l'Amérique Latine*, vol. I, México, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, CEMCA, IHEAL, 2009, pp. 105-118.

- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: “Juan Gutiérrez Garibay. Vida y Hacienda de un general de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVI”, *Revista de Indias*, vol. LXX, n.º 249 (mayo-agosto, 2010), pp. 319-344.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Andalucía y el dominio de los espacios oceánicos: la organización de la Carrera de Indias en el siglo XVI*, Sevilla, Fundación Corporación Tecnológica de Andalucía, 2010.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. El hombre frente al mar*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2015.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Las Atarazanas de Sevilla*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla / Ayuntamiento de Sevilla / Diputación de Sevilla, 2019.
- PRADO, Diego de: *La obra manual y platica de la artilleria*, 1591.
- PULIDO RUBIO, José: *El Piloto Mayor. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de la Contratación de Sevilla*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1950.
- QUATREFAGES, René: *Los tercios españoles (1567-1577)*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1979.
- RAHN PHILLIPS, Carla: *Seis Galeones para el rey de España*, Madrid, Alianza Editorial, 1991.
- RAMOS FERNÁNDEZ, Demetrio: “Las Azores, punto clave en la relación ultramarina”, en *Actas del Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t. VI, Lisboa, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998, pp. 49-56.
- REAL DÍAZ, José Joaquín: “El Consulado de cargadores a Indias: su documento fundacional”, *Archivo Hispalense*, t. XLVIII, n.º 147 (1968), pp. 279-291.
- REAL DÍAZ, José Joaquín: “El Consejo de Cámara de Indias: génesis de su fundación”, *Historiografía y bibliografía americanista*, vol. VIII (1962), pp. 29-63.
- Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*, 4 tomos, Madrid, Julián de Paredes, 1681.
- RODRÍGUEZ LORENZO, Sergio M.: “Sevilla y la Carrera de Indias: las compraventas de naos (1560-1622)”, *Anuario de Estudios Hispano-Americanos*, vol. LXXIII, n.º 1 (enero-junio, 2016), pp. 65-97.

- RODRÍGUEZ MENDOZA, Blanca: “The spanish navy and the ordenanzas de 1607, 1613, and 1618”, en Filipe Vieira de Castro y Katie Custer (eds.), *Edge of Empire*, Casal de Cambra (Portugal), Caleidoscopio, 2008, pp. 79-152.
- ROMERO CASTAÑO, Luis René y PÉREZ DÍAZ, Juan Felipe: *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano*, México, Siglo XXI, 2005.
- RUBIO SERRANO, José Luis: “Las unidades de medida españolas en los siglos XVI y XVII”, *Revista de Historia Naval*, n.º 20 (1988), pp. 77-94.
- RUBIO SERRANO, José Luis: *Arquitectura de las Naos y Galeones de las Flotas de Indias (1492-1590)*, 2 tomos, Málaga, Ediciones Seyer, 1991.
- RÚJULA Y DE OCHOTORENA, José de: “Los Cépeda, linaje de Santa Teresa: ensayo genealógico”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. XCIX, cuaderno II (octubre-diciembre, 1931), pp. 607-652.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio: *Viajes de Hawkins a América*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1947.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen: *María Pita y la defensa de La Coruña en 1589*, Ayuntamiento de La Coruña, Galicia editorial, 1989.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen: “La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640”, *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, n.º 5 (2006), pp. 55-76.
- SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Francisco Javier: *La defensa militar de la Carrera de Indias. La infantería de Armada y el Tercio de Galeones (1521-1717)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2015.
- SÁNCHEZ-BAENA, Juan José y FONDEVILA-SILVA, Pedro: “Artillería naval veneciana en la Torre del Oro: método para la identificación y análisis de un *moschetto da braga* del siglo XVI”, *Gladius: estudios sobre armas antiguas, armamento, arte militar y vida cultural en Oriente y Occidente*, n.º 37 (2017), pp. 129-151.
- SANDOVAL, Alonso de: *De Instauranda aethiopum salute, Historia de Aetiopia, naturaleza, policia sagrada y profana, costumbres, ritos y catechismo evangélico de todos los aetíopes con que se restaura la salud de sus almas*, Madrid, 1647.
- SALAS ALMELA, Luis: *Colaboración y conflicto. La Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, 1588-1600*, Córdoba, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, 2002.

- SANTOS GORROCHATEGUI, Luis: *Contra Armada. La mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2011.
- SANZ AYÁN, Carmen: “La estrategia de la monarquía en la suspensión de pagos del 96 y su medio general”, en *Actas del Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t. II, Lisboa, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998, pp. 81-96.
- SANZ AYÁN, Carmen: *Un banquero en el siglo de Oro. Octavio Centurión, el banquero de los Austrias*, Madrid, La esfera de los libros, 2015.
- SANZ CAMAÑES, Porfirio: *Los ecos de la Armada. España, Inglaterra y la estabilidad del Norte (1585-1660)*, Madrid, Sílex, 2012.
- SCHÄFER, Ernesto: *El Consejo Real y Supremos de las Indias*. Tomo I: *Historia y organización del Consejo y la Casa de Contratación de las Indias* [1935]. Tomo II: *La Labor del Consejo de Indias en la administración colonial* [1947], Salamanca, Junta de Castilla y León / Marcial Pons, 2003.
- SCHÄFER, Ernesto: “Comunicaciones marítimas y terrestres de las Indias españolas” *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 3 (1946), pp. 969-983.
- SCHAUB, Jean-Frédéric: “La monarquía hispana en el sistema europeo de estados”, en Antonio Feros y Juan Gelabert (dirs.), *España en tiempos del Quijote*, Madrid, Taurus, 2004.
- SEGOVIA SALAS, Rodolfo: “La Armada de la Guardia de la Carrera de Indias de don Luis Fernández de Córdoba (1605)”, en Adolfo Meisel Roca y Haroldo Calvo Stevenson (eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XVII*, Cartagena, Banco de la República de Colombia, 2007, pp. 157-202.
- SEGOVIA SALAS, Rodolfo: “El naufragio de la Armada de la Guarda en 1605”, *Boletín de Historia y Antigüedades*, Academia Colombiana de Historia, vol. XCIV, n.º 836 (2007), pp. 3-38.
- SEOANE Y FERRER, Ramón: *Navegantes guipuzcoanos*, San Sebastián, edición patrocinada por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa [1908]; prólogo de Julián Martínez, 1985.
- SERRANO MANGAS, Fernando: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1985.
- SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid, Banco de España, 1989.

- SERRANO MANGAS, Fernando: *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*, Madrid, Ediciones Siruela, 1991.
- SERRANO MANGAS, Fernando: *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992.
- SERRANO MANGAS, Fernando: “Las flotas de la plata”, en aa. vv., *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, Madrid, Fundación ICO, 1999.
- SERRANO MANGAS, Fernando: “Demandas de buques para flotas y avanzadas hispanas en el siglo XVII”, en Luis A. Ribot García y Luigi de Rosa (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Madrid, Editorial Actas, 2003, pp. 111-126.
- SERRANO MANGAS, Fernando: “Una historia por hacer: Generales y almirantes vascos en la Carrera de Indias”, *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n.º 5 (2006), pp. 187-192.
- SERRANO MANGAS, Fernando: *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal*, México, Universidad Veracruzana, 2012.
- SERRERA CONTRERAS, Ramón María: *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid, Editorial Lunweg / Dirección General de Tráfico, 1992.
- SERRERA CONTRERAS, Ramón María: “Las rutas de la plata americana”, en aa. vv., *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, Madrid, Fundación ICO, 1999, pp. 333-342.
- SOLER PASCUAL, Emilio: *Viajes de Jorge Juan y Santacilia. Ciencia y política en la España del siglo XVIII*, Barcelona, Biblioteca Grandes Viajeros.
- SOLÓRZANO PEREIRA, Juan de: *Política indiana*, edición ilustrada y añadida por Francisco Ramiro de Valenzuela, 6 libros, Madrid, 1739.
- TAPIAS HERRERO, Enrique: *El teniente general Manuel López Pintado (1677-1745), Ascenso económico y social de un comerciante y marino en la Carrera de Indias*, Universidad de Sevilla, 2015.
- TEMPÈRE, Delphine: “Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII”, *Iberoamericana. América Latina, España, Portugal: Ensayos sobre letras, historia y sociedad*, n.º 5 (2002), pp. 103-120.
- TENENTI, Alberto: *La Edad Moderna (XVI-XVIII)*, Barcelona, Crítica, 2011.

- TORO Y GÓMEZ, Miguel de: *Nuevo diccionario enciclopédico ilustrado de la lengua castellana*, Paris, Armand Colin, 1901.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano: “Los primeros intentos de formación de la Armada de Barlovento”, *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas, Anuario de Historia de América Latina*, n.º 11 (1974), pp. 33-51.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1981.
- UFANO, Diego: *Tratado de la artillería y uso de ella platicado por el capitán Diego Ufano en las guerras de Flandes*, Bruselas, Juan Momarte, 1613.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván: *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México / Instituto de Investigaciones Históricas, 2011.
- VARELA BUENO, Consuelo (ed.): *Diario del primer y tercer viaje de Cristóbal Colón*, en Fray Bartolomé de las Casas. Obras Completas, vol. XIV, Madrid, Alianza Editorial, 1989.
- VARELA BUENO, Consuelo: *Los cuatro viajes. Testamento*, Madrid, Alianza Editorial, 2000.
- VARELA MARCOS, Jesús: “El Seminario de marinos: un intento de formación de los marineros para las Armadas y Flotas de Indias”, *Revista de Historia de América*, n.º 87 (enero-junio, 1979), pp. 9-36.
- VARELA MARCOS, Jesús: *Las salinas de Araya y el origen de la Armada de Barlovento*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1993.
- VARELA MARCOS, Jesús: “La fundación del Seminario de Marinos de Guipúzcoa y Vizcaya en 1606. Origen de las escuelas navales” en Ronald Escobedo Mansilla, Ana de Zabala Beascochea y Óscar Álvarez Gila (eds.), *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana*, Vitoria, Universidad del País Vasco, 1996, pp. 67-76.
- VARELA MARCOS, Jesús: “La pretendida reforma naval de Felipe III: la política de protección de bosques, saca y elaboración de maderas para la construcción naval”, *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, (1998), pp. 121-136.
- VAS MINGO, Marta Milagros del y NAVARRO AZCUE, Concepción: “El riesgo en el transporte marítimo del siglo XVI”, en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*, t. III, Madrid, Real Academia de la Historia / Confederación Española de Cajas de Ahorros, 1992, pp. 579-614.

- VAS MINGO, Marta Milagros del y LUQUE TALAVÁN, Miguel: “La avería de disminución de riesgos marítimos y terrestres. La avería del camino”, *Estudios de historia novohispana*, n.º 26 (enero-junio, 2002), pp. 125-163.
- VAS MINGO, Marta Milagros del y LUQUE TALAVÁN, Miguel: *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*, Valladolid, Seminario Iberoamericano de los Descubrimientos y Cartografía / Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, 2004.
- VEITIA LINAGE, Joseph de: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, Juan Francisco de Blas, 1672.
- VICENTE MAROTO, María Isabel: “El arte de navegar y la construcción naval”, en Manuel Silva Suárez (ed.), *Técnica e Ingeniería en España*, t. I, Madrid, Real Academia de Ingeniería / Institución Fernando el católico / Prensas Universitarias de Zaragoza, el Renacimiento, 2007, pp. 477-514.
- VICENTE MAROTO, María Isabel: “Agustín de Ojeda y la construcción de navíos a finales del siglo XVI”, en María Isabel Vicente Maroto y Mariano Esteban Piñeiro (coords.), *La ciencia y el mar*, Valladolid, Fundación Carolina, 2006, pp. 311-343.
- VIDAL ORTEGA, Antonino: *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos / Universidad de Sevilla / Diputación de Sevilla, 2002.
- VIEIRA DE CASTRO, Filipe: *The Pepper Wreck: a Portuguese Indiaman at the mouth of the Tagus river*, Texas A&M University Press, 2005.
- VIGÓN, Jorge: *Historia de la artillería española* [1947], reedición facsímil del Ministerio de Defensa, 3 tomos, 2014.
- VILA VILAR, Enriqueta: “Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias” *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 39 (1982), pp. 275-340.
- VILA VILAR, Enriqueta: “Los maestros de plata: un resorte de poder en el comercio colonial”, en María Justina Sarabia Viejo, Javier Ortiz de la Tabla Ducase, Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, José Jesús Hernández Palomo (eds.), *Entre Puebla de los Ángeles y Sevilla. Estudios americanistas en homenaje al Dr. José Antonio Calderón Quijano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos / Universidad de Sevilla, 1997, pp. 119-132.

VILA VILAR, Enriqueta: “El poder del consulado sevillano y los hombres del comercio en el siglo XVII: una aproximación”, en Enriqueta Vila Vilar y Allan J. Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1999, pp. 3-34.

VILA VILAR, Enriqueta: *El Consulado de Sevilla de Mercaderes a Indias. Un órgano de poder*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla, Instituto de la Cultura y las Artes (ICAS), 2016.

VILAR, Pierre: *Oro y moneda en la Historia (1450-1928)*, Barcelona, Ariel, 1969.

ZUMALACÁRREGUI CALVO, Leopoldo: “Contribución al estudio de la avería en el siglo XVI y principios del XVII”, *Anales de Economía*, vol. IV, n.º 16 (1945), pp. 384-444.

ÍNDICE DE TABLAS, MAPAS, ILUSTRACIONES Y GRÁFICOS

TABLAS

Tabla 1. Estructura de la Armada de la Guarda (1593-1605)	77
Tabla 2. Navíos de la Armada de la Guarda de 1605	91
Tabla 3. Galeones contruidos por Agustín de Ojeda en Rentería (1594-1596)	110
Tabla 4. Fábrica de Agustín de Ojeda en Zorroza y fábrica de Antonio de Urquiola en Lezo (1597-1598)	122
Tabla 5. Galeones de la Armada de la Guarda de 1605	124
Tabla 6. Viajes realizados por el galeón San Roque	135
Tabla 7. Viajes realizados por el galeón Santo Domingo	141
Tabla 8. Viajes realizados por el galeón Nuestra Señora de Begoña	146
Tabla 9. Viajes realizados por el galeón San Ambrosio	151
Tabla 10. Viajes realizados por el galeón San Francisco	153
Tabla 11. Viajes realizados por el galeón San Cristóbal	157
Tabla 12. Viajes realizados por el galeón San Gregorio	162
Tabla 13. Viajes realizados por el galeón San Martín	171
Tabla 14. Tripulación de la Armada de la Guarda de 1605	177
Tabla 15. Gente de mar	198
Tabla 16. Capitanes de mar	201
Tabla 17. Pilotos	212
Tabla 18. Ayudantes de piloto	221
Tabla 19. Maestres de raciones	228

Tabla 20. Marinería	230
Tabla 21. Gente de guerra	235
Tabla 22. Capitanes de infantería	238
Tabla 23. Entretenidos	249
Tabla 24. El Tercio de la Armada de la Guarda: soldados y mosqueteros	255
Tabla 25. Artilleros	263
Tabla 26. Maestres de plata	268
Tabla 27. Sueldos de la tripulación	276
Tabla 28. Bastimentos	288
Tabla 29. Distribución de los bastimentos ordinarios en los galeones de la Armada de la Guarda de 1605	289
Tabla 30. Cantidades previstas y cantidades embarcadas para el viaje de la Armada de la Guarda de 1605	290
Tabla 31. Raciones diarias para la tripulación	291
Tabla 32. Dietas para los enfermos	292
Tabla 33. Porcentaje de mermas de los alimentos	293
Tabla 34. Pertrechos ordinarios	296
Tabla 35. Pertrechos de repuesto	302
Tabla 36. Pertrechos de artillería	304
Tabla 37. Distribución de la artillería de bronce en los galeones de la Armada de la Guarda de 1605	314
Tabla 38. Peso medio de la artillería de bronce y de la pelotería	322
Tabla 39. Peso total de la artillería de bronce	323
Tabla 40. Gastos de la Armada de la Guarda de 1605	326
Tabla 41. Comparación entre la Armada de la Guarda de 1605 y la formación holandesa a la que se enfrentó	334

Tabla 42. Distribución de las barras de plata de Potosí en los galeones de la Armada de la Guarda de 1605	338
Tabla 43. Sumario general de las partidas de plata, oro y reales que en 1605 se embarcaron en los galeones (Portobelo)	343
Tabla 44. Data del galeón San Roque en Portobelo	344
Tabla 45. Data de los galeones Santo Domingo y San Gregorio en Portobelo	345
Tabla 46. Data del galeón San Roque en Cartagena	346

MAPAS

Mapa 1. Ruta de ida de la Armada de la Guarda	83
Mapa 2. Ruta de vuelta de la Armada de la Guarda	86
Mapa 3. Ruta de ida y vuelta de la Armada de la Guarda	88
Mapa 4. Ruta de vuelta de la Armada de la Guarda	350
Mapa 5. Isla Misteriosa	359
Mapa 6. El Caribe	360
Mapa 7. El Caribe	363

ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Galeón de finales del siglo XVI	93
Ilustración 2. Arqueamiento de la nao San Nicolás	105
Ilustración 3. Arqueamiento del galeón San Roque	136
Ilustración 4. Arqueamiento del galeón Santo Domingo	142
Ilustración 5. Arqueamiento del galeón Nuestra Señora de Begoña	147
Ilustración 6. Arqueamiento del galeón San Ambrosio	151
Ilustración 7. Arqueamiento del galeón San Francisco	154

Ilustración 8. Arqueamiento del galeón San Cristóbal	158
Ilustración 9. Arqueamiento del galeón San Gregorio	163
Ilustración 10. Arqueamiento del galeón San Martín	172
Ilustración 11. Patache de principios del siglo XVII	174
Ilustración 12. Partes de un cañón	317

GRÁFICOS

Gráfico 1. Distribución de la tripulación en los galeones de la Armada de la Guarda de 1605	177
Gráfico 2. Origen regional de los capitanes de mar	209
Gráfico 3. Origen regional de los pilotos y ayudantes de piloto	225
Gráfico 4. Origen regional de los maestros de raciones	228
Gráfico 5. Origen regional de los capitanes de infantería	245
Gráfico 6. Origen regional de los maestros de plata	274
Gráfico 7. Porcentaje del total de piezas de artillería de bronce	314
Gráfico 8. Gastos de la Armada de la Guarda de 1605	327